

# **A IMPORTÂNCIA DAS CONDIÇÕES ESTRUTURAIS E DO MÉTODO P.A.I.R. NO GERENCIAMENTO DA MOBILIDADE EM ÁREAS TURÍSTICAS: O CASO DO CRISTO REDENTOR**

**Luiz Paulo Gerbassi Ramos**

Companhia de Engenharia de Tráfego - CET/RIO

Gerência de Projetos - DTE/GPR

**Ronaldo Balassiano**

Universidade Federal do Rio de Janeiro

COPPE /Programa de Engenharia de Transportes

## **RESUMO**

O presente artigo aborda a importância das Condições Estruturais e do Método P.A.I.R. na construção da metodologia proposta para o equacionamento dos problemas de acessibilidade e mobilidade em áreas de características turísticas. Baseado nos conceitos, políticas e estratégias de Gerenciamento da Mobilidade apresenta estudo de caso com o foco sobre as áreas de visitação do Cristo Redentor e das Paineiras, pertencentes ao Eixo Turístico Dona Marta-Paineiras-Corcovado situado no Parque Nacional da Tijuca na Cidade do Rio de Janeiro. Esse trabalho indica a necessidade de ações integradas e o tratamento adequado de questões complexas e interdisciplinares relacionadas à acessibilidade, mobilidade, turismo, sustentabilidade, equidade, desenvolvimento econômico e inclusão social, apontando instrumentos de planejamento e ação.

## **ABSTRACT**

The present paper approaches the importance of the Structural Conditions and the P.A.I.R. Method to the methodology construction proposed to solve the accessibility and mobility problems in tourist's characteristic areas. Based on the concepts, politics and strategies of Mobility Management, it presents a case study focusing on the visitation areas of Cristo Redentor Monument and Paineiras, belonging to the Dona Marta-Paineiras-Corcovado tourist axle located at the Tijuca National Park in Rio de Janeiro. The work suggests the necessity of integrated actions and the adequate treatment of complex and interdisciplinary questions related to accessibility, mobility, tourism, sustainability, equity, economic development and social inclusion pointing the essentials tools for planning and action.

## **1. INTRODUÇÃO**

Desde o ano de 2001, as áreas de visitação de lazer e turismo do Cristo Redentor e das Paineiras, contidas no Eixo Turístico Dona Marta-Paineiras-Corcovado situado no Parque Nacional da Tijuca vêm enfrentando problemas de acessibilidade. Isto se deve em grande parte à automobilidade, ou seja, a mobilidade predominante baseada na utilização do automóvel. Ao longo desses anos, sobretudo na alta temporada, verificam-se grandes congestionamentos (automóveis, táxis e vans) nas vias de acesso a essas áreas de grande atratividade turística, registrando picos e vales bastante acentuados, sem tratamento adequado da acessibilidade por transporte público. Esses fatos acarretam iniquidade de acessibilidade, perda de tempo, irritação e frustração aos cidadãos e turistas, com impactos ambientais decorrentes e perdas significativas de qualidade de vida, prejudicando a imagem da cidade e sua economia (RAMOS, 2006).

Historicamente a manutenção e operação das estações turísticas de competência do poder público implicam na responsabilidade de dotá-las de uma estrutura de gestão adequada a uma realidade dinâmica. Quando isto não ocorre, exige do poder público investimentos intensivos em capital para sua recuperação e/ou readequação e despesas de custeio. Esses investimentos geralmente destinam-se a obras de infra-estrutura ou em intervenções viárias, que variam conforme tipologia da área, extensão e valor do patrimônio natural, construído, e/ou a construir (RAMOS, 2006).

Neste sentido, a metodologia proposta é parte de pesquisa científica e extensa e abrangente revisão bibliográfica, aplicada ao Estudo de Caso apresentado em RAMOS (2006). Visa contribuir como instrumento de planejamento e ação sistêmica e integrada, referenciado nos conceitos, políticas e estratégias de Gerenciamento da Mobilidade com sua aplicação em áreas turísticas.

## **2. GERENCIAMENTO DA MOBILIDADE**

O Gerenciamento da Mobilidade é uma abordagem orientada sobre a demanda de transporte de passageiros e carga envolvendo novas parcerias e um conjunto de instrumentos fornecendo o suporte necessário a uma mudança de atitude e comportamento dirigidos para modos sustentáveis de transporte. Seus instrumentos são baseados na informação, comunicação, motivação, organização, coordenação e requerem promoção (EPOMM, 2004).

Segundo o Mobility Management User Manual (1999), a efetivação de uma mobilidade sustentável significa assegurar as necessidades de mobilidade de pessoas e organizações, incluindo o transporte de mercadorias e a garantia dos objetivos de preservação e integridade ambiental, equidade social e eficiência econômica.

Ao encorajar uma mudança de atitude e comportamento direcionados ao uso de modos sustentáveis de transporte privilegia o transporte público, o caminhar e pedalar em combinações intermodais em uma mais eficiente e integrada utilização da infra-estrutura existente de transporte e uso do solo, reduzindo o crescimento do tráfego pela limitação do volume, extensão e necessidade de viagens em veículos motorizados (PORTAL, 2003).

Enquanto o Sistema de Gerenciamento de Tráfego visa principalmente otimizar a capacidade viária, procurando direcionar os fluxos de tráfego, sendo suas ações preponderantemente de caráter corretivo, o Gerenciamento da Mobilidade atua preventivamente sobre a geração de viagens e, conseqüentemente de tráfego (MOMENTUM AND MOSAIC Partners, 1999).

As políticas e medidas compreendidas pelo Gerenciamento da Mobilidade enfatizam a organização e o serviço. Atuam sobre o comportamento humano a partir da informação, comunicação, motivação, organização e coordenação, cada vez mais crescentemente importantes na sociedade atual. Essas ações podem ser consideradas independentes, mas podem igualmente surgir associadas a investimentos em infra-estruturas, podendo assim, maximizar os benefícios dos investimentos (PORTAL, 2003).

Além disso, a ênfase na utilização da infra-estrutura existente torna o Gerenciamento da Mobilidade uma abordagem de custo inferior, de maior flexibilidade, perenidade e de implementação no curto prazo (MOMENTUM and MOSAIC Partners, 1999).

Conforme apontado por Hoyer (1997), as áreas de transporte e meio ambiente e, turismo e meio ambiente, ainda são observadas isoladamente uma da outra, mesmo quando isso ocorre em um largo e extenso caso, quando ao se introduzir o conceito de desenvolvimento sustentável em lugar de meio-ambiente, evidencia-se a importância de se obter maior conhecimento sobre os impactos ambientais provenientes da infra-estrutura de transporte relacionada ao turismo, bem como de transporte por si mesma.

O Turismo e a Questão Ambiental assumem papel relevante para o desenvolvimento sustentável, integração sócio-cultural e política entre os povos. A acessibilidade aos destinos turísticos e a preservação do meio-ambiente local (natural e construído) são essenciais à garantia da sustentabilidade preconizada e pretendida. Isto pode ser garantido mediante procedimentos metodológicos adequados pautados nas políticas, estratégias e instrumentos de Gerenciamento da Mobilidade articulados a formas sustentáveis de transporte e uso do solo a serem aplicados em áreas turísticas (RAMOS, 2006).

As viagens de turismo sob as perspectivas de intensidade (quantidade de diferentes modos realizando viagens) e de volume (quantidade de viagens realizadas nesses modos) acarretam impactos significativos pela conjunção desses dois fatores de mobilidade sobre o meio-ambiente local e global, demonstrando assim, a necessidade da aplicação do Gerenciamento da Mobilidade a partir dos destinos turísticos. Isto é evidenciado pelas mútuas relações entre o automóvel, avião e turismo e às conexões entre mobilidade sustentável e turismo sustentável, onde é ressaltada a consonância entre mobilidade sustentável e a demanda por desenvolvimento sustentável, contendo esse conceito as seguintes características: Sustentabilidade ecológica; Sustentabilidade humana (satisfação das necessidades básicas); Suave distribuição de benefícios e ônus; Responsabilidade futura; Responsabilidade global (Hoyer, 1997).

No caso do Monumento do Cristo Redentor e das Paineiras o estudo constatou demandas caracteristicamente diferenciadas. A demanda referente à visita ao Monumento do Cristo Redentor é caracterizada pelas viagens de turismo enquanto nas Paineiras são verificadas predominantemente viagens locais destinadas ao lazer, onde os problemas ocorrentes de acessibilidade e mobilidade se expressam mais criticamente nos períodos de pico na alta temporada, quando são verificados tanto problemas de volume quanto de intensidade.

Os procedimentos expressos na proposta metodológica e aplicados no Estudo de Caso estão pautados no respeito e desenvolvimento de uma vida harmônica entre gestores, visitantes e residentes, visando preservar e garantir à população local, sua participação no processo de gestão da produção e resultados das atividades turísticas.

### **3. METODOLOGIA**

A ênfase é colocada na flexibilidade e adaptabilidade de aplicação dos conceitos e estratégias de Gerenciamento da Mobilidade, requerendo organização, coordenação, informação, convencimento, liderança, pessoal qualificado e uma visão das etapas a serem cumpridas bem como a motivação e a participação de usuários, atores sociais e provedores com a garantia dos fatores essenciais à sua estruturação e gestão estratégica, integrados às medidas disponíveis, associando esses elementos à infra-estrutura necessária, em um processo sistêmico e estratégico, complementados pelos trabalhos de conscientização e comunicação em um processo participativo e transparente, elementos essenciais à mudança de comportamento (MOST, 2003).

Para atingir os objetivos propostos foram investigados os conceitos de Espaço e Método em Santos (1997). Em seguida a proposta metodológica para o Gerenciamento da Mobilidade em Áreas Turísticas pautou-se na proposta de iniciação descrita por MOMENTUM and MOSAIC Partners (1999), nas experiências apresentadas em ARTIST (2000) e nos estudos e

experiências desenvolvidos por MOST (2002) e MOST (2003), onde o Gerenciamento da Mobilidade é evidenciado como um processo.

Paralelamente à revisão bibliográfica foram realizadas pesquisas de campo que subsidiaram o Estudo de Caso conforme os princípios estabelecidos em MOMENTUM and MOSAIC Partners (1999), onde a iniciação do Gerenciamento da Mobilidade se desenvolve através de quatro estágios: I. O estágio de exploração; II. O estágio de formação; III. O estágio operacional; IV. O estágio de avaliação.

O estágio de exploração identifica o projeto, descreve suas metas em uma primeira missão de instrução, na qual relata e faz uma rápida triagem do ambiente quando é determinada a viabilidade ou inviabilidade de implantação. No Estudo de Caso para o Eixo Turístico Dona Marta-Paineiras-Corcovado, compreendeu os levantamentos preliminares de tráfego e transporte relacionados ao comportamento da mobilidade turística e local às condições de acessibilidade aos destinos turísticos e de lazer. Efetuou-se a descrição e delimitação da área, a caracterização e conceituação dos problemas a serem enfrentados, onde foram pesquisados e estudados nos pontos de visitação, a demanda agregada e a desagregada dos modos de transporte, a partir da estruturação e aplicação de pesquisas de origem e destino, tempos de permanência, contagens volumétricas de visitantes, pneumáticas e classificadas para veículos, além das respectivas taxas de ocupação e frequência de visitação.

O estágio de formação prepara o estabelecimento de instrumentos e alianças baseadas no resultado do estudo de viabilidade, revisa a missão, negocia o financiamento e estabelece uma estrutura organizacional. O Estudo de Caso identifica os reais e potenciais agentes, atores, públicos alvos e as áreas de competência técnica e institucional articulados em uma estrutura de gestão estratégica necessária à iniciação do Gerenciamento da Mobilidade como processo, expressos na “Árvore Institucional” e na “Estrutura de Fluxos”, figuras 1 e 2.

O estágio operacional desenvolve um plano de ação que é iniciado com uma nova e completa triagem do ambiente após as negociações de elementos chave para a conclusão do plano e implantação dos Serviços de Mobilidade. Para este momento, o Estudo de Caso propõe o desenvolvimento dos trabalhos e objetivos a serem alcançados no Gerenciamento da Mobilidade, em um processo sistêmico, interativo, participativo e estratégico a partir da articulação de parcerias entre os diversos agentes, atores e públicos alvos, expressa na “Árvore Institucional” e na “Estrutura de Fluxos”, respectivamente nas figuras 1 e 2.

O estágio de avaliação verifica e readequa, quando necessário, o sistema a ser proposto para o Gerenciamento da Mobilidade em todos os estágios. O Estudo de Caso prevê o monitoramento de todas as operações desde a fase inicial de sua implantação ao desenvolvimento do projeto ao longo do tempo. Assim, na prática, a ação pode nem sempre seguir seu curso pleno conforme inicialmente previsto. Entretanto, todos os estágios deverão ser percorridos. O processo de monitoramento exige uma estrutura específica e flexível prevista e componente do plano. Exige um eficiente sistema de informações gerenciais georreferenciado, baseado solidamente na utilização da Tecnologia da Informação e Comunicação – ICT e infra-estrutura correspondente, para o devido controle de processos e resultados, realimentação desses resultados e a revisão do plano quando necessário.

Assim, o Gerenciamento da Mobilidade atinge seu objetivo ao promover formas plenas e sustentáveis de acessibilidade e equidade. É constituído de um processo que compreende uma abordagem de curto prazo e outra de longo prazo, requerendo suporte público e privado, técnico e político. É, necessariamente, um espaço de participação plena, transparente e responsável, de todos os agentes e atores em um espaço efetivo de negociação, exigindo espírito e responsabilidade pública na constituição e condução transparente e harmônica dos espaços de discussão, da divulgação de seus resultados e no alcance conjunto dos objetivos e metas estabelecidos (RAMOS, 2006).

Seu método de aplicabilidade mantida sua integridade filosófica, assume caráter sistêmico, ético e estratégico. Estabelece uma relação direta, flexível e biunívoca entre as escalas macro, meso e microscópica, dentro de um determinado universo econômico-espacial e político-social, expresso nos níveis continental, nacional, urbano/regional e local, onde os fatores que contribuam para o sucesso ou fracasso na aplicação de planos de Gerenciamento da Mobilidade e que não possam ser influenciados pelo projeto local são caracterizados como condições estruturais (MOST, 2003).

#### **4. CONDIÇÕES ESTRUTURAIS**

O Gerenciamento da Mobilidade aborda o planejamento de transportes subdividindo-se em três realidades de atuação: a dos usuários finais e provedores; a elaboração de normas regulatórias; a elaboração e o estabelecimento de políticas que propiciem condições estruturais favoráveis e suporte ao desenvolvimento das ações. Para tanto trabalha em três escalas caracteristicamente diferentes de abordagem espacial: a escala Local-Urbana e Regional; a Nacional; e a Continental (MOST, 2003).

MOST (2003) destaca que as condições estruturais são atribuídas a todos os fatores que venham contribuir para o sucesso ou fracasso na aplicação de planos de Gerenciamento da Mobilidade que não possam ser influenciados pelo projeto local. Os fatores que influenciam o Gerenciamento da Mobilidade são focalizados da sua iniciação à sua aplicação. A influência desses fatores exerce um grande poder, podendo ter efeitos limitadores ou facilitadores para esse novo campo. As pesquisas efetivadas por MOST (2003) nas três escalas de abordagem espacial se refletem em toda a estrutura do trabalho, onde para cada um desses níveis, têm sido avaliadas cinco amplas categorias de condições estruturais:

- 1) Condições Políticas e Programáticas
- 2) Condições Legais, Regulatórias, Fiscais e Tarifárias;
- 3) Condições de Financiamento
- 4) Estrutura para a Educação / Qualificação e Conscientização;
- 5) Condições Organizacionais.

É ressaltada a importância da obtenção de fundos e financiamento para o sucesso do Gerenciamento da Mobilidade no plano nacional, sendo o financiamento dirigido mais para a pesquisa e projetos pilotos que para o co-financiamento do processo de implantação e desenvolvimento.

O relatório destaca que o sucesso de uma política de Gerenciamento da Mobilidade está baseado na aceitação da mobilidade sustentável como objetivo geral. Que para tanto são necessários no mínimo três pilares: uma infra-estrutura multimodal, uma administração

cooperativa e uma estratégia de comunicação bem desenvolvida e, uma rede de relevantes patrocinadores. Que, além disso, uma estrutura jurídica e fiscal é necessária para o justo provimento de incentivos e suporte para um comportamento sustentável de viagem (MOST, 2003).

Na Escala Nacional é relatado que o Gerenciamento da Mobilidade não pode ser negligenciado como questão de orientação ideológica. Entretanto, um suporte para a sustentabilidade leva a uma atitude positiva dirigida ao Gerenciamento da Mobilidade, onde na maioria dos países existe um suporte em amplo espectro de organizações privadas sem fins lucrativos e de pequenos grupos de pressão e de usuários, os quais irão se incorporar às alianças motivacionais em favor do Gerenciamento da Mobilidade.

Para a Escala Local-Urbano-Regional, o relatório enfatiza que as condições estruturais são fortes fatores que influenciam o desenvolvimento e efetividade do Gerenciamento da Mobilidade e que se as condições estruturais, políticas e programáticas forem fortemente incentivadoras, outras condições estruturais virão em seguida. Assim as Parcerias Público Privadas-PPPs referenciadas em ARAGÃO (2004), são destacadas no desempenho de importante papel na criação dos fundos necessários ao desenvolvimento dessas políticas (MOST, 2003).

É ressaltado que a conexão direta entre a área do Gerenciamento da Mobilidade como política de transporte e áreas correlatas, como meio-ambiente, uso e ocupação do solo, planejamento, etc. precisam ser atacadas em todos os níveis, sendo crucial para a resolução de problemas de transporte e, portanto, somente um maior grau de cooperação sustentará seu desenvolvimento.

As recomendações destacam que os fatores essenciais ao sucesso de projetos de Gerenciamento da Mobilidade que estejam fora do controle direto das pessoas e instituições responsáveis pela implantação e desenvolvimento desses projetos no nível local podem ser classificados como condições estruturais. Que as condições estruturais para o Gerenciamento da Mobilidade são complexas e diversificadas, compreendendo vários níveis de administração, aspectos jurídicos, o financiamento de estruturas organizacionais e o envolvimento dos setores público e privado.

O Método P.A.I.R. (Policies, Actors & Structures, Integration and Resources) é o principal resultado da análise. Esse método, descrito a seguir, foi desenvolvido para estruturar um campo de influências, aumentar a capacidade dos formuladores de políticas na avaliação de cada situação, sejam elas no nível local, nacional ou continental (MOST, 2003).

## **5. O MÉTODO P.A.I.R.**

Segundo o MOST é um processo orientado com base no gerenciamento da qualidade, agregando essa contribuição e seu aperfeiçoamento a seis fatores de sucesso. É salientado que a análise das condições estruturais efetuada, estruturada e referenciada nas categorias designadas (ex: política, financeira e organizacional) remetem às recomendações do método assumindo uma estrutura diferenciada (MOST, 2003). Os quatro primeiros fatores de sucesso referenciam o significado da sigla P.A.I.R. e são diretamente relacionados às condições estruturais, exercendo influência direta sobre o Gerenciamento da Mobilidade:

- 1) **Política** – orientação de alto nível e direcionamento da ação;

- 2) **Atores e Estruturas** – pessoas e organizações, mediação e intercâmbio;
- 3) **Integração** – ligação das políticas de transporte e não-transporte com o uso do solo;
- 4) **Recursos** – disponibilidade de fontes e meios de suporte

Além desses, são incluídos dois domínios e seus impactos indiretos. Entretanto esses domínios são de igual importância para o sucesso da implantação e desenvolvimento do Gerenciamento da Mobilidade:

- 5) **Condições Básicas** – fundamentos e pontos de partida;
- 6) **Políticas Reversas** – reversão de objetivos e ações com efeitos opostos

No campo Político é ressaltada a influência sobre documentos políticos para inclusão do Gerenciamento da Mobilidade, bem como a argumentação baseada nos principais temas de discussão (meio-ambiente, saúde, equidade, eficiência, etc.), onde as responsabilidades firmadas entre os níveis de governo e, entre o poder público e o setor privado são fundamentais para a orientação e direcionamento de três elementos de ação:

- 1) “A condução de documentos políticos deve ser clara e incluir o Gerenciamento da Mobilidade” - Níveis: Continental, Nacional, Local /Regional; Setor Privado.
- 2) “A argumentação para a aplicação do Gerenciamento da Mobilidade deve refletir as necessidades prevaletentes da sociedade” - Níveis: Continental, Nacional, Local /Regional.
- 3) “As responsabilidades entre os setores públicos, privado, parcerias publico-privadas e diferentes níveis de governo devem ser claramente definidos” - Níveis: Continental, Nacional, Local /Regional; Setor Privado.

Os Agentes e Estruturas são referenciados como âncoras de seis pontos promotores de sucesso e fundamentais para a mudança e o aprendizado da melhor prática:

- 1) O sucesso promocional do Gerenciamento da Mobilidade necessita estar solidamente estruturado - Níveis: Local/Regional, Setor Privado, Nacional, Continental;
- 2) Um modo cooperativo e comunicativo de governo demonstra uma grande capacidade para implementar o Gerenciamento da Mobilidade - Níveis: Local /Regional, Nacional.
- 3) A abordagem precisa ser consistente através dos níveis e setores - Níveis: Continental, Nacional, Local /Regional.
- 4) A qualificação do pessoal chave além do conhecimento técnico é fundamental - Níveis: Continental, Nacional, Local /Regional; Setor Privado.
- 5) Poderão ser necessárias mais estruturas formais de organização, caso a estrutura organizacional existente seja muito lenta - Níveis: Continental, Nacional, Local /Regional; Setor Privado.
- 6) A cooperação e o intercâmbio oferecem a oportunidade de se conhecer as melhores práticas inclusive no campo das condições estruturais - Níveis: Continental, Nacional.

Quanto à Integração destacam a combinação de medidas de “push and pull” e a integração antecipada do Gerenciamento da Mobilidade com a política de planejamento e monitoramento do uso do solo, com um alto potencial para ligação entre o Gerenciamento da Mobilidade e políticas de não-transporte, ressaltando, porém, a dificuldade de sua implantação. Salientam a

importância da natureza multimodal da abordagem e da utilização da Tecnologia da Informação e Comunicação - ICT para aprofundar seu desenvolvimento.

Relativamente aos Recursos, o conhecimento é apontado como ferramenta mais importante ressaltando a essencialidade da pesquisa e inovação. É salientada a importância da qualidade do serviço e o embasamento jurídico para assegurar o suporte necessário ao Gerenciamento da Mobilidade, advertindo, porém, que a necessidade de normas legais ainda é controversa. Considera a obtenção de financiamento e de padrões de gerenciamento da qualidade como elementos fundamentais para assegurar tanto a qualidade do serviço quanto à relação custo-eficiência e, por último, a informação e orientação para a implantação e desenvolvimento de alta qualidade.

Como Condições Básicas são considerados o suporte qualitativo e suficiente de modos alternativos de transporte e o status de uma “cultura da mobilidade” especialmente relacionada às alternativas ao automóvel, como principais elementos estruturantes em um leque de objetivos de um sistema sustentável de transporte necessário ao seu desenvolvimento.

As Políticas Reversas destacam a necessidade de uma revisão de todas as políticas (de transporte e não-transporte) sem propósito determinado e que produzam efeitos inesperados contrários ao Gerenciamento da Mobilidade e, uma boa e equilibrada estrutura de suporte em todas as áreas para que o Gerenciamento da Mobilidade não seja neutralizado por importantes forças diretoras - políticas reversas (MOST, 2003).

## **6. NECESSIDADE DE AÇÃO**

Conforme mencionado, o Método P.A.I.R. conduz os formuladores de políticas na detecção das mais importantes barreiras e estruturas de suporte para a cidade, região ou país, porém adverte que o método não prioriza as atividades requeridas para a superação das barreiras. Assim, segundo MOST (2003), as áreas para ação podem ser caracterizadas em duas dimensões: “O grau de urgência” e o “O grau de dificuldade”. A urgência irá variar de acordo com o estado de desenvolvimento do Gerenciamento da Mobilidade em cada país ou região, tornando-se difícil avançar a partir de uma classificação genérica. Neste sentido, o Estudo de Caso expressa as questões relacionadas às Condições Estruturais e ao Método P.A.I.R. na “Árvore Institucional” e na “Estrutura de Fluxos”, figuras 1 e 2. Cabe destacar, no entanto, que o Estudo de Caso referido nesse trabalho não foi implementado, estando ainda em fase de discussão e estruturação.

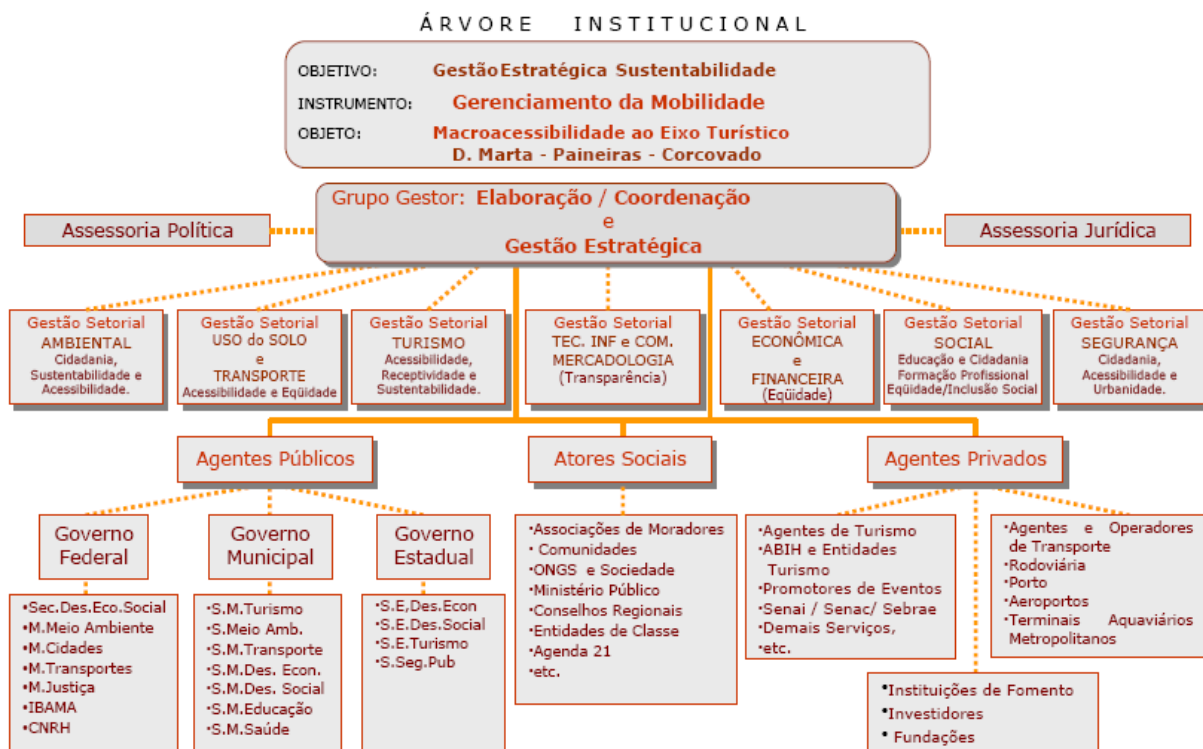
Quanto à habilidade para agir e as possibilidades de reforma, relata que elas diferem grandemente quanto ao grau de urgência e o grau de dificuldade. Onde é fácil produzir melhor a informação ou orientação, ou ainda, o financiamento de pesquisa específica, pode ser bem difícil a obtenção de mudanças no sistema jurídico, ou ainda para “produzir” uma cultura ciclística onde não exista uma tradição no uso da bicicleta. É salientado que a dificuldade também pode se estender em uma escala territorial mais ampla, ou seja: o que pode ser difícil em um país pode ser relativamente simples em outro. Assim, é ressaltado que deveria ser dada alta prioridade para todas as medidas que sejam fáceis e urgentes. Que respectivamente, a mais baixa prioridade seria dada para aquelas medidas com maior grau de dificuldade e menor urgência. Como resultado, o MOST (2003) indica a necessidade de ação que repercuta em certo desenvolvimento para o Gerenciamento da Mobilidade delineando o seguinte cenário:



- Com um bom suprimento de opções alternativas de mobilidade e o objetivo geral de transporte sustentável em uma base sólida, um primeiro passo inclui a abordagem do Gerenciamento da Mobilidade como ponto essencial de documentos políticos, trabalha sobre a integração intermodal e a produção de boa orientação sobre o tema;
- Uma Sinalização da compreensão e aceitação pelos setores públicos e privado leva ao compartilhamento de responsabilidade;
- Ao mesmo tempo a forma de governo está sendo desenvolvida em direção a um estilo cooperativo e comunicativo e o possível efeito de políticas reversas é seriamente examinado;
- Pontos de ancoragem estão sendo desenvolvidos, o processo cooperativo é frutífero e os diferentes níveis das autoridades seguem uma consistente abordagem que aplicada ao Gerenciamento da Mobilidade em uma estratégia equilibrada de medidas push & pull;
- A argumentação para a aplicação plena do Gerenciamento da Mobilidade reflete os temas prevaletentes e, passo a passo, as ligações com as políticas de não transporte estão sendo exploradas;
- A qualificação dos patrocinadores é amplamente interdisciplinar e inclui as experiências sociais e comportamentais. Há um suficiente nível de pesquisa e inovação no Gerenciamento da Mobilidade;
- Agora o processo é levado a atacar as mais difíceis questões: a integração do Gerenciamento da Mobilidade com o planejamento do uso do solo é melhor compreendida, a estrutura jurídica experimenta uma mudança incremental positiva, mas muitas reformas de suporte e financiamento podem ser asseguradas;
- Suavemente a cultura de mobilidade está experimentando uma transição que resulta em uma mudança positiva no comportamento de viagem.

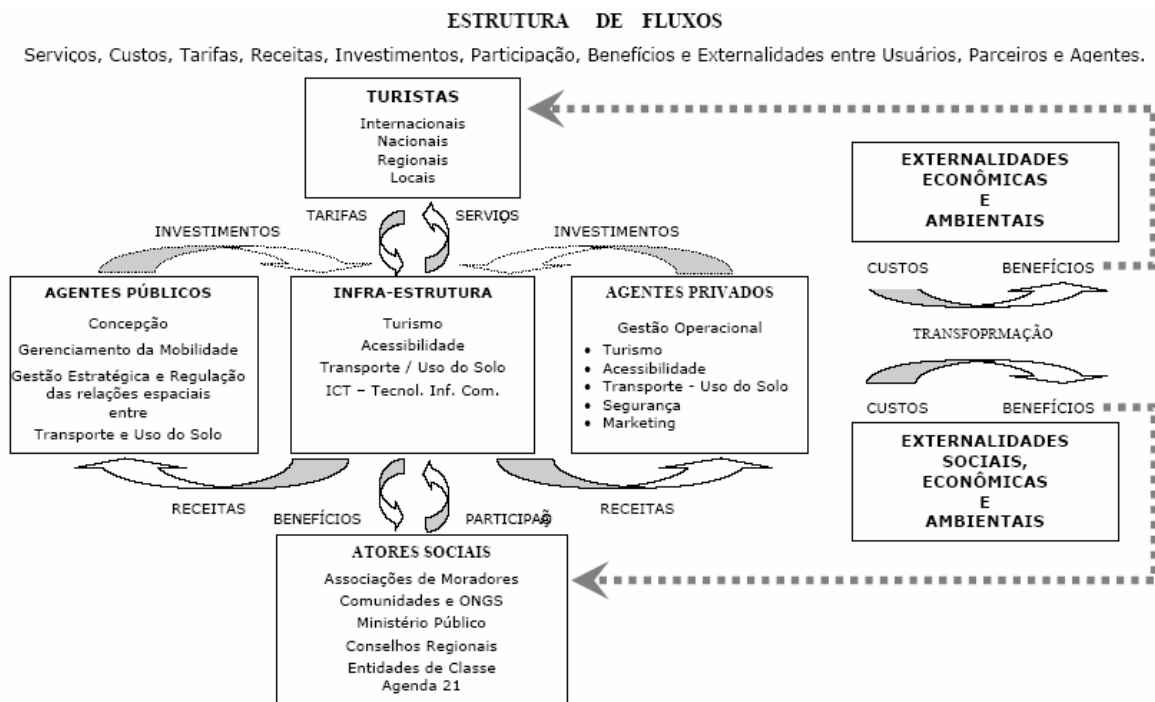
As condições estruturais e os fatores de sucesso do Método P.A.I.R. são expressos no Estudo de Caso mediante a metodologia proposta em Ramos (2006), descrita resumidamente nesse artigo. A “Árvore Institucional” e a “Estrutura de Fluxos” têm como foco o Gerenciamento da Mobilidade como instrumento de resolução para os problemas de acessibilidade e mobilidade a essas áreas de visitação no Parque Nacional da Tijuca.

A “Árvore Institucional” mostrada na figura 1 a seguir, compreende a constituição de um Grupo Gestor dotado de uma Assessoria Política e outra Jurídica, compondo assim os elementos essenciais à orientação de alto nível, integração e direcionamento das ações, com a atribuição de conduzir o processo de elaboração, coordenação e gestão estratégica referentes ao Gerenciamento da Mobilidade. Em seguida, os Agentes e Estruturas são caracterizados pelos Agentes Públicos nas três esferas de poder e áreas de competência, os Atores Sociais e os Agentes Privados completam o sistema de parcerias essenciais ao sucesso do empreendimento. Para o atendimento das Condições Básicas são propostas sete áreas de competência de Gestão Setorial. Essas áreas a partir de seus atributos cumprem a funções de preparação e fundamentação das propostas setoriais a serem compatibilizadas e integradas, dirigidas ao Gerenciamento da Mobilidade e de monitoramento setorial e integrado juntamente às assessorias política e jurídica no enfrentamento e superação de ações contrárias aos objetivos e metas estabelecidos no processo de Gerenciamento da Mobilidade.



**Figura 1:** Árvore Institucional

A Estrutura de Fluxos mostrada na figura 2 estabelece a relação dinâmica entre os elementos componentes do sistema referente aos serviços, custos, tarifas, investimentos, participação, benefícios e externalidades entre usuários (públicos alvos) e agentes públicos e privados no sistema de parcerias a ser construído em um processo participativo, ético e transparente.



**Figura 2:** Estrutura de Fluxo

O estudo de caso teve sua aplicação descrita no estágio I da metodologia (exploração) contida na etapa de iniciação do Gerenciamento da Mobilidade desenvolvida no item 3 desse trabalho.

O desenvolvimento dos trabalhos e objetivos concernentes ao Gerenciamento da Mobilidade prevê a associação de medidas operacionais e de infra-estrutura em um processo sistêmico, interativo, participativo e estratégico a partir da articulação de parcerias entre os diversos agentes públicos e privados nos diferentes níveis, atores sociais e públicos alvos, bem como das fontes de financiamento e parcerias público-privadas a serem estabelecidas, condições estruturais essenciais para o sucesso do empreendimento.

## **7. CONCLUSÕES**

A metodologia proposta visa contribuir como instrumento de planejamento e ação sistêmica e integrada, consubstanciada nos conceitos, políticas e estratégias de Gerenciamento da Mobilidade e nas contribuições contidas nas Condições Estruturais e no Método P.A.I.R. para sua aplicação em áreas turísticas.

A meta comum da construção de condições de acessibilidade e mobilidade sustentáveis, com preservação ambiental, equidade, perenidade e socialmente inclusiva exige o envolvimento prioritário das três esferas de poder, Municipal, Estadual e Federal. Inclui todas as áreas de competência em uma perspectiva prevalecente de Estado sobre a de Governo, responsáveis diretos pela criação e co-gestão das condições estruturais necessárias, juntamente aos potenciais parceiros, atores sociais, público alvo, agentes privados, e grupos de interesse agregados em um processo participativo, transparente e estrategicamente estruturado.

Neste sentido a etapa de planejamento e estruturação é o momento crítico de todos os tipos e formas de projeto (não apenas para o Gerenciamento da Mobilidade), assim como tem grande impacto nas etapas subsequentes de execução. A iniciação de um projeto de Gerenciamento da Mobilidade também tem um impacto significativo no sucesso de sua conclusão, especialmente o envolvimento de diferentes atores provenientes de diversas origens, o suporte financeiro e a integração de políticas, são de extrema importância para o sucesso do empreendimento.

Assim, o Gerenciamento da Mobilidade compreendido como processo, o suporte financeiro e a integração de políticas relacionadas às diversas áreas de competência são instrumentos de planejamento e ação sistêmica e integrada, de extrema importância para o sucesso do empreendimento, com sua aplicação em áreas turísticas como a metodologia proposta para a Macroacessibilidade ao Eixo Turístico Dona Marta-Paineiras-Corcovado.

## **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

- ARAGÃO, J.J.G. (2004) Parcerias Sociais para o Desenvolvimento Nacional e Fatores Críticos para o seu Sucesso. EDFURN Editora, UFRN, Natal.
- ARTIST (2000) Agenda for Research on Tourism by Integration of Statistics/Strategies. Final Report, TNO Inro, The Netherlands, University of Kent, UK, Universidad Complutense de Madrid, Spain, Project Funded by the European Commission Under the Transport Rtd Programme of the 4<sup>th</sup> Framework Programme, Contract N°: UR-98-SC.3018.

- EPOMM (2004) NETS REVIEW – Activities. European Forum for Soft Mobility in Tourism, Innovative Models and Pilot Projects, Elements for a Sustainable Quality Tourism, A conference within the Austrian presidency of the European Union, Overview and Conclusions, [www.epom.org](http://www.epom.org).
- HOYER, K.G. (2000) Sustainable Tourism or Sustainable Mobility? The Norwegian Case. *Journal of Sustainable Tourism*, Western Norway Research Institute, N° 6856, Sogndal, Norway.
- JANSEN, G., VANDERSCHUREN, M. (2000) Developing Tourism Mobility Policies: An Agenda for the Future. *Tourism Journal*, Special Issue: “Mobility Management in Tourism Destinations”, Vol. 48, N° 3.
- MOMENTUM and MOSAIC Partners (1999) MOBILITY MANAGEMENT USER MANUAL.
- MOST (2002) Complete Report on Implementation and Evaluation Results of all MOST Partners – Final Report, ANNEX I, <http://mo.st>.
- MOST (2003) The Framework of Mobility Management Across Europe. MOST Mobility Management Strategies for the Next Decades, Project Co-Ordinator: FGM-AMOR, Forschungsgesellschaft Mobilität, Austrian Mobility Research, - <http://mo.st>.
- PORTAL (2003) Mobility Management and Travel Awareness. Funded Urban Transport Research Project Results, EU, [www.eu-portal.net](http://www.eu-portal.net).
- RAMOS, L.P.G, (2006) Gerenciamento da Mobilidade em Áreas Turísticas: Aplicação ao Caso do Rio de Janeiro. Dissertação de Mestrado, Programa de Engenharia de Transportes, PET/COPPE/UFRJ.
- SANTOS, M. (1997) “Espaço e Método”. Coleção Espaços, Editora Nobel, São Paulo.

---

Endereço dos autores:

Luiz Paulo Gerbassi Ramos ([luizprg@hotmail.com](mailto:luizprg@hotmail.com))

Ronaldo Balassiano – PET/COPPE/UFRJ ([ronaldo@pet.coppe.ufrj.br](mailto:ronaldo@pet.coppe.ufrj.br))