



Febrero 2019 - ISSN: 1696-8352

MOBILIDADE URBANA: CONSIDERAÇÕES AO COMPORTAMENTO DA DEMANDA – O CASO DE CUIABÁ – MATO GROSSO

Autor: Gerson Rodrigues da Silva¹

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Gerson Rodrigues da Silva (2019): “Mobilidade urbana: considerações ao comportamento da demanda – o caso de Cuiabá – Mato Grosso”, Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana, (febrero 2019). En línea:

<https://www.eumed.net/rev/oel/2019/02/mobilidade-urbana-matogrosso.html>

RESUMO

O presente artigo tem como finalidade discutir o comportamento da demanda no tocante a fatores condicionantes da significância ou da percepção e de escolhas relativa ao processo de mobilidade urbana na cidade de Cuiabá, estado de Mato Grosso, motivado pela necessidade de conhecer aspectos relativos à mobilidade dos elementos que formam complexa rede de conexões, gerando importantes impactos sociais, econômicos, culturais, ambientais. Adotou-se como propósito, realizar considerações ao comportamento de elementos da demanda, referendas por informações primárias sobre processos de intencionalidades e de escolhas, não só econômicas, mas ambientais, na perspectiva, portando, dos fluxos de relações estabelecidas em tempo pretérito que geram impactos diretos sobre o uso, usufruto e explorações dos recursos tangíveis e intangíveis do território político administrativo considerado.

Palavras-chave: Mobilidade urbana, demanda, Cuiabá.

ABSTRACT

This article aims to discuss the demand behavior regarding factors conditioning perceptions and choices related to the process of urban mobility in Cuiabá-MT, Brazil, motivated by the need of knowing aspects related to the mobility of the elements, which form a complex network of connections, begetting important social, economic, cultural and environmental impacts. As a purpose, consideration was given to the behavior of demand elements, referrals for primary information about intentionality processes and choices, not only economic but environmental, from the perspective of the flows of relations established in the past that create impacts management of the tangible and intangible resources of the administrative political territory in question.

Key words: Urban mobility, demand, Cuiabá.

¹ Professor Adjunto III, lotado na Faculdade de Economia da Universidade Federal de Mato Grosso, Campus Cuiabá. Mestre em Economia Aplicada (UFV). E-mail: grsilva913@gmail.com.

1. INTRODUÇÃO

A construção de espaço para alocar e dar condições de mobilidade, com qualidade, a agregados populacionais, que, ao longo do tempo, tornaram-se cidades, metrópoles, megalópoles sempre foram acompanhadas da produção de bens e serviços, além de infraestrutura necessária para que haja circulação de pessoas e de mercadorias, visando o bem-estar social e o crescimento econômico.

Por decorrência, a expansão populacional vis-a-vis o crescimento econômico tem gerado externalidades positivas e negativas à paisagem, na forma de ambiente poluído em sentido mais amplo, e à mobilidade, que podem estar associadas a decisões de pessoas físicas ou jurídicas ou de planejamento, se considerado as funções estruturais delegadas à esfera pública.

De acordo com SOLOMON (2016, p.6), ao abordar o conceito do que se entende por “comportamento do consumidor” diz que este é um processo contínuo, não se restringindo apenas a uma transação de mercadoria e de dinheiro,

O campo de comportamento do consumidor abrange uma extensa área: é o estudo dos processos envolvidos quando indivíduos ou grupos selecionam, compram, usam ou descartam produtos, serviços, ideias ou experiências para satisfazerem necessidades e desejos.

A mobilidade urbana, com marcantes deficiências, está presente em todas as cidades brasileiras, destacando como um dos grandes desafios a ser enfrentado, principalmente para os aglomerados urbanos mais antigos, que não tiveram o devido planejamento institucional para o fluxo de bens e serviços e de pessoas, nas diversas formas possíveis e utilizadas para deslocamento. Os chamados núcleo urbanos, historicamente, são identificados de forma que nem sempre o planejamento caminha na mesma direção das necessidades, o que requer decisões que envolvem a unidade individual (social ou econômica) e o conjunto da população.

O fluxo referido como relacionado à mobilidade urbana diz respeito à dinâmica de deslocamentos de bens, serviços e de pessoas, que geram, por sua vez, diferentes demandas para o sistema de mobilidade urbana, composto por meios de deslocamentos (transporte) e infraestruturas necessárias que possam atender satisfatoriamente às necessidades da demanda.

A Lei Orgânica do Município, ao definir competências e/ou atribuições ao poder público instalado na Prefeitura Municipal destaca, no que tange à mobilidade urbana algumas diretrizes, a saber, conforme o Artigo 4º da Lei 4650/04,

(...) promover o adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano; (...) regulamentar a utilização dos logradouros públicos, especialmente no perímetro urbano, tomando providências quanto a: a) prover o transporte coletivo urbano, que poderá ser operado através de concessão ou permissão, ou de forma direta; b) prover o transporte individual de passageiros; c) fixar e

sinalizar os locais de estacionamentos de veículos, os limites das "zonas de silêncio" e de trânsito e tráfego em condições especiais; d) disciplinar os serviços de carga e descarga e fixar tonelagem máxima permitida a veículos que circulem em vias públicas municipais; e) definir e regulamentar a execução dos serviços e atividades desenvolvidas nas vias urbanas.

A mobilidade, se considerada como produto, enquanto fluxo de bens e serviços, atende a determinada necessidade do mercado consumidor, sendo cada indivíduo com o seu perfil de expectativas e de escolhas, com diferentes fatores objetivos e subjetivos de decisão. É sabido que o ato de consumir algum bem ou serviço envolve um processo de escolha cujos critérios podem variar de acordo com a necessidade, a utilidade ou a restrição orçamentária, além de envolver questões de valores e costumes, traduzidas pelas preferências assumidas pela decisão por determinado perfil que pode estar associado ao sexo, idade, condição social, etc.

O presente estudo terá tratamento teórico sob perspectiva da Microeconomia, que é o segmento da Economia que trata do comportamento do consumidor, enquanto unidade orçamentária, dos padrões de escolhas, do processo de alocação de recursos, na forma de investimentos, e de formação de preços, conforme o arcabouço teórico-metodológico inerente à Teoria da Demanda.

2. FUNDAMENTOS E DELIMITAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA

Sobre a questão da mobilidade urbana, Carvalho (2016, p.7) citando Carvalho e Pereira (2011) entende que,

O aumento do transporte individual motorizado e conseqüente redução das viagens do transporte público vêm contribuindo para a deterioração das condições de mobilidade da população residente em centros urbanos, principalmente em função do crescimento dos acidentes de trânsito com vítimas, dos congestionamentos urbanos e também dos poluentes veiculares.

Do ponto de vista objetivo, esta pesquisa trata-se de uma "pesquisa descritiva", fundamentada na frequência dos indicadores de explicação, pois visa unicamente descrever características do comportamento do consumidor residente, de modo permanente, na cidade de Cuiabá, estado de Mato Grosso. Em relação à sua fundamentação, Prodanov e Freitas (2013, p.52) assumem que,

Nas pesquisas descritivas, os fatos são observados, registrados, analisados, classificados e interpretados, sem que o pesquisador interfira sobre eles (...). Incluem-se, entre as pesquisas descritivas, a maioria daquelas desenvolvidas nas ciências humanas e sociais, como as pesquisas de opinião, mercadológicas, os levantamentos socioeconômicos e psicossociais.

No plano metodológico, o ambiente locacional de observação considera a cidade de Cuiabá, que representa o município com maior aglomerado populacional do Estado de Mato Grosso, sendo a coleta de informações realizada através de questionário elaborado a partir do

objeto de estudo, em amostra considerada de trinta (30) elementos, avaliada através de método não-probabilístico, que representa amostragens em que há uma escolha deliberada dos elementos da amostra, não sendo possível, entretanto, generalizar os resultados da pesquisa para a população, pois não há garantia de representatividade da população.

Quando ao perfil da amostra, a pesquisa considerou indicadores como o sexo, masculino e feminino; o nível de instrução formal das pessoas, em níveis do ensino básico (ensino fundamental – anos finais e ensino médio) e ensino superior ou universitário, completos. Em relação à renda, foi definida em termos de salário mínimo nacional vigente, sendo que os elementos da amostra foram divididos em dois grupos, sendo o primeiro definido como de “renda baixa”, o conjunto de elementos com renda de até cinco (5) salários mínimos, e os classificados de “renda alta”, os elementos que detêm renda mensal acima de cinco (5) salários mínimos.

Quanto aos questionamentos, são considerados a preocupação com relação à compreensão dos indivíduos sobre os meios de mobilidade possíveis de serem adotados para deslocamentos no complexo urbano, subordinado ao fluxo de pessoas e de mercadorias, com o intuito de apreender sobre o processo de decisão e percepção subjetiva em relação aos impactos da matriz do modal rodoviário, avaliando os condicionantes e as possíveis alternativas e seus respectivos impactos associados à externalidades. A questão da estratégia de deslocamentos da população, aos vários objetivos, por meio de alternativas que gera o menor impacto ambiental, a exemplo de: VLT (Veículo Leve sobre Trilhos); ônibus (Veículo Auto-motor); Motocicletas, que povoam as ruas do Brasil, pela facilidade de locomoção e custo relativamente baixo para demanda, pela eficiência da máquina; as tradicionais bicicletas, movimentada pela força física do condutor; BRT (“Transporte Rápido por Ônibus”).

Preocupado em conhecer posições de escolhas individuais, com reflexos em planejamento público, questionou-se sobre os fatores condicionantes ou motivadores para a utilização do transporte público (“coletivo”), destacando, em ordem de importância, de 1 (mais importante) para 5 (menos importantes), sendo representados pelos indicadores seguintes: preço justo da tarifa; limpeza do veículo; comprometimento do serviço com a previsão de horário de atendimento; infraestrutura compatível com as condições climáticas: existência de ar condicionado; segurança contra violência urbana.

Compreender o processo de escolhas dos consumidores frente uma gama de alternativas oferecidas pelo mercado é compreender o comportamento não só no plano econômico, mas social e político (avaliado normalmente pelo voto de confiança à determinada proposta política de Gestor Público, investido por função institucional enquanto Poder Executivo), que envolve aspectos econômicos, e respectivas possibilidades de aprimoramento dos bens e serviços prestados visando maior satisfação e bem-estar dos indivíduos, e maximização de resultados por parte de empresas.

O modelo de mobilidade das cidades brasileiras, fato que não é diferente em Cuiabá, está subordinado ao modal rodoviário, em que se destacam o transporte coletivo convencional e o transporte individual de passageiros, e o transporte coletivo (“transporte público” de passageiros), todos provocando externalidades negativas importantes ao ambiente e ao fluxo de deslocamento, a exemplo da poluição sonora e ambiental, bem como o engarrafamento ou congestionamento com a concentração de veículos em determinado espaço geográfico e horário.

A ideia de conhecer a percepção da população residente sobre a possibilidade de investimentos em ciclovias e ciclo faixas, que geram baixíssimos impactos ambientais, isto é, com externalidades positivas reconhecidas tecnicamente, estimulando iniciativa de políticas públicas com recursos para realizar investimentos em infraestrutura de mobilidade, a ser elaborado, ao nível municipal, pelo Plano Municipal de Mobilidade, que deverá, por sua vez, ter estreita relação com o Plano Diretor, orientado para os seguintes objetivos prioritários “segurança viária; participação social; saúde das pessoas” além de Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI), subordinado à esfera pública estadual.

Com pertinência, a escolha dos consumidores afeta a economia não somente numa escala micro, ou seja, a qualidade de vida individual, mas também na escala macro de uma forma indireta, pois afeta o ambiente em que o consumidor reside permanentemente, em decisão compatível direcionada à máxima satisfação na escolha por demanda de bens e serviços.

3. DEMANDAS AO SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA EM CUIABÁ

Adotando como principal objetivo das escolhas dos consumidores atingir a maximização de satisfação, a Microeconomia, ou também chamada de Teoria do Comportamento do Consumidor é o ramo da Economia que estuda as decisões dos agentes econômicos individuais, sejam elas famílias ou empresas, com foco na interação dessas unidades individuais em mercados específicos, que pode ser representado pelos serviços de infraestrutura relacionados à mobilidade urbana, seja de produto ou ambiental, considerado pelo efeito identificado por externalidades coletivas.

Quanto abordados sobre os fatores condicionantes para a demanda de transporte público em Cuiabá, o indicador preço, conforme mostra a Tabela nº 1, assume a primeira referência, demonstrando o grau de importância desse indicador no orçamento familiar, avaliado pela relação custo-benefício. Este resultado, portanto, guarda estreita ligação entre a necessidade de deslocamento, principalmente dos trabalhadores assalariados com baixa remuneração, e sua avaliação sobre o sistema de mobilidade urbana.

Em segundo plano há destaque para o horário ou “comprometimento do serviços com a previsão de horário de atendimento”, pois, para o caso dos trabalhadores com baixo nível de qualificação técnica e acadêmica no mercado de trabalho, este fator é essencial pois, caso haja

atraso não intencional ou descontinuidade de atendimento, o mesmo pode sofrer severas punições, a exemplo de atrasos (conforme definido em contrato de trabalho), corte sumário de ponto, numa punição de aplicação em função de externalidade negativa provocada pelo sistema de transporte, etc.

A limpeza do veículo aparece como terceira referência condicionante à decisão de demanda ao sistema público de transporte, fato importante a considerar, pois, o veículo, caso esteja sujo, pode “decalcar a sujeira do assento” marcando o usuário de forma imprópria, e, por decorrência, provocando condições inadequadas para se apresentar como representante de uma empresa aos clientes potenciais. Cabe registrar que, por força política dos representantes do sistema privado de prestação de serviços, no segmento do transporte público, o Governo Federal definiu e apoia com recursos para infraestrutura, a seguinte diretriz: em todo itinerário do transporte coletivo o poder público municipal deverá viabilizar asfaltamentos das ruas e avenidas, tendo em vista a melhoria das condições de trafegabilidade e de manutenção da limpeza sistemática, mitigando o acúmulo de poeira no seu interior, por exemplo.

O quarto fator condicionante encontra-se na infraestrutura, a exemplo de ar condicionado ou climatizador de ar para o interior do veículo, um fato extremamente necessário para as condições climáticas normais de Cuiabá (média anual acima de 28°C), conhecida nacionalmente pelo codinome de “Cuiabresa”, em função das elevadas temperaturas durante o ano, independente da estação climática estar relacionada, por exemplo, ao Inverno ou Verão.

Tabela 1. Fatores condicionantes, decrescentes, para a demanda por transporte público em Cuiabá.

Indicadores condicionantes	Escores de importância					% da amostra
	1	2	3	4	5	
Preço	12					40
Horário		8				27
Limpeza			7			23
Infraestrutura				9		30
Segurança					5	17

Fonte: Dados primários da pesquisa (amostra de 30 elementos).

No tocante aos fatores condicionantes para a não demanda por transporte coletivo, o indicador Segurança foi considerado o mais importante, cuja identificação está relacionada ao histórico de violência ocorrido no interior dos ônibus, principalmente assaltos à mão armada. Como segundo fator foi indicada a Infraestrutura do veículo muito aquém das necessidades, frota de ônibus relativamente velha e ultrapassada para padrões em condições satisfatórias de trafegabilidade ou que tenham climatizador de ar, qualificando os serviços prestados, que, por decorrência, penaliza sobremaneira os usuários.

Em seguida, manifestada como o terceiro fator de resistência aos serviços do transporte público encontra-se o Horário, referido como pontualidade de atendimento. Embora haja um cronograma a ser cumprido, invariavelmente isto não ocorre, principalmente pela dificuldade que os profissionais operacionais encontram pela não existência, por exemplo, de um corredor exclusivo para a trafegabilidade deste veículo nos locais em que existe maior concentração de veículos.

A Limpeza é o fator apontado em seguida como não prioritário para os usuários, principalmente porque as empresas prestadoras dos serviços urbanos no segmento de transporte de passageiros têm seguido rigorosamente o protocolo contratual, com contrapartida do poder público municipal que disponibiliza infraestrutura requerida na forma de asfaltamento dos itinerários dos ônibus.

O preço ou tarifa do transporte público detém importância relativa na decisão de alocação de recursos, visto pela restrição orçamentária do usuário com baixo poder aquisitivo é um serviço essencial identificado como de demanda inelástica, porém, dadas os indicadores condicionantes propostos serem atendidos de forma satisfatória, o valor da tarifa torna-se menos importante, pela relação custo-benefício.

Tabela 2. Fatores condicionantes, decrescentes, para a **não** demanda por transporte público em Cuiabá.

Indicadores condicionantes	Escores de importância					% da amostra
	1	2	3	4	5	
Segurança	13					43
Infraestrutura		5				17
Horário			7			23
Limpeza				9		30
Preço					8	27

Fonte: Dados primários da pesquisa (amostra de 30 elementos).

Em relação à possíveis alternativas de modelo de mobilidade urbana, a percepção de “ambientalmente correto” para os elementos da amostra do presente estudo foram anunciadas, de forma explícita, em relação aos aspectos político, social e ambiental, que podem ser anunciados pelos seguintes termos:

a. Falta de prioridade, em termos de política pública, direcionada à investimentos em infraestrutura necessária para a realização de mobilidade urbana, com qualidade; o grau de incerteza de realização de investimentos está relacionada à fonte orçamentária, visto o baixo poder de competitividade da rubrica no orçamento municipal; melhoria dos níveis de qualidade e de eficiência do sistema de mobilidade urbana, enquanto planejamento estratégico público, com baixo poder de prioridade; melhora as condições de trafegabilidade, reduzindo as externalidades provocadas pelo modelo de modal rodoviário; faixas exclusiva para pedestres,

a exemplo de calçamento e ciclo vias, reduz o risco de acidentes no trânsito, muitas vezes com vítimas fatais;

b. Reconhecimento das externalidades positivas ao ambiente: “não gera prejuízos à natureza; não é poluente; melhora a qualidade do ar; gera perspectivas futuras melhores que o atual momento histórico; a necessidade de percurso que represente pequena distância, é o mais eficiente meio de deslocamento”;

c. Garantia de modelo mais saudável para as pessoas; incentiva à melhorias na área da saúde pública, incentivando a realização de prática de atividade física; a relação custo-benefício é atrativo para as pessoas; permite, nas cidades contemporâneas, um contato direto da população com os espaços construídos fisicamente e a natureza, o que permite novas possibilidade de melhoria da qualidade de vida.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O planejamento estratégico de um sistema de mobilidade para espaços geográficos urbanizados representa um dos grandes desafios a serem enfrentados nas sociedades modernas, principalmente quando se trata de uma cidade como Cuiabá em que o processo de ocupação dos espaços tornou-se relativamente maior do que a infraestrutura necessária para deslocamentos com qualidade física e ambiental, pois, normalmente está extremamente dependente de ações políticas do Poder Público, com cenário correspondendo a elevado grau de incerteza visto pelo cenário orçamentário, sem perspectiva de implantação.

É pacífico afirmar que não há solução definitiva à mobilidade urbana se considerado o processo de ocupação dos espaços existentes no território municipal como novas áreas de ocupação, usufruto e de exploração, além do crescimento econômico (renda, emprego, atividade econômica), ambiental, pois não devemos esquecer como necessidade, que o planejamento ambiental deve merecer a devida atenção e prioridade, no propósito da qualidade de vida da população.

Existe dois polos antagônicos em suas decisões, sendo eles o poder público com funções de promover políticas públicas voltadas para a melhoria das condições de mobilidade, apontada, por exemplo, na Lei Orgânica do município, muitas vezes incompatíveis com os objetivos do crescimento econômico, identificados para o planejamento do mercado.

No tocante ao transporte público alternativo, no caso da cidade de Cuiabá, é postulado que existe estreita dependência com iniciativas no poder público municipal (sempre com sérios problemas orçamentários, além do que determinada infraestrutura não consta do rol de prioridade do Gestor público), pois este ente federativo é o principal responsável pelo planejamento dos sistemas de mobilidade urbana, ao nível municipal.

Sabe-se, por vasta literatura, que o perfil de escolha é dinâmico, muitas vezes subordinados aos interesses do mercado, variando ao longo do tempo de acordo com as diferentes planilhas de interesses e de objetivos que se traduz pela forma com que os fatores de influência

anunciados pela pesquisa pode variar, muitas vezes, com estratégias que permitem soluções ou não aos existentes desafios, mas de adaptação às condições muitas vezes limitadas (principalmente orçamentária; de proposição política, etc.) com que se deparam os agentes sociais, políticos e econômicos, residentes permanentes ou não na cidade de Cuiabá porém, todos os membros da comunidade usuários, de forma regular, do sistema de mobilidade urbana disponível ao tempo de seus interesses e necessidades mais prioritárias.

A identificação e a mensuração de alguns indicadores, mesmo em perspectiva não probabilística, ajuda a tornar público anseios guardados com origem na sociedade e que permitam despertar e orientar futuras decisões aprofundadas em conhecimento melhor sistematizado e que envolva mudança de diretrizes ou rumo de políticas públicas orientadoras e motivadoras para ação que vise resultados melhores em termos qualitativos à população com residência permanente na cidade de Cuiabá, Mato Grosso, mediante a adoção de determinadas ações estratégicas.

Os problemas decorrentes de não planejamento estratégico de um sistema de mobilidade que atenda satisfatoriamente os diferentes interesses são divergências existentes como fruto de heranças entre as gerações, sendo necessário, portanto, um novo paradigma que irá definir o modelo de mobilidade urbana proposto para “cidade inteligente” ou do futuro, alinhada a determinado Plano Municipal para Mobilidade Urbana (exigência de Legislação Federal pertinente). As vantagens competitivas decorrentes, se considerada as externalidades positivas, poderá ampliar possibilidades para usufruir, com elevado patamar de qualidade, do espaço geográfico em que a população vive e se reproduz, social e economicamente. Assim, para o caso de Cuiabá, há necessidade de se produzir, de forma participativa, um outro plano de ações, dadas as identificadas necessidades atuais e futuras.

REFERÊNCIAS

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. Desafios da Mobilidade Urbana no Brasil. Brasília, IPEA, 2016. Texto para Discussão 2198.

DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (Orgs.). O Processo de Urbanização do Brasil. 2ª edição, São Paulo, EDUSP, 12015.

GEDDES, Patrick. Cidades em Evolução. Tradução de Maria José Ferreira de Castilho. Campinas, São Paulo; Papyrus, 1994 (Coleção Ofício da Arte e Forma).

HALL, Peter. Cidades do Amanhã. Uma história intelectual do planejamento e do projeto urbano no século XX. Tradução Pérola de Carvalho. São Paulo, Perspectiva, 2013.

LEITE, Carlos. Cidades sustentáveis, cidades inteligentes desenvolvimento sustentável num planeta urbano. Porto Alegre, Bookman, 2012.

PALEN, J. John. O Mundo Urbano. Tradução de Ronaldo Sérgio de Biasi e Ruy Jugmann. Rio de Janeiro, Forense-Universitária, 1975.

PINHEIRO, Armando Cartelar; FRISCHTAR, Cláudio (Orgs.) Mobilidade Urbana; desafios e perspectivas para as cidades brasileiras. Rio de Janeiro, Elsevier, FGV, 2015.

PRODANOV, Cleber Cristiano; FREITAS, Ernani Cesar de. Metodologia do trabalho científico: métodos e técnicas de pesquisa e do trabalho acadêmico. 2ª edição, Novo Hamburgo/RS, FEEVALE, 2013.

SALOMON, Michael R. O comportamento do consumidor: comprando, possuindo e sendo. 11ª edição, Porto Alegre, Bookman, 2016.