ESTUDO DA PERCEPÇÃO DOS MORADORES LOCAIS SOBRE O TRANSPORTE PÚBLICO NA RESERVA DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DE BARRA DO UNA (PERUÍBE/SP)

Rafael Alves Pedrosa[1], Mariana Clauzet[2]

[1]Programa de Pós-Graduação em Sustentabilidade de Ecossistemas Costeiros e Marinhos – Universidade Santa Cecília (ECOMAR) Santos, SP. E-mail: rafael.logistica@bol.com.br

[2]Laboratório de Ecologia Humana, Programa de Pós-Graduação em sustentabilidade de ecossistemas costeiros e marinhos. Universidade Santa Cecília, Santos/SP.

Resumo: O presente estudo foi realizado com o objetivo de identificar as deficiências e demandas dos usuários do transporte público na Reserva de Desenvolvimento Sustentável (RDS) Barra do Una, Peruíbe, SP, visando discutir a qualidade de vida dos moradores locais. Para a coleta de dados foram entrevistados moradores locais. O transporte público da Barra do Una, oferece pouca flexibilidade; existe escassez de horários e de condições básicas para que esse serviço público de primeira necessidade pudesse ser adequadamente realizado. Existe uma insatisfação geral significativa superior a 80% dos moradores entrevistados, o fato de se tratar de uma área de preservação torna desafiador o desenvolvimento deste recurso dado que o acesso a comunidade tem restrições no que diz respeito a melhoria da infraestrutura. Otransporte público na RDS é fundamental para a realização de um planejamento estratégico para garantir a sobrevivência de forma básica e equilibrada entre a comunidade residente e turística que frequenta o local, pois existem itens específicos, precisam ser adquiridos fora da RDS, como o bairro do Guaraú (18 Km) e o centro de Peruíbe (25 Km). Problemas com o transporte públicocausam prejuízos aos moradorescomo por exemplo, dificuldade de aquisição de mercadorias. Além disto, destaca-se a ausência de estabelecimentos comerciais que comercializem remédios como as farmácias, o que interfere na qualidade de vida da população local tornando ainda mais importante a implantação de um transporte público eficiente.

Palavras-chave: Reserva de desenvolvimento sustentável, Transporte público, Barra do Una.

Abstract: The present study was conducted with the objective of identifying the shortcomings and demands of users of public transport in Sustainable Development Reserve (RDS) bar of the Una, Peruíbe, SP, aiming to discuss the quality of life of local residents. For data collection were interviewed local residents. The public transport of the Bar of the Una, offers little flexibility; there is no shortage of timetables and the basic conditions for which this public service first need could be properly performed.There is a general dissatisfaction significant exceeding 80% of the residents interviewed, the fact of it being a conservation area makes it challenging the development of this feature since the access to the Community has restrictions with regard to the improvement of the infrastructure. Public transport in the RDS is fundamental for the attainment of a strategic plan to ensure the survivalof the basic form and balanced between the Community resident and tourist frequents the site, since there are specific items, need to be purchased outside the RDS, as the Guaraú (18 Km) and the center of Peruibe (25 Km). Problems with the public transport cause damages to the residents as for example, difficulty of acquisition of goods. In addition, stands out the absence of commercial establishments that marketing remedies such as pharmacies, which interferes with the quality of life of the local population making even more important the deployment of an efficient public transportation.

Keywords: sustainable development reserve, Public transport, Barra do Una.

INTRODUÇÃO

A Barra do Una é uma Reserva de Desenvolvimento Sustentável (RDSBU) que faz parte do Mosaico de Unidades de Conservação Juréia-Itatins, declarado Unidade de Conservação em 1987, com cerca de 80 mil hectares, abrangendo os municípios de Peruíbe, Iguape e Pedro de Toledo, no litoral sul de São Paulo, e Antonina e Paranaguá, no norte do Paraná. A Barra do Una está situada no sul do litoral Paulista, localizada a 25 km da cidade a qual faz parte, Peruíbe e 18 km da praia do Guaraú, locais mais próximos da RDS. Além de sua importância ambiental, a região é um marco na história de São Paulo, onde Martim Afonso de Souza aportou em 1532, iniciando o processo de colonização do Estado (SÃO PAULO, 2015).

Na RDSBU, existe rica flora, e fauna e espécies ameaçadas de extinção como antas, gavião-pomba, onças-pintadas, onças-pardas, cachorro do mato, e tantos outros. A população caiçara convive em meio a fauna flora em ambientes preservados, lado a lado com a natureza (MORSELLO, 2001).

Entende-se por comunidades caiçaras, que são caracterizados como frutos da miscigenação entre índios, europeus e negros, que durante longo período ficaram na Mata Atlântica e no litoral dos Estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Paraná, e têm uma cultura particular que os diferencia das comunidades tradicionais do interior desses estados (DIEGUES, 1983).

Dentro de um cenário de relativo isolamento onde se encontra a comunidade caiçara da Barra do Una, surge a latente necessidade de serviços públicos eficientes para atender as populações caiçaras que residem nestas áreas de conservação ambiental ou mesmo dos turistas que as visitam, sobretudo por se tratar de comunidades que preservam a cultura caiçara e meios de subsistência ligados a atividades como a pesca tornando o aspecto econômico e o poder aquisitivo em recursos naturalmente retraídos, colocando o serviço de transporte público como ferramenta ainda mais importante para que a comunidade tenha condições de acessar serviços de saúde, suprimentos e serviços necessários sobretudo porque em geral estas comunidades tem no transporte público sua principal forma de locomoção.

Para BITITCI *et al*. (2001) e KENNERLY E NEELY (2003), a natureza dos ambientes competitivos tem exigido mais responsabilidade na prestação e gestão na prestação de serviços de transporte público, tais como a qualidade, o tempo das viagens, a confiabilidade nos prazos e a flexibilidade em serviços também têm sido apontadas como importantes na obtenção dos objetivos de satisfação dos usuários e financeiros. Tais fatores sempre foram

relevantes para o resultado satisfatório de corporações e fundamentais a qualidade de vida de quem faz uso destes serviços.

Para se estudar as comunidades locais dentro deste contexto, alguns conceitos e ferramentas analíticas da ecologia são uma contribuição fundamental, aproximando estas investigações com a Ecologia Humana, especialmente a partir da década de 1950, com a escola de Chicago (BEGOSSI *et al.* 2000).

Desta forma, podemos ver a Ecologia Humana como linha de pesquisa importante, pois fazem o papel de investigar as interações entre as populações humanas e o ambiente, com foco na expressão cultural de uma comunidade acerca de sua compreensão e interpretação sobre o mundo biológico ao qual estão inseridas e extraem seu sustento (BOISCHIO, 1999; KIMMERER, 2002).

Este estudo se mostra relevante, pois seus dados são capazes de especificar as demandas e problemas mais comuns relacionados ao transporte público, em meio a essa paisagem paradisíaca de pura beleza natural.

Apresenta-se a pretexto do suporte das necessidades básicas de comunidades isoladas e de quem as visita, uma estrutura eficiente aos serviços públicos em especial o transporte coletivo dada a importância e representatividade deste diante das condições geográficas e econômicas que envolvem estas comunidades e sua população, passando a ser considerado o serviço de transporte público eficientemente prestado um importante indicador de qualidade de vida de seus usuários (PAGE, 2001).

Contrariamente, problema comum e constante em muitas regiões, a ineficiência do transporte público aliada a seguidos aumentos abusivos das tarifas resulta em crônica insatisfação das pessoas que desejam ou necessitam de um transporte coletivo rápido, seguro e eficiente (GRACIANO, 1971). Em locais de preservação, áreas comerciais, demonstram pouca diversidade, exigindo o deslocamento no sentido de buscar suprimentos para atender as necessidades locais e as criadas pelo turismo e sua sazonalidade, contudo, por ser uma área protegida, a tendência é manter características de uma vida rural, com seus costumes e cultura regionalista (TAVAROLO, 2001).

A vila de Barra do Una é um peculiar vilarejo de pescadores, que abriga uma população tradicional, os caiçaras, mas também outros tipos de ocupantes, que chegaram em diferentes épocas. Misturaram-se tornando maior a necessidade de um transporte público eficiente que auxilie a comunidade na busca por serviços e produtos de primeira necessidade para uso e consumo próprios e também para atender o crescente turismo.

A transformação econômica se fez presente ao passar do tempo. E nesse processo cresceram também o turismo e a demanda comercial consequentemente para atender os nativos e os seus visitantes.

Segundo RICHARDSON (1999), em tais cenários pode-se empregar pesquisas da ordem social, relacionada a hábitos e necessidades a fim de apurar e identificar as necessidades e demandas dentro de uma área específica. O estudo voltado para aspectos relacionados a qualidade de vida da comunidade da Barra do Una, é, portanto, uma forma de identificar se o transporte público dentro de uma RDS serve à comunidade de modo a frear o isolamento inerente e as respectivas dificuldades no dia a dia desta população.

O presente estudo teve o objetivo de verificar a necessidade e satisfação da comunidade em relação ao transporte público oferecido, partindo do princípio de que este serviço têm influencia direta na qualidade de vida da comunidade caiçara da RDS Barra do Una em Peruíbe/SP.

MATERIAIS E MÉTODOS

ÁREA DE ESTUDO

Na cidade de Peruíbe encontra-se a RDS Barra do Una, que faz parte do Mosaico de Unidades de Conservação Juréia-Itatins, declarado Unidade de Conservação em 1987, com cerca de 80.000 hectares de Mata Atlântica e ecossistemas associados como restingas, manguezais, planícies fluviais, praias, vegetação de topo de morro e costões rochosos. A Barra do Una está situada no sul do litoral Paulista, localizada a 25 km da cidade a qual faz parte, Peruíbe e 18 km da praia do Guaraú, locais mais próximos da RDS, onde se encontram a grande maioria de tudo que a comunidade precisa buscar para se manter e atender os que ela visitam, tornando o transporte público crucial para a comunidade da vila.

METODOLOGIA

Os dados foram coletados através de entrevistas com questionário semiestruturados, realizadas com moradores da comunidade, identificando o nível de serviço do transporte utilizado na Barra do Una. A abordagem aos respondentes se deu por pontos diversos da comunidade e no principal ponto de ônibus.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

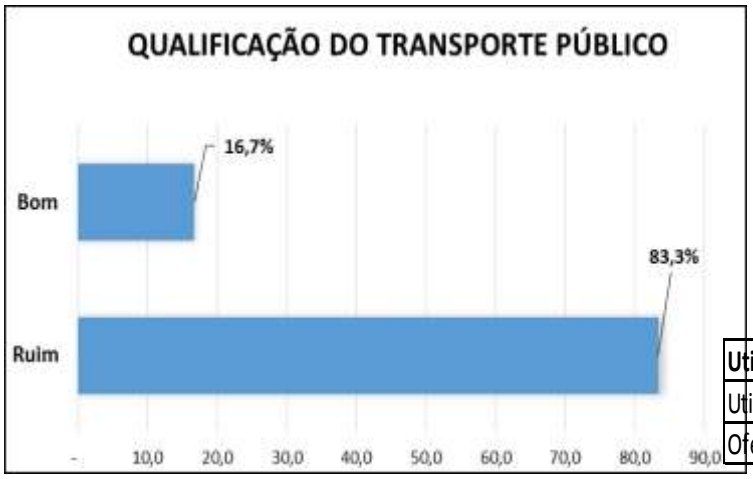
Foram entrevistados 22 moradores da RDS Barra do Una através do qual se pode verificar que a percepção sobre o transporte público resultou em 83,3% de insatisfação. O tempo de trajeto é um dos fatores relevantes da pesquisa com um tempo de demora em média de 2 horas até Peruíbe onde podem sanar as necessidades básicas de saúde e suprimentos, a considerar-se a distância de 25 km entre a comunidade e o centro da cidade, fica fácil identificar na precariedade da estrada a razão pela morosidade da viagem (Figura 1).



Figura 1: Transporte público e estrada de acesso a vila de Barra do Una.

É natural os moradores da vila de Barra do Una tenham desenvolvido também novos hábitos e consciência, por se tratar de uma Reserva de Desenvolvimento Sustentável, que tem por prática a preservação e a segurança na extração de recursos naturais necessários para a manutenção do modo de vida das famílias locais. Porém com um comércio com cada vez mais relevância e participação no atendimento a demanda de suprimentos de quem ali mora ou visita, os dados obtidos apontaram que mais de 90% das necessidades da população encontra- se compreendida fora da comunidade, exigindo uma logística e condições adequadas, dado distanciamento e as condições da estrada que leva aos centros comerciais mais próximos.

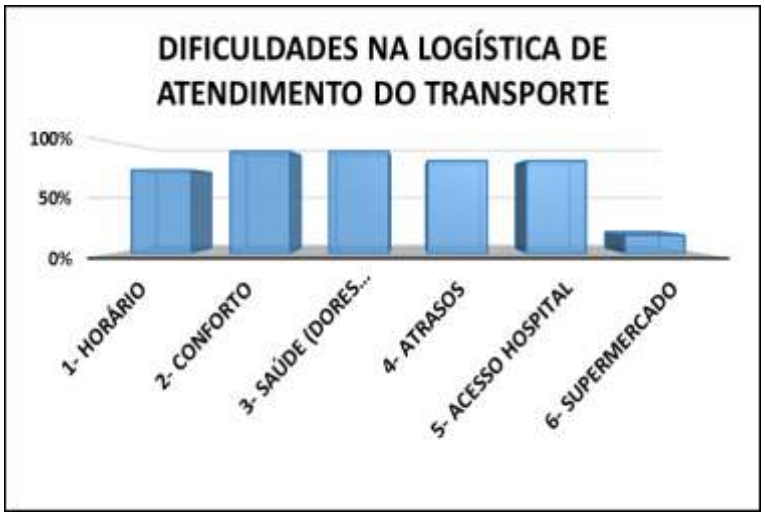
A oferta não atende aos anseios e expectativas da população, uma vez que é perceptível a dificuldade da comunidade em se planejar para compromissos externos. Associado a isso, 83,3 % dos entrevistados definiram o sistema de transporte como ineficiente (Figura 2).



Utilização e Oferta	
Utilização do transporte	83,3
Oferta de transporte público	16,7

Figura 2: Qualificação do serviço de transporte público segundo os moradores entrevistados na RDS Barra do Una.

Há algumas dificuldades na logística de atendimento, como a questão de horário e atrasos, fato este que é responsável por 75% da insatisfação da comunidade e a falta de conforto que atinge a 91,6% das pessoas com consequências à saúde provocando dores no corpo, lombares e de coluna. Apenas 25% sentem-se prejudicados pela quebra de ônibus. Observou-se também que 100% dos entrevistados sofrem com os atrasos aos seus compromissos particulares, desses 83,3% sofrem com atrasos em consultas médicas, horário de exames pré-agendados, hospital e equivalentes (Figura 3).



DIFICULDADE NA LOGÍSTICA DE ATENDIMENTO	
1- Horário	75%
2- Conforto	91,60%
3- Saúde (dores coluna)	91,60%
4- Atrasos	83%
5- Acesso Hospital	83,3%
6- Supermercado	16,70%

Figura 3: Dificuldades Logísticas enfrentadas pelos usuários entrevistados na RDS Barra do Una.

Os entrevistados definiram a estrada como sendo ruim, onde 75% dos respondentes afirmaram que a manutenção da mesma é feita uma vez a cada ano, enquanto que 25% disseram que a manutenção da estrada é feita semestralmente. Todos os entrevistados têm conhecimento de que a estrada da Barra do Una é de responsabilidade da prefeitura de Peruíbe.

Em relação as melhorias de atendimento de horários do transporte da Barra do Una, 50% dos entrevistados enfatizaram a importância de manutenção da estrada, responsabilidade de órgãos públicos e os outros 50% apontaram que a empresa de ônibus que administra a tabela de frequência de horários e de percurso das viagens diárias, deve aumentar o número de viagens, além da manutenção dos veículos; oferecendo um serviço mais digno e seguro aos seus usuários (Figura 4).

Melhoria no atendimento	
manutenção estrada	50%
oferta de horários	50%



Figura 4: Apontamentos de melhoria na logística e atendimento.

Regiões, sobretudo aquelas com representatividade ambiental e assim caracterizadas por meio de instrumentos jurídicos, como a RDS Barra do Una, devem contar com sistemas de transporte público que permitam a dignidade, conforto e conservação da cultura de seus habitantes naturais e do ambiente o qual vivem, visando atender suas necessidades com respeito e justiça de valor. O transporte público de nestes locais devem primar por instrumentos sustentáveis e que minimizem a necessidade e uso de outros meios de transporte que possam prejudicar o ambiente natural (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 1997).

O presente estudo mostrou que o transporte público na comunidade de Barra do Una, tem algumas peculiaridades dado ao fato da sua condição de unidade de conservação de uso sustentável com restrições para o desenvolvimento de algumas atividades econômicas, visando a conservação ecológica e o desenvolvimento sustentável, contudo as considerações feitas não são impeditivos a iniciativas de melhoria a condição atual, podendo ser feitas respeitando a sustentabilidade e cenário natural da reserva.

CONCLUSÃO

São visíveis na RDS Barra do Una, as dificuldades enfrentadas pelos seus moradores e visitantes em relação ao atendimento do serviço de transporte público, considerado um dos serviços públicos de primeira necessidade. Em parte está dificuldade se encontra no fato da região estar sob normas da unidade de conservação, podendo gerar a retração do desenvolvimento logístico de infraestrutura dentro da comunidade. O benefício da conservação ambiental gerado pela RDS precisa ser ajustado à geração de qualidade de vida das pessoas que vivem na Vila da Barra do Una, disponibilizando a este acesso a estabelecimentos comerciais, hospitais entre outros e que proporcionem a compra de remédios, roupas e serviços. As características da RDS limitam acertadamente obras degradantes, mas não impedem reparos sustentáveis na estrada como por exemplo a utilização de máquinas planadoras de solo e uso de cascalho visando dar a estrada melhor condição de trânsito, diminuindo o tempo de trajeto e conforto de seus usuários. O mesmo se aplica a oferta de veículos ao longo do dia, hoje estabelecida em quatro viagens, claramente prejudicando o dia a dia dos usuários, visto que apesar de poucas viagens existem casos onde nem o previsto ocorre mediante a quebras e atrasos dos ônibus. O presente estudo pode estabelecer parâmetros na caracterização do transporte público na Barra do Una, bem como da deficiência na prestação deste serviço, fornecendo subsídios que podem contribuir na melhoria da qualidade de vida nesta comunidade e no desenvolvimento de novas pesquisas de logística associadas ao transporte da comunidade local.

REFERÊNCIAS:

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. **Transporte humano:** cidades com qualidade de vida. São Paulo: ANTP, 1997. 312 p.

BEGOSSI, A . HANAZAKI, N. & PERONI, N. 2000. Knowledge and use of Biodiversity in Brasilian hot Spots. **Environment, Development ans Sustainability** 2:177-193,2000-2001.

BITITCI, U.; SUWIGNJO, P.; CARRIE, A. Strategy management through quantitative modelling of performance measurement systems. **International Journal of Production Economics**, v. 69, n. 1, p. 15-22, 2001.

BOISCHIO, A. A. P. Poluição de ecossistemas aquáticos e consumo das cadeias alimentares em comunidades de pesca e mariscagem: como a ecologia humana pode ser combinada com a etnoecologia. In: **Anais** I Encontro Baiano de Etnobiologia e Etnoecologia.1999.

DIEGUES, A. C. S. (1983). **Pescadores, Camponeses e Trabalhadores do Mar**. São Paulo: Ática. Ensaios 94.pg 287.

GRACIANO, Marcio Lucas. **Transporte:** fator de desenvolvimento econômico e social. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes, 1971. 62 p.

KENNERLY, M.; NEELY, A. Measuring performance in a changing business environment. **International Journal of Operations and Production Management**, v. 23, n. 2, p. 213-229, 2003.

KIMMERER, R. W. Weaving tradicional ecological knowledge into biological education: a call to action. **Bioscience** 52 (5): 432-438. 2002

MORSELLO, C. 2001. **Áreas protegidas públicas e privadas**: seleção e manejo. São Paulo: Annablume: FAPESP.

PAGE, Stephen J. **Transporte e turismo**. Porto Alegre: Bookman, 2001. 349 p.

RICHARDSON, R. J. **Pesquisa Social**: métodos e técnicas. São Paulo: Atlas, 1999.

SÃO PAULO. **Turismo Ecológico**: Estação Juréia Itatins. Governo do Estado de São Paulo. Disponível em: <http://www.saopaulo.sp.gov.br/conhecasp/turismo_turismo-ecologico_jureia-itatins. Acesso em 25/09/2015.

TAVAROLO, S. B. F. **Movimento ambientalista e modernidade**: sociabilidade, risco e moral. São Paulo: Annablume: FAPESP, 2001.