

MOBILIDADE URBANA E INCLUSÃO SOCIAL: O USO DA BICICLETA COMO MEIO DE TRANSPORTE EM FLORIANÓPOLIS

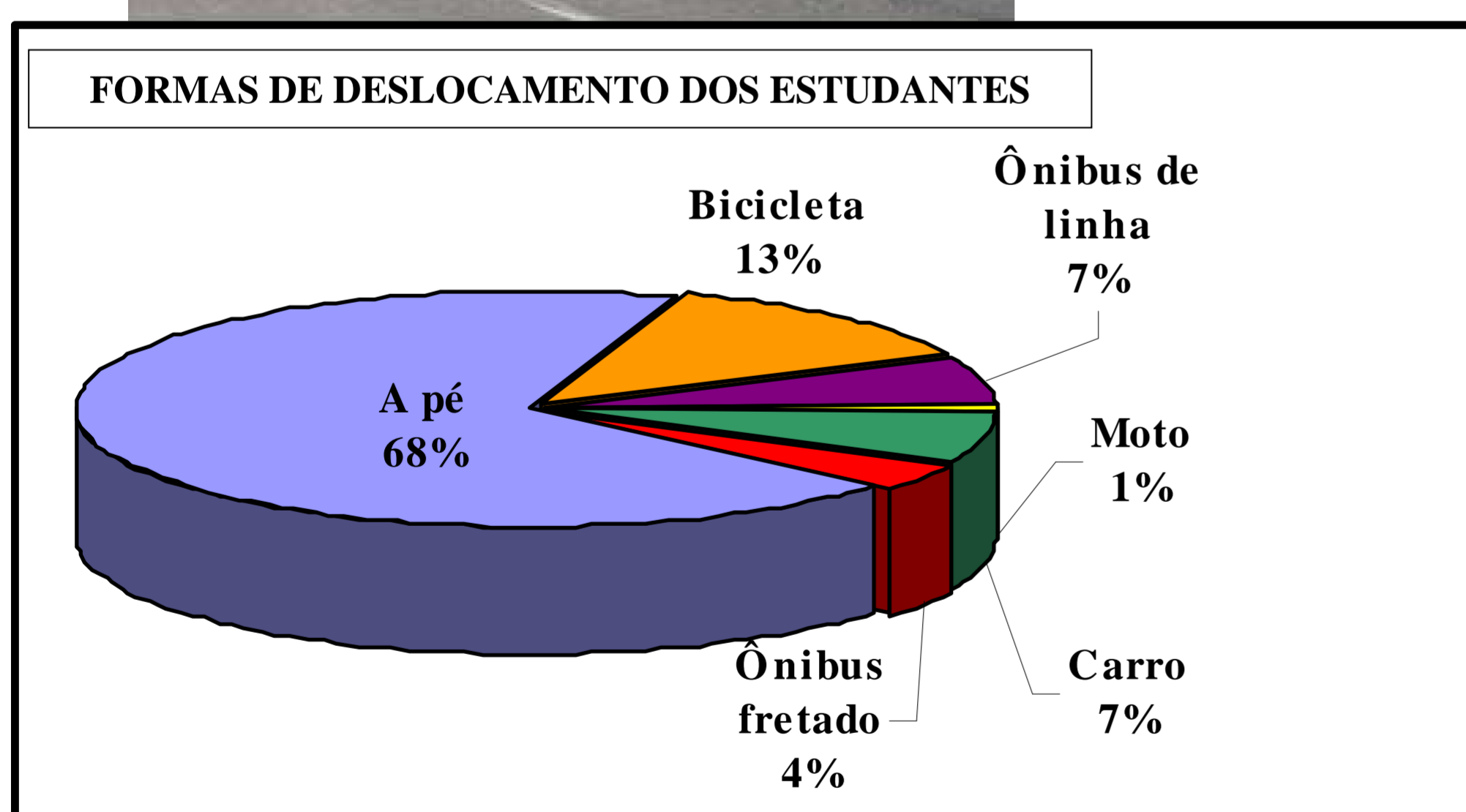
Roberta Raquel – betaraquel@gmail.com
Giselle Noceti Ammon Xavier – ciclobrasil@udesc.br

INTRODUÇÃO

Os problemas da mobilidade urbana – congestionamentos, poluição atmosférica, altos custos das tarifas do transporte coletivo – impactam negativamente na vida da população, principalmente na de baixa renda. Esse trabalho tem a intenção de expor duas pesquisas realizadas em Florianópolis/SC/Brasil para compreender a relação entre o uso da bicicleta e a inclusão social. A primeira pesquisa (“Rotas seguras para a Escola”) foi realizada em 2004 com estudantes de escolas públicas buscando conhecer suas formas de mobilidade e os problemas que eles enfrentam. A segunda, iniciada em 2008 e ainda em curso, consta de entrevistas com atores sociais envolvidos no processo de revisão do Plano Diretor a fim de compreender a percepção de cada um desses setores sobre a mobilidade urbana.

METODOLOGIA PESQUISA 1

A população desta pesquisa foi composta por escolares de 5ª a 8ª série matriculados no ensino fundamental de seis escolas públicas localizadas nas margens de rodovias estaduais. Foram entrevistados, através de questionários, 1.182 alunos, entre 10 e 18 anos de idade. Foram utilizados cinco (5) instrumentos para a coleta de dados: 1) dados básicos gerais da escola; 2) levantamento de dados físicos da região; 3) dados da turma pesquisada; 4) dados pessoais e opinião; 5) confecção de mapa sobre foto aérea da região escolar. Os dados coletados foram analisados por estatísticas descritivas, através do programa SPSS 10.0 for Windows.



METODOLOGIA PESQUISA 2

Essa pesquisa contou com a participação de cinco segmentos sociais locais: UFECO – União Florianopolitana de Entidades Comunitárias; VIACICLO – Associação dos Ciclousoários da Grande Florianópolis; IPUF – Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis; UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina; SINDUSCON – Sindicato da Indústria da Construção Civil da Grande Florianópolis. As entrevistas buscaram conhecer a percepção dos mesmos sobre a mobilidade por bicicleta, cuja análise foi efetuada pelo método qualitativo.



DESENVOLVIMENTO TEÓRICO

Um dos elementos de análise da exclusão social é o nível de mobilidade da população. Se as políticas voltadas à mobilidade urbana são ineficientes, menos acesso à cidade tem a população de baixa renda, o que impacta sobre suas atividades sociais como trabalho, educação e lazer – problema este que atinge grande parcela da população brasileira (Cadaval, 2003). Os que não usam o transporte coletivo, devido à curta distância ou ao alto custo das tarifas, se movimentam a pé ou de bicicleta. Para muitas pessoas, a bicicleta é a única forma de transporte mecanizado, porém usa-la é muito difícil na maioria dos lugares, devido às condições desfavoráveis de segurança do ambiente de circulação (Vasconcelos, 2000). Florianópolis também tem suas políticas públicas de transporte voltadas ao automóvel particular, definindo a ocupação do espaço público pela renda dos seus habitantes. Apesar de compor 40% das viagens em municípios com acima de 60 mil habitantes (ANTP, 2007), pedestres e ciclistas são a parte mais vulnerável dessa política segregadora. Esse padrão de planejamento vem sendo questionado por vários setores da sociedade; o principal agente transformador é a própria sociedade civil organizada, por meio da mobilização popular (Souza, 2004).

“A insuficiente infra-estrutura para pedestres e ciclistas reprime a demanda dos não motorizados”
(Análise da sociedade civil organizada)



CONCLUSÃO

A pesquisa com os estudantes demonstrou que dos 79% dos seus deslocamentos é realizado de forma ativa – caminhando (64%) e pedalando (15%) –, entretanto o fazem em condições muito desfavoráveis de segurança (falta de ciclovias, sinalização inexistente, carros trafegando em alta velocidade, etc.), tanto que 41% dos deslocamentos são acompanhados pelos pais. Cerca de 70% dos escolares possuem bicicleta, mas seu baixo uso revela que os mesmos, e seus familiares, não se sentem seguros para usar tal veículo. Desta forma, muitos estudantes que poderiam usar a bicicleta são forçados a usar o ônibus ou vans de transporte escolar, impactando sobre a renda mensal familiar. Já a pesquisa com as lideranças sociais ora envolvidas no processo de planejamento participativo da cidade, mostrou que a bicicleta é vista como um importante componente da mobilidade urbana, mas que devido a falta de segurança existe uma demanda reprimida – ou seja, a bicicleta poderia ser muito mais usada se houvessem condições favoráveis, promovendo assim, a inclusão social de uma parcela da população já excluída do transporte coletivo. As atuais políticas de transporte falham por não levar em consideração seu impacto sobre a pobreza, pois investem em meios de transporte individuais, segregadores e poluentes. As pesquisas convergem no sentido de perceber que a bicicleta é um importante meio de transporte para a cidade, capaz de proporcionar a população empobrecida o direito de ter um verdadeiro acesso à cidade, seja para ir à escola, ao trabalho ou simplesmente para desfrutar de um lazer.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos. **Relatório Geral de Mobilidade Urbana**. Disponível em: <http://portal1.antp.net/site/default.aspx>.2007.
- CADAVAL, Maurício. **A Imobilidade dos Pobres**. ITRANS – Instituto de Desenvolvimento e Informação em Transporte, ano 1, nº 1, 2003.
- SOUZA, Marcelo Lopes de. **Planejamento urbano e ativismos sociais**. São Paulo: UNESP, 2004.
- VASCONCELOS, Eduardo Alcântara de. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas**. São Paulo: Annablume, 2000.