

CASO PEDAGÓGICO

**DESENHO E MÉTODOS
DE PESQUISA**

ipps_iscte
Melhores Políticas
Públicas

Diário de uma dissertação

Autores

João Pedro Correia
Manuel Baptista

Coordenação Científica

Luísa Veloso

ISBN 978-989-8990-53-2



9 789898 990532

Este Caso Pedagógico baseia-se em situações reais e em entrevistas com especialistas. É um instrumento de formação que visa gerar discussão em sala de aula. A narrativa é ficcionada e não faz juízos de valor sobre a situação apresentada ou as ações dos intervenientes.

RESUMO

Um jovem mestrando entra no mundo da pesquisa acadêmica com o objetivo de realizar uma dissertação. Um processo mais difícil do que julgava gera incertezas que o acompanham até ao final: definir o tema, construir as perguntas de partida que orientam a investigação e escolher os métodos de pesquisa são algumas das dúvidas que encontra. Entre sugestões da orientadora e conversas com os colegas de turma, chegou ao início de junho atrasado no cronograma e com decisões importantes para tomar.

Tempo de leitura estimado
10 minutos

DESENHO E MÉTODOS
DE PESQUISA

Diário
de uma
dissertação

Uma tentativa de mudar o mundo (junho – setembro)

Os estudantes tinham saído da sala um a um e acumulavam-se em conversas animadas no corredor. A turma do mestrado de Políticas Públicas tinha terminado o último exame antes das férias de verão. Alguns ainda iriam à segunda fase, mas a maioria naquele dia concluía o primeiro ano de mestrado. José Gonçalves era um deles. O jovem de 23 anos tinha terminado o semestre num misto de emoções. Por um lado, satisfeito por ter conseguido fazer todas as unidades curriculares. Por outro, inquieto porque se aproximava a altura de começar a dissertação. Sabia que alguns colegas já tinham orientador e escolhido o tema e esse facto deixava-o ainda mais ansioso pois, no seu caso, chegava ao fim de junho sem ter nem uma coisa nem outra.

A maior dificuldade que sentia era fixar-se num tema específico – saltava de tema para tema consoante o livro ou o artigo que tivesse lido naquele mês. Primeiro, tinha decidido focar-se na utilização de *big data* na definição de políticas públicas. Conheceu o tópico numa cadeira e tinha ficado fascinado. Depois, apaixonou-se pela economia comportamental, escreveu um ensaio sobre o tema, comprou dois livros sobre o assunto, mas dessa paixão só sobrou o ensaio e o pó nos livros que continuavam por abrir na prateleira. O mais próximo que esteve de oficializar o tema da dissertação foi quando fez um plano de pesquisa sobre políticas de emprego para uma disciplina de metodologia da pesquisa. Na altura fez uma breve revisão da literatura, decidiu e escolheu os países que ia comparar, bem como os critérios e indicadores de comparação e o método de pesquisa – análise documental e análise de dados secundários – mas a questão não lhe pareceu relevante e abandonou a ideia. Queria algo mais grandioso, algo que, como dizia, “pudesse ter um verdadeiro impacto no conhecimento científico”.

Os meses de verão passaram e a indecisão persistiu. Em setembro, com a pressão para arranjar um tema, acabou por se decidir pelas políticas de transporte público. A escolha deveu-se a três motivos: sentia que conhecia o tema, fruto das leituras que tinha feito durante o mestrado; a crescente preocupação académica e política com as mudanças climáticas, que tinham vindo intensificar o debate em torno do transporte público num país dominado pelo uso do transporte individual; e a sua crença de que seria fácil descobrir problemáticas sobre transportes públicos que ninguém tivesse ainda analisado.

A escolha do orientador foi mais fácil. Desde março que sabia que iria convidar a professora Helena Sobral. Tinha ficado cativado pela sua personalidade e pela forma

como ensinava. Tanto que conseguiu a melhor nota da turma na cadeira. Embora as políticas de transporte não fossem a área científica da professora, mas sim política ambiental, esperava que aceitasse o seu convite, uma vez que as áreas eram próximas.

Releu o mail quatro vezes antes de o enviar, para se certificar de que não tinha erros ortográficos, mas depois de o enviar viu que “políticas” tinha ficado sem acento. Três horas depois recebeu a resposta: Helena aceitava ser a sua orientadora. A primeira reunião aconteceu uma semana depois.

Chegou dez minutos mais cedo ao local da reunião, o gabinete da docente, com o caderno e a caneta na mão. Tinha planeado esperar pela hora agendada, mas viu a porta entreaberta e decidiu bater para avisar a professora que já lá estava. Os dois toques na porta foram imediatamente seguidos por um “Pode entrar”.

José não sabia o que esperar da reunião, mas ficou surpreendido quando Helena lhe sugeriu que mudasse o tema para algo mais próximo da sua área de investigação. A professora explicou-lhe que seria mais proveitoso para ele e iria conseguir ajudá-lo e partilhar literatura relevante mais facilmente. Agradeceu, disse que ia pensar, conseguiu balbuciar que gostava muito de fazer algo sobre o impacto das políticas de transporte público em Portugal, mas não conseguiu responder às questões da professora: “Que políticas?”, “Em que zona?” e “Que tipo de impacto?”. Ainda não tinha pensado a fundo nessas questões. Combinaram que na próxima reunião, agendada para daí a dois meses, José já teria definido mais precisamente o tema e começado a planear os objetivos da tese e as questões de partida.

Nessa noite fez o cronograma da dissertação e colocou alguns objetivos. Os primeiros foram “Escrever a Introdução” e “Terminar o primeiro capítulo” com prazo para conclusão à frente de cada objetivo. Tinha 340-350 dias até à entrega da dissertação: “Tempo não me falta”, pensou.

Uma gota no oceano (outubro – dezembro)

Quantos mais artigos e capítulos de livros lia, mais ficava na dúvida se havia algo de novo para se escrever sobre as políticas de transporte público. Sentia que as mulheres e homens que tinham investigado e criado teorias, paradigmas e conceitos sobre o tema já tinham descoberto tudo. Para ele só tinham sobrado as migalhas.

Certo era que, uma semana antes da segunda reunião com a orientadora, ainda se sentia perdido. Não completamente às escuras, porque já conhecia bastante melhor o tema, já tinha pensado nos objetivos e nas questões de investigação, mas ainda estava insatisfeito e com dúvidas quanto ao rumo a seguir. O que o animava era saber que não era o único que se sentia assim. As conversas com os colegas de curso mostravam bem as dúvidas e incertezas de todos no desenho da pesquisa.

A segunda reunião foi no mesmo local. José estava ansioso por mostrar o que tinha feito nos últimos meses e desta vez levou também o portátil. Após o “Bom dia” e “Tudo bem?” inicial, Helena começou por lhe perguntar se já sabia quais eram os objetivos da dissertação. José, com a confiança de quem tinha treinado a resposta previamente, enunciou com convicção:

– O objetivo da pesquisa é perceber qual a relação entre o preço do tarifário, o ordenamento do território e o impacto das políticas de transporte público em Portugal.

Helena franziu o sobrolho e lançou uma chuva de “porquês?” sobre José. A orientadora tentava obrigá-lo a esmiuçar o pensamento e sustentar as suas ideias, fazê-lo pensar sobre as suas escolhas e ajudá-lo a construir uma argumentação. Tropeçando nas palavras, José respondeu que, depois de ter lido mais sobre o assunto, tinha percebido que o ordenamento do território e o preço do tarifário dos transportes eram fatores decisivos para o resultado e impacto das políticas de transporte público. A resposta, como Helena explicou, pouco ou nada acrescentava. Voltou a perguntar:

– Mas qual é o impacto da política? Impacto onde? Fator decisivo de que maneira? O que quer dizer com isso?

– Então, é o impacto que a política teve. Se mais pessoas começam a utilizar o transporte – parou por três segundos – o impacto ambiental também é interessante.

– Então, tem de dizer isso. Impacto é muito vago e há muitos tipos de impacto, o impacto social, por exemplo. Ordenamento do território também é vago. O que quer dizer especificamente?

José hesitou. Tinha lido e sublinhado muitos textos sobre o tema, mas nada estava claro na sua cabeça, não conseguia explicar.

Helena, percebendo a inquietação do aluno, ofereceu uma palavra de conforto. Explicou-lhe que é normal estar perdido nesta fase, mas que era importante definir rapidamente uma questão de partida que orientasse a investigação e os objetivos. Pediu-lhe que mostrasse a questão que tinha feito. José, olhando para o caderno, disse:

– Tenho duas. De que forma a diminuição do preço da tarifa do transporte aumenta a procura? Qual a relação entre o ordenamento do território e as políticas de transportes públicos em Portugal?

Desta vez, a orientadora ofereceu mais respostas do que perguntas. A primeira pergunta partia logo de uma ideia questionável: que a diminuição do preço da tarifa resulta sempre em aumento da procura. Disse-lhe que pode não ser assim tão linear. A segunda pergunta sofria do problema dos objetivos: confusa e demasiado ampla. O quadro teórico que José fez também mereceu críticas – não tinha direção, os conceitos não se interligavam e a questão do ordenamento do território estava a dificultar e a baralhar ainda mais a pesquisa.

A orientadora, experiente nestas andanças, conhecia bem a dificuldade de fazer uma dissertação e os desafios que se colocam aos principiantes e constatava o esforço e dedicação de José. Mas o aluno nadava sem rumo apesar das suas braçadas decididas.

A primeira recomendação foi que José escolhesse um objeto de estudo específico, limitado, e abandonasse a ideia de analisar o país todo e um leque imenso de políticas. A orientadora também referiu a importância de realizar um estudo exploratório, pesquisando mais sobre o tema, ou falar com especialistas de políticas de transporte público. Na hora que faltava mostrou-lhe onde podia encontrar informação sobre as políticas de transporte nacionais – *sites* governamentais, roteiros de políticas do Governo e outras entidades e diplomas legais. Deu-lhe também uma breve lição sobre como fazer a revisão bibliográfica e o quadro teórico. A principal sugestão foi que lesse revisões bibliográficas de forma a ficar a conhecer de uma forma geral o tema e os debates académicos mais recentes, relacionando mais facilmente os diferentes conceitos. Disse-lhe também para começar a ser mais seletivo nas leituras.

José saiu desanimado da reunião, mas tinha uma sugestão inexorável da orientadora: “Seja pragmático, reduza o âmbito do estudo e defina claramente os objetivos”.

Com pé no mar alto (janeiro – abril)

A primeira coisa que fez no dia seguinte foi digitar “Google Scholar” na barra de pesquisa do *browser*. Tinha-se habituado a utilizar este e outros motores de pesquisa, como a Biblioteca do Conhecimento Online (b-on). A diferença foi o foco: estava à procura de revisões da literatura sobre políticas de transporte público. Encontrou-as. Helena também lhe enviara bibliografia relevante sobre o tema. Os resultados foram promissores. Percebeu que havia muitos mais fatores que influenciam o impacto das políticas de transporte público para além do preço, como a integração da rede de transportes públicos, a qualidade dos meios de transporte, os tempos de deslocação, ou as medidas de desincentivo ao veículo privado.

Nos meses seguintes, o nevoeiro que tinha envolto a pesquisa até janeiro começou a dissipar-se. Primeiro, escolheu uma política como objeto de estudo: o passe único (PU) na Área Metropolitana de Lisboa (AML). Este passe era uma inovação no panorama nacional. A sua utilização tinha começado há um ano e resultara do Programa de Incentivos à Diminuição Tarifária, financiado pelo Estado, que introduziu mudanças profundas no custo e na estrutura tarifária dos transportes públicos. O objetivo do PU era mudar os padrões de mobilidade a favor do transporte público. Na bibliografia, a isto chamava-se “transferência modal”.

A diferença entre este passe e os anteriores era que integrava num único passe todos os meios de transporte público, de todos os municípios da AML com uma tarifa única e mais barata. A medida também foi implementada na Área Metropolitana do Porto (AMP), onde José tinha nascido e crescido, mas decidiu focar-se em Lisboa porque era aí que residia. Ficou tentado a comparar as duas, mas “pragmatismo” era a sua nova palavra de ordem.

A escolha da política facilitou a criação do quadro teórico. Como se tratava de um novo sistema, cuja bilhética era gerida pela AML, que integrava vários municípios, outrora separados e com tarifas diferentes, tornou-se essencial perceber as teorias que ligavam estas mudanças à transferência modal. Neste sentido, a integração da rede de transportes e a integração tarifária no transporte público tornaram-se a base da bibliografia da dissertação. Esperava que esta análise respondesse às perguntas que tinha formulado: “Qual o impacto que o passe único teve na AML?”, “De que forma o passe único afeta a transferência modal do transporte privado para o transporte público na AML?” e “Quais são as mudanças que têm de acompanhar a integração do sistema de transportes públicos e a diminuição da tarifa na AML para fomentar uma transferência modal sustentada?”

Deixou cair o ordenamento do território porque temia que o tempo não fosse suficiente para explorar e interligar o conceito com os restantes.

Outro ponto cuja névoa inicial foi substituída pelo azul do céu limpo foi a definição de “impacto”. José decidiu investigar o impacto da política no aumento do número de utilizadores e o impacto a nível social e ambiental.

Mais pragmático, a dissertação tinha dois objetivos: perceber o impacto do PU na AML (na procura de transportes públicos, impacto social e o impacto ambiental) e perceber se a medida do PU, por si só, é capaz de promover uma mudança nos padrões de mobilidade da população a favor do transporte público.

José foi mais confiante para a terceira reunião com Helena, que aconteceu em março. A orientadora gostou do novo foco da dissertação, da relevância da política escolhida, que ainda não tinha sido analisada, e da relação do quadro teórico com o objetivo. Como sempre, levantou questões a que José não soube responder: “Como vai avaliar o impacto social?”, “Tem dados sobre o número de passageiros desde a implementação do passe único?”, “Vai investigar as mudanças que os operadores tiveram de fazer com a chegada do passe?”, entre outras.

Insistiu que José não “inventasse a roda” e olhasse para casos de estudo internacionais sobre o impacto da integração tarifária de transportes públicos noutras regiões para perceber os resultados a que tinham chegado e a metodologia que tinham utilizado.

Voltou a sair com mais dúvidas do que certezas, mas, desta vez, achava que estava na direção certa.

Entre a reunião de março e o fim de abril resolveu algumas pontas soltas da pesquisa e desentrelaçou outras. A análise do impacto ambiental, devido à novidade da política, seria apenas bibliográfica, com recurso a casos de estudo similares.

O impacto no aumento do número de utilizadores era fácil de constatar. A AML emitia comunicados mensais com o número de novos passes vendidos e o número de passageiros com passe nos meios de transporte público.

Perceber o impacto social é que se anunciava mais difícil. Apesar dos conselhos da orientadora para utilizar apenas dados secundários, só via uma solução para o problema: inquéritos. Após analisar melhor o impacto social dos transportes públicos, percebeu que teria de se focar na exclusão social ligada à acessibilidade aos transportes públicos. Ao ler a legislação da política, descobriu que o preço praticado, antes do passe único, era “gerador de exclusão social”. Ou seja: o custo com o transporte público era demasiado elevado para algumas famílias. Para isso tinha de comparar os custos que diferentes agregados familiares tinham antes e depois da introdução do passe único. O problema é que essa informação não existia.

Mas a ideia de realizar inquéritos não servia apenas para descobrir qual o impacto social da medida. Como percebeu, ao analisar estudos internacionais de medidas semelhantes, se a diminuição da tarifa não for acompanhada pela melhoria da qualidade da rede de transportes, o aumento da procura inicial rapidamente se dissipa. Os dados do último ano mostravam inequivocamente que tinha havido um aumento

significativo no número de utilizadores do passe e dos transportes públicos na AML, mas, se a lotação continuasse a ser um problema, seriam precisas medidas adicionais. Caso contrário, este aumento de utilizadores não se traduziria numa transferência modal sustentada. Precisava de medir as avaliações que os utilizadores faziam dos serviços e compará-las com avaliações de anos anteriores. Encontrar o segundo ponto era fácil: há três anos o Instituto Nacional de Estatística tinha feito um inquérito sobre a mobilidade na AML que respondia a essas questões. O retrato da situação atual, depois da introdução do passe, é que não existia.

O medo principal era que o atraso e confusão inicial o impedissem de terminar a dissertação, com a qualidade que queria, dentro do prazo. Nessa noite voltou a olhar para o cronograma para adicionar a realização dos inquéritos. Não o abria desde dezembro e estava completamente atrasado. “É só um quadro com umas frases e umas datas”, disse para si mesmo.

Na maré baixa a água chega ao pescoço (maio – junho)

Havia dias em que escrever uma linha ou ler um artigo lhe parecia um objetivo inalcançável. Como se os seus dedos e olhos ganhassem vida própria e se recusassem a fazer as suas funções básicas. Nesses dias pensava em desistir, mas o esforço e tempo que já tinha investido impediam-no de seguir a via mais fácil.

Algo que o ajudava era uma unidade curricular que teve durante o semestre, em que os alunos do mestrado partilhavam e discutiam as suas dissertações. José considerava essas aulas essenciais. Como descobriu, a dissertação era um trabalho solitário, era fácil prender-se a uma ideia errada e difícil sair da bolha que era a sua opinião pessoal. Aquelas duas horas semanais serviam para ouvir novas opiniões, interagir com bolhas diferentes e chegar a soluções que não conseguiria atingir se nadasse sozinho. Foi assim que percebeu o quão normal e essencial era mudar as perguntas, as hipóteses e os métodos de pesquisa no decorrer da tese.

E agora, no final de maio, tinha muitas mudanças a equacionar. A primeira era sobre os inquéritos. A AML era composta por 18 municípios, mas ele era apenas um. Quando contou à orientadora, por *mail*, que queria fazer inquéritos, recebeu alguns avisos: teria de realizar, sensivelmente, centenas de inquéritos para a amostra ser aceitável, tinha de fazer os inquéritos presencialmente para ter controlo sobre a distribuição geográfica da amostra e, se queria uma amostra representativa da AML, teria de recolher respostas de vários municípios. José não conseguia responder a nenhuma destas exigências e debatia-se com três possibilidades: deixar cair os inquéritos, ficando a avaliação do impacto refém das conclusões a que outros tinham chegado em casos de estudo noutras cidades; tentar, num esforço hercúleo, conseguir uma amostra que representasse vários municípios; ou focar-se apenas num município – como o estudo do INE apresentava resultados por município, a comparação continuaria a ser possível.

A segunda mudança era sobre as operadoras de transporte. José sabia que, devido à criação do passe único, as operadoras tinham tido de ajustar o seu funcionamento. O aumento da procura, constatado pelos dados do último ano, também criara desafios. E, como tinha visto no quadro teórico, o preço pode levar a que a curto prazo ocorra uma transferência modal que, caso não seja atendida com uma melhoria dos serviços, irá acabar por não produzir efeitos no médio e longo prazo. Não queria acabar a tese sem perceber aquilo que os operadores de transporte estavam a fazer para responder ao aumento da procura no imediato, as medidas que estavam a ser planeadas ou previstas a nível da oferta futura e de que modo estas mudanças viriam alterar

o funcionamento das operadoras de transporte. Sabia o que queria, não sabia como recolher a informação: entrevistas, questionários, análise dos relatórios de atividades... as escolhas eram múltiplas.

No dia seguinte teria uma reunião com a orientadora, que tinha aceitado reunir-se com urgência, para debaterem estas questões.

Sentia a pressão do tempo, estava cada vez mais próximo do prazo de entrega da dissertação. A meta estava à vista, mas o caminho tinha muitas curvas antes de lá chegar.

Casos Pedagógicos
sobre a Administração
Pública Portuguesa
é um projeto
dinamizado pelo
IPPS-Iscte