

ANALISE DO BIKE-PE COMO PRÁTICA: BARREIRAS E FACILITADORES PARA USO DA BICICLETA COMPARTILHADA?

Ronaldo Ribeiro de Melo

Universidade federal de Pernambuco, Recife, Pernambuco, Brasil
ronaldoribeiro4@hotmail.com

Lilian Soares Outtes Wanderley

Universidade Federal de Pernambuco, Recife, Pernambuco, Brasil
l.outtes@gmail.com

RESUMO

Com congestionamentos constantes e o grande crescimento de veículos motorizados nos últimos anos, Recife é uma cidade de interesse para a implementação de transportes alternativos. Em 2012, o governo do estado lança o BIKE-PE, sistema de bicicleta compartilhada, com o intuito de dar prioridade ao transporte sustentável. Os estudos de Shove, Pantzar e Watson (2012) configuram a base teórica do presente artigo ao definir que as práticas são compostas por três elementos básicos: material, competência e significado. Tomando o BIKE-PE como prática e meio de transporte da cidade do Recife, foi possível verificar, por meio de pesquisa qualitativa básica, quais são os elementos que funcionam como facilitadores e barreiras para a proliferação da prática e de qual maneira os elementos que são tidos como um empecilho podem ser sanados; esses são os objetivos específicos deste trabalho. Desta forma, encontrou-se como resultado que os principais elementos facilitadores são: a mobilidade urbana proporcionada pelo sistema e sua área de abrangência, o baixo custo, a sustentabilidade do meio de transporte e o turismo. Entretanto, as principais barreiras são consideradas a falta de infraestrutura da cidade e do sistema, bem como a falta de integração com o transporte público. Sendo assim, sugeriu-se que as principais medidas a fim de sanar as barreiras que a prática enfrenta é o investimento em infraestrutura e a retirada do cartão de crédito como fator condicionante para a utilização do sistema de bicicletas compartilhadas..

1. INTRODUÇÃO

Em Recife, a frota de carro aumenta a cada ano e, segundo o DETRAN, o crescimento de veículos motorizados na última década foi de 69,3%. Além disso, Recife foi considerada a cidade com o trânsito mais lento do país e a sexta mais lenta do mundo, segundo a pesquisa realizada pela empresa TomTom, especializada em GPS, em 2015. A cidade do Recife é tida então como uma região de interesse para transportes alternativos.

Em 2012, o governo do estado lança o BIKE-PE, um sistema de *Bike-sharing* também conhecido como *Smart Bike*, com o objetivo de estimular o uso da bicicleta e dar prioridade ao transporte sustentável. A bicicleta compartilhada é um aluguel de curto prazo de bicicletas, que podem ser coletadas e devolvidas pelo próprio usuário nas estações. Isso permite a flexibilidade no uso das bicicletas sem que haja qualquer custo de compra ou manutenção do meio de transporte (Shaheen 2010).

O presente artigo tem como objetivo analisar quais são os elementos que funcionam como facilitadores e barreiras para a proliferação da prática de Bike-sharing na cidade do Recife e compreender como os elementos que são tidos como um empecilho para a prática podem ser sanados.

2. ABORDAGEM TEÓRICA

Os recentes estudos de Shove, Pantzar e Watson (2012) contribuem ao elaborar questionamentos sobre práticas sustentáveis, focando o olhar não sobre os indivíduos, mas sobre as práticas em si. Segundo Shove uma prática é composta por três elementos básicos: material, significado e competência. Dito isto, práticas são formadas pela relação de interdependência entre os três e existem pela integração de tais elementos que se formam mutuamente (SHOVE, PANTZAR, WATSON, 2012: 32).

Assim, pode-se considerar a bicicleta compartilhada como uma prática e meio de transporte na cidade do Recife e, como objeto de análise, usar-se-á o BIKE-PE, a fim de analisá-lo a partir dessa perspectiva. Desta forma, a prática pode ser estudada de maneira detalhada, e a partir dos três elementos básicos supracitados, pode-se identificar o que funciona como facilitador e barreira, bem como sua disseminação.

3. MÉTODO E MATERIAIS

A pesquisa qualitativa básica pode ser definida como estudo que se busca saber como as pessoas constroem o significado de certa experiência (MERRIAM, 2009). A seleção dos participantes se deu de forma intencional envolvendo praticantes que, preferencialmente, habitam ou circulam por diferentes pontos do Recife e são facilitados pela existência das estações BIKE-PE.

4. RESULTADO E DISCUSSÃO

Materiais

Segundo Shove, materiais podem ser classificados como: coisas, tecnologias, entidades físicas e tudo aquilo do qual os objetos são feitos. Com base nesta definição, pode-se levantar alguns materiais envolvidos na prática BIKE-PE.

Ao todo são 81 estações dispostas na cidade do Recife, cujas localizações estão disponíveis no *website* do BIKE-PE. As estações se situam em áreas que oferecem infraestrutura para o ciclista, como bicicletários e ciclofaixas. De acordo com a Prefeitura, Recife tem 36 km de ciclofaixas por toda sua extensão, porém, segundo os usuários, grande parte delas não são interligadas e não dispõem de sinalização. Além disso, as bicicletas são descritas como “pesadas” e sem manutenção, o que dificulta seu uso.

O cartão de crédito é exigência para realizar a prática, pois, para utilizar o sistema há a exigência de um cartão bancário vinculado ao cadastro. Essa dependência é criticada, pois muitas pessoas, principalmente em países em desenvolvimento como ocorre na África, Ásia e América Latina, podem não dispor de crédito bancário e isso limita severamente o seu uso (Midgley, 2011). Os usuários apontaram o cartão de crédito como fator limitante.

Significado

De acordo com Shove, significado é o termo usado para representar a significância social e simbólica a qualquer momento, ou seja, os motivos que levam o usuário a praticar determinada atividade.

Sendo assim, com base nas entrevistas e revisões bibliográficas, o motivo de lazer é o mais presente. Aos domingos e feriados, das 7 às 16 horas, a Prefeitura do Recife, por meio das secretarias de Turismo e Lazer e de Mobilidade e Controle Urbano, reserva um espaço em várias vias importantes da cidade para tráfego exclusivo de bicicletas, skates e patins. Essa ação, de acordo com os praticantes, facilita e promove a prática da bicicleta compartilhada. Outro ponto importante citado pelos usuários é a mobilidade, visto que os congestionamentos são constantes na cidade do Recife e a bicicleta compartilhada surge como boa alternativa.

Outros motivos apontados como importantes para aderir à prática foram o baixo custo para ter acesso ao programa e para sua manutenção e a sustentabilidade. Além de promover o transporte sustentável, o projeto dispõe de estações mantidas à energia solar e incentiva um estilo de vida saudável.

Competência

Segundo Shove, a competência são habilidades, *know-how* e técnicas para a execução da prática.

Foi identificado que as competências envolvidas na prática são andar de bicicleta e operar o sistema de cadastro. Pode-se verificar que os elementos ligados a competência são particularmente simples de serem alcançados. Segundo o IBGE, no senso levantado em 2013, 50% da população brasileira tem acesso à internet e consoante os entrevistados, o sistema é de fácil operação. Além disso, existe vários programas na cidade do Recife que consistem em ajuda voluntária a adultos que desejam aprender a andar de bicicleta.

5. CONCLUSÃO

Com base nos elementos materiais, significados e competências, é possível perceber quais fatores são barreira e facilitadores para a disseminação da prática. Entre os elementos facilitadores, pode-se destacar a mobilidade, pois a bicicleta é um transporte rápido e mais barato em comparação ao carro particular. Desta forma, os usuários tendem a escolhê-la, principalmente nos horários de pico.

É importante salientar que a área de abrangência das bicicletas compartilhadas estão nas maiores centralidades da cidade e pontos turísticos, sendo um ponto atrativo para os deslocamentos. Além disso, as estações estão localizadas onde ocorre concentrações de famílias com maior capital cultural. É por meio do capital cultural (cuja elite é detentora) que há a legitimação das práticas como melhor cultura (Bourdieu, 1984), estimulando a atividade no local onde está inserida e em toda a sociedade, por consequência. Por outro lado, a disposição das estações na cidade é limitada e, por isso, segrega parte da população.

Outros fatores encontrados como facilitadores foram o custo, sendo tanto o individual dos usuários quanto o social menos dispendiosos em comparação ao carro particular; e o conceito de sustentabilidade que o sistema promove, visto que essa preocupação ganha espaço no mundo contemporâneo.

As barreiras encontradas para a maior adesão da prática se configuram como qualquer elemento que dificulte o uso da bicicleta compartilhada na cidade. Entre eles, as raras ciclofaixas na cidade do Recife, que representam apenas 1,6% do sistema viário, sendo estas não são integradas. Pode-se também destacar o uso do cartão de crédito como fator limitante, pois nem todas as pessoas dispõem desta forma de pagamento. Outros fatores que se configuram como barreira são as bicicletas, devido má qualidade e manutenção e a falta de integração com outros modais, já que o sistema não oferece nenhuma conexão com o transporte público.

Com o intuito de sanar os gargalos presentes nesse campo da mobilidade, sugere-se o investimento em infraestrutura viária, a construção de ciclofaixas, bem como sua sinalização. Além disso, é importante promover a integração ao sistema de transporte público já existente, com a intenção de estimular a prática. Por fim, é sugerido a retirada do cartão de crédito como elemento determinante para a utilização do sistema. É necessária a modernização e ampliação do programa na cidade com o objetivo de oferecer equipamentos mais modernos e estações melhor distribuídas pela cidade.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Constituição, 1988. BRASIL. Lei Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

BIKI-PE Disponível em: <<http://www.BIKE-PE.com>>

BOURDIEU P. Distinction: A Social Critique of the Judgment of Taste (1984). President and Fellows of Harvard College and Routledge & Kegan Paul Ltd.

DEMAIO, P. Bike-sharing: History. Impacts. Models of Provision. and Future (2009).. In: Journal of Public Transportation. Vol. 12. No. 4. 2009.

Departamento Estadual de Trânsito. (DETRAN) 2015. Disponível em: <http://www.detran.pe.gov.br/images/stories/estatisticas/HP/1.5_frota_recife.pdf>

MIDGLAY, P.. Bicycle-sharing Schemes: Enhancing Sustainable Mobility in Urban Areas (2011) .United Nations Department of Economic and Social Affairs. Commission on Sustainable Development Nineteenth Session New York, 2-13 May

SHOVE, E. Putting practice into policy: reconfiguring questions of consumption and climate change(2012) . Journal of the Academy of Social Sciences, a.

SHOVE, E. PANTZAR, M.; WATSON, M. The Dynamics of Social Practice: Everyday life and how it changes(2012) . London: Sage.

**SHAHEEN, S.A., GUZMAN, S., ZHANG, H.: Bikesharing in Europe, the Americas, and Asia (2010).
Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, 159-167**