

O GERENCIAMENTO DA MOBILIDADE EM EMPREENDIMENTOS PÓLOS GERADORES DE TRÁFEGO: SHOPPING CENTER EM SALVADOR

Débora Cristiane Teixeira Rocha

Mestrado em Engenharia Ambiental Urbana - MEAU
Universidade Federal da Bahia - UFBA

Iice Marília Dantas Pinto de Freitas

Mestrado em Engenharia Ambiental Urbana - MEAU
Universidade Federal da Bahia - UFBA

RESUMO

Esse trabalho propõe minimizar os impactos ambientais gerados pelo fluxo de veículos particulares, produzidos por Pólos Geradores de Tráfego (PGT). Objetiva subsidiar os gestores públicos e empreendedores para a adoção de políticas sustentáveis de transporte e de uso do solo, relacionadas com a promoção da qualidade de vida da população. Considera que o estudo de PGT é um tema explorado no Brasil, porém carece de um novo foco - a busca da sustentabilidade urbana - pela redução do fluxo de veículos particulares e pela priorização da intermodalidade. A metodologia parte da análise de referenciais teóricos e do estudo de caso de um PGT. Para a coleta de dados, será utilizada a técnica de grupo focal, considerada a mais adequada para a investigação dos aspectos comportamentais, relativos a grupos sociais específicos.

ABSTRACT

This work proposes decrease environment impacts caused by the flow of vehicles that are produced by Trip Generators (TG's). Its objective is to subsidize the public and enterprising managers in the adoption of sustainable politics of transport to promote the quality of life of the population. It considers that the TG's study has been explored in Brazil, however it misses a new focus, the search of the urban sustainability, for the reduction of the daily flow of particular vehicles and for the prioritization to the different means of transportation. The methodology is based on the analysis of theoretical references and the study case of a TG's. For the collection of data will be used of the focal group technique, considered the most adequate for the inquiry of behavior aspects related to specific social groups.

1. INTRODUÇÃO

As crescentes taxas de motorização, consequência das políticas insustentáveis de transportes, registradas principalmente nos grandes centros urbanos, são responsáveis por uma série de impactos, que se refletem negativamente no meio ambiente, em escala local, regional e global, e vêm contribuindo para os elevados custos sociais e ambientais dos transportes e para a deterioração da qualidade de vida nos centros urbanos.

A opção pela política de mobilidade pautada no uso irrestrito do automóvel, associada à falta de ações para o ordenamento territorial que envolva a integração do uso e da ocupação do solo, com os sistemas de transporte e de circulação, conduziu a um crescimento desordenado, característico dos principais centros urbanos. Além das grandes distâncias entre consumidores e centros de consumo a serem vencidas, surgiram nucleações comerciais e de serviços especializadas, espalhadas por toda a cidade, sem o devido atendimento por um sistema eficiente de transporte e de circulação viária.

Essas nucleações podem ser representadas por um conjunto de empreendimentos ou, simplesmente, por um único empreendimento denominado Pólo Gerador de Tráfego (PGT). Nesse estudo, considera-se PGTs os empreendimentos que pela natureza da(s) atividade(s) desenvolvida(s) ou pelo seu porte, geram um grande número de viagens a pé, por transporte coletivo e, principalmente, por transporte motorizado individual, e que, segundo a REDPGV (2005), vêm “[...] promovendo, conseqüentemente, potenciais impactos”.

O estudo desses impactos gerados pelos PGTs no meio ambiente urbano, na perspectiva da sustentabilidade urbana, torna-se um processo com significativa relevância, uma vez que direciona o tema à tendência mundial de apropriação do espaço na perspectiva de atender as necessidades do presente, sem comprometer a capacidade de atendimento das futuras gerações. Promove a otimização do uso dos recursos naturais e assegura um meio ambiente urbano economicamente, socialmente e ambientalmente sustentado.

O objetivo deste projeto é analisar a propensão dos usuários de PGT, que utilizam veículos particulares, à mudança modal para meios de transporte mais sustentáveis, identificar as condições para promover essa mudança, e as modalidades sustentáveis mais adequadas ao seu uso. O Estudo de Caso será realizado em um Shopping Center, enquadrado como PGT, situado em Salvador, Bahia.

As hipóteses centrais deste trabalho consideram que a disposição dos diversos segmentos de usuários do Shopping Center à mudança de modo, está condicionada a fatores físicos, psicológicos, operacionais e culturais concernentes às condições atuais do sistema de transporte existente, e que as alterações notórias no meio ambiente urbano exigem novas atitudes dos usuários de transporte em busca da equidade e de qualidade de vida.

2.REFERENCIAIS TEÓRICOS

O uso e a ocupação do solo, os sistemas de circulação e de transporte são elementos fundamentais para a estruturação urbana. Segundo Cabral (2001), a interação entre uso do solo e transporte, veio a ser analisada, nos E.U.A e na Europa, a partir da metade dos anos 50, quando se começou a perceber que os diferentes tipos de usos do solo, geravam diferentes atratividades de tráfego. Observa-se, contudo, que a relação causal entre transporte e uso do solo não é unilateral, e que os impactos gerados pelos sistemas de transportes necessitam ser minimizados para promover a qualidade de vida da população. Uma das principais questões do urbanismo atual reside na garantia da mobilidade nos centros urbanos e centra-se na constatação da incapacidade da infra-estrutura de absorver, com qualidade, o fluxo de veículos proporcionalmente ao seu crescimento: “[...] As soluções futuras para o transporte dependem da combinação desse com um novo tipo de ocupação do solo [...]. Isso acontece em função da constatação de que será impossível acompanhar com soluções adequadas e eficazes o aumento do número de veículos nas vias” (MARTINS, 1995).

Como metodologias para mitigar os impactos do tráfego, a partir da década de 60, difundem-se as experiências conhecidas como Medidas de Moderação de tráfego, *Traffic Calming*, que buscam reduzir a velocidade e/ou o volume do tráfego e aumentar a segurança viária; as estratégias do Gerenciamento da Demanda de Transporte - *Transportation Demand Management (TDM)*, que visam segundo Porto (2001) “induzir a demanda para formas mais racionais de deslocamento” e o Gerenciamento da Mobilidade, *Mobility Management (MM)*, considerado no MOST (2003), como condição prioritária para promover a sustentabilidade da mobilidade.

Os PGTs podem gerar diversos impactos sociais, econômicos e/ou ambientais ao implantarem no meio ambiente urbano (Portugal e Goldner, 2003, p.21-31). Por atrair um grande número de viagens, principalmente pelo modo motorizado individual, podem ser a eles associados os mesmos impactos gerados pelo sistema de transporte, com contribuições tanto na escala local, como global.

Em Salvador, não existe legislação específica para o controle de PGT. Os dados da pesquisa Seplam (2004) revelam que, entre os principais grupos de usos pesquisados, considerados geradores de tráfego, o conjunto de lojas comerciais é os que mais contribui para a geração de viagens, por veículos particulares, nesta cidade.

Observa-se, entretanto, que a maioria dos estudos desenvolvidos no Brasil, que buscam o controle dos impactos provenientes dos PGTs, concentra-se nas regiões Sul e Sudeste, estabelecem basicamente parâmetros físicos de acessibilidade, e são direcionados na perspectiva de internalização dos impactos pelo próprio empreendimento. A aplicação do gerenciamento da mobilidade nos estudos de PGT deve assegurar o eficiente deslocamento das pessoas e mercadorias, pela introdução de estratégias para a conscientização e mudança do comportamento dos usuários na utilização e escolha dos diversos modos de transporte e pela priorização do uso dos transportes coletivos e não motorizados.

Como se trata de pesquisa que visa entender os aspectos comportamentais na utilização de meios de transportes é indicada à abordagem qualitativa e a técnica de grupo focal para a coleta dos dados primários. Justifica-se a sua adoção por constituir importante instrumento para “o conhecimento das representações, crenças, hábitos, valores, preconceitos, linguagens e simbologias [...]” (GATTI, 2005). Sem induções, permite o desenvolvimento do conhecimento e experiências do grupo e pode trazer à tona idéias e emoções complexas e até inovadoras, significativas para este estudo.

3.METODOLOGIA

3.1.Estudo de Caso

O empreendimento escolhido para desenvolver o estudo de caso e testar as hipóteses, propostas pelo Estudo, foi o Shopping Center Iguatemi Salvador, em consequência do seu porte e diversidade e por estar situado em uma das áreas de maior fluxo de tráfego da cidade.

3.2.Universo da Pesquisa

A população alvo é o público desse Shopping, que utiliza o veículo particular como principal modo de transporte para acessá-lo. Segundo informações do empreendedor são registrados, diariamente, cerca de 100.000 (cem mil) clientes e 6.000 (seis mil) trabalhadores.

3.3.Dados a serem coletados

Os motivos pelos quais fazem uso do Shopping; as necessidades (físicas, econômicas, psicológicas e estéticas) da utilização do veículo particular, e as que interferem na não utilização dos demais modais, o conhecimento sobre o sistema de transporte existente, e as características dos usuários que utilizam o automóvel e estão dispostos à mudança modal.

3.4.Forma de Coleta dos Dados

Será utilizada a técnica de Grupo Focal e para a composição dos grupos, observa-se como relevante assegurar os critérios de homogeneidade intragrupo (todos devem ser freqüentadores do Shopping) e de heterogeneidade entre os diversos grupos pesquisados (classes sociais, faixa etária, sexo). Observados estes critérios, serão formados os seguintes grupos: Grupo 1 - clientes entre 18 a 25 anos, de ambos os sexos; Grupo 2 – clientes do sexo feminino, entre 26 a 54 anos e o Grupo 3 - do sexo masculino, também entre 26 a 54 anos.

Considerou-se que os homens e mulheres adultos, Grupo 2 e 3, têm comportamentos diferentes em relação à utilização do shopping. A utilização do shopping, mais direcionada ao lazer, encontro e diversão, para ambos os sexos, levou a considerar um único grupo, misto, formado por jovens, o Grupo 1. Foram desconsiderados os usuários da faixa etária acima de 54 anos por representar apenas 8% da população usuária. Formulários já aplicados demonstraram que as viagens realizadas pelos funcionários não são significativas no universo das que são produzidas diariamente pelos clientes do Shopping.

De acordo com a metodologia proposta, cada grupo se reunirá em um único dia, num período mínimo de 1h e 30 min e máximo de 2h. Serão formados por, no mínimo, seis participantes e, no máximo, doze. As reuniões serão filmadas e moderadas pela própria pesquisadora. Foi elaborado um roteiro prévio para conduzir os grupos ao foco pretendido. Os participantes serão selecionados no Shopping ou por telefone, por recrutadores contratados.

3.5. Tabulação, Análise e Critérios de Aceitação e Rejeição dos Dados

Serão transcritas todas as discussões e registradas atitudes e comportamentos individuais e do grupo. O foco da análise deverá se concentrar tanto nas opiniões majoritárias, quanto minoritárias. Para a análise dos dados serão geradas matrizes discursivas, apresentando cruzamentos relacionados com cada tópico abordado e analisados segundo os referenciais selecionados. O grupo não tem objetivo de chegar a nenhum consenso, mas sim de “traduzir” a sua visão e expectativa sobre a sua mobilidade.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com os resultados dessa pesquisa, espera-se contribuir para a qualidade de vida da população, principalmente dos grandes centros urbanos, que gradativamente vem restringida a sua mobilidade e é induzida a acreditar que a eficiência do sistema de transporte encontra-se no uso irrestrito do automóvel. A aplicação de alternativas de gerenciamento da mobilidade deve incentivar o uso de outros modos de transporte, reduzir o fluxo de veículos e incentivar empreendedores e o Poder Público a investir e priorizar a intermodalidade.

REFERÊNCIAS

- CABRAL, S.D (2001) Transporte Sustentável: alternativas para ônibus urbanos In: OLIVEIRA, L.; Mattos, L; Sampaio, M; RIBEIRO, S. (eds) *Planejamento de Transporte*, COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro.
- GATTI, B. A (2005) *Grupo Focal na Pesquisa em Ciências Sociais e Humanas*. Líber Livro, Brasília, DF.
- MARTINS, J.A (1995) Revisitando Buchanan. Revista ANPET, - Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes, Rio de Janeiro, v. 3, n. 1, p. 07-35.
- MOST (2003) Final Report D9 - 2003. Management Committee. Disponível em: <http://mo.st/public/reports/most_final_report.pdf>. Acesso em: jan., 2006.
- PORTO, D. R. M (2001) *Transporte Coletivo na Gestão da Mobilidade: O Caso do Shopping Center Rio Sul*, 170 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, COPPE, Rio de Janeiro.
- PORTUGAL, L. S.; GOLDNER, L. G. *Estudos de Pólos Geradores de Tráfego e de seus Impactos nos Sistemas Viários e de Transporte*. São Paulo: Ed. Blucher, 2003.
- REDPGV (2005) O Que é um PGV?. Disponível em: <<http://redpgv.coppe.ufrj.br>>. Acesso em: out., 2005.
- SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO, URBANISMO E MEIO AMBIENTE. Pesquisa de Pólos Geradores de Tráfego. Salvador, 2004.

Débora Cristiane Teixeira Rocha (deborarocha@terra.com.br)

Ilce Marília Dantas Pinto de Freitas (ilce@ufba.br)

Mestrado em Engenharia Ambiental Urbana, Universidade Federal da Bahia

Rua Caetano Moura Rua Aristides Novis, 2, 8º andar, Federação, CEP: 40.210-630 – Salvador – BA