

Falta de Transportes na União de Freguesias de Serzedo-Perosinho
Memória Descritiva

Agrupamento de Escolas de Carvalhos
Curso de Línguas e Humanidades | Geografia A – 11

Índice

1. Problema de partida e localização da área a intervir
2. Pesquisa, metodologia, fases do projeto, trabalho de campo
3. Parcerias a estabelecer
4. Orçamento
5. Propostas de solução
6. Resultados esperados
7. Conclusão
8. Bibliografia

1. Problema de partida e localização da área a intervir

O projeto que nós propomos tem como tema-problema a falta regular de transportes públicos na União de Freguesias de Serzedo-Perosinho (UFSP) e com ele surgiu o objetivo de descobrir mais informação sobre as causas desta falta regular de transportes públicos.

Considera-se transporte público, “todo o veículo de transporte que é proporcionado pelo Estado e que serve todos os cidadãos”. “O Estado tem obrigação de prestar esse serviço e é responsável mesmo quando, indiretamente, utiliza a prestação de serviços de empresas privadas.” “O acesso ao transporte público é um direito básico, devendo haver normas que respeitem a população que dele necessita, não podendo o preço variar de acordo com os interesses do grupo de empresas, sejam estas estatais ou privadas, e, principalmente, como um direito deve ser quotidianamente requerido pela sociedade e aperfeiçoado pelo Estado.”

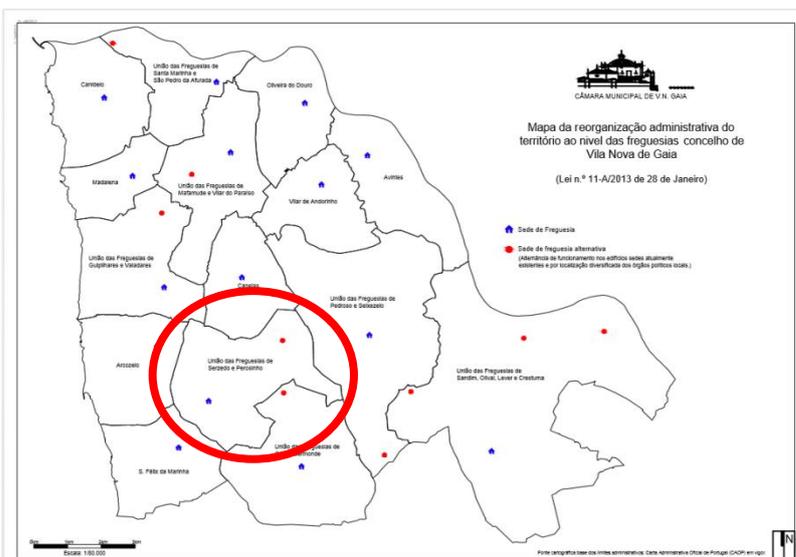
A UFSP localiza-se a norte da freguesia de Grijó-Sermonde, a sul da freguesia de Canelas, a este da freguesia de Pedroso-Seixezelo, a oeste da freguesia de Arcozelo, a noroeste da freguesia de Valadares-Gulpilhares e sudoeste da freguesia de S. Félix da Marinha e, de acordo com o INE – 2011, o grupo etário dos jovens tem vindo a registar uma diminuição, de cerca de 13%, e o grupo etário dos adultos e idosos tem registado um aumento, de cerca de 8% e 31%, respetivamente, relativamente aos censos de 2001.

De acordo com os Censos de 2011, a população residente na UFSP é 14.250 habitantes, a sua área é de 11.9 km², havendo 1197.48 habitantes por km², a variação total de população na é positiva, havendo o acréscimo de 753 pessoas, em relação a 2001, embora se verificasse um decréscimo de habitantes dos 0-14 anos (-76 habitantes), e dos 15-24

(-223 habitantes), tem havido acréscimos do número de habitantes dos 25-64 anos (481 habitantes) e dos ≥65 anos (571 habitantes). Na UFSP, a população economicamente ativa é de 7063 residentes, havendo, apenas, 5637 habitantes empregados - taxa de atividade de 49,6% - onde 0,5% têm atividade no sector I, 39,5% estão empregados no setor II e 60% trabalham no sector III.

Apesar de 60% da população trabalhar no setor terciário, a principal escolaridade da população da UFSP é o ensino básico. Mais de metade da população é instruída com o 1º ciclo (67%), com o 3º ciclo (32,9%), com o ensino secundário (29,3%), com o ensino superior (24,9%), com o 2º ciclo (23,4%), com nenhuma escolaridade (16,6%), sendo a taxa de alfabetismo de 8,94%, com o ensino pré primário (4,3%) e, por último, com o ensino pós escolar (1,6%).

A partir da realização das saídas de campos, da elaboração e aplicação de inquéritos, da captação de fotografias, das entrevistas realizadas, das pesquisas efetuadas, identificaram-se três problemas:



PROJETO NÓS PROPOMOS! 2014-2015
Cidadania, Sustentabilidade e Inovação na Educação Geográfica

- Além da focalização de oferta de transportes públicos na Rua 25 de Abril, a baixa frequência dos mesmos na freguesia é um problema para a população residente, uma vez que, a UFSP apresenta um aumento do número dos adultos e idosos com mobilidade reduzida. Com esta concentração da oferta de transportes públicos na rua principal, áreas periféricas à rua mencionada veem limitada essa oferta.
- Os custos dos bilhetes dos transportes públicos são elevados, justificado através do monopólio da empresa União de Transportes dos Carvalhos (UTC) que estabelece os preços, tendo em conta determinadas regras que não podem ser desrespeitadas nem largamente ultrapassadas.
- As paragens mal localizadas, sem condições de acolhimento dos utentes durante a espera, induzem a elevadas distâncias-tempo e distância-custo e a um esforço físico mais elevado por parte da população, nomeadamente a idosa.

2. Pesquisa, metodologia, fases do projeto, trabalho de campo

A metodologia aplicada resulta do cruzamento de abordagem qualitativa e quantitativa. Assim, as fases do projeto alternaram entre trabalho em sala de aula e trabalho de campo e teve a seguinte orientação:

- Realização de pesquisas no site do INE sobre indicadores estatísticos da freguesia Perosinho-Serzedo;
- Consulta do PDM de V. N. de Gaia;
- Consulta do Google Maps e do Google Earth;
- Realização de inquéritos e entrevistas e nas saídas de campo;
- Aplicação de 45 inquéritos aos habitantes de Pedroso-Seizezelo;
- Aplicação de entrevistas ao presidente Junta da União de Freguesias Serzedo-Perosinho;
- Captura de fotos;
- utilização do SIG, captação de imagens de satélite e cartográficas;
- Consulta de documentos, artigos,... na internet;
- Tratamento da informação e identificação dos problemas do desaproveitamento da energia solar;
- Elaboração da memória descritiva, e apresentação em PowerPoint.

3. Parcerias a estabelecer

Durante o desenvolvimento do nosso projeto pretende-se estabelecer parcerias com algumas entidades, tais como:

Logotipo	Empresa/ Parceiro
 Serzedo e Perosinho Junta de Freguesias	Junta da União de Freguesias Perosinho-Serzedo
http://www.serzedoperosinho.pt/index.php	
 VILA NOVA DE GAIA CÂMARA MUNICIPAL	Câmara Municipal de Gaia
http://www.cm-gaia.pt/portais/cm/Default.aspx	

PROJETO NÓS PROPOMOS! 2014-2015
Cidadania, Sustentabilidade e Inovação na Educação Geográfica

	União de Transportes de Carvalhos
www.utc.pt/	
	INOVAGAIA
http://www.inovagaia.pt/pt/	
	Gaiurb
http://www.gaiurb.pt/home.htm	

4. Propostas de solução

Introduzindo um novo conceito de desenvolvimento urbano, com foco no “modelo de cidade inteligente pretendemos aproximarmo-nos de uma intervenção estratégica que abarca áreas diversas mas relacionadas como a mobilidade, o ambiente, a energia, a governação, o empreendedorismo, a criatividade e a inovação social”. Assim, tendo em conta os problemas mencionados no ponto 1., a proposta de solução seria:

- Traçar os itinerários de forma a garantir que nenhum lugar da freguesia fosse excluído pela empresa que viesse a prestar o serviço de transporte público. Com isto, pretende-se, aumentar a competitividade entre as empresas e com ela a implantação de novos itinerários por parte das mesmas. Ao longo do traçado dos itinerários dever-se-ia atender, também, à falta de condições de acolhimento dos utentes durante a espera pelo serviço de transporte, propondo-se a recuperação das paragens já existentes para que estas passem a ter condições de acolhimento para os utentes.

- Tornar bianual a candidatura à prestação dos serviços de transporte público na UFSP (e até de outras Uniões de Freguesias do concelho de V. N. de Gaia). As empresas transportadoras a operar na freguesia serão obrigadas a baixar os preços dos bilhetes que, atualmente, se encontram bastantes elevados, e garantirem que “os transportes públicos se tornem obrigatórios, eficientes, regulares, previsíveis, seguros, confortáveis e acessíveis”.

- Complementar a oferta de transporte público, ao longo da Rua 25 de Abril, com a aposta na mobilidade suave, com passeios e ciclovias para os peões e bicicletas, respetivamente, e a oferta de Tuk-Tuk ecológicos recorrendo a uma atualização tecnológica em que:

- . Nas áreas periféricas da freguesia a deslocação até às paragens localizadas na Rua 25 de Abril far-se-ia ao longo de ciclovias onde se poderão encontrar “pontos de bicicletas” de utilização gratuita, direcionadas para os jovens - mas aberta a todas as idades -, grupo etário com menos problemas de saúde e com menor dificuldade de locomoção. Nos lugares da UFSP com relevo mais acidentado propõe-se, a utilização de bicicletas elétricas para um menor esforço físico por parte dos jovens (e não só) na sua deslocação quotidiana.

- . Direcionados para os adultos e idosos que não tenham carro ou carta, sugerimos a oferta do serviço de Tuk-Tuk ecológicos, modo de transporte menos poluente que permitiria deslocarem-se até às paragens.

- . Para a população mais idosa, propomos a criação do táxi solidário para que as dificuldades de locomoção não os impeçam de sair e deslocarem-se aos destinos pretendidos, nomeadamente para fazerem compras, ir ao centro de saúde.

PROJETO NÓS PROPOMOS! 2014-2015
Cidadania, Sustentabilidade e Inovação na Educação Geográfica

- Criar uma **empresa local** que se sustentasse financeiramente, através de publicidade - que apareceria nas bicicletas, nos Tuk-Tuk e nos carros táxi - aproveitasse, em regime de trabalho comunitário, as pessoas que, na UFSP e no concelho, beneficiassem do rendimento social de inserção e do subsídio de desemprego, os utentes que pudessem pagar, gerindo a oferta de transportes da UFSP (bem como de outras Uniãoes de Freguesias do concelho de V. N. de Gaia) de forma a diminuir os problemas que identificamos.

5. Resultados esperados

No âmbito de uma *smart city*, pretende-se promover na UFSP e no concelho de V. N. de Gaia, a sustentabilidade ambiental e contribuir para o “desenvolvimento inovador e inclusivo do território”, recorrendo ao apoio da Câmara Municipal de Gaia – Gaiurb, mas também a estratégias dos atores económicos e sociais - empresas transportadoras e empresas locais de base voluntária - cujos serviços de transporte devem garantir:

- obrigatoriedade, a ser garantida, direta ou indiretamente, quer a nível de empresas públicas ou privadas, e a eficiência, no planeamento do sistema de transportes que deve atender às necessidades económicas e sociais de deslocação da população;

- criação de emprego na UFSP;

- atualização tecnológica: os veículos poluírem menos, tornando a oferta de serviços de transporte digitalmente acessível.

6. Conclusão

Com a realização deste trabalho, pudemos concluir que a falta de transportes na freguesia de Perosinho tende a vir a agravar-se uma vez que, segundo os censos de 2011, a população adulta e idosa está a aumentar e a população jovem a diminuir. Esta situação levará a que seja necessário alterar o conceito de transporte público, nomeadamente o serviço oferecido pelas empresas de autocarros e camionetas, pois se continuarmos com a atual oferta a população da UFSP não terá meios para se deslocar.

Concluimos, também, que apesar do Presidente da Junta da UFSP ter conhecimento da situação, a sua intervenção tem privilegiado, apenas, o contacto com outras empresas de transportes para finalizar o monopólio da União de Transportes dos Carvalhos, não pondo a hipótese de tomar outras alternativas, como as medidas que *Nós Propomos!* em 5., ou outras que fossem ao encontro da sustentabilidade ambiental.

Assim, consideramos esta etapa de trabalho o início de um trabalho que irá passar por ver os problemas resolvidos através das propostas que fizemos.

Agradecemos a ajuda e apoio dado pela Gaiurb e pelo Presidente da Junta de Freguesia de Seixezelo-Perosinho.

7. Bibliografia

http://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_main

<http://www.gaiurb.pt/pdm.htm>

<http://www.google.pt/maps/@38.7624658,-9.1729667,14z>

<http://smartcitiesportugal.net/sample-page-2/>

<http://www.moveaveiro.pt/04mobilidade/movebuga/condicoes.htm>

<http://www.ecotuktours.com/>

<http://www.tuktuktejo.com/pt>

http://www.guiadedireitos.org/index.php?option=com_content&view=article&id=1248&Itemid=292

FERNANDES, R. e GAMA, R. (2009/2010), *Cidades Inteligentes, inteligência territorial e criatividade em Portugal*. Cadernos de Geografia n.º 28/29, pp. 81-91. Coimbra – FLUC.