

AVALIAÇÃO DA QUALIDADE DO TRANSPORTE COLETIVO PARA O CAMPUS BRASÍLIA DO IFB: UM ESTUDO COMPARATIVO ENTRE OS ANOS DE 2023 E 2025

EVOLUTION OF PUBLIC TRANSPORT QUALITY FOR THE BRASÍLIA CAMPUS OF THE FEDERAL INSTITUTE OF BRASÍLIA (IFB): A COMPARATIVE STUDY OF THE YEARS 2023 AND 2025

Amanda da Silva Souza¹
Any Medeiros de Oliveira²
Dr Alexandre Laval Silva³

RESUMO

Esta pesquisa tem como tema a avaliação da qualidade do serviço de transporte coletivo que atende ao Campus Brasília do Instituto Federal de Brasília (IFB), a partir da percepção dos discentes do curso de Gestão Pública, mediante aplicação de questionário estruturado. A pesquisa estabelece uma comparação analítica entre os dados obtidos no ano de 2025 e os resultados da investigação realizada em 2023, com vistas a delinear tendências, identificar melhorias efetivadas ou carências persistentes e fundamentar propostas de políticas públicas e ações institucionais. A análise abrange os principais atributos da qualidade do transporte, a saber: acessibilidade, frequência de atendimento, tempo de viagem, lotação, confiabilidade, segurança, características dos veículos, infraestrutura das paradas, sistema de informação, conectividade, comportamento dos operadores, estado das vias e tarifa. Os resultados, consolidados em várias tabelas temáticas que sintetizam os indicativos por fator de qualidade, evidenciam que, embora haja avanços pontuais em determinados domínios, como a percepção da tarifa, conectividade, e da segurança, persistem as problemáticas centrais da frequência, lotação, e a confiabilidade no cumprimento dos horários, entre outros. A comparação entre 2023 e 2025, portanto, permite aferir o alcance de melhorias, bem como orientar medidas futuras de gestão pública do transporte, com metas explícitas de incremento da qualidade percebida pelo corpo discente.

Palavras-chave: Transporte Público; qualidade do transporte; fatores da qualidade.

ABSTRACT

This study aims to measure the quality of the public transport service serving the Brasília Campus of the Federal Institute of Brasília (IFB), based on the perceptions of Management Public students, through a structured questionnaire. The research also seeks to establish an analytical comparison between the data obtained in 2025 and the results of the 2023 inquiry, with a view to delineating trends,

¹ Graduanda em Tecnologia em Gestão Pública no Instituto Federal de Ciência, Tecnologia e Educação de Brasília — Campus Brasília. E-mail: amanda63660@estudante.ifb.edu.br.

² Graduanda em Tecnologia em Gestão Pública no Instituto Federal de Ciência, Tecnologia e Educação de Brasília — Campus Brasília. E-mail: any.oliveira@estudante.ifb.edu.br.

³ Doutor em Administração pela Universidade de Brasília e professor de Gestão do Instituto Federal de Brasília. E-mail: alexandre.laval@ifb.edu.br.

identifying implemented improvements or persisting deficiencies, and informing public policy and institutional actions. The analysis comprehensively covers the principal attributes of service quality, namely: accessibility, service frequency, travel time, crowding, reliability, safety, vehicle characteristics, stop infrastructure, information systems, connectivity, operator conduct, road conditions, and fare. The results, consolidated in three thematic tables that synthesize indicators by quality factor, demonstrate that, although there are punctual gains in certain domains, such as the perception of fares, safety, and the behavior of operators, the central issues of fare, frequency, crowding, safety, and reliability in meeting schedules persist. The comparison between 2023 and 2025 thus enables the assessment of the extent of improvements and supports future management measures for public transport, with explicit targets for enhancing perceived quality among the student body.

Keywords: Public Transport; Transport Quality; Quality Factors

Data de aprovação: 09/12/2025

1 INTRODUÇÃO

O transporte público coletivo constitui um dos pilares da mobilidade urbana e do direito social ao transporte, previsto no artigo 6º da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 (CF/88), sendo dever do Estado garanti-lo de forma adequada, segura, eficiente e acessível à população. No Distrito Federal, em especial, os desafios relacionados à qualidade desse serviço impactam diretamente a vida cotidiana dos estudantes, que têm no transporte coletivo sua principal forma de deslocamento até as instituições de ensino.

Em 2023, foi realizada a pesquisa Avaliação da qualidade do transporte coletivo para o Campus Brasília do Instituto Federal de Brasília, na perspectiva dos alunos do curso de Tecnologia em Gestão Pública. O estudo, fruto de um Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) defendido no âmbito do IFB, campus Brasília, e que resultou em uma publicação em uma revista, revelou que os principais problemas percebidos pelos estudantes estavam relacionados à tarifa elevada, à baixa frequência dos ônibus, à lotação excessiva, à insegurança e à falta de confiabilidade nos horários, fatores que influenciam tanto a mobilidade quanto o desempenho acadêmico dos usuários (Leite *et al.*, 2023).

Diante desse diagnóstico inicial, torna-se necessário verificar se, no período entre 2023 e 2025, houve avanços ou permanência das dificuldades relatadas, especialmente considerando que o transporte público deve ser tratado como serviço essencial à cidadania e à promoção da igualdade social. Nesse contexto, este trabalho busca responder à seguinte questão de pesquisa: “Houve evolução na percepção dos estudantes do Curso de Tecnologia em Gestão Pública do IFB, no tocante à qualidade do transporte coletivo utilizado em seus deslocamentos até o Campus Brasília?”

O objetivo geral deste estudo é avaliar a qualidade do transporte coletivo para o IFB, campus Brasília, na perspectiva dos alunos do curso de Tecnologia em Gestão Pública, comparando os resultados obtidos em 2025 com a avaliação realizada em 2023 (Leite *et al.*, 2023). Para atingir esse propósito, foram estabelecidos os seguintes objetivos específicos: analisar como está a qualidade do serviço prestado em 2025; comparar os resultados de 2025 com os de 2023; e

avaliar os fatores que necessitam de melhoria para garantir maior qualidade ao transporte público.

A justificativa para a realização desta pesquisa encontra respaldo no papel central do transporte público como instrumento de inclusão social, democratização do acesso à cidade e garantia de direitos fundamentais. A Constituição Federal de 1988 (CF/88), em seu artigo 6º, estabelece o transporte como um direito social, e em seu artigo 30, inciso V, atribui ao poder público a competência de organizar e prestar, direta ou indiretamente, os serviços de transporte coletivo (BRASIL, 1988). Assim, compreender a percepção dos estudantes sobre a qualidade desse serviço é essencial para subsidiar políticas públicas que promovam melhorias na mobilidade urbana e assegurem a efetivação desse direito.

Além disso, a análise comparativa entre os anos de 2023 e 2025 permitirá identificar se as demandas anteriormente apontadas foram atendidas e em que medida ocorreram avanços. Esse acompanhamento contribui para evidenciar persistências, evoluções e desafios, fortalecendo a participação cidadã no processo de avaliação e aprimoramento do transporte público. Por fim, este estudo não se limita a um diagnóstico técnico, mas busca oferecer subsídios práticos à gestão pública, considerando que a má qualidade do transporte coletivo pode comprometer diretamente o rendimento acadêmico e a permanência estudantil, interferindo no desenvolvimento humano e social.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Neste tópico, serão apresentados os seguintes itens do referencial teórico: Serviços de transporte público no Distrito Federal, qualidade do transporte público e avaliação do transporte em torno do Campus Brasília.

2.1 Serviços de transporte público no Distrito Federal

A configuração urbana do Distrito Federal, marcada por grandes distâncias entre os núcleos residenciais e a área central de atividades administrativas e econômicas, consolidou uma forte dependência do transporte coletivo (Villaça, 2001). Com o crescimento acelerado das regiões periféricas, esse serviço tornou-se ainda mais essencial, assumindo papel estratégico na garantia do direito à mobilidade e no funcionamento cotidiano da capital.

De acordo com a Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal (SEMOB), (DISTRITO FEDERAL, 2013) o sistema é estruturado a partir de concessões públicas operadas por empresas privadas de ônibus, definidas por meio de processos licitatórios conduzidos pelo Governo do Distrito Federal (GDF). Entre as principais operadoras destacam-se Piracicabana, Marechal, Urbi, Pioneira e São José, cada uma responsável por atender uma bacia de transporte específica. Essa divisão busca assegurar cobertura territorial e equilíbrio na oferta do serviço, de modo a conectar as diferentes regiões administrativas ao núcleo central do DF.

Apesar dessa organização formal, a qualidade do transporte público ainda enfrenta severas críticas. Ferraz e Torres (2004), por exemplo, apontam que atrasos constantes, superlotação, más condições de conservação da frota e o descumprimento de horários comprometem a eficiência do sistema e a confiança dos usuários. Essas falhas estruturais refletem não apenas na insatisfação dos passageiros, mas também na dependência crescente de alternativas paralelas,

como transporte por aplicativos e veículos irregulares, que acabam suprindo as lacunas deixadas pelas concessionárias.

Complementar ao transporte rodoviário, o Metrô-DF, administrado por empresa pública vinculada ao GDF, constitui uma opção mais estável e confortável. No entanto, a rede ainda apresenta cobertura restrita, limitando seu impacto sobre a mobilidade em larga escala. Dessa forma, o metrô funciona mais como suporte do sistema de ônibus do que como protagonista de uma rede integrada de transporte coletivo.

A estrutura formal do sistema de transporte rodoviário do Distrito Federal, baseada na divisão por cinco bacias de concessão (operadas pelas empresas Piracicabana, Pioneira, Urbi, Marechal e São José), estabelecida em 2013 e citada em análises como a de Leite et al. (2023), permanece inalterada em 2025.

Quadro 1 – Bacias de Transporte Público do Distrito Federal

Bacias	Viação	Locais atendidos
Bacia 1	Viação Piracicabana.	Brasília, Cruzeiro, Lago Norte, Varjão, Sobradinho e Planaltina;
Bacia 2	Viação Pioneira.	Paranoá, Itapoã, São Sebastião, Jardim Botânico, Gama, Santa Maria, Park Way (Epia) e Candangolândia
Bacia 3	Viação HP-ITA (Urbi).	Núcleo Bandeirante, Riacho Fundo I e II, Recanto das Emas e Samambaia;
Bacia 4	Viação Marechal.	Guará, Park Way (Arniqueira), Águas Claras, Taguatinga (ao sul da Hélio Prates) e Ceilândia;
Bacia 5	Expresso São José.	SAI, SAAN, SOF Norte, Estrutural, Vicente Pires, Taguatinga (ao norte da Hélio Prates – M Norte), Ceilândia Norte e Brazlândia;

Fonte: SEMOB (2025) adaptado pelas autoras.

Entretanto, observam-se transformações significativas nas práticas de cobrança e nos planos de expansão do Metrô-DF. Desde dezembro de 2024, todas as linhas urbanas do transporte coletivo do DF passaram a aceitar somente pagamento eletrônico, eliminando a possibilidade de pagar a tarifa em dinheiro a bordo dos ônibus. Essa medida, promovida pelo Governo do Distrito Federal (GDF), visa modernizar o sistema, mas pode criar barreiras para usuários que não possuem o Cartão Mobilidade ou outras formas digitais, como cartões bancários.

Outro ponto de forte contraste com o cenário do estudo de 2023 é a política de congelamento tarifário. Enquanto outras capitais brasileiras reajustaram os preços, o GDF optou por manter os valores das passagens de ônibus e do Metrô-DF nos patamares de 2020 (R\$2,70; R\$3,80; R\$5,50) até, pelo menos, 2026. Essa decisão é mantida através de alto subsídio governamental, garantindo a estabilidade dos preços, mas dissociando o valor pago pela passagem do custo operacional e da

necessidade de investimento. Por fim, no modal metroviário, que o estudo de 2023 identificava como de cobertura restrita, o governo iniciou em 2025 a expansão da Linha 1 em Samambaia e lançou licitações para estudos de viabilidade para a nova Linha 2, com destino a Gama/Santa Maria, indicando o início de um planejamento para uma rede mais integrada e de maior escala.

Diante desse cenário, observa-se que as empresas concessionárias exercem papel decisivo na mobilidade do Distrito Federal, mas sua atuação carece de avanços significativos. Apesar do congelamento tarifário e das melhorias na forma de pagamento (como a eletrônica), a persistência da estrutura de bacias e a lentidão na expansão do metrô demonstram que o sistema permanece fundamentalmente inalterado em sua essência operacional. Essa rigidez do modelo de concessão, mesmo diante de críticas acadêmicas e da insatisfação dos usuários, justifica a necessidade de uma análise comparativa aprofundada, que é o objetivo central desta pesquisa. Investimentos em modernização da frota, cumprimento rigoroso de contratos, maior integração entre modais e transparência na gestão constituem, portanto, medidas indispensáveis para transformar o transporte público em um serviço realmente eficiente, acessível e socialmente justo.

2.2 Qualidade do transporte público

O transporte público é um dos pilares que sustentam a vida urbana e a dinâmica social das cidades. Mais do que um simples meio de deslocamento, ele representa o acesso das pessoas às oportunidades de trabalho, educação, lazer e serviços essenciais. No Distrito Federal, essa importância é ainda mais evidente devido à configuração espacial peculiar da capital, que concentra empregos e serviços no Plano Piloto e abriga grande parte da população nas regiões administrativas periféricas. Como aponta Villaça (2001), a metrópole brasileira é estruturada em torno da distância, o que no DF consolidou a forte dependência do transporte coletivo para garantir o acesso da população periférica ao mercado de trabalho e aos serviços, tornando a mobilidade um fator indissociável da segregação socioespacial. O geógrafo Rodrigues (2016) aprofunda essa análise, destacando que a gestão do transporte coletivo tem um papel central na produção da desigualdade social e espacial nas metrópoles, ao determinar quem acessa a cidade de forma plena e quem é marginalizado pela distância e pelo custo.

O conceito de qualidade no transporte público envolve diferentes dimensões, que vão desde a eficiência operacional até a experiência subjetiva do usuário durante o trajeto, conforme conceitua Santos (2014). A qualidade é definida a partir de múltiplos fatores, como acessibilidade, frequência, tempo de viagem, lotação e confiabilidade, e sua avaliação pelo usuário é fundamental para subsidiar ações de melhoria e planejamento nos órgãos gestores. Neste sentido, a pesquisa de Silva *et al.* (2019), ao analisar os fatores que auxiliam na compreensão da satisfação geral do usuário no DF, reforça que elementos como horário, gasto, confiabilidade, conforto e eficiência são variáveis cruciais e preditoras da probabilidade de satisfação, fornecendo insumos valiosos para o planejamento de políticas públicas de mobilidade urbana. Entretanto, no contexto do Distrito Federal, persistem problemas históricos que afetam essa percepção de qualidade, sendo o sistema classificado como “desestimulante, insatisfatório e improdutivo para o desenvolvimento da região” (Oliveira, 2011, p.19).

A persistência de um serviço insatisfatório, somada às tarifas elevadas, resultou em uma queda de cerca de 30% na utilização do transporte público no

Brasil na última década, conforme demonstrado por Carvalho e Pereira (2011). Esse cenário estimula a população a buscar o transporte individual, agravando o “caos urbano nos transportes” e levando à diminuição da qualidade de vida e à redução da eficiência econômica (Padula, 2008, p. 52). Do ponto de vista da governança, o Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC/DF) é regulamentado pelo Decreto Distrital nº 30.584/2009 e deve atender aos princípios de continuidade, periodicidade e regularidade previstos na Lei Orgânica do Distrito Federal (LODF, 1993). Contudo, a necessidade de melhoria na gestão e na operação foi evidenciada por iniciativas de modernização e reestruturação, como a extinção do DFTrans e a transferência da responsabilidade pelo Sistema de Bilhetagem Automática (SBA) para o Banco de Brasília (BRB), conforme estabelecido pela Lei nº 6.334/2019.

Em síntese, aprimorar a qualidade do transporte público no Distrito Federal significa promover não apenas deslocamentos mais rápidos e confortáveis, mas também garantir o direito à cidade de maneira plena e igualitária. Um transporte coletivo eficiente e digno é um reflexo de uma gestão comprometida com o bem-estar social, a sustentabilidade e a justiça urbana, combatendo ativamente a segregação espacial histórica no DF.

2.3 Avaliação do transporte em torno do Campus Brasília

A mobilidade urbana é um fator crucial para o acesso à educação. É fundamental entender os elementos que influenciam esse deslocamento, pois o ensino é reconhecido como a principal via para o desenvolvimento social de um país, especialmente na promoção da inclusão. “É por esse meio que são abertas oportunidades para todos, preconizadas por políticas públicas de enfrentamento que assegurem o acesso à educação” (Brasil, 2012; Fernandes, 2014 *apud* Molinari e Bernardinis, 2024).

Nesse contexto, as universidades são comunidades especiais atuando como minicidades com demandas de tráfego exclusivas, com estudantes e funcionários de diversas localidades e características diferentes, podendo também interferir no tráfego na região nos quais estão inseridos (Azzali e Sabour, 2018 *apud* Santos *et al.*, 2021).

Assim, a qualidade do transporte público nas proximidades de instituições de ensino é um fator determinante para a permanência e o desempenho dos estudantes. No caso do Campus Brasília do Instituto Federal de Brasília (IFB), localizado em uma região central e de intenso fluxo populacional, o transporte coletivo se torna um elemento essencial para garantir o direito de ir e vir da comunidade acadêmica. A mobilidade está intrinsecamente ligada à inclusão social e ao acesso à educação, sendo a qualidade do serviço um fator que pode determinar a permanência e o desempenho do estudante, em especial quando as distâncias geográficas se tornam barreiras. Avaliar as condições de deslocamento até o campus permite compreender os desafios enfrentados diariamente por estudantes, professores e servidores, além de identificar as fragilidades que comprometem a eficiência e a qualidade do serviço oferecido.

A região que abriga o Campus Brasília apresenta uma ampla oferta de linhas de ônibus, por ser um ponto estratégico e próximo ao centro político e administrativo

da região de Brasília. Contudo, pesquisas recentes, como a de Leite *et al.* (2023), e o estudo aprofundado de Rego *et al.* (2025), que avaliou a percepção dos estudantes do curso de Tecnologia em Gestão Pública do próprio IFB, evidenciam que a mera disponibilidade não se traduz em qualidade, mas sim em uma dependência imposta pela distância (Villaça, 2001). Tais estudos demonstram que a insatisfação é elevada e está diretamente ligada a fatores operacionais e financeiros, os quais são determinantes na avaliação da população. Os resultados dessas avaliações ressoam os fatores preditores de satisfação identificados por Silva *et al.* (2019) na análise mais ampla do sistema do DF, ao detalhar a percepção sobre a qualidade do serviço.

O estudo de Leite *et al.* (2023) analisou fatores de qualidade específicos, como acessibilidade, frequência, lotação, segurança, confiabilidade, e tarifa, chegando às seguintes conclusões, que destacam a persistência de problemas sistêmicos:

-Tarifa/Custo: Este foi o fator mais criticado, com 62,2% dos estudantes classificando o valor como insatisfatório. O custo do deslocamento é, portanto, uma barreira financeira direta, mitigada apenas pelo benefício do Passe livre estudantil.

-Lotação e Frequência: Problemas recorrentes no sistema do DF, como a superlotação nos horários de pico (54% insatisfeitos), estão diretamente ligados ao tempo alto de espera (frequência), classificado como insatisfatório por 50% dos estudantes. A demora no intervalo entre os atendimentos é insuficiente para atender os usuários, afetando o horário e a eficiência, pontos críticos na satisfação geral do usuário (SILVA; FREIRE; SANTOS, 2019)

-Confiabilidade e Segurança: A confiabilidade no cumprimento dos horários programados (pontualidade) é uma questão que "deixa a desejar" para 52,5% dos respondentes, causando um tempo maior no trajeto. Da mesma forma, a segurança em relação a roubos, assaltos e acidentes também foi classificada como "deixa a desejar" pela maioria. A baixa confiabilidade compromete a rotina acadêmica e pessoal.

-Motivação: Um dado crucial para a gestão é que 54,3% dos estudantes utilizam o transporte público por falta de melhores opções, e não pela qualidade percebida. A situação no Campus Brasília ecoa a má qualidade observada em outras instituições, como a constatada no Campus Darcy Ribeiro (UnB) por Carrazza (2018), reforçando que os desafios do transporte público no DF são sistêmicos e afetam diretamente o acesso à educação. Os problemas identificados, como a superlotação e os atrasos, comprometem a rotina da comunidade acadêmica, tornando a avaliação da qualidade um passo crucial para a adoção de medidas corretivas. A superação destes desafios, especialmente a melhoria da confiabilidade e a gestão do gasto (tarifa), conforme identificado por Silva *et al.* (2019), é vital para transformar o transporte em um vetor de inclusão social e educacional no Distrito Federal.

3 METODOLOGIA

A presente pesquisa tem como objetivo avaliar a qualidade e o serviço do transporte público pela percepção dos estudantes do curso de Tecnologia em Gestão Pública (TGP) do Instituto Federal de Brasília (IFB) – Campus Brasília. O estudo busca analisar a evolução ou persistência dos problemas de qualidade por meio da comparação direta com os resultados obtidos na pesquisa de Leite *et al.* (2023), visando identificar se houve melhoria (evolução) nos indicadores de

eficiência, conforto e acessibilidade ou se os pontos críticos (persistência) identificados anteriormente permanecem.

Trata-se de uma pesquisa de abordagem mista, de caráter descritivo, de natureza longitudinal, adotando o Desenho de Triangulação Convergente. Neste desenho, a coleta de dados qualitativos e quantitativos ocorreu simultaneamente, visando a integração e a triangulação dos resultados para uma compreensão mais completa do fenômeno. A importância de adotar essa estratégia reside no que a literatura destaca: “A vantagem fundamental da integração é maximizar a quantidade de informações incorporadas ao desenho de pesquisa, favorecendo o seu aprimoramento e elevando a qualidade das conclusões do trabalho” (Paranhos *et al.*, 2016, p 7).

A metodologia foi, portanto, voltada à análise da experiência dos usuários quanto à eficiência, conforto e acessibilidade do transporte público utilizado no deslocamento até o campus. A coleta de dados foi realizada por meio de um questionário estruturado, para a realização dessa pesquisa foi utilizado o mesmo questionário aplicado por Leite *et al.* (2023), cuja pesquisa foi realizada em 2023, mas a sua aplicação de questionário ocorreu em 2020. O questionário torna a metodologia mista, por conter perguntas fechadas e abertas, buscando propor números precisos. Foi elaborado na plataforma Google Forms e, inicialmente, enviado para o grupo da nossa turma – TGPV-5A, além de obter respostas, com o objetivo de realizar um pré-teste ou um teste de funcionalidade do formulário, assim garantindo sua adequação.

Após isso, o instrumento foi enviado para o grupo oficial dos estudantes de graduação do curso de TGP, e enviado também por meio de e-mail institucional aos demais alunos do curso, o qual não houve muito retorno. O instrumento foi composto por 30 perguntas, sendo 26 de múltiplas escolhas (componente quantitativo), 2 abertas (componente qualitativo) e 2 em formato de caixa de seleção, permitindo múltiplas respostas. Todas as perguntas foram obrigatórias, garantindo maior consistência e completude nas respostas obtidas; contudo, nas abertas não se obteve muito retorno. O questionário que foi aplicado, conforme mencionado, se baseou na pesquisa de Leite *et al.* (2023), que utilizou como referência o estudo de Ferraz e Torres (2004), amplamente reconhecido por avaliar a qualidade do transporte público. Foi utilizado o mesmo instrumento para entender e comparar os resultados de 2023 com a atual dos estudantes do IFB, considerando fatores como frequência dos ônibus, acessibilidade, segurança, confiabilidade, tempo de viagem e condições dos veículos.

A aplicação atual do questionário desta presente pesquisa, ocorreu entre os dias 04 de outubro e 10 de novembro de 2025, com a participação de 50 estudantes do curso de Tecnologia em Gestão Pública, sendo 35 alunos do turno vespertino e 15 alunos do noturno. Esta amostra demonstrou uma significativa abrangência geográfica, representando não apenas diversas Regiões Administrativas do Distrito Federal tais como: Sobradinho; Samambaia; Gama; Brazlândia; Estrutural; Guará I; Guará II; Lago Norte; Paranoá; Mangueiral; Santa Maria; Sol Nascente; Vila Planalto; Riacho Fundo II; Águas Claras; Ceilândia; Planaltina e São Sebastião, mas também municípios do Entorno de Goiás que integram a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal (RIDE-DF). A inclusão de respondentes de Planaltina de Goiás, Águas Lindas, Valparaíso e Novo Gama reforça a relevância do estudo para a mobilidade regional e a qualidade do serviço de transporte público que serve o Grande Eixo Brasília-Entorno.

4 RESULTADOS E ANÁLISE COMPARATIVA

A seguir, serão apresentados os resultados da pesquisa comparados e estruturados, obtidos com a aplicação do questionário com a percepção dos estudantes sobre a melhoria da qualidade dos serviços. Este estudo visa comparar, entre 2020, o ano em que foi aplicado o questionário da pesquisa de Leite *et al.* (2023) e 2025, a percepção dos estudantes de Gestão Pública do IFB sobre a qualidade do transporte público, ressaltando que o ônibus em 2025 se manteve o meio de transporte mais empregado para chegar ao IFB, conforme 88% dos respondentes.

4.1 Meios de transporte

No presente estudo teve como proposta avaliar a qualidade do transporte público com os principais meios de transporte utilizados para o deslocamento ao IFB.

Tabela 1 – Principais meios de transporte utilizados para o deslocamento ao IFB

Modalidade	2020 – Percentual	2025 – Percentual
Ônibus	85,40%	88%
Metrô	5,60%	8%
BRT	7,10%	4%

Fonte: Elaborado pelos autores (2025) a partir das pesquisas dos anos de 2020 e 2025

Observa-se que o ônibus permanece como o principal meio de transporte utilizado pelos estudantes para o deslocamento até o IFB, registrando um aumento de 85,4% em 2020 para 88% em 2025. O uso do metrô também apresentou crescimento, passando de 5,6% para 8%, o que pode indicar uma melhoria na integração do sistema ou maior acesso a esse modal. Em contrapartida, o BRT teve uma redução significativa, caindo de 7,1% para 4%, possivelmente em função de dificuldades operacionais, menor cobertura ou redução da frequência de viagens. Esses dados revelam uma continuidade da forte dependência do transporte por ônibus, ao mesmo tempo em que apontam mudanças pontuais no comportamento de deslocamento dos estudantes.

4.2 Acessibilidade no Sistema de Transporte Público

Foi solicitado aos estudantes que indicassem como avaliavam a acessibilidade do meio de transporte utilizado no trajeto até o IFB, considerando a distância de caminhada realizada no início e ao término da viagem. Definiu-se que deslocamentos inferiores a 300 metros seriam enquadrados como avaliação “boa” ou “satisfatório”; percursos entre 300 e 500 metros seriam classificados como “regulares” ou “deixa a desejar”; e distâncias superiores a 500 metros receberiam classificação “ruim” ou “insatisfatório”.

Tabela 2 – Acessibilidade

Acessibilidade	2020 – Percentual	2025 – Percentual
Bom	38%	22%
Regular	37%	62%
Ruim	26%	16%

Fonte: Elaborado pelos autores (2025) a partir das pesquisas dos anos de 2020 e 2025.

Em relação à acessibilidade, nota-se que a percepção de qualidade sofreu alterações importantes. O percentual de estudantes que consideraram a acessibilidade boa diminuiu de 38% em 2020 para 22% em 2025, enquanto a avaliação regular aumentou expressivamente de 37% para 62%. Já a avaliação ruim apresentou queda de 26% para 16%, o que indica uma redução nas percepções mais negativas.

Esses resultados sugerem que, embora possam ter ocorrido melhorias pontuais nas condições de acesso, a satisfação geral diminuiu, concentrando-se em avaliações medianas. De modo geral, os dados evidenciam avanços limitados na qualidade percebida do transporte coletivo e da acessibilidade ao campus, reforçando a necessidade de aprimoramento dos serviços, especialmente no que diz respeito à eficiência, conforto e integração entre os diferentes modais disponíveis.

4.3 Tempo de viagem no trajeto ao IFB e confiabilidade

Para avaliar o tempo que o estudante necessita para se deslocar até o Campus Brasília, solicitou-se que ele indicasse como classificava a duração do trajeto realizado até o IFB.

Tabela 3 – Tempo de Viagem

Tempo de viagem	2020 – Percentual	2025 – Percentual
Satisfatório	19%	12%
Deixa de desejar	43%	54%
Insatisfatório	38%	34%

Fonte: Elaborado pelos autores (2025) a partir das pesquisas dos anos de 2020 e 2025.

Sobre o tempo de viagem no trajeto até o IFB, observa-se uma piora na percepção dos estudantes entre 2020 e 2025. O percentual de respostas que

consideram o tempo de viagem satisfatório diminuiu de 19% para 12%, indicando que uma parcela menor dos usuários está satisfeita com a duração do deslocamento.

Em contrapartida, houve um aumento significativo nas avaliações que classificam o tempo como “deixa a desejar”, passando de 43% para 54%, o que revela um crescimento do descontentamento quanto à eficiência do trajeto. Já a categoria “insatisfatório” apresentou uma leve redução, de 38% para 34%, o que, embora represente uma pequena melhora, não é suficiente para compensar o aumento na percepção intermediária negativa. De modo geral, os resultados apontam que o tempo de viagem continua sendo um dos principais pontos de insatisfação dos estudantes, sugerindo que não houve avanços significativos na fluidez do deslocamento ou na confiabilidade do transporte coletivo. Esses dados reforçam a necessidade de melhorias na gestão do sistema, como o aumento da frequência dos veículos, a redução de atrasos e a otimização das rotas, de forma a tornar o trajeto até o campus mais ágil e previsível.

Tabela 4 – Confiabilidade

Confiabilidade	2020 – Percentual	2025 – Percentual
Satisfatório	20%	22%
Deixa de desejar	53%	48%
Insatisfatório	28%	30%

Fonte: Elaborado pelos autores (2025) a partir das pesquisas dos anos de 2020 e 2025.

A confiabilidade do transporte coletivo utilizado pelos estudantes do IFB, observa-se uma leve melhora na percepção geral entre os anos de 2020 e 2025. O percentual de respostas que classificam a confiabilidade como satisfatória aumentou de 20% para 22%, indicando um pequeno avanço na confiança dos usuários quanto à regularidade e cumprimento dos horários. Por outro lado, a categoria “deixa a desejar” apresentou redução de 53% para 48%, o que sugere uma diminuição moderada nas avaliações medianas, sinalizando alguma percepção de melhoria, ainda que discreta. Já o percentual de avaliações “insatisfatórias” subiu ligeiramente de 28% para 30%, o que evidencia que parte dos estudantes continua enfrentando problemas relacionados à previsibilidade e à pontualidade dos transportes.

De modo geral, os resultados indicam pequenos progressos na confiabilidade do sistema, mas ainda predomina uma percepção negativa, já que a maioria dos estudantes considera o serviço pouco confiável ou insatisfatório. Isso aponta para a necessidade de ações voltadas à melhoria da regularidade, cumprimento de horários e comunicação sobre os itinerários, aspectos fundamentais para garantir maior segurança e previsibilidade no deslocamento até o campus.

4.4 Lotação

Foi solicitado aos usuários que indicassem como avaliavam o nível de lotação do meio de transporte utilizado no deslocamento até o IFB.

Tabela 5 – Lotação

Lotação	2020 – Percentual	2025 – Percentual
Satisfatório	14%	2%
Deixa de desejar	32%	40%
Insatisfatório	54%	58%

Fonte: Elaborado pelos autores (2025) a partir das pesquisas dos anos de 2020 e 2025.

A lotação, quando analisada comparativamente entre os anos de 2020 e 2025, apresenta uma tendência clara de deterioração na percepção dos participantes. Em 2020, 14% dos respondentes avaliaram a lotação como satisfatória; porém, em 2025 esse número cai drasticamente para 2%, evidenciando uma redução significativa das avaliações positivas. Paralelamente, a categoria “deixa a desejar” cresce de 32% para 40%, demonstrando um aumento na percepção de que a lotação não atende adequadamente às necessidades. Já a avaliação “insatisfatório” também apresenta crescimento, passando de 54% para 58%. Esses resultados mostram que, ao longo do período analisado, a lotação passou a ser percebida de forma mais negativa, com queda nas percepções satisfatórias e avanço das avaliações medianas e insatisfatórias, indicando um agravamento no cenário observado em 2025.

4.5 Segurança

Foi perguntado aos estudantes qual o nível de segurança que eles classificam do meio de transporte utilizado para o trajeto ao IFB.

Tabela 6 – Segurança

Segurança	2020 – Percentual	2025 – Percentual
Satisfatório	22%	36%
Deixa de desejar	43%	46%
Insatisfatório	35%	18%

Fonte: Elaborado pelos autores (2025) a partir das pesquisas dos anos de 2020 e 2025.

A evolução da percepção de segurança entre os anos de 2020 e 2025, revelando mudanças relevantes nos julgamentos dos participantes. Verifica-se um incremento expressivo nas avaliações classificadas como “Satisfatório”, que passaram de 22% em 2020 para 36% em 2025, sinalizando um aprimoramento na percepção quanto às condições de segurança. Paralelamente, observa-se uma redução substancial nas respostas enquadradas como “Insatisfatório”, que diminuíram de 35% para 18%, indicando que uma parcela significativa dos respondentes passou a reconhecer melhorias no período analisado. Entretanto, a categoria “Deixa a desejar” manteve-se elevada, apresentando leve aumento de 43% para 46%, o que demonstra que ainda permanecem aspectos considerados deficitários pelos usuários. Em síntese, os resultados apontam para um progresso relevante na avaliação da segurança, embora persistam desafios que requerem atenção contínua para consolidar percepções mais favoráveis.

4.6 Características físicas dos meios de transporte e locais de parada

Foi perguntado aos estudantes como eles classificariam as características físicas do meio de transporte utilizado no trajeto ao IFB (características como ventilação adequada, assentos, conservação e limpeza).

Tabela 7 – Características dos Veículos

Características dos Veículos	2020 – Percentual	2025 – Percentual
Satisfatório	26%	18%
Deixa de desejar	48%	50%
Insatisfatório	26%	32%

Fonte: Elaborado pelos autores (2025) a partir das pesquisas dos anos de 2020 e 2025.

Houve uma deterioração da qualidade da frota entre 2020 e 2025. Em 2020, 26% dos veículos eram classificados como satisfatório, 48% como regular e 26% como ruim. Em 2025, esses percentuais mudaram para 18% como satisfatório, 50% deixaram a desejar e 32% como insatisfatório.

Outro critério investigado junto aos estudantes refere-se às características dos locais de parada, considerando aspectos como sinalização, cobertura e disponibilidade de assentos. Esses elementos são fundamentais para avaliar o conforto, a segurança e a adequação dos pontos utilizados no deslocamento diário, influenciando diretamente a percepção de qualidade do serviço de transporte. A seguir, apresentam-se os resultados comparativos entre 2020 e 2025 para esse indicador.

Tabela 8 – Locais de parada

Locais de parada	2020 – Percentual	2025 – Percentual
Satisfatório	16%	16%

Deixa de desejar	46%	60%
Insatisfatório	37%	24%

Fonte: Elaborado pelos autores (2025) a partir das pesquisas dos anos de 2020 e 2025.

A avaliação dos locais de parada mostra mudanças importantes entre 2020 e 2025. O percentual de usuários que consideraram os locais “bons” permaneceu o mesmo, mantendo-se em 16% nos dois anos. Já a percepção de qualidade “regular” aumentou de forma expressiva, passando de 46% em 2020 para 60% em 2025, indicando que mais usuários passaram a considerar os locais aceitáveis, embora ainda com limitações. Em contrapartida, houve uma redução significativa na avaliação “ruim”, que caiu de 37% para 24%, sugerindo melhoria nas condições gerais dos locais de parada e uma redução nas avaliações negativas. Esses resultados apontam para um avanço moderado na qualidade percebida pelos usuários ao longo do período.

4.7 Sistemas de Informações e Conectividade

A seguir, são apresentados os resultados comparativos entre 2020 e 2025 para esse critério.

Tabela 9 – Sistema de informação

Sistema de Informação	2020 – Percentual	2025 – Percentual
Satisfatório	31%	16%
Deixa de desejar	53%	58%
Insatisfatório	16%	26%

Fonte: Elaborado pelos autores (2025) a partir das pesquisas dos anos de 2020 e 2025.

A avaliação do sistema de informação apresentou mudanças importantes entre 2020 e 2025. O percentual de estudantes que consideraram o sistema “satisfatório” diminuiu de forma significativa, caindo de 31% em 2020 para 16% em 2025, o que indica uma piora na percepção de qualidade. Por outro lado, a classificação “deixa desejar” teve um leve aumento, passando de 53% para 58%, sugerindo que mais usuários passaram a considerar o sistema apenas razoável. Além disso, houve crescimento expressivo nas avaliações “Insatisfatório”, que subiram de 16% para 26%, reforçando a percepção de queda na eficiência ou clareza das informações disponibilizadas ao usuário. Esses dados apontam para a necessidade de melhorias no sistema de informação ao longo do período analisado.

Outro aspecto analisado diz respeito à conectividade, considerando a qualidade do acesso a informações e serviços digitais durante o uso do transporte. A seguir, apresentam-se os resultados comparativos entre 2020 e 2025.

Tabela 10 –Conectividade

Conectividade	2020 – Percentual	2025 – Percentual
Satisfatório	18%	24%
Deixa de desejar	53%	54%
Insatisfatório	29%	22%

Fonte: Elaborado pelos autores (2025) a partir das pesquisas dos anos de 2020 e 2025.

A avaliação da conectividade apresentou leve melhora entre 2020 e 2025. O percentual de estudantes que consideraram a conectividade “satisfatória” aumentou de 18% para 24%, indicando avanços na disponibilidade ou estabilidade do acesso. A categoria “regular” manteve-se praticamente estável, passando de 53% para 54%, o que demonstra que a maior parte dos usuários ainda percebe a conectividade como apenas mediana. Por outro lado, as avaliações “Insatisfatório” diminuíram de 29% para 22%, evidenciando uma redução nas percepções negativas ao longo do período. De modo geral, os resultados apontam pequenas, porém consistentes melhorias na experiência de conectividade dos usuários.

4.8 Comportamento dos Operadores

Foi perguntado aos estudantes como eles classificariam o comportamento dos operadores.

Tabela 11 – Comportamento dos operadores

Conectividade	2020 – Percentual	2025 – Percentual
Satisfatório	46%	36%
Deixa de desejar	45%	50%
Insatisfatório	9%	14%

Fonte: Elaborado pelos autores (2025) a partir das pesquisas dos anos de 2020 e 2025.

A avaliação do comportamento dos operadores apresentou mudanças relevantes entre 2020 e 2025. O percentual de usuários que classificaram o atendimento como “satisfatório” diminuiu de 46% para 36%, indicando uma queda na percepção positiva sobre a atuação dos operadores. Paralelamente, aumentou o grupo que considera o comportamento como “deixa a desejar”, passando de 46% para 50%, o que reforça a percepção de piora na qualidade do serviço prestado.

Além disso, a avaliação “insatisfatório” também cresceu, subindo de 9% em 2020 para 14% em 2025, sinalizando um aumento das experiências negativas relatadas pelos usuários. Esses dados sugerem uma necessidade de revisão de práticas e melhorias no atendimento realizado pelos operadores ao longo do período analisado.

4.9 Estado das Vias

Foi perguntado aos estudantes como eles classificariam o estado das vias.

Tabela 12 – Estado das vias

Estado das Vias	2020 – Percentual	2025 – Percentual
Satisfatório	37%	38%
Deixa de desejar	46%	52%
Insatisfatório	18%	10%

Fonte: Elaborado pelos autores (2025) a partir das pesquisas dos anos de 2020 e 2025.

Na Tabela 12, observa-se que, de 2020 para 2025, houve uma leve melhora na percepção geral das vias: o percentual de usuários que classificam as vias como “insatisfatórias” caiu de 18% para 10%. Entretanto, houve aumento no grupo “deixa a desejar” (de 46% em 2020 para 52% em 2025), o que indica que, apesar da redução da insatisfação grave, uma parcela maior permanece insatisfeita de forma moderada, possivelmente por expectativas mais altas ou variações regionais. O segmento “satisfatório” subiu apenas 1 ponto (de 37% para 38%), apontando estabilidade com leve ganho.

4.10 Tarifas

Os estudantes foram questionados de como eles classificariam os valores das tarifas do transporte utilizado para o trajeto ao IFB.

Tabela 13 – Tarifas

Tarifas	2020 – Percentual	2025 – Percentual
Satisfatório	10%	26%
Deixa de desejar	28%	50%
Insatisfatório	62%	24%

Fonte: Elaborado pelos autores (2025) a partir das pesquisas dos anos de 2020 e 2025.

Entre 2020 e 2025 houve uma melhoria significativa na percepção geral das tarifas: o percentual de respondentes que considerando as tarifas satisfatórias subiu de 10% para 26%, enquanto a parcela de insatisfeitos caiu de 62% para 24%. Porém, houve um aumento expressivo no grupo que classifica as tarifas como “deixa de desejar”, que passou de 28% para 50%, indicando que, embora haja uma percepção positiva maior entre alguns usuários, uma parcela relevante ainda não está satisfeita com o valor ou com os serviços associados às tarifas. Em resumo, a avaliação global das tarifas melhorou bastante, especialmente no polo positivo, mas persiste uma insatisfação moderada crescente que requer atenção, possivelmente com ajustes de preço, pacotes ou benefícios para reduzir expectativas não atendidas.

4.11 Resumo dos resultados obtidos

A tabela 14 mostra o resumo dos resultados apresentados acima.

Tabela 14 - Resultados dos fatores avaliados 2025

Fatores	Parâmetros de avaliação	Bom / Satisfatório	Regular / Deixa a desejar	Ruim / Insatisfatório
1. Acessibilidade	Distância de caminhada no início e no fim da viagem (em metros)	22%	62%	16%
1.1 Acessibilidade	Condições das calçadas, sinalização adequada, rampas para cadeirantes e iluminação pública	30%	56%	14%
Frequência	Intervalo entre atendimentos (em minutos)	50%	42%	8%
Tempo de viagem	Tempo de viagem no transporte público no trajeto ao IFB	6%	28%	52%

Lotação	Nível de lotação do meio de transporte escolhido no trajeto ao IFB	2%	40%	58%
Confiabilidade	Cumprimento dos horários de partida e chegada programados	22%	48%	30%
Segurança	Acidentes, agressões, roubos e assaltos no meio de transporte	36%	46%	18%
Características dos veículos	Ventilação adequada, assentos, limpeza e conservação	18%	50%	32%
Características dos locais de parada	Sinalização, cobertura e assentos	16%	60%	24%
Sistemas de informação	Itinerários, horários, informações nas paradas, canais de atendimento	16%	58%	26%
Conectividade	Integração física e tarifária	24%	54%	22%
Comportamento dos operadores	Cautela na direção, prestatividade e educação	36%	50%	14%
Estado das vias	Pavimentação e ausência de irregularidades	38%	52%	10%
Tarifas	Classificação do valor das tarifas	26%	50%	24%

Fonte: Adaptado de Torres (2004) e pelos autores da pesquisa realizada em 2025.

4.12 Críticas e sugestões ao transporte público

Abaixo, o quadro 2 apresenta as respostas abertas da nossa pesquisa, as críticas e sugestões dos próprios respondentes da pesquisa realizada em 2025.

Quadro 2 – Críticas e Sugestões ao Transporte Público

CRÍTICAS	SUGESTÕES
<p>“Sobre o transporte, é evidente seu sucateamento causado pela negligência do governo atual, os problemas são diversos: metro retido, pegando fogo e superlotação recorrentes, sobre o ônibus a maior reclamação é a superlotação e falta de manutenção, principalmente nas RAs mais afastadas do centro de Brasília. Deveria ter mais investimento e fiscalização para melhorar a qualidade do serviço num geral, e não só para se locomover até o IFB”</p>	<p>“implementação de passe estudantil para quem é do Goiás, de Valparaíso, ocidental etc. Além de aumentar nossa gama de opções, os ônibus pra rodô só aparecem na parada do IFB antes de sermos liberados de sala, temos que esperar 30min até vir outro. Sem contar a hiper lotação”</p>
<p>“Por morar na região norte do Distrito Federal e só ter o ônibus como a única forma pública de transporte acredito que falta a adesão de várias políticas públicas que melhorem a qualidade do transporte público”</p>	<p>“Deveria existir mais linhas e fidelidade aos horários”</p>
<p>“Minha proposta é ampliar a circulação de ônibus e criar novos pontos de parada no Guará II, especialmente na região da Colônia Agrícola IAPI. Atualmente, há carência de linhas que atendam diretamente locais estratégicos, como a Universidade de Brasília (L2 Norte), o Plano Piloto e o Palácio do Buriti. Além disso, a ausência de pontos próximos obriga os moradores a se deslocarem até a Avenida Contorno para acessar o transporte público. A melhoria da oferta de linhas e da infraestrutura de paradas traria mais comodidade, segurança e acessibilidade para a comunidade local”</p>	<p>“Os ônibus deveriam passar com mais frequência, demoram muito”</p>
<p>“Acredito que deveriam ampliar as linhas que passam no IFB, pois acabam tendo superlotação por conta disso”</p>	<p>“Seria favorável ter mais transportes transitando, creio que assim evitaria um pouco superlotação, pois as pessoas teriam paciência de espera o próximo transporte”</p>
<p>“Nós necessitamos de mais linhas do IFB para a rodoviária e vice-versa, mais iluminação nas ruas também”</p>	<p>“No noturno passa poucos ônibus. Temos que esperar muito”</p>

Fonte: elaborado pelas autoras (2025)

As críticas e sugestões dos respondentes indicam insatisfação generalizada com o transporte público, especialmente devido ao sucateamento da frota, falta de manutenção, superlotação e baixa frequência dos ônibus. Os problemas são mais acentuados nas regiões administrativas afastadas do centro, onde há menor oferta de linhas, poucos pontos de paradas e longos tempos de espera. Como sugestões destacam-se a ampliação das linhas e da frota, maior regularidade dos horários, criação de novos pontos de parada e adoção de políticas tarifárias mais inclusivas, como o passe estudantil. De modo geral, os relatos evidenciam a necessidade de

investimentos e planejamento integrado para melhorar a qualidade, a acessibilidade e a equidade do transporte público.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo buscou ir além de uma análise meramente técnica, propondo-se a capturar a experiência humana e cotidiana dos estudantes do curso de Tecnologia em Gestão Pública ao utilizar o transporte coletivo para acessar o Campus Brasília do IFB.

O objetivo geral da pesquisa, que era avaliar a qualidade do transporte coletivo e comparar os resultados obtidos em 2025 com a avaliação de 2023, foi integralmente alcançado, assim como os objetivos específicos de analisar a qualidade atual (2025), realizar a comparação e identificar fatores de melhoria. A questão de pesquisa sobre a evolução na percepção dos estudantes revela um cenário de contrastes: avanços pontuais e persistência de problemas estruturais.

A análise comparativa detalhada nas Tabelas 1 a 13 demonstra essa dualidade nos resultados. Por um lado, houve uma melhoria significativa na percepção das tarifas (com a insatisfação caindo de 62% em 2020 para 24% em 2025, na Tabela 13) e um progresso relevante na segurança (insatisfação caindo de 35% para 18%, na Tabela 6). Por outro lado, os fatores mais críticos do serviço, como a lotação, não apenas persistiram, mas tiveram a percepção de insatisfação agravada (subindo de 54% para 58%, na Tabela 5), e o tempo de viagem teve sua avaliação 'deixa a desejar' aumentada de 43% para 54% (Tabela 3). A confiabilidade e as características dos veículos também permanecem como pontos que necessitam de intervenção urgente, sendo classificados como "deixa a desejar" ou "insatisfatório" pela maioria dos usuários.

As críticas e sugestões coletadas e detalhadas no Quadro 2 reforçam o diagnóstico quantitativo, trazendo a voz direta dos estudantes. As principais demandas incluem a necessidade de mais linhas e fidelidade aos horários para combater a superlotação, a falta de manutenção da frota em RAs mais afastadas e o pedido crucial pela implementação do Passe Livre estudantil para os moradores do entorno, demonstrando que as falhas do sistema de transporte transcendem o desconforto e criam uma barreira de acesso à educação para a comunidade acadêmica.

O cenário que se desenha a partir da percepção dos usuários é de uma insatisfação generalizada, revelando que o serviço prestado atua, ironicamente, mais como um obstáculo do que como um facilitador do acesso à educação. Os pilares do descontentamento se assentam, sobretudo, na tarifa elevada (apontada como insatisfatória por 62,2% dos respondentes), na lotação excessiva (54%) e na frequência insuficiente (50%). Tais fatores, críticos para a qualidade da viagem, são acompanhados por deficiências na confiabilidade e na segurança, elementos essenciais para a tranquilidade do estudante. Em meio a estas falhas estruturais, o único ponto de satisfação reside no comportamento dos operadores, indicando que os problemas são de natureza sistêmica e de gestão, e não de relacionamento interpessoal (Leite *et al.*, 2023).

A gravidade dessas descobertas é amplificada quando confrontada com a realidade de regiões administrativas mais afastadas. O trabalho de Rego *et al.* (2025), que focou na mobilidade de estudantes de Gestão Pública entre Sobradinho I e II e o IFB/CBRA, corrobora integralmente com nossos achados e aprofunda o drama do deslocamento. A pesquisa destaca que a baixa frequência, a escassez de

linhas diretas e a necessidade de múltiplos embarques criam uma barreira que afeta diretamente o desempenho e a permanência. A ausência de um transporte público adequado, portanto, transcende o mero desconforto; ela se torna um fator de exclusão, comprometendo o direito fundamental à educação e à permanência (Rego *et al.*, 2025).

A mobilidade urbana é um direito social e um vetor de igualdade. Quando o sistema de transporte falha de maneira tão evidente, ele perpetua as desigualdades, transformando o trajeto para a universidade em um verdadeiro "suplício vivido na rotina diária" (Oliveira, 2011, p. 18 *apud* Leite *et al.*, 2023). É imperativo que as autoridades competentes ajam com urgência, revisando as tarifas, adequando a lotação e, crucialmente, rearticulando as linhas para atender às demandas de horários e regiões mais vulneráveis.

Apesar da riqueza dos dados e da profundidade da análise, é fundamental reconhecer as limitações metodológicas deste estudo, que podem influenciar a generalização total dos resultados. A principal limitação reside no curto prazo concedido para a coleta de dados. Este fator impôs desafios significativos no alcance de uma amostra mais ampla e representativa da totalidade dos estudantes do Campus Brasília do IFB. Embora tenhamos obtido respostas suficientes para uma análise robusta dentro do curso de Gestão Pública, a restrição de tempo limitou a capacidade de engajar um número maior de respondentes do curso, o que poderia ter oferecido uma visão ainda mais abrangente da percepção geral da comunidade acadêmica.

Para além de diagnosticar os problemas, o caminho natural deste estudo aponta para a necessidade de mensurar o impacto social e econômico das falhas na mobilidade. Sugere-se, como pesquisa futura, um aprofundamento na análise da relação entre a qualidade do transporte público e a taxa de evasão e permanência dos estudantes no Campus Brasília do IFB. Este novo estudo poderia mapear e correlacionar as taxas de desistência e reprovação por faltas com o local de residência, o tempo de deslocamento e o custo-oportunidade do aluno, transformando os achados em dados ainda mais robustos para subsidiar políticas públicas que assegurem, de fato, a equidade no acesso e na permanência. O transporte público de qualidade é, no fim das contas, um ato de justiça social.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Senado Federal. 1988.

CARRAZZA, Marcello Sargaço. **Desafios da mobilidade urbana do DF: a avaliação da qualidade do serviço de transporte público coletivo ao campus Darcy Ribeiro**. 2018. 70 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Administração) – Departamento de Administração, Universidade de Brasília, Brasília, 2018. Disponível em: https://bdm.unb.br/bitstream/10483/20745/1/2018_MarcelloSargacoCarrazza_tcc.pdf
Acesso em: 12 nov. 2025.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. **Efeitos da variação da tarifa e da renda da população sobre a demanda de transporte público coletivo urbano no Brasil**. Brasília: Ipea, 2011. 40 p. (Texto

para Discussão, n. 1552). Disponível em:

<https://www.mobilize.org.br/estudos/106/estudo-ipea-efeitos-da-variacao-da-tarifa-e-da-renda-da-populacao-sobre-a-demanda-de-transporte-publico-coletivo-urbano-no-brasil.html>. Acesso em: 21 out. 2025.

DISTRITO FEDERAL. **Decreto Distrital nº 30.584, de 16 de julho de 2009.**

Regulamenta o Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC/DF). Disponível em:

https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/60905/Decreto_30584_16_07_2009.html.

Acesso em: 05 out. 2025.

DISTRITO FEDERAL. **Decreto nº 34.495, de 27 de junho de 2013.** Institui a Integração tarifária do Novo Modelo do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal e dá outras providências. Diário Oficial do Distrito Federal, Brasília, DF, n. 130, 28 jun. 2013. Disponível em:

https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/74612/Decreto_34495_27_06_2013.html.

Acesso em: 08 out. 2025.

DISTRITO FEDERAL. **Lei n. 6.334, de 10 de julho de 2019.** Altera a Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007, que dispõe sobre a prestação e a fiscalização dos serviços de transporte público coletivo no Distrito Federal, e dá outras providências. Diário Oficial do Distrito Federal, Brasília, DF, n. 130, p. 1-2, 11 jul. 2019. Disponível em: https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/94270/Lei_6334_10_07_2019.html. Acesso em: 05 out. 2025.

DISTRITO FEDERAL. Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade (SEMOB). **Relatório de Gestão.** Brasília, DF: SEMOB, 2013. Disponível em:

<https://www.semob.df.gov.br/pdtu#:~:text=O%20Plano%20tem%20car%C3%A1ter%20estrat%C3%A9gico.devidamente%20formalizados%20mediante%20instrumentos%20pr%C3%B3prios>. Acesso em: 10 out. 2025.

FERRAZ, Antônio; TORRES, Isaac. **Transporte público urbano.** 2.ed. São Paulo: Rima, 2004. Disponível em:

<https://pt.scribd.com/document/496597157/Transporte-Urbano-Ferraz>. Acesso em: 01 out 2025.

LEITE, Eduardo Dias; SILVA, Alexandre Laval; AGUIAR, Débora Neres; SOUSA, Jociane Ferreira de. Avaliação da qualidade do transporte coletivo para o campus Brasília do IFB, na perspectiva dos alunos do curso de tecnologia em gestão pública. **Contribuciones a Las Ciencias Sociales**, São José dos Pinhais, v. 16, n. 12, p. 29879-29900, 2023. Disponível em:

https://www.researchgate.net/publication/361732440_Avaliacao_da_qualidade_do_transporte_coletivo_para_o_Campus_Brasilia_do_IFB_na_perspectiva_dos_alunos_do_Curso_Tecnologia_em_Gestao_Publica. Acesso em: 19 set. 2025.

MOLINARI, Alana Tamara Gonçalves; BERNARDINIS, Márcia de Andrade Pereira. O acesso à educação promovendo uma mobilidade sustentável nas cidades. **Revista Brasileira de Educação**, Rio de Janeiro, v. 29, n. e290061, 2024. Disponível em:

<https://www.scielo.br/j/rbedu/a/9TygfRSBSyBgSdxtWPsJpkC/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 07 nov. 2025.

OLIVEIRA, Joana D'arc Vieira de. **Transporte público do Distrito Federal: um problema de gestão? Dos paradigmas, problemas, desafios e oportunidades do Sistema de Transporte Público do DF**. 2011. 120 f., il. Monografia (Bacharelado em Administração) —Universidade de Brasília, Brasília, 2011.

Disponível em:

https://bdm.unb.br/bitstream/10483/2842/6/2011_JoanaD%e2%80%99arcVieiradeOliveira.pdf. Acesso em: 14 de set. 2025.

PADULA, Raphael. **Transportes – Fundamentos e propostas para o Brasil**.

Brasília: CONFEA, 2008. Disponível em:

<https://pdfcoffee.com/transportes-fundamentos-e-propostas-pdf-free.html>. Acesso em: 13 nov. 2025.

PARANHOS, R. *et al.* Uma introdução aos métodos mistos. **Sociologias, Porto Alegre, v. 18, n. 42, p. 10-33, maio/ago. 2016**. Disponível em:

<https://doi.org/10.1590/15174522-018004221>. Acesso em: 05 nov. 2025.

REGO, Isadora Maria Nunes do; CARNEIRO, Luís Fernando Barbosa; RAULINO, José Wagner Marques. **Mobilidade e acesso à educação: a percepção dos estudantes de Gestão Pública sobre o transporte público entre Sobradinho e o Instituto Federal de Brasília - Campus Brasília**. 2025. 28 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Curso Superior de Tecnologia em Gestão Pública) – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Brasília (IFB), Brasília, jul. 2025.

RODRIGUES, Juciano Martins. Mobilidade urbana no Brasil: crise e desafios para as políticas públicas. **R. TCEMG (Revista do Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais)**, Belo Horizonte, v. 34, n. 3, p. 80-93, jul./set. 2016. Disponível em:

<https://share.google/FdBrTUyJSyeskBenQ>. Acesso em: 20 set. 2025.

SANTOS, Júlia Barros dos. **Qualidade do sistema de transporte público**. 2014. 138 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) – Instituto de Engenharia de Produção e Gestão, Universidade Federal de Itajubá, Itajubá, 2014. Disponível em: <https://repositorio.unifei.edu.br/jspui/handle/123456789/2058>. Acesso em: 10 nov. 2025.

SANTOS, P. L.; MARTINS, J. V. S.; TACO, P. W. G. Caracterização dos padrões de viagens dos usuários do Campus Darcy Ribeiro da Universidade de Brasília, Brasil. In: **CONGRESSO LUSO-BRASILEIRO PARA O PLANEJAMENTO URBANO, REGIONAL, INTEGRADO E SUSTENTÁVEL – PLURIS 2021**, 9., 2021, Digital. Anais [...]. [S. l.]: PLURIS 2021, 2021. Disponível em:

<http://redpgv.coppe.ufrj.br/index.php/es/produccion/universidades-com-pgvs/1195-caracterizacao-dos-padroes-de-viagens-dos-usuarios-do-campus-darcy-ribeiro-da-universidade-de-brasiliabrasil/file>. Acesso em: 07 nov. 2025.

SECRETARIA DE TRANSPORTE E MOBILIDADE. **Perguntas frequentes da SEMOB**. Disponível em

<https://www.semob.df.gov.br/dados-do-sistema-de-transporte-publico-do-df>. Acesso em: 20 out. 2025.

SILVA, Ana Maria de Oliveira e; MOURA, Alexandre Augusto de; CUNHA, Felipe de Lima Barbosa da. O acesso à educação promovendo uma mobilidade sustentável nas cidades. **Revista Brasileira de Educação**, v. 29, 2024. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S1413-24782024290061>. Acesso em: 11 nov. 2025

SILVA, Nilton Oliveira da; FREIRE, Fátima de Souza; SANTOS, Sarah de Souza. Políticas Públicas de Mobilidade Urbana: a percepção do usuário do transporte público no Distrito Federal. **RP3 – Revista de Políticas Públicas e Práticas de Governança**, Brasília, DF, v. 2, n. 2, p. 115-135, 2019. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/rp3/article/download/25703/25952/>. Acesso em: 05 nov. 2025.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 2001
Disponível em: <https://pt.scribd.com/document/527450039/VILLAC-A-Fla-vio-Espac-o-intra-urbano-n-o-Brasil>. Acesso em: 08 out. 2025.

ANEXO – Questionário Aplicado aos Estudantes do Curso de Tecnólogo em Gestão Pública do Campus Brasília IFB em 2025 - Elaborado por Leite et al (2023)

Faixa etária *

- Até 17 anos
- De 18 a 24 anos
- De 25 a 35 anos
- De 36 a 50 anos
- Mais de 51 anos
- Prefiro não responder

Somando a sua renda com a renda das pessoas que moram com você, quanto é, aproximadamente, a renda familiar mensal? *

- Menos de 1 salário mínimo
- De 1 a 2 salários mínimos
- De 3 a 5 salários mínimos
- De 6 a 8 salários mínimos
- De 9 a 11 salários mínimos
- De 12 a 14 salários mínimos
- Mais de 15 salários mínimos
- Prefiro não responder

Qual turno está cursando? *

- Vespertino
 - Noturno
- Localidade em que mora (ex: Planaltina - DF)
- Resposta aberta

Você utiliza algum meio de transporte público para se locomover ao IFB? *

- Sim
- Não

Qual o principal meio de transporte público que você utiliza para ir ao Instituto?

- Ônibus
- Metrô
- BRT
- Transporte alternativo (como vans e Kombi)
- Outros

Caso você utilize mais de um modal no trajeto ao IFB, você considera que eles apresentam diferenças em relação à qualidade do serviço?

- Sim, apresentam diferenças
- Não apresentam diferenças
- Só utilizo um modal

Qual dos modais abaixo atende melhor às suas expectativas?

- Ônibus
- Metrô
- BRT
- Transporte alternativo
- Outros

A escolha do(s) seu(s) meio(s) de transporte(s) no trajeto ao IFB é baseada em qual ou quais fatores?

- Acessibilidade
- Preço
- Integração tarifária
- Lotação
- Segurança
- Confiabilidade – cumprimento dos horários de partida e chegada programados
- Tempo de viagem
- Frequência de atendimento – intervalo de tempo da passagem dos veículos
- Condições dos veículos
- Condições dos pontos/estações de parada
- Comportamento dos operadores
- Acesso às informações – folhetos com itinerários e horários, informações adequadas nos pontos/estações
- Falta de melhores opções
- Outros

Dos fatores mencionados na pergunta anterior, você considera que algum deles necessita ser melhorado no(s) seu(s) meio(s) de transporte(s) escolhido(s) no trajeto ao IFB?

- Sim
- Não

Qual ou quais fatores necessitam de melhorias no(s) seu(s) meio(s) de transporte(s) escolhido(s) no trajeto ao IFB?

- Acessibilidade
- Preço
- Integração tarifária
- Lotação
- Segurança
- Confiabilidade – cumprimento dos horários de partida e chegada programados
- Tempo de viagem
- Frequência de atendimento – intervalo de tempo da passagem dos veículos
- Condições dos veículos
- Condições dos pontos/estações de parada
- Comportamento dos operadores
- Acesso às informações – folhetos com itinerários e horários, informações adequadas nos pontos/estações
- Falta de melhores opções
- Outros

Como você classifica o nível de acessibilidade do(s) seu(s) meio(s) de transporte(s) utilizados no trajeto ao IFB Obs: Distância de caminhada no início e no fim da viagem em metros?

- Bom <300 m
- Regular 300 – 500 m
- Ruim >500 m

Como você classifica o nível de acessibilidade do(s) seu(s) meio(s) de transporte(s) utilizados no trajeto ao IFB? Obs. Acessibilidade em relação à condição das calçadas, rampas, sinalização adequada e iluminação pública.

- Satisfatório
- Deixa a desejar
- Insatisfatório

Como você classifica o intervalo entre atendimentos (frequência)?

- Bom <15 min
- Regular 15-30 min
- Ruim >30 min

Em média, qual o seu tempo de viagem no trajeto ao IFB?

- Menos de 30 min
- Entre 30 min e 1 hora
- Entre 1 e 2 horas
- Mais de 2 horas

Como você classifica o seu tempo de viagem no trajeto ao IFB?

- Satisfatório
- Deixa a desejar
- Insatisfatório

Como você classifica o nível de lotação do(s) seu(s) meio(s) de transporte(s) escolhido(s)

no trajeto ao IFB?

- Satisfatório
- Deixa a desejar
- Insatisfatório

Como você classifica o nível de confiabilidade no(s) seu(s) meio(s) de transporte(s) escolhido(s) no trajeto ao IFB? Obs: Confiabilidade em relação ao cumprimento dos horários de partida e chegada programados.

- Satisfatório
- Deixa a desejar
- Insatisfatório

Como você classifica o nível de segurança do(s) seu(s) meio(s) de transporte(s) utilizados no trajeto ao IFB? Obs: Segurança em relação à acidentes, agressões, roubos e assaltos.

- Satisfatório
- Deixa a desejar
- Insatisfatório

Como você classifica as características físicas do(s) seu(s) meio(s) de transporte(s) escolhido(s) no trajeto ao IFB? Obs: Características como ventilação adequada, assentos, limpeza etc.

- Satisfatório
- Deixa a desejar
- Insatisfatório

Como você classifica as características dos locais de parada? Sinalização, cobertura e assentos.

- Satisfatório
- Deixa a desejar
- Insatisfatório

Como você classifica os sistemas de informação – itinerários e horários.

- Satisfatório
- Deixa a desejar
- Insatisfatório

Como você classifica a conectividade? Integração física e tarifária.

- Satisfatório
- Deixa a desejar
- Insatisfatório

Como você classifica o comportamento dos operadores?

- Satisfatório
- Deixa a desejar
- Insatisfatório

Como você classifica o estado das vias?

- Satisfatório
- Deixa a desejar
- Insatisfatório

Como você classifica os valores das tarifas do(s) seu(s) meio(s) de transporte(s) escolhido(s) no trajeto ao IFB?

- Satisfatório
- Deixa a desejar
- Insatisfatório

Você considera que o tempo de viagem gasto no trajeto ao IFB influencia no seu desempenho acadêmico?

- Sim, influência de maneira positiva
- Sim, influência de maneira negativa
- Não influência

Por fim, qual seu grau de satisfação em relação à qualidade geral do(s) seu(s) transporte(s) escolhido(s) no trajeto ao IFB? Obs: Considerando todos os modais utilizados durante o trajeto, caso sejam mais de um.

- Muito insatisfeito
- Insatisfeito
- Razoavelmente satisfeito
- Satisfeito
- Muito satisfeito

Deixe aqui suas sugestões ou reclamações a respeito da sua percepção do transporte público como estudante, o que você sugere?

Pergunta aberta