

LEVANTAMENTO SOBRE MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE EM REGIÃO CENTRAL DE AQUIDAUANA

Klessia Alves Feitoza Domingues
Graduanda em Administração – UFMS – CPAQ
E-mail: klessiaafd@gmail.com

Orientadora: Professora Dra. Daniela Althoff Philippi
E-mail: daniela.philippi@ufms.br

Resumo:

Se a frota de automóveis particulares continuar crescendo embalada pelo aumento do poder aquisitivo da população, e se, ao mesmo tempo o transporte coletivo continuar relegado a uma instância inferior nas preocupações das autoridades públicas é bem possível que essa situação crítica em relação à mobilidade e à acessibilidade urbana das cidades brasileiras piorem ainda mais. No entanto, não é possível imaginar uma redução significativa do uso de automóveis sem que se ofereça ao motorista alternativas viáveis, confortáveis e seguras para deixar o carro em casa. O trânsito não é uma doença em si, é um sintoma. A doença que causa esse sintoma tão incômodo tem origem em uma combinação de fatores: falta de planejamento urbano, saturação da frota automobilística, ausência ou precariedade do transporte público e uma mentalidade antiquada, calcada no preceito de que uma pessoa de sucesso anda de carro. A pesquisa de levantamento foi aplicada através de formulário para a coleta de dados objetivando verificar o comportamento e a percepção dos trabalhadores formais (regime CLT, servidores públicos e empresários) que utilizam como principal meio de transporte o carro para o trajeto casa-trabalho, de região que possui intensa atividade comercial no município de Aquidauana – MS com relação à estrutura para o estacionamento de carros em via pública. Constatou-se que o estacionamento na via pública não é usado de forma rotativa, o que evidencia a necessidade de estacionamento privado para os trabalhadores que estacionam na via pública por mais de 8 horas por dia e a falta de bom senso e respeito dos motoristas em relação às leis de trânsito. Uma estrutura pública adequada torna o centro da cidade funcional, atrativo e convidativo para os usuários/clientes, que vão se deslocar e acessar os espaços e serviços mais facilmente. Espera-se que os resultados sejam utilizados na formulação de políticas públicas de mobilidade e acessibilidade.

Palavras-chave: estacionamento em via pública; estacionamento; mobilidade urbana.

1 INTRODUÇÃO

São íntimas as relações entre mobilidade urbana e estacionamento. A expansão das frotas de veículos associado ao aumento do número de “viagens” neles realizadas, tem tornado a questão do estacionamento nas cidades um tema objeto de fortes pressões. Daí a relevância crescente das políticas de estacionamento (BRINCO, 2016).

Para Portugal (2017), a mobilidade urbana está relacionada à movimentação de pessoas, expressa pelos padrões de viagens, não só em termos de quantidade, mas incorporando aspectos qualitativos dos deslocamentos e de suas

externalidades. Ainda segundo o autor esta mobilidade pode ser determinada pelas condições de acessibilidade, que são definidas pela integração entre infraestrutura e serviços de transporte com o uso do solo, que aproximam as atividades das pessoas e influenciam as escolhas dos usuários, de acordo com suas características físicas e socioeconômicas.

Segundo Meira (apud Brinco, 2016, p.110), [...] políticas de estacionamento pode ser definida como um conjunto de medidas e de ações relacionadas com o estacionamento (gestão, redistribuição, construção, etc.) e que objetivam equilibrar a oferta e a demanda de vagas [...]. Para Rye (apud Brinco, 2016, p. 111), “a gestão do estacionamento melhora a qualidade de vida nas cidades e, ainda que as pessoas possam se mostrar críticas antes de sua implantação, passam a apreciá-la depois [...]”. Trata-se de reduzir congestionamentos nas vias urbanas, diminuir tempo de “viagem”, melhorar o ambiente (redução da poluição sonora e dos níveis de contaminação atmosférico), diminuir o número de acidentes viários e melhora da qualidade da vida urbana (BRINCO, 2016). Ou seja, deixar o centro da cidade mais funcional, atrativo e convidativo para os usuários/clientes, que vão se deslocar e acessar os espaços mais facilmente.

São grandes os desafios para que se tenha condições adequadas de mobilidade e acessibilidade urbana, sendo determinante para isso processos de decisão participativos, transparentes e respaldados política e tecnicamente nas particularidades de nossos municípios, cidades e metrópoles. No transporte e uso do solo cabe aos planejadores e gestores urbanos intervir e contribuir direta e efetivamente para o desenvolvimento da cidade ou metrópole melhorando aspectos qualitativos e quantitativos (PORTUGAL, 2017).

Aquidauana é um município de pequeno porte II que está localizado no estado de Mato Grosso do Sul. De acordo com dados do Censo de 2021 e 2022, possui território de 17.087,02 KM², com uma população de 46.803 pessoas, destes 6.703 são trabalhadores formais com salário médio mensal de 1,9 salários mínimos. Possui 11.402 veículos – automóvel, caminhonete, camioneta e utilitário. E tem como particularidade não dispor de transporte público urbano nem de estacionamento privado na região estudada.

Tendo isso em conta, o problema da pesquisa foi – “Como é o comportamento e a percepção dos trabalhadores formais (regime CLT, servidores públicos e empresários) que utilizam como principal meio de transporte o carro para o trajeto casa-trabalho, de região que possui intensa atividade comercial no município de Aquidauana – MS com relação à estrutura para o estacionamento de carros em via pública?. Já o objetivo geral foi verificar o comportamento e a percepção dos trabalhadores formais (regime CLT, servidores públicos e empresários) que utilizam como principal meio de transporte o carro para o trajeto casa-trabalho, de região que possui intensa atividade comercial no município de Aquidauana – MS com relação à estrutura para o estacionamento de carros em via pública. E os objetivos específicos foram: verificar a forma de ocupação/utilização do estacionamento na via pública, verificar o quão fácil ou difícil é localizar uma vaga para estacionamento do carro, verificar quanto tempo se leva para localizar uma vaga de estacionamento para carro, identificar a quantidade de horas que o carro fica estacionado em via pública e verificar se a estrutura/sinalização do estacionamento em via pública é adequada possibilitando que as pessoas se desloquem com facilidade. Assim, a pesquisa pretende, por meio dos seus resultados, contribuir para a criação de políticas de estacionamento para o município de Aquidauana – MS.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Breve histórico de políticas públicas

Conforme Dias e Matos (2012, p. 10), “[...] as políticas públicas foram adquirindo autonomia e *status* científico a partir de meados do século XX na Europa e Estados Unidos”. No Brasil apenas no final dos anos de 1970 e começo dos anos 1980 que tivemos início efetivo aos estudos de políticas públicas (DIAS; MATOS, 2012).

Segundo Fonseca e Gomes (2017), como área do conhecimento, as políticas públicas consolidaram-se, adquirindo um referencial teórico próprio e instrumentais de análise voltados para compreender fenômenos de teor político-administrativo. Sendo ainda a produção do conhecimento da área de políticas públicas elaborada, realizada e utilizada de forma intersetorial, ou seja, independente do setor, compartilham-se características político-administrativas semelhantes e/ou soluções similares (FONSECA; GOMES, 2017).

No âmbito da sociedade brasileira, o interesse pela área de políticas públicas aumentou de forma significativa na medida em que cresceu o envolvimento e o nível de conscientização da população sobre os efeitos dessas políticas na vida do cidadão, abrangendo os âmbitos local, estadual e nacional (MATIAS-PEREIRA, 2020).

2.1.1 Políticas públicas

Como parece ser consenso na literatura de que existem diferentes definições de política pública, adota-se neste estudo o conceito de Dias e Matos (2012, p.12) de políticas públicas como: “[...] as ações empreendidas ou não pelos governos que deveriam estabelecer condições de equidade no convívio social, tendo por objetivo dar condições para que todos possam atingir uma melhoria da qualidade de vida compatível com a dignidade humana”. Ou ainda “[...] o conjunto de princípios, critérios e linhas de ação que garantem e permitem a gestão do Estado na solução dos problemas nacionais”. Os autores também a definem como um programa de ação de um governo, que pode ser executada pelos próprios órgãos governamentais ou por organizações do terceiro setor, como Organizações não governamentais (ONGs), Organizações da Sociedade Civil de Interesse Público (OCIPs), fundações etc. investidas de poder público e legitimidade governamental pelo estabelecimento de parcerias com o Estado, ou seja, as políticas públicas possuem aspecto coercitivo oficializado que os cidadãos aceitam como legítimo.

Matias-Pereira (2020), também alega que não há um consenso sobre o conceito de políticas públicas, e recorda que cada um possui uma visão própria quando se trata de interpretar o “bem comum”. Para esse autor “a política compreende um elenco de ações e procedimentos que visam à resolução pacífica de conflitos em torno da alocação de bens e recursos públicos.”(MATIAS-PEREIRA, 2020, p. 209) O autor entende a política pública como uma forma pacífica de resolução de conflitos, tornando possível a obtenção de direitos básicos da sociedade.

Dias e Matos (2012), apontam que não existe um modelo de política pública ideal ou correta, pois as políticas públicas são respostas contingentes à situação de uma cidade, região ou um país e o que pode funcionar em dado momento da história, em um determinado país, pode não dar certo em outro lugar, ou no mesmo lugar em outro momento. Segundo Bid (apud Dias e Matos, 2012), certas características da implementação da política pública afetam a sua qualidade como:

estabilidade, adaptabilidade, coerência e coordenação, qualidade da implementação e da aplicação efetiva, consideração do interesse público e eficiência.

2.1.2 Políticas públicas: tipos, atores e processos de elaboração e implementação

Para Dias e Matos (2012), as políticas públicas podem ser do tipo social (saúde, educação, habitação, previdência social), macroeconômica (fiscal, monetária, cambial, industrial), administrativa (democracia, descentralização, participação social) ou específica/setorial (meio ambiente, cultura, agrária, direitos humanos, etc.). Ainda, segundo os autores, elas também podem ser agrupadas em políticas distributivas, redistributivas, regulatórias ou constitutivas de acordo com as arenas decisórias, finalidades e o alcance das ações no que se refere à sua natureza.

Matias-Pereira (2020), classifica as políticas públicas de forma semelhante à de Dias e Matos: políticas sociais (educação, saúde, segurança, cultura, transportes, habitação, proteção de crianças e adolescentes), políticas estruturais (indústria, agricultura, reforma agrária, meio ambiente), políticas econômicas (políticas monetária, fiscal e cambial, comercial, internacional) e políticas compensatórias ou reparadoras e redistributivas (combate à fome, bolsa-escola, cotas nas universidades, etc.).

As políticas públicas são estabelecidas por diversos atores (SECCHI; COELHO; PIRES, 2019).

Para Secchi, Coelho e Pires (2019, p. 139),

[...] os atores são aqueles indivíduos, grupos ou organizações que desempenham um papel na arena política. Os atores relevantes em um processo de política pública são aqueles que têm capacidade de influenciar, direta ou indiretamente, o conteúdo e os resultados da política pública. São os atores que conseguem sensibilizar a opinião pública sobre problemas de relevância coletiva. São os atores que têm influência na decisão do que entra ou não na agenda. São eles que estudam e elaboram propostas, tomam decisões e fazem que intenções sejam convertidas em ações.

Categoriza os atores políticos em: Atores governamentais (políticos, designados politicamente, burocratas, juízes e promotores públicos) e atores não governamentais (grupos de interesse, partidos políticos, meios de comunicação, *thinkthanks*, destinatários das políticas públicas, organizações do terceiro setor e outros *stakeholders*: empresários, trabalhadores, fornecedores, organismos internacionais, comunidades epistêmicas, financiadores, especialistas etc.) (SECCHI; COELHO; PIRES, 2019).

As interações entre os atores que participam do processo são complexas e interdependentes. A efetivação da política pública depende da forma como esses atores envolvidos interagem (DIAS; MATOS, 2012).

Os atores das políticas públicas as influenciam ao longo do *policy cycle*, também conhecido como ciclo de políticas públicas (SECCHI, COELHO E PIRES 2019). E “este é um esquema de visualização e interpretação que organiza a vida de uma política pública em fases sequenciais e interdependentes.” (SECCHI, 2019, p. 55)

Apesar das várias versões já desenvolvidas para visualização do ciclo de políticas públicas Secchi (2019), restringe esse processo em sete fases: identificação do problema, formação da agenda, formulação de alternativas, tomada de decisão, implementação, avaliação e extinção. Dias e Matos (2012), por sua vez, propõem cinco fases: identificação de um problema, formulação de soluções,

tomada de decisões, implementação e avaliação. Os autores supracitados concordam que essa separação por fases facilita na compreensão e na análise de todo processo, fazendo com que a complexidade de uma política pública seja simplificada. Também consideram que as diferentes fases se encontram interligadas, muitas vezes sobrepondo-se e alternando as sequências.

Para Dias e Matos (2012, p. 61), “a participação da sociedade deve ser considerada de fundamental importância para a implantação e implementação de políticas públicas que atendam às reais necessidades da população e estabeleçam seus limites e alcances”.

2.2 Mobilidade e Acessibilidade

O forte crescimento das cidades em um curto período de tempo ocorreu de forma desordenada e desregulada. As cidades cresceram sem que houvesse a expansão proporcional da infraestrutura de transporte e trânsito. Os baixos investimentos em sistemas de mobilidade de alta capacidade ao longo das últimas décadas, tornaram esses serviços públicos degradados formando um extenso passivo nessa área, principalmente nos grandes centros urbanos. Por isso os desafios que os governos enfrentam para melhorar as condições de mobilidade da população urbana no Brasil são enormes. Foram décadas de crescimento urbano forte e com pouco planejamento, além de políticas públicas que reforçam o uso do transporte motorizado individual em detrimento do transporte público e do transporte não motorizado (CARVALHO, 2016).

Para Portugal (2017), a preocupação com a mobilidade urbana e seus efeitos é antiga como confirmam registros históricos observados em Roma a mais de dois mil anos. No Brasil a mobilidade e o planejamento urbano é pouco valorizado, pois apesar de existir a Lei número 12.587/12 conhecida como Lei Nacional de Mobilidade Urbana que obriga os municípios com mais de 20 mil habitantes a elaborar um Plano de Mobilidade Urbana poucos municípios realizaram seus planos. Alguns fatores que contribuem para essa falta de aderência são pelas especificidades locais e por compreender recursos financeiros e técnicos tipicamente não disponíveis nas prefeituras. Para Albano (2016), pensar em como tornar o deslocamento das pessoas nas cidades mais eficaz e seguro é uma pauta que deve ser constante nas diferentes esferas do governo.

De acordo com Albano (2016), é necessária uma boa infraestrutura para o desenvolvimento da sociedade moderna e da economia. A quantidade e qualidade das vias de transporte são fatores determinantes para a eficiência e o sucesso econômico, assim como para qualidade de vida da população.

Para Strambi (2011), acessibilidade diz respeito ao direito de todos os cidadãos de ir e vir, ligado à geografia e ao transporte, sendo a capacidade de chegar aonde se deseja – como a cidade está organizada.

Já Portugal (2017), define acessibilidade como a facilidade de alcançar atividades, o que reforça seu papel de articulação entre transportes e uso do solo, focado na acessibilidade das pessoas e associado a localidades. De uma maneira sintética esse autor enfatiza que a articulação entre transporte e uso do solo estabelece as condições de acessibilidade que, em conformidade com as características dos usuários, promovem a mobilidade em uma dada localidade. Ainda segundo o autor as condições de acessibilidade influenciam as escolhas das viagens e consequentemente a mobilidade. Sendo assim, é preciso formular estratégias de transporte e uso do solo de forma a estimular uma mobilidade mais sustentável.

3 MÉTODOS E TÉCNICAS

Para a classificação da pesquisa, toma-se como base a taxionomia apresentada por Vergara (2016), que a qualifica em relação a dois critérios básicos: quanto aos fins e quanto aos meios.

A pesquisa que ora se apresenta quanto ao fim é do tipo descritiva e quanto ao meio de investigação é do tipo levantamento.

Para Gil (2022) e Vergara (2016), as pesquisas descritivas têm como objetivo a descrição das características, levantar as opiniões, atitudes e crenças de determinada população ou fenômeno. Podem ser elaboradas também com a finalidade de identificar/descobrir possíveis relações entre variáveis e podendo até determinar a relação dessa natureza.

Para Gil (2022, p. 48), o levantamento caracteriza-se:

[...] pela interrogação direta das pessoas cujo comportamento se deseja conhecer. Basicamente, procede-se à solicitação de informações a um grupo significativo de pessoas acerca do problema estudado para, em seguida, mediante análise quantitativa, obterem-se as conclusões correspondentes aos dados coletados.

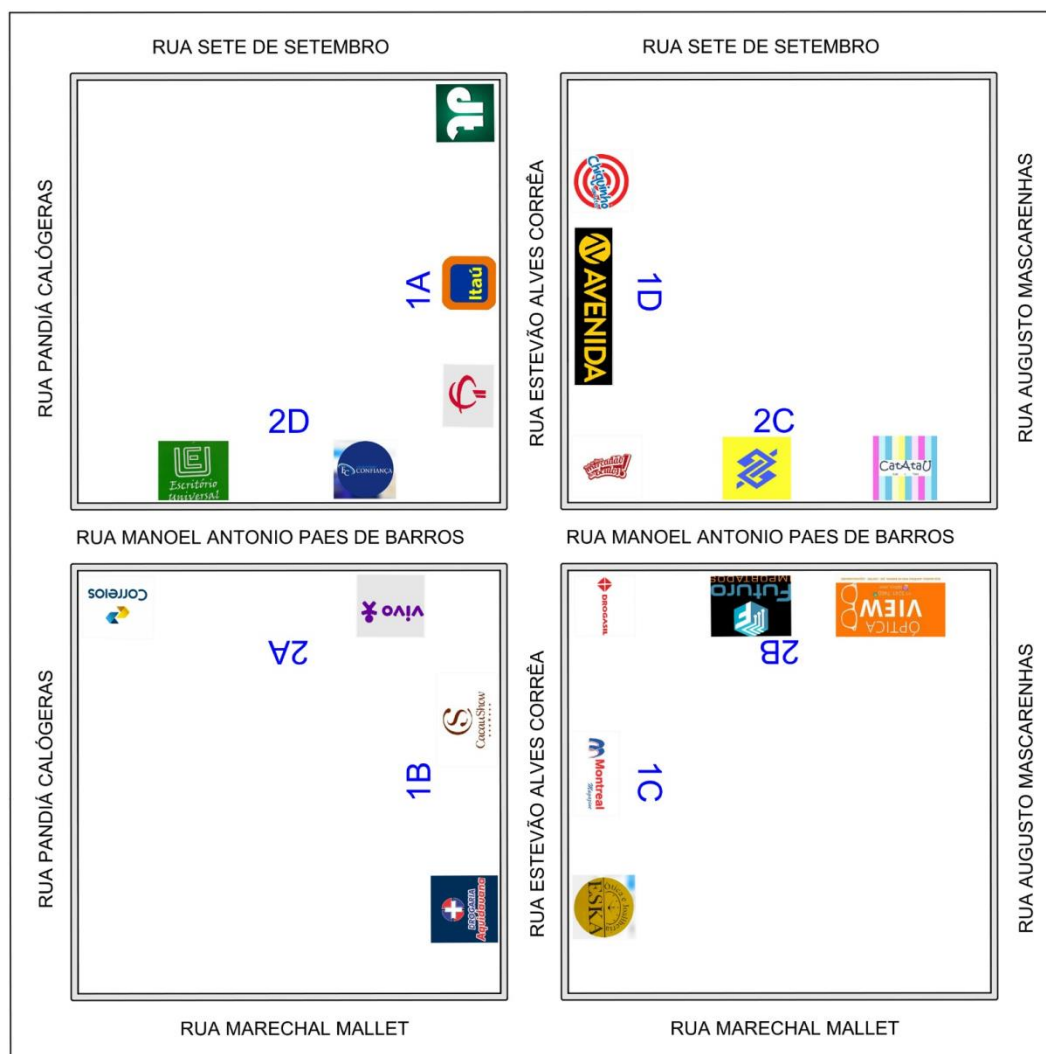
Gil (2022), aponta como principal vantagem da pesquisa de levantamento o conhecimento direto da realidade através da interrogação e o tratamento dos dados através de procedimentos estatísticos. Como limitação da pesquisa de levantamento ele aponta que os dados obtidos se referem principalmente à percepção que as pessoas têm de si mesmas e como a percepção é subjetiva, pode resultar dados distorcidos, pois para ele, há muita diferença entre o que as pessoas fazem ou sentem e o que elas dizem a esse respeito.

O levantamento desenvolve-se ao longo de várias etapas. Essas fases são definidas na seguinte sequência: especificação dos objetivos, operacionalização dos conceitos e variáveis, elaboração do instrumento de coleta de dados, pré-teste do instrumento, seleção da amostra, coleta e verificação dos dados, análise e interpretação dos dados e redação do relatório (GIL, 2022). Ainda segundo o autor o levantamento é eficaz/adequado para estudos com finalidade descritiva, sendo muito útil para o estudo de opiniões e atitudes.

Como já apresentado a presente pesquisa tem como objetivo geral verificar o comportamento e a percepção dos trabalhadores formais (regime CLT, servidores públicos e empresários) que utilizam como principal meio de transporte o carro para o trajeto casa-trabalho, de região que possui intensa atividade comercial no município de Aquidauana – MS com relação à estrutura para o estacionamento de carros em via pública. E os objetivos específicos foram: verificar a forma de ocupação/utilização do estacionamento na via pública, verificar o quão fácil ou difícil é localizar uma vaga para estacionamento do carro, verificar quanto tempo se leva para localizar uma vaga de estacionamento para carro, identificar a quantidade de horas que o carro fica estacionado em via pública e verificar se a estrutura/sinalização do estacionamento em via pública é adequada possibilitando que as pessoas se desloquem com facilidade.

A região de estudo abrange duas quadras da Rua Estevão Alves Corrêa e duas quadras da Rua Manoel Antônio Paes de Barros, denominadas aqui de 1A, 1B, 1C, 1D, 2A, 2B, 2C E 2D. A área de estudo apresenta 80 estabelecimentos – entre comerciais, órgãos públicos, consultórios, escritórios, dentre outros –, conforme contagem manual realizada pela pesquisadora com base em observação no dia 13/09/2023.

Imagem 1 – Mapa da região/área estudada.



Fonte: Elaboração da autora com apoio do Andrey Pires Brito

O formulário enquanto técnica de coleta de dados pode ser definido como modalidade de questionário aplicado com entrevista. Em virtude de suas características é considerado muito adequado para a coleta de dados em pesquisa de opinião pública e de grandes amostras de indivíduos (GIL, 2022).

A pesquisa contou com fase de elaboração e pré-teste do formulário. O pré-teste foi aplicado a 10 pessoas da população no dia 20/09/2023. Para Gil (2022), o pré-teste do formulário consiste em selecionar entre 10 e 20 indivíduos pertencentes ao grupo que se pretende estudar independente da quantidade de elementos que compõem a amostra.

A coleta de dados primários foi feita através de formulário elaborado e aplicado pela pesquisadora. A pesquisadora foi a todos os estabelecimentos da região estudada no dia 22/09/2023 no horário das 7h às 18h a fim de obter o maior número de amostra/respondentes da população. A aplicação do formulário foi feita pessoalmente e individualmente com a indagação direta às pessoas, com apoio de instrumento de coleta digital que enviava/contabilizava as respostas/dados em tempo real (*googleforms*). A amostra foi composta pelas 60 pessoas que responderam o formulário e assinalaram a opção carro na pergunta filtro – Qual o meio de transporte mais utilizado por você para ir ao trabalho? – ao todo 237 trabalhadores formais foram entrevistados. Também foram levadas em

consideração complementações que os respondentes fizeram de forma espontânea quando foi aplicado o formulário.

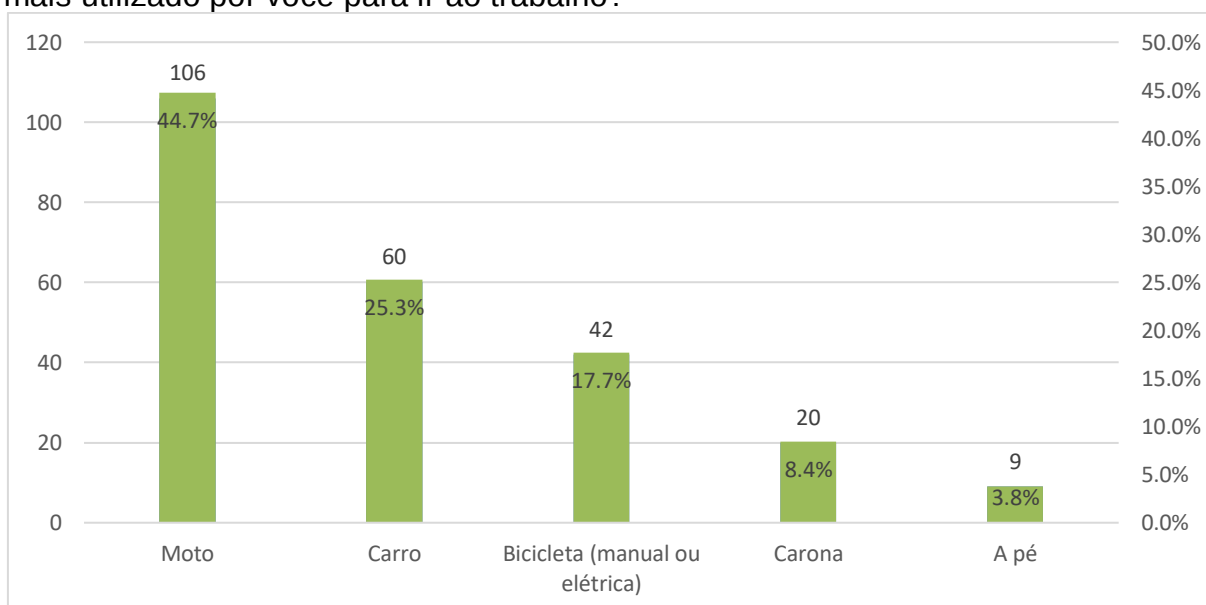
A tabulação dos dados do formulário foi feita de forma eletrônica pela agilidade na aplicação e contabilização dos dados. Segundo Gil (2022, p. 118), “[...] quando se tem amostra bastante numerosa e grande quantidade de dados, a tabulação eletrônica torna-se necessária para garantir sua efetiva análise num espaço de tempo razoável”.

4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

4.1 Pergunta filtro

O gráfico 1 apresenta as respostas dos 237 entrevistados em relação à pergunta filtro: “Qual o meio de transporte mais utilizado por você para ir ao trabalho?”

Gráfico 1 – Agregação das respostas à pergunta filtro: Qual o meio de transporte mais utilizado por você para ir ao trabalho?



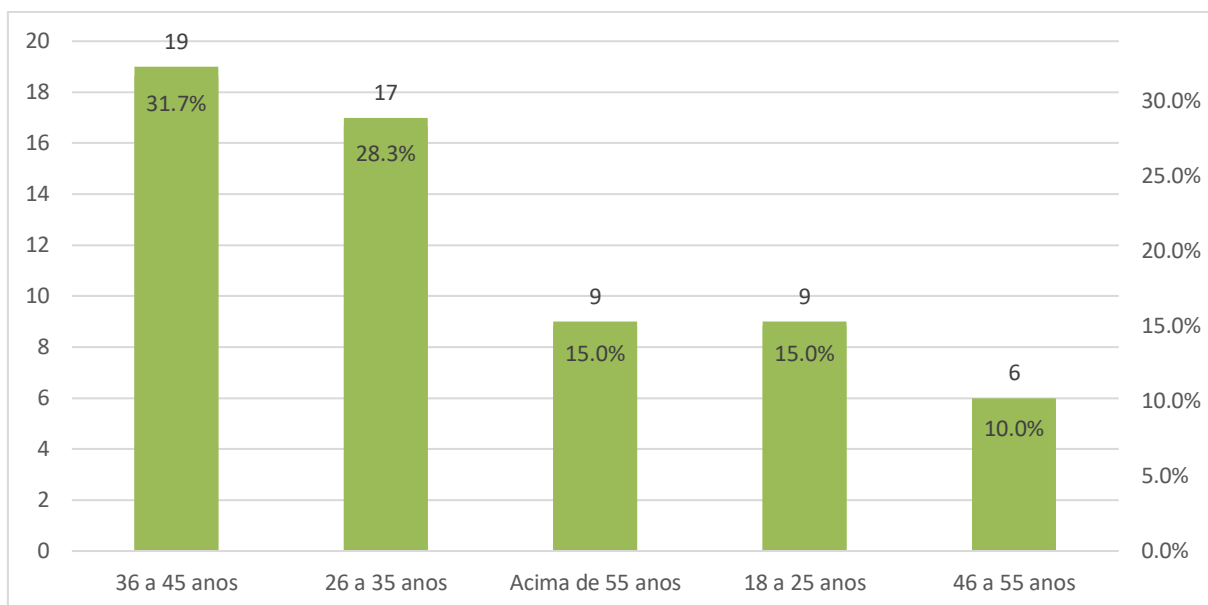
Fonte: Elaboração da autora, com base nos dados primários (formulário)

Analisando a distribuição das respostas observa-se maior concentração no transporte de motos com 44,7% (106), seguido pelo transporte de carros com 25,3% (60) e a bicicleta (manual ou elétrica) com 17,7% (42). Esses dados permitem identificar os meios de transporte mais utilizados pelos respondentes, no trajeto casa-trabalho.

4.2 Dados sociodemográficos

Os gráficos 2, 3, 4 e 5 apresentam informações sociodemográficas da amostra. No Gráfico 2 apresentam-se os dados sobre a faixa etária.

Gráfico 2– Agregação das respostas à pergunta: Qual a sua faixa etária?

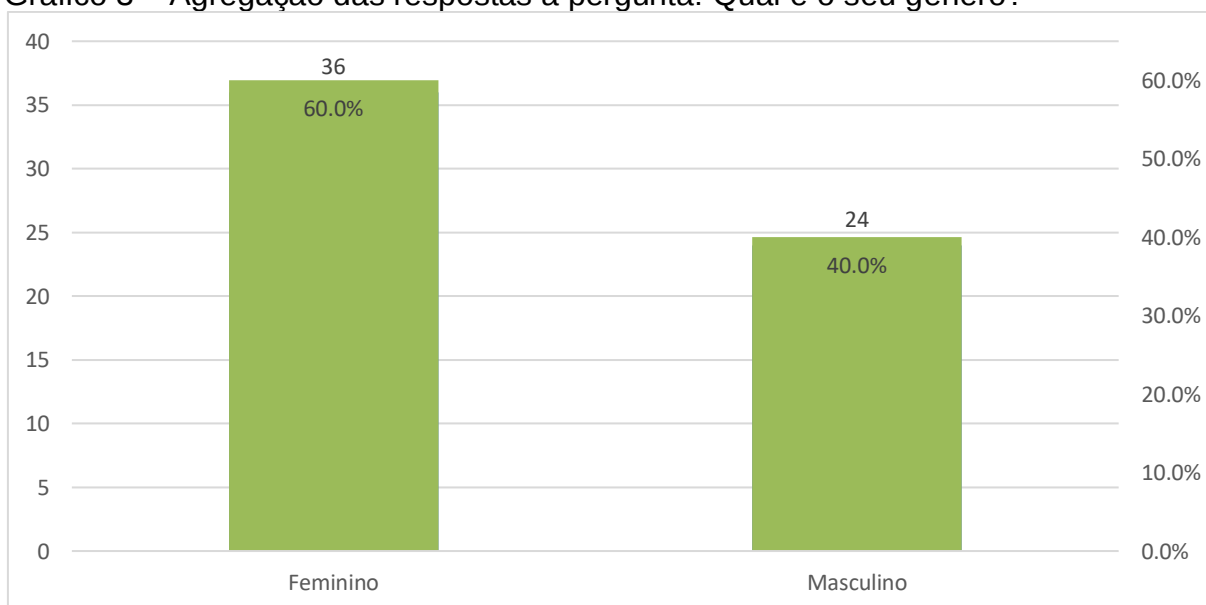


Fonte: Elaboração da autora, com base nos dados primários (formulário)

Identifica-se no gráfico 2 que 31,7% (19) dos respondentes possui entre 36 e 45 anos, 28,3% (17) possui de 26 a 35 anos, 15% (9) possui entre 18 e 25 anos e acima de 55 anos 15% (9) também.

No Gráfico 3 apresentam-se os dados sobre o gênero.

Gráfico 3 – Agregação das respostas à pergunta: Qual é o seu gênero?

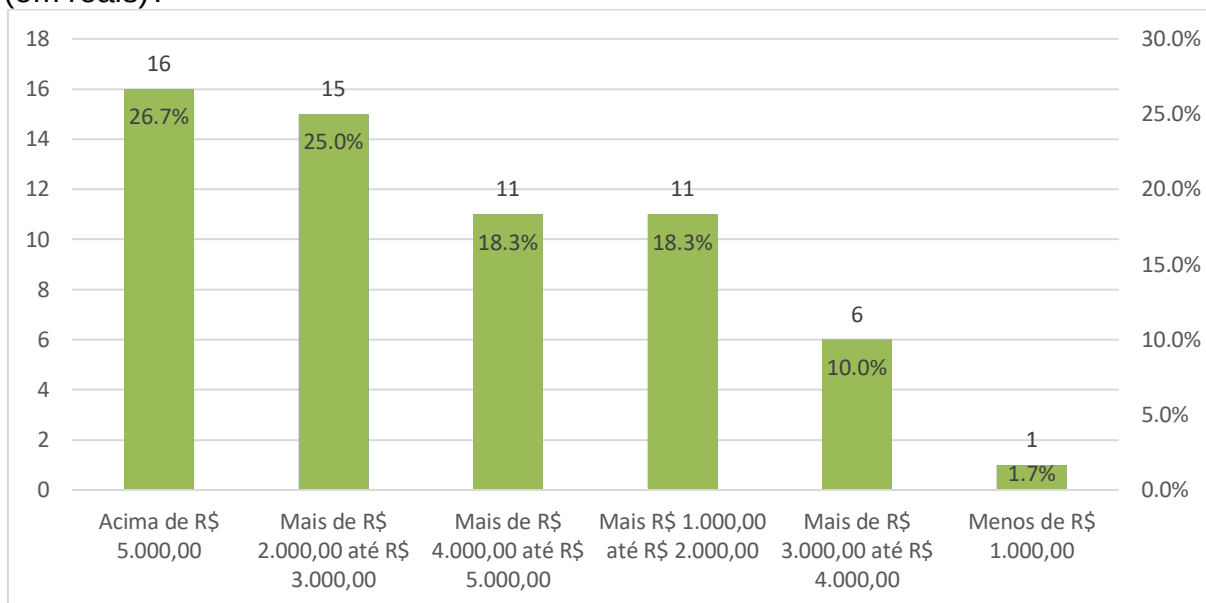


Fonte: Elaboração da autora, com base nos dados primários (formulário)

No gráfico 3 identifica-se que 60% (36) dos respondentes são do gênero feminino e 40% (24) são do gênero masculino.

No Gráfico 4, apresentam-se os dados sobre a faixa salarial mensal.

Gráfico 4 – Agregação das respostas à pergunta: Qual é a sua faixa salarial mensal (em reais)?

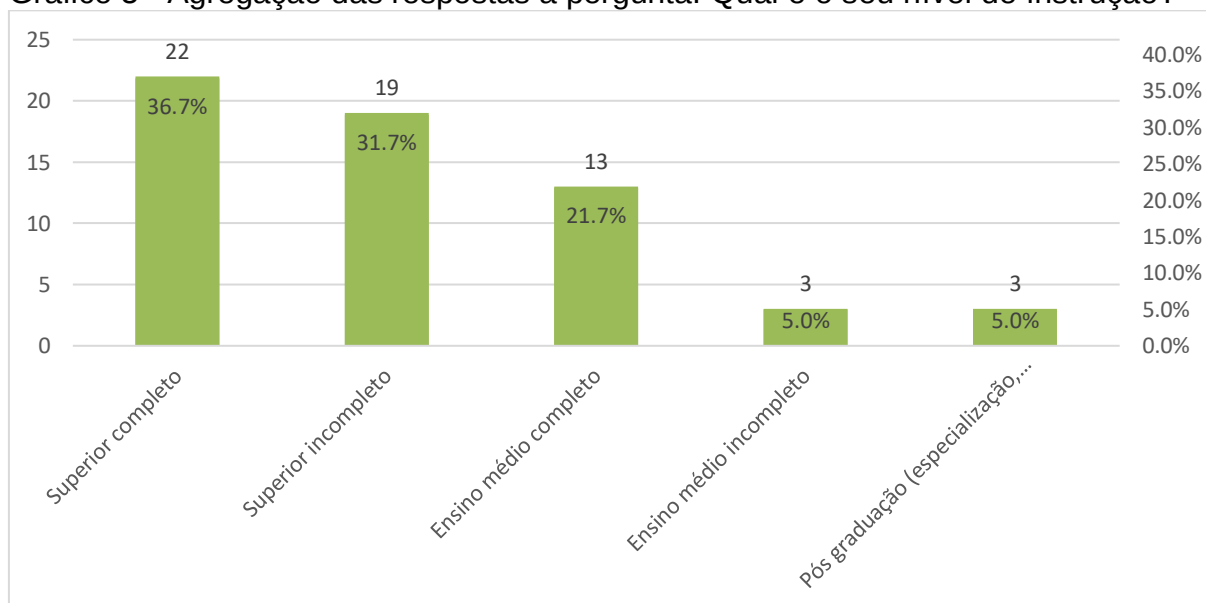


Fonte: Elaboração da autora, com base nos dados primários (formulário)

Em relação à faixa salarial dos respondentes, no gráfico 4 identifica-se que 26,7% (16) possuem renda acima de R\$ 5.000,00, 25% (15) mais de R\$ 2.000,00 até R\$ 3.000,00, 18,3% (11) mais de R\$ 4.000,00 até R\$ 5.000,00 e 18,3% (11) mais de R\$ 1.000,00 até R\$ 2.000,00.

No Gráfico 5 apresentam-se os dados sobre o nível de instrução.

Gráfico 5 - Agregação das respostas à pergunta: Qual é o seu nível de instrução?



Fonte: Elaboração da autora, com base nos dados primários (formulário)

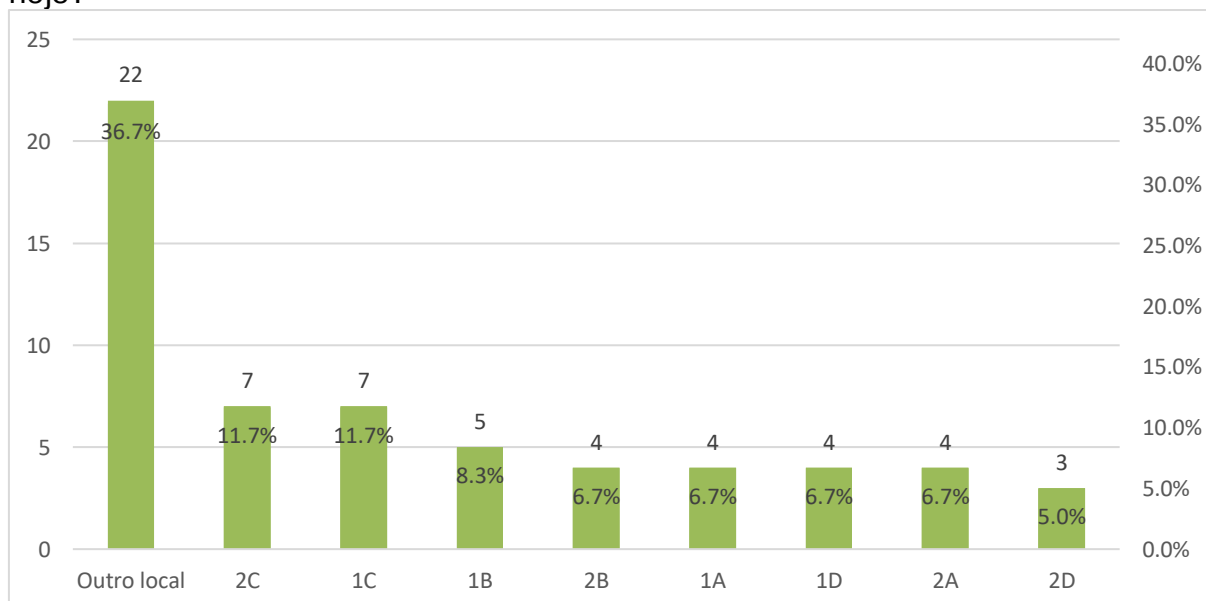
Identifica-se no gráfico 5 que 36,7% (22) dos respondentes possui nível superior, 31,7% (19) superior incompleto e 21,7% (13) o ensino médio completo.

4.3 Dados de comportamento/características

Os gráficos 6, 7, 8, 9, 10 e 11 apresentam dados de comportamento e características da amostra.

Com relação à pergunta sobre o local de estacionamento do carro no dia da aplicação do formulário – “Onde você estacionou seu veículo hoje?” –, a distribuição das respostas ficou representada no gráfico 6.

Gráfico 6 – Agregação das respostas à pergunta: Onde você estacionou seu veículo hoje?

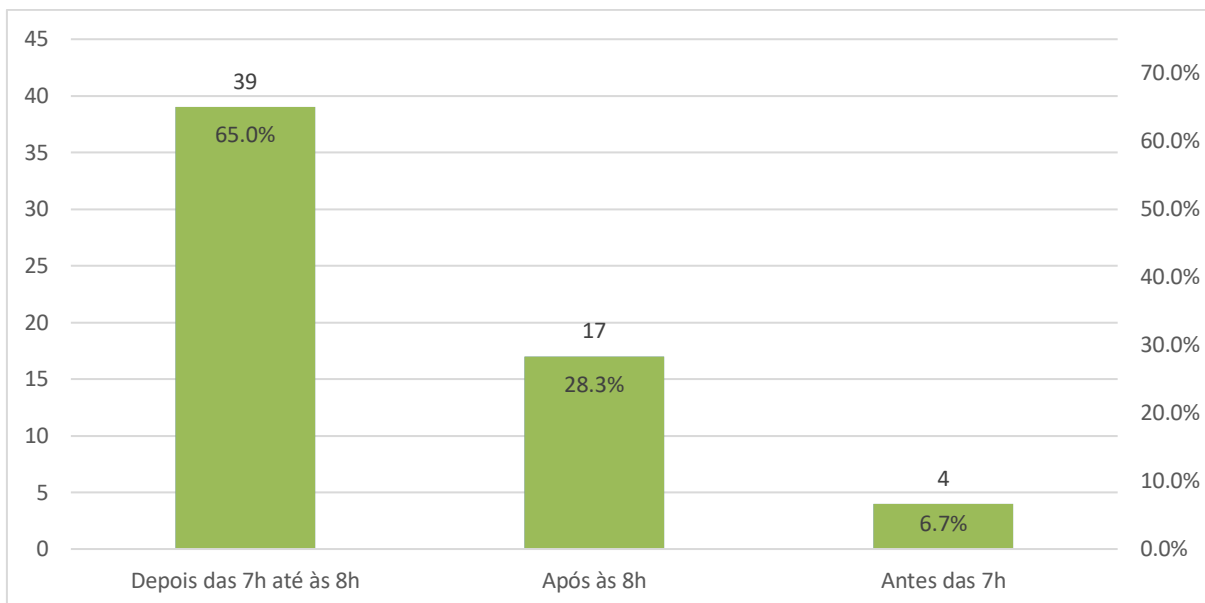


Fonte: Elaboração da autora, com base nos dados primários (formulário)

A distribuição das respostas no gráfico 6 apresenta o hábito de estacionamento dos motoristas que usam o carro como principal meio de transporte. Entre os resultados, destaca-se a proporção de motoristas que estacionam na região estudada 63,3% (38) em relação aos motoristas que estacionam em outros locais 36,7% (22).

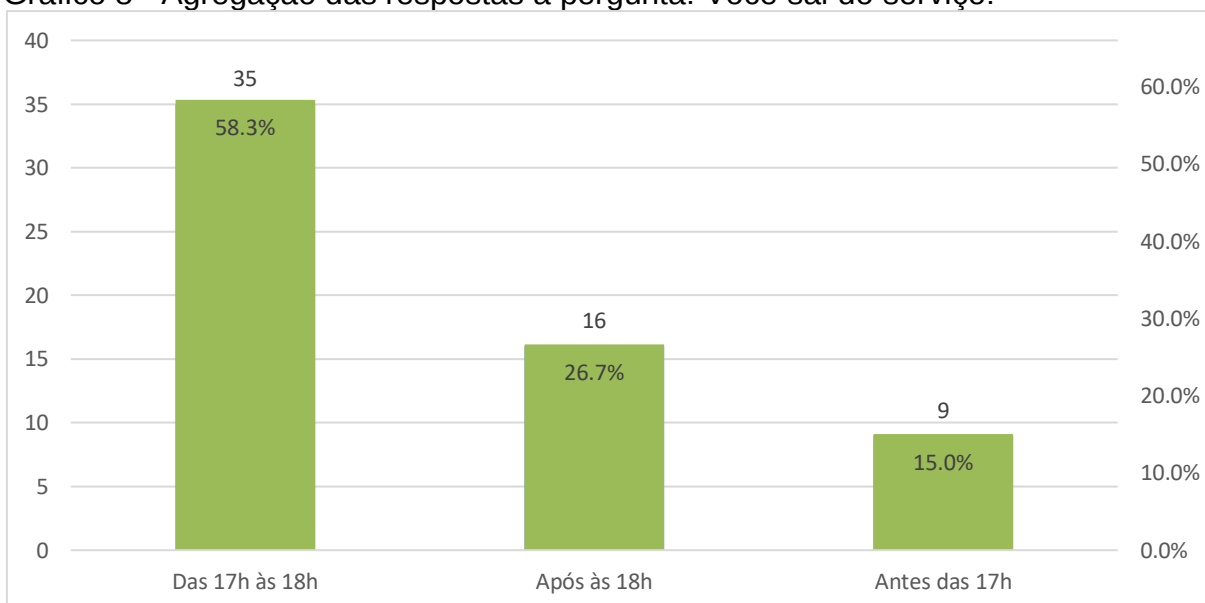
Nos Gráficos 7 e 8 apresentam-se os dados sobre o horário de entrada e saída do serviço.

Gráfico 7 - Agregação das respostas à pergunta: Você entra no serviço:



Fonte: Elaboração da autora, com base nos dados primários (formulário)

Gráfico 8 - Agregação das respostas à pergunta: Você sai do serviço:

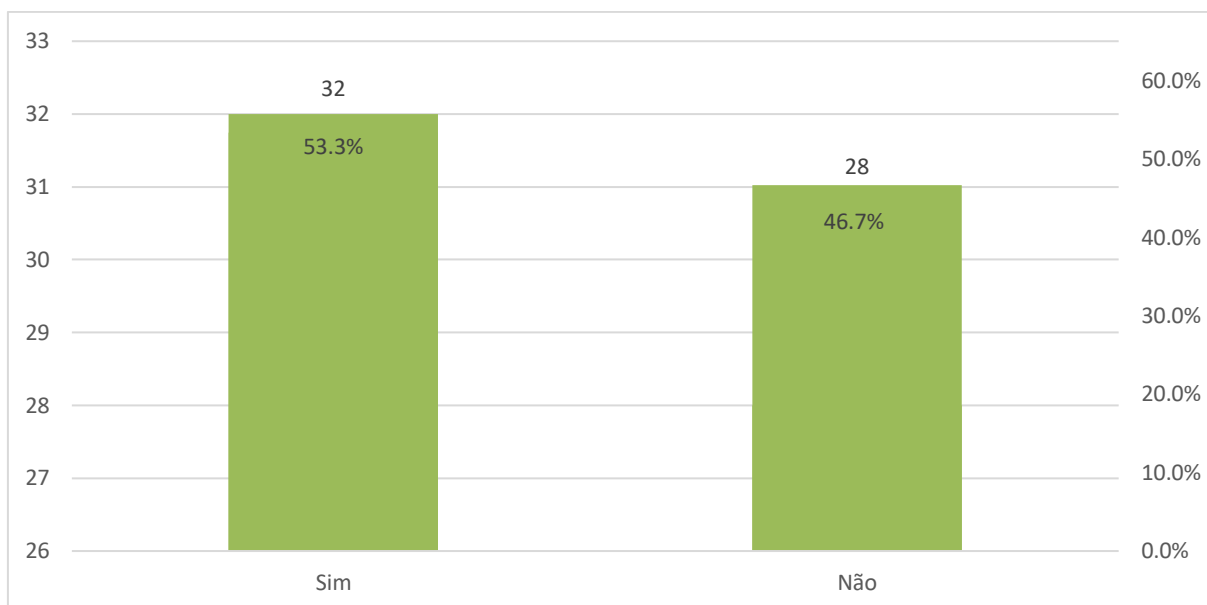


Fonte: Elaboração da autora, com base nos dados primários (formulário)

Nota-se no gráfico 7 que 65% (39) dos respondentes entram no serviço depois das 7h até às 8h. E no gráfico 8 que 58,3% (35) dos respondentes saem do serviço das 17h às 18h.

No Gráfico 9 apresenta-se as respostas sobre a facilidade de localizar uma vaga de estacionamento no horário de entrada do serviço.

Gráfico 9 – Agregação das respostas à pergunta: Geralmente, é fácil localizar uma vaga para estacionar o seu carro no seu horário de entrada no serviço?

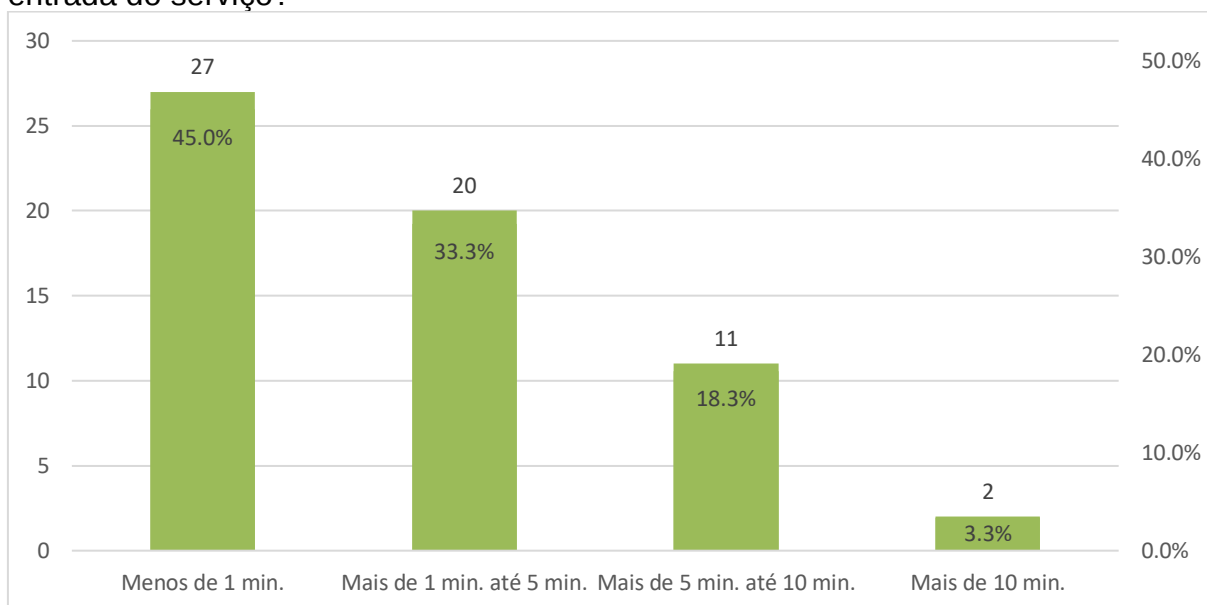


Fonte: Elaboração da autora, com base nos dados primários (formulário)

Nota-se no gráfico 9 que 53,3% (32) dos respondentes consideram fácil localizar uma vaga de estacionamento para o carro no seu horário de entrada do serviço.

O gráfico 10 apresenta as respostas sobre a média de tempo gasto para achar uma vaga de estacionamento para carro em via pública.

Gráfico 10 – Agregação das respostas à pergunta: Em média quanto tempo você leva para achar uma vaga de estacionamento para o seu carro no seu horário de entrada do serviço?



Fonte: Elaboração da autora, com base nos dados primários (formulário)

Identifica-se no gráfico 10 que 45% (27) dos respondentes leva menos de 1 minuto para localizar uma vaga de estacionamento. Respondentes acrescentaram que chegam e estacionam, pois dispõem de várias vagas – não precisando procurar.

Outros 33,3% (20) levam em média mais de 1 até 5 minutos e 18,3% (11) levam mais de 5 até 10 minutos.

Apresenta-se na tabela 1 a comparação entre quanto tempo leva para achar uma vaga de estacionamento em via pública (Gráfico 10) *versus* facilidade de localizar uma vaga de estacionamento em via pública (Gráfico 9) *versus* horário de entrada no serviço (Gráfico 7).

Tabela 1– Comparação entre quanto tempo leva para achar uma vaga de estacionamento em via pública *versus* facilidade de localizar uma vaga de estacionamento em via pública *versus* horário de entrada no serviço.

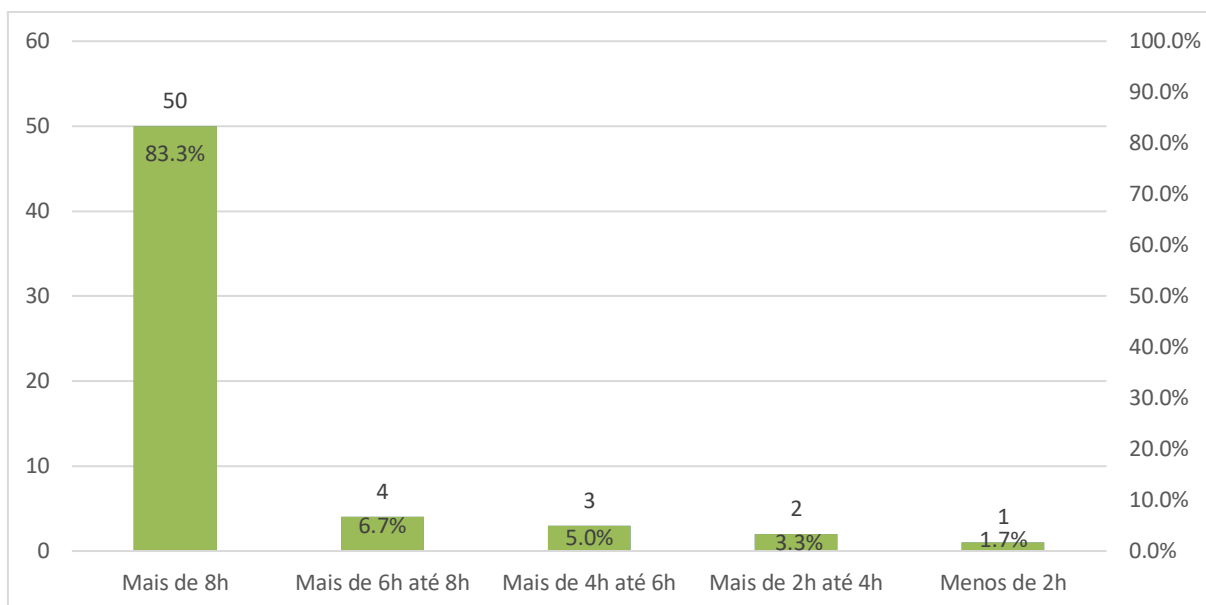
Tempo gasto para localizar uma vaga	Facilidade em localizar uma vaga	Horário de entrada no serviço	Respostas
Mais de 1 min. até 5 min.	Não	Após às 8h	6
		Depois das 7h até às 8h	8
	Sim	Após às 8h	1
		Depois das 7h até às 8h	5
TOTAL			20
Mais de 10 min.	Não	Após às 8h	2
TOTAL			2
Mais de 5 min. até 10 min.	Não	Após às 8h	8
		Depois das 7h até às 8h	3
TOTAL			11
Menos de 1 min.	Não	Depois das 7h até às 8h	1
	Sim	Antes das 7h	4
		Depois das 7h até às 8h	22
TOTAL			27

Fonte: Elaboração da autora, com base nos dados primários (formulário e tabela dinâmica)

Percebe-se na tabela 1 que dos 17 respondentes que entram no serviço após às 8h, 16 não consideram fácil localizar uma vaga de estacionamento para o seu carro, levando em média entre mais de 1 minuto até mais de 10 minutos para localizar uma vaga de estacionamento. Observa-se também que 31 dos 43 respondentes que entram no serviço antes da 7h até às 8h informaram ter facilidade para localizar uma vaga de estacionamento para o seu carro. Destes 31 respondentes, 26 levam menos de 1 minuto para achar uma vaga. Esses dados apontam para a existência de diferença na percepção da mobilidade quando considera-se a variável horário.

O gráfico 11 apresenta as respostas sobre quantas horas o carro fica estacionado na via pública.

Gráfico 11 – Agregação das respostas à pergunta: O seu carro fica estacionado em via pública em média quantas horas por dia?



Fonte: Elaboração da autora, com base nos dados primários (formulário)

Observa-se no gráfico 11 que 83,3% (50) dos respondentes usam o estacionamento da via pública por mais de 8h por dia. Nota-se que o estacionamento para carro na via pública não é usado de forma rotativa.

Apresenta-se na tabela 2 a comparação entre região onde estacionou o carro *versus* tempo de estacionamento em via pública (Gráfico 6) *versus* tempo de estacionamento em via pública (Gráfico 11).

Tabela 2– Comparação entre região onde estacionou o carro *versus* tempo de estacionamento em via pública.

Região	Tempo de estacionamento	Respostas
1A	Mais de 8h	4
	TOTAL	4
1B	Mais de 6h até 8h	1
	Mais de 8h	4
	TOTAL	5
1C	Mais de 8h	7
	TOTAL	7
1D	Mais de 8h	4
	TOTAL	4
2A	Mais de 8h	4
	TOTAL	4
2B	Mais de 4h até 6h	1
	Mais de 8h	3
	TOTAL	4
2C	Mais de 2h até 4h	1
	Mais de 4h até 6h	1
	Mais de 8h	5
	TOTAL	7
2D	Mais de 6h até 8h	1
	Mais de 8h	2
	TOTAL	3
OUTRO LOCAL	Mais de 2h até 4h	1
	Mais de 4h até 6h	1
	Mais de 6h até 8h	2
	Mais de 8h	17
	Menos de 2h	1

	TOTAL	22
--	--------------	-----------

Fonte: Elaboração da autora, com base nos dados primários (formulário e tabela dinâmica)

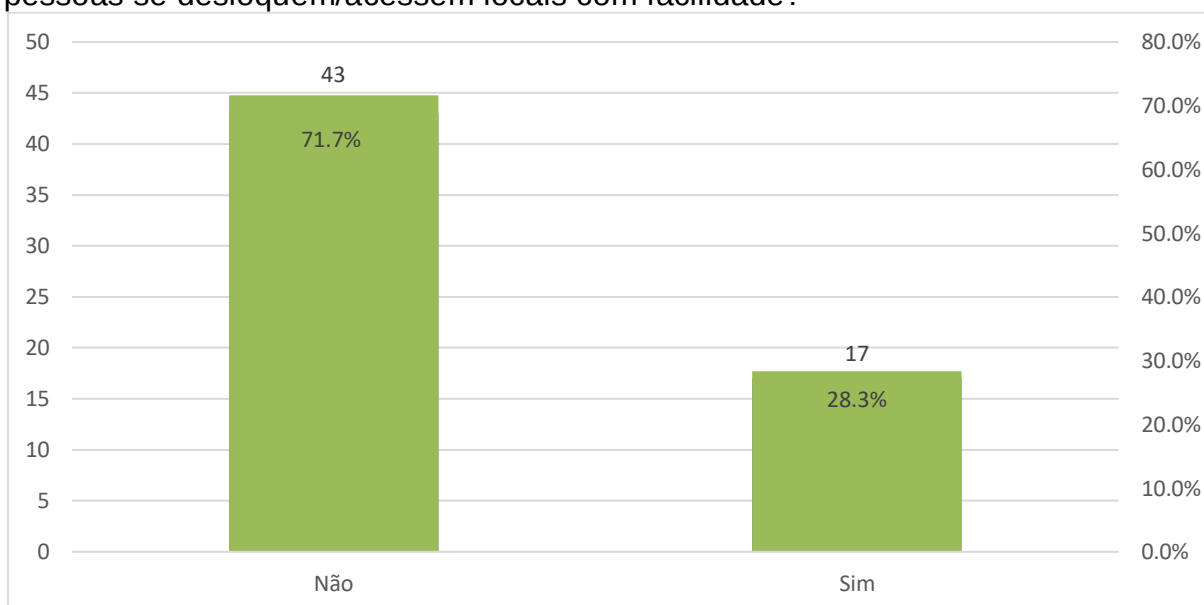
Importante pontuar na tabela 2 que dos 38 veículos estacionados na região estudada no dia da aplicação do questionário, 33 ficaram estacionados por mais de 8h. Isso mostra que o estacionamento para carro na via pública da região estudada não é usado de forma rotativa.

4.4 Dados de percepção/opinião

Os gráficos 12, 13, 14 e 15 apresentam dados da percepção/opinião da amostra em relação à estrutura da via pública (sinalização/quantidade de vagas/fiscalização) para o estacionamento de carros na área estudada e sobre o comportamento dos motoristas.

O gráfico 12 apresenta as respostas sobre a quantidade de vagas de estacionamento na via pública permitir o deslocamento e o acesso com facilidade.

Gráfico 12 – Agregação das respostas à pergunta: A quantidade de vagas de estacionamento para carros na via pública da região estudada permite que as pessoas se desloquem/acessem locais com facilidade?

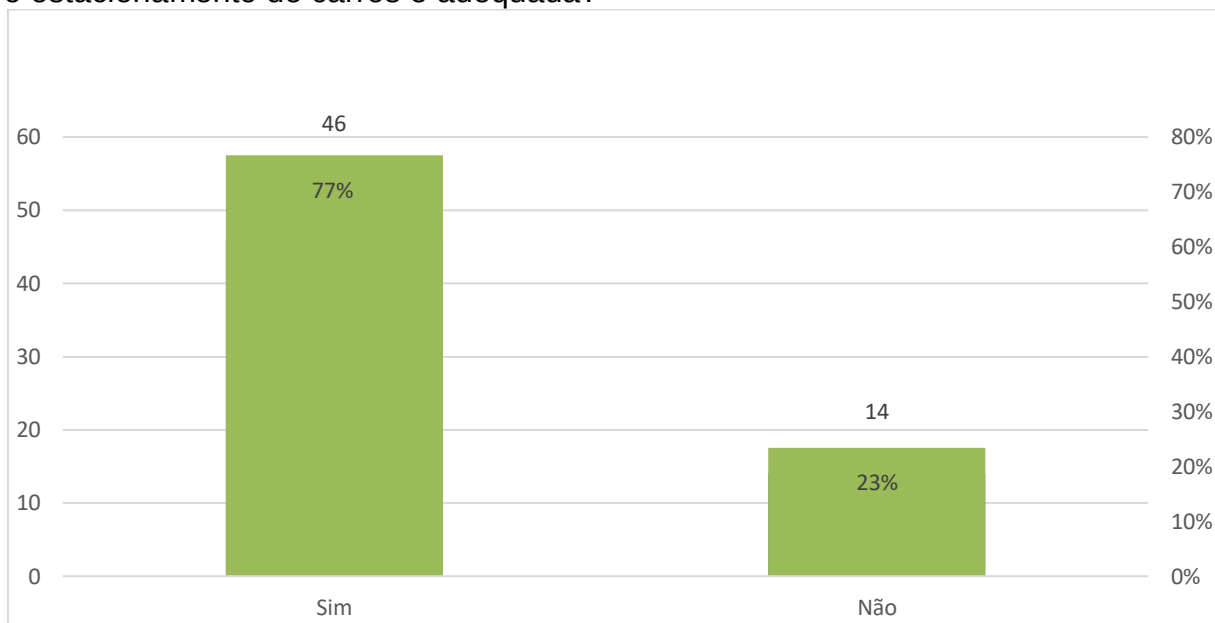


Fonte: Elaboração da autora, com base nos dados primários (formulário)

Na análise do gráfico 12, 71,7% (43) dos respondentes consideram a quantidade de vagas inadequada, pois, nesta região, o deslocamento e o acesso são difíceis. Uma solução imediata seria a criação de estacionamentos privados na região ou até mesmo estacionamento privativo concedido pelas empresas aos trabalhadores. Contudo, para Strambi (2011, p. 59), exigir mais vagas de estacionamento é uma medida que subsidia o uso do automóvel, quando “o objetivo é fazer com que a viagem de automóvel, se possível, seja evitada”. Porém, no presente estudo, esse objetivo não é viável, já que as pessoas não dispõem de outras alternativas – transporte público.

O gráfico 13 apresenta as respostas sobre a sinalização para o estacionamento de carros na via pública.

Gráfico 13 – Agregação das respostas à pergunta: A sinalização na via pública para o estacionamento de carros é adequada?

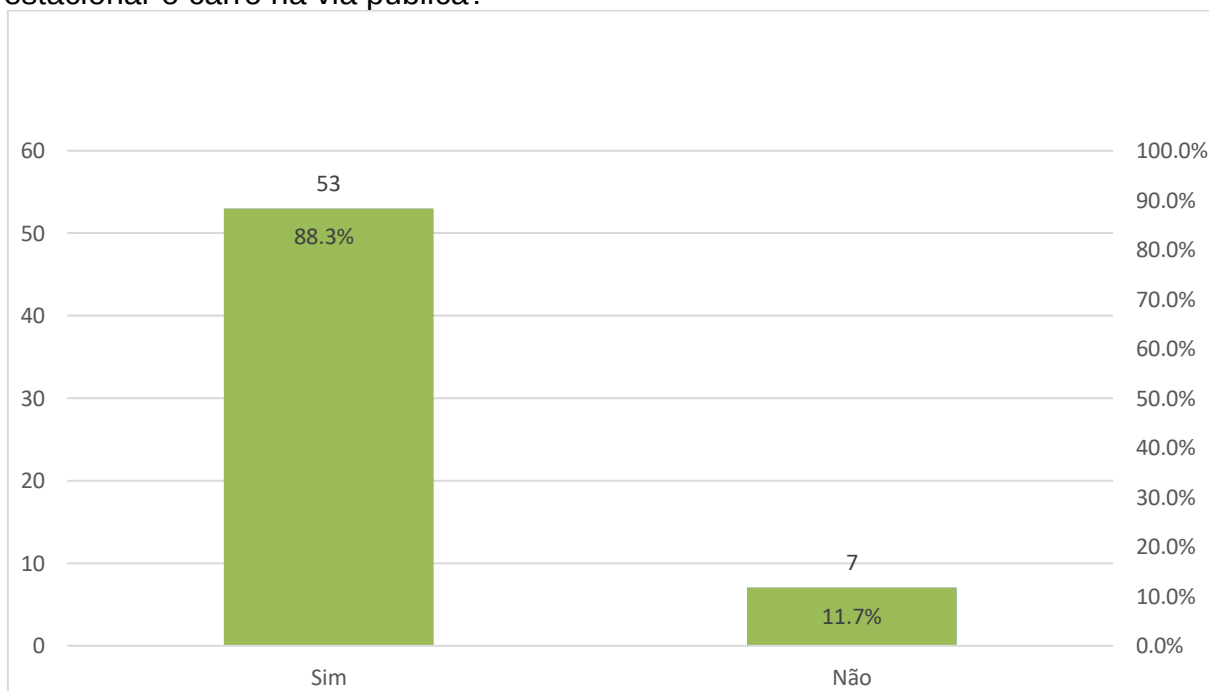


Fonte: Elaboração da autora, com base nos dados primários (formulário)

No gráfico 13 77% (46) dos respondentes consideram a sinalização na via pública para o estacionamento de carros adequada.

O gráfico 14 apresenta as respostas sobre a sinalização viária horizontal (faixas demarcando o espaço de cada vaga) facilitar o ato de estacionar o carro na via pública.

Gráfico 14 - Agregação das respostas à pergunta: Você acredita que a sinalização viária horizontal (faixas demarcando o espaço de cada vaga) facilita o ato de estacionar o carro na via pública?

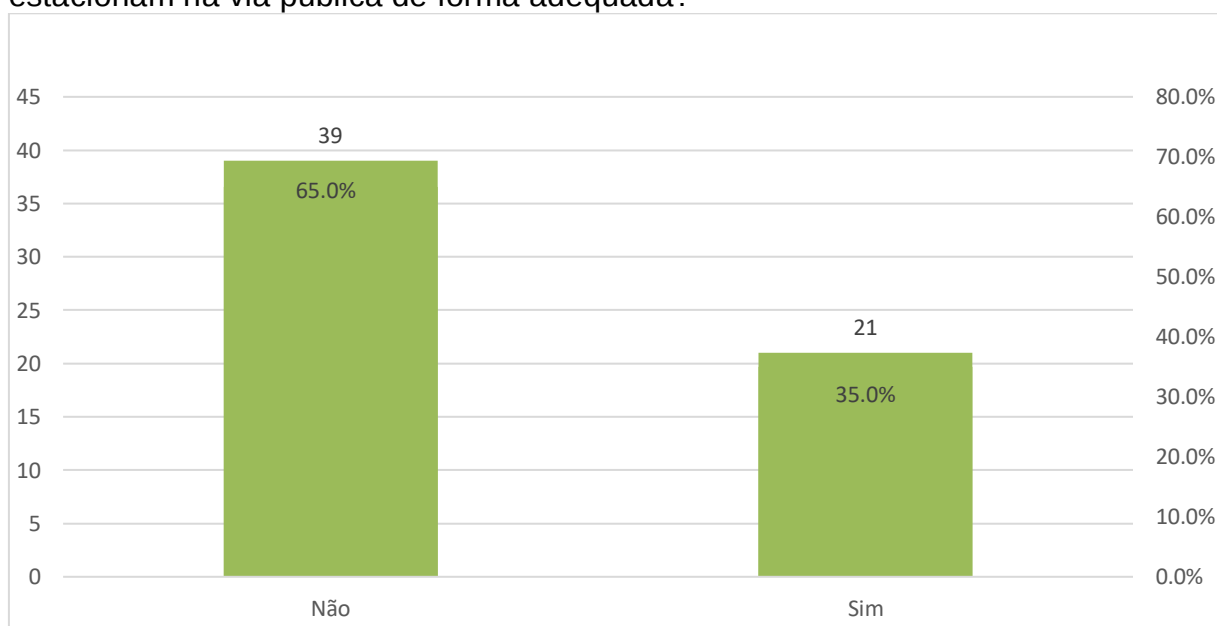


Fonte: Elaboração da autora, com base nos dados primários (formulário)

Apesar de no gráfico 13 77% (46) dos respondentes considerarem a sinalização na via pública para o estacionamento de carros adequada, no gráfico 14 88,3% (53) dos respondentes acreditam que a sinalização viária horizontal (faixas demarcando o espaço de cada vaga) facilita o ato de estacionar o carro na via pública. Uma solução imediata seria fazer essa sinalização viária horizontal já que o estacionamento na via pública dessa região não dispõe dessa sinalização. Assim, considera-se que a sinalização na região poderia fazer com que o espaço na via pública destinado ao estacionamento de carros seja melhor aproveitado, otimizando a quantidade de vagas ofertadas. Com base em Albano (2016, p. 145), a sinalização horizontal tem como finalidade “[...] regulamentar, advertir e indicar aos usuários – pedestres ou condutores de veículos – uma forma eficiente e segura de utilização da via”.

O gráfico 15 apresenta as respostas sobre a opinião dos respondentes em relação aos outros motoristas.

Gráfico 15 – Agregação das respostas à pergunta: Na sua opinião os motoristas estacionam na via pública de forma adequada?



Fonte: Elaboração da autora, com base nos dados primários (formulário)

No gráfico 15 65% (39) dos respondentes acham que os motoristas não estacionam na via pública de forma adequada. Houve respondentes que assinalaram a existência tanto de motos estacionando fora dos locais direcionados a elas – no estacionamento de automóveis – quanto carros estacionando de qualquer jeito na via pública, o que faz com que não haja um melhor aproveitamento, ou seja, melhor uso possível do espaço destinado aos carros. Alegaram que esse comportamento reflete ausência de bom senso/respeito às leis de trânsito por parte dos motoristas na hora de estacionar. Uma solução para este problema, além de fazer a sinalização viária horizontal, seria intensificar a fiscalização e punir efetivamente – multa e guincho – aos que não respeitam as leis de trânsito.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Depreende-se dos resultados da pesquisa o uso majoritário dos meios de transporte moto (45%) e carro (25%) no deslocamento dos 237 entrevistados no trajeto casa-trabalho. O uso do estacionamento da via pública por 83% (50) dos 60 entrevistados que tem o carro como principal meio de transporte por longos períodos (mais de 8h/dia) fazendo com que a região não seja funcional, atrativa e convidativa para os clientes e usuários que dependem do meio de transporte carro.

Na avaliação da estrutura pública (sinalização/quantidade de vagas/fiscalização) 77% (46) dos respondentes consideraram a sinalização da via pública para o estacionamento de carros adequada. Contudo, 88,3% (53) dos respondentes acreditam que a implantação de sinalização viária horizontal (faixas demarcando o espaço de cada vaga) facilita o ato de estacionar o carro na via pública, já que o espaço seria melhor aproveitado, otimizando a quantidade de vagas ofertadas. Em relação à quantidade de vagas de estacionamento ofertadas na via pública, 71,7% (43) dos respondentes a consideraram inadequada, pois na região, o deslocamento e o acesso são difíceis. Porém, analisando pode-se perceber que não se trata apenas de pouca oferta de vagas de estacionamento, mas também do uso inadequado dessas vagas por longos períodos de tempo – mais de 8h/dia em horário comercial – e como complementado pelos respondentes da falta de bom senso e respeito às leis de trânsito por parte dos motoristas. Tanto motos estacionando fora dos locais direcionados a elas, quanto no estacionamento de automóveis não aproveitando/fazendo melhor uso possível do espaço destinado aos carros.

Com base nos resultados da pesquisa, sugere-se a implantação da sinalização viária horizontal, a abertura de estacionamento privado ou público para o estacionamento prioritário/exclusivo dos veículos (carro, moto, bicicleta) dos trabalhadores que precisam deixar seus veículos estacionados por mais de 8h/dia para que estes não façam uso da via pública e uma fiscalização mais eficiente – multas e uso de guincho.

Como sugestão para futuras pesquisas indica-se verificar a oferta/demanda de vagas de estacionamento para motocicletas que representou ser o principal meio de deslocamento de 44,7% (106) dos 237 entrevistados, analisando se há pouca quantidade de vagas ofertadas para as motocicletas e se esse é o motivo pelo qual os motociclistas têm estacionado fora do lugar indicado a eles. Também indico o estudo do trajeto de deslocamento desses trabalhadores para análise de viabilidade de transporte público para a região e também analisar a viabilidade de paquímetro nessa região onde existe uma rede de centralidades (tornar o estacionamento rotativo).

Uma dificuldade na pesquisa foi a não localização na literatura especializada de material específicos sobre a mobilidade e acessibilidade urbana em cidades que não dispõem de transporte público e sobre o estacionamento na via pública, o que se percebe como uma lacuna na literatura, evidenciando a importância da presente pesquisa.

Para elaboração da pesquisa foram evidenciadas algumas limitações, como o fato de a pesquisa ter sido aplicada em apenas uma data/dia. Os recursos humano e tempo também foram fatores limitantes para a elaboração e o desenvolvimento da pesquisa.

Por fim, espera-se que essa pesquisa possa ser utilizada para apoiar ações públicas ao identificar que, além dos investimentos em infraestrutura e serviços, o município/atores da política devem compreender como a população age/percebe as questões de mobilidade, para tornar mais efetivo o resultado destas ações.

REFERÊNCIAS

ALBANO, João Fortini. **Vias de Transporte**. Porto Alegre: Bookman, 2016.

BRINCO, Ricardo. Políticas de estacionamento e efeitos na mobilidade urbana*. **Indic. Econ. FEE**, Porto Alegre, v. 44, n. 2, p. 109-124, 2016. Disponível em: <<https://revistas.planejamento.rs.gov.br/index.php/indicadores/article/view/3839/3782>>. Acesso em: 18 set. 2023.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. Mobilidade urbana: avanços, desafios e perspectivas. In: COSTA, Marco Aurélio. **O estatuto da cidade e a habitat III: um balanço de quinze anos da política urbana no Brasil e a nova agenda urbana**. Brasília: IPEA, 2016. p. 345-361.

DIAS, Reinaldo; MATOS, Fernanda. **Políticas públicas: princípios, propósitos e processos**. São Paulo: Atlas, 2012.

FONSECA, Luísa Righi. , GOMES, Angela Quintanilha. Políticas públicas: uma aproximação com o tema. **Anais do III Seminário Internacional de Políticas Públicas**, (S. I.), 2017. Disponível em: <<https://editora.pucrs.br/edipucrs/acessolivre//anais/sipinf/assets/edicoes/2017/comp-lista-artigos.html?#>>. Acesso em 15 ago. 2023.

GIL, Antonio Carlos. **Como Elaborar Projetos de Pesquisa**. 7. ed. Barueri: Atlas, 2022.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidades e estados do Brasil**. 2022. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br>> Acesso em 03 nov. 2023.

MATIAS-PEREIRA, José. **Manual de Gestão Pública Contemporânea**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2020.

MARTINS, Wagner Colombini. **Trânsito e Acessibilidade: Alternativas de Transporte nas Metrôpoles**. São Paulo: Andreato Comunicação e Cultura, 2011.

PORTUGAL, Licínio da Silva. **Transporte, Mobilidade e Desenvolvimento Urbano**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2017.

SECCHI, Leonardo; COELHO, Fernando de S.; PIRES, Valdemir. **Políticas Públicas: Conceitos, Casos Práticos, Questões de Concursos**. 3. Ed. São Paulo: Cengage, 2019.

STRAMBI, Orlando. Caos Inexorável do Trânsito nas Grandes Cidades ou Momento de Mudanças?. In: MARTINS, Wagner Colombini. **Trânsito e Acessibilidade: Alternativas de Transporte nas Metrôpoles**. São Paulo: Andreato Comunicação e Cultura, 2011. p.32-73.

VERGARA, Sylvia Constant. **Projetos e Relatórios de Pesquisa em Administração**. 16. Ed. São Paulo: Atlas, 2016.