Grupo *Walden* de Pesquisas Comportamentais e Práticas Pró-Ambientais.

Pesquisa para Intervenção Sócio-educativa em Prol do Aumento de Ciclousuários em Uso Não-recreativo em Florianópolis.

Ferreira, R.G.*; Machado, G. da S.; Ribeiro, A.M.*.**

(**) – Profa. Msc. Psicologia. (*) Graduandos em Psicologia.

Introdução

A política de mobilidade vigente na absoluta maioria das cidades brasileiras foi orientada pelo e para o transporte motorizado e individual. Hoje, tudo indica que esse modelo se esgotou (Raquel, 2006). O aumento da frota de carros nas grandes cidades e a conseqüente dificuldade de circulação gerada pelo excesso de automóveis, somados aos conhecidos problemas existentes no transporte coletivo de passageiros, indica a possibilidade da proliferação do uso de um transporte individual para pequenas distâncias, mais prático e menos impactante ao meio ambiente (Ruschel, 2008).

Hipótese: "Existem mais reforços para a utilização de veículo particular e transporte público do que para bicicleta em Florianópolis"

Objetivo Geral e Específicos

Elaborar uma proposta de intervenção sócio-educativa em prol do aumento da quantidade de ciclousuários em uso não-recreativo.

- Verificar eventuais reforços (ver Skinner, 1981 e Holpert, 2004) e punições (ver Skinner, 1981 e Holpert, 2004) relacionadas à utilização de bicicleta, transporte público e privado em Florianópolis;

- Incentivar a o uso de bicicleta em uso não-recreativo e transporte público em detrimento do transporte particular (carros).

Metodologia

Construiu-se um questionário com 18 perguntas, divididas em "Dados de Identificação", "Dados de Deslocamento" e "Percepção do Usuário". Os locais de aplicação foram de grande circulação de pessoas, perto de pequenos mercados de diferentes bairros (Barra da Lagoa, Centro, Córrego Grande, Estreito, Jurerê, Ingleses, Trindade, Santo Antonio de Lisboa) do Município de Florianópolis, nos dias 10, 11, 12 e 13 de maio em horários variados entre 7:40 e 23:40. Foram aplicados 111 questionários com a intenção de levantar dados preliminares, bem como testar o instrumento de coleta de dados. Para análise dos dados coletados foi utilizado o programa disponível na internet: SestatNet.

Conclusões Preliminares

Concluímos que nenhuma intervenção sócio-educativa em favor do uso da bicicleta será eficiente sem que haja adequação urbanística neste sentido. Inferimos que se for solucionada este déficit, uma intervenção será até mesmo desnecessária visto que são muitos os elementos reforçadores para o uso da bicicleta (mais que para carros) e o seu uso aumentará em freqüência de forma natural caso haja mais ciclovias.

Referências Bibliográficas

HOLPERT, E.C. Questões Sociais na Análise do Comportamento. Artigos do "Behavior and Social Issues" (1991-2000). **Revista Brasileira de Terapia Comportamental e Cognitiva.** Vol VI, no. 1, p.1-16. 2004.

RAQUEL, Roberta. **Mobilidade ciclística: um modal de inclusão sócio-espacial.** Florianópolis, 2006. Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Departamento de Geociências da Universidade Federal de Santa Catarina para a obtenção do título de Bacharel em Geografia.

RUSCHEL, Diego Trelles. **A BICICLETA COMO MEIO DE TRANSPORTE SUSTENTÁVEL NO TURISMO.** Porto Alegre, 2008. Trabalho de conclusão do curso de graduação em Turismo da Faculdade de Comunicação Social da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul.

SKINNER, B. F. Selection by consequences. *Science*, 1981, *213*, 501-504.

Análise e Discussão dos Dados

A cada 10 pessoas 7 tem carro na família, no caso das bicicletas, a cada 10 pessoas 6 tem bicicleta na família. É mais fácil encontrarmos pessoas com carro na família que com bicicleta. Inferimos que há mais reforçadores para aquisição de carros. O Carro é o modal mais rápido (38km/h), ônibus é utilizado para percorrer as maiores distancias (14,5 Km), mas tem a velocidade média equiparada a da bicicleta (Ônibus 20 km/h e Bicicleta 18 km/h). A avaliação dos participantes para velocidade no deslocamento do ônibus é de 3,27 numa escala de 1 a 5, sendo 1 "Completamente Satisfeito" e 5 "Completamente Insatisfeito", indicando que esta desvantagem é percebida pelos passageiros. O único item onde o uso da bicicleta apresenta-se como elemento punitivo é em relação à quantidade de ciclovias, identificamos também que a sinalização para o uso das bicicletas assim como segurança relacionado às deformidades e buracos nas ciclovias, são elementos de alerta para punição

Perguntas	Médias de Satisfação (decrescente)		
	ONIBUS	BICICLETA	CARRO
DISTÂNCIA entre sua casa e ponto de ônibus/ local onde você deixa seu carro ou bicicleta	2,36	1.48	1.51
CONFORTO no interior do ônibus ou carro/ uso da bicicleta	3.17	2.1	1.45
SEGURANÇA nos pontos de ônibus (assaltos)/uso da garagem/em casa (roubo da bicicleta ou carro)	3.13	1.9	1.92
SEGURANÇA nos terminais/locais onde você deixa sua bicicleta ou carro ao ir trabalhar/estudar(roubo da bicicleta ou carro)	3.16	2.6	2.40
SEGURANÇA no interior do ônibus, bicicleta ou carro (assaltos)	2.85	2.38	2.67
DISTÂNCIA entre o ponto de ônibus/ local de estacionamento e seu local de trabalho/estudo	2.48	1.72	2.27
VELOCIDADE de deslocamento	3.27	2.4	2.06
TEMPO de espera no ponto do ônibus ou terminal/ a procura de vaga no estacionamento	3.71	1.5	3.32
TEMPO de espera em filas e engarrafamentos	4	1.66	3.80
Sistema de INTEGRAÇÃO com outros meios de transporte	3.75	3.24	3.47
CORDIALIDADE dos individuos envolvidos no uso do ônibus (motoristas, cobradores e outros passageiros)	3.13	2.32	3.19
SINALIZAÇÃO nos terminais e pontos de ônibus/ciclovias/estradas	3.08	3.86	3.31
SEGURANÇA das estradas/ciclovias (buracos e deformidades)	3.74	3.58	2.5
PREÇO da passagem/ combustível/manutenção da bicicleta	4.6	2.06	4.61
ACESSIBILIDADE aos ônibus (Quantidade de ônibus em circulação). Compra da bicicleta e do carro	3.72	2.12	3.81
LOTAÇÃO dos ônibus/quantidade de bicicletas nas ciclovias/ de carros nas estrada.	4.16	2.34	4.02
QUANTIDADE de VIAS exclusivas para ônibus/carro/ciclovias	4.38	4.3	3.5

** Docente Faculdade de Psicologia do CESUSC (Complexo de Ensino Superior de Santa Catarina).

* Discente do curso de Psicologia do CESUSC (Complexo de Ensino Superior de Santa Catarina).