



UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS E SOCIAIS
MESTRADO PROFISSIONAL EM ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA – PROFIAP UFCG

MARIA ALINE DE OLIVEIRA GOUVEIA

**PROPOSTA DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL NA UNIVERSIDADE FEDERAL DE
CAMPINA GRANDE**

SOUSA-PB

2019



MARIA ALINE DE OLIVEIRA GOUVEIA

PROPOSTA DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL NA UNIVERSIDADE FEDERAL DE
CAMPINA GRANDE

Dissertação apresentada à Universidade Federal de Campina Grande como parte das exigências do Programa de Pós-Graduação em Administração Pública, Mestrado Profissional em Administração Pública em Rede Nacional - PROFIAP, para obtenção do título de Mestre.

SOUSA-PB

2019

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA NA FONTE
Biblioteca Setorial de Sousa UFCG/CCJS
Bibliotecária – Documentalista: MARLY FELIX DA SILVA – CRB 15/855

G719p Gouveia, Maria Aline de Oliveira.
Proposta de mobilidade sustentável na Universidade Federal de Campina Grande / Maria Aline de Oliveira Gouveia. - Sousa: [s.n], 2019.

96 fl.: Il. Col.

Dissertação (Mestrado em Administração Pública - PROFIAP) – Centro de Ciências Jurídicas e Sociais - CCJS/UFCG, 2019.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Jônica Marques Coura Aragão.

1. Sustentabilidade. 2. Mobilidade. 3. Bicicletas Compartilhadas. I. Título

Biblioteca do CCJS - UFCG

CDU 35:502.131.1

MARIA ALINE DE OLIVEIRA GOUVEIA

PROPOSTA DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL NA UNIVERSIDADE FEDERAL DE
CAMPINA GRANDE

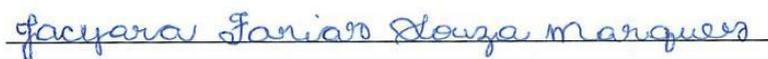
Dissertação apresentada à Universidade Federal de Campina Grande como parte das exigências do Programa de Pós-Graduação em Administração Pública, Mestrado Profissional em Administração Pública em Rede Nacional - PROFIAP, para obtenção do título de Mestre.

BANCA EXAMINADORA:



Profª Drª Jônica Marques Coura Aragão

Orientadora – UFCG/CCJS



Profª Drª Jacyara Farias Souza Marques

Avaliadora Interna – UFCG/CCJS



Profª Drª Maria Marques Moreira Vieira

Avaliadora Externa – UFCG/CCJS

Sousa-PB, 28 de junho de 2019.

Dedico este trabalho à minha família, que me inspira e transmite a importância da educação, do interior do Ceará à periferia da capital cearense. Educação é revolução!

AGRADECIMENTOS

Como uma colcha de retalhos, esta pesquisa foi tecida a muitas mãos que não me soltaram.

À minha mãe, Lindalva de Oliveira, e ao meu pai, Antônio Gouveia, que diariamente me impulsionam e me apoiam em todas as minhas decisões e sonhos (im)possíveis, incondicionalmente.

A todas as minhas amigas e todos os meus amigos, companheiras e companheiros, ativistas *ou não*, integrantes *ou não* dos coletivos “*Bike Anjo CG*”, “*Bike Anjas CG*”, “*Rolê Crochê*”, “*Novos Urbanos*” e “*Minha Campina*”, que compartilham sonhos e ideais, que de alguma forma me inspiraram e contribuíram durante o percurso deste trabalho.

Às minhas solidárias colegas de trabalho, Rayssa e Neusa, às minhas compreensivas chefias imediatas, profs. Erik Cristóvão e Priscilla Castro, e à Diretoria do CCBS/UFCG, profs. Patrício Souza e Carmem Catão, por todo imensurável apoio durante as minhas “idas a campo” ou em recolhimento, para que eu pudesse concluir a pesquisa deste trabalho, e pelo o que está por vir.

Aos colegas que compõem a turma do Mestrado Profissional em Administração Pública - PROFIAP/CCJS/UFCG ano 2017, pelo encontro, pela troca de conhecimentos, sorrisos e empatia sempre tão presentes. Em especial, à minha colega Klébia Larúbia, pela significativa partilha e encorajamento sincero e diário, desde quando ingressamos na UFCG, em 2013, e compartilhamos então este Mestrado.

À professora Jônica Marques Aragão, por toda orientação e compreensão transmitidas com tamanha serenidade e maestria.

Às professoras Jacyara Marques e Maria Marques Vieira, por aceitarem participar e contribuir com este trabalho.

À minha amiga blumenauense e professora Sheila Hempkemeyer e aos professores Pedro de Oliveira e Roniere Moraes, que, de forma puramente amiga e solidária, me ouviam e me orientaram durante a construção do “caminho das ideias” desta pesquisa.

A todas e todos que compõem a Universidade Federal de Campina Grande, por todas as oportunidades a mim concedidas.

Às plataformas que defendem o acesso à Ciência sem barreiras e sem as quais eu não teria tido oportunidade de acesso às diversas bibliografias utilizadas neste trabalho.

A todas e todos que perseveraram na existência e manutenção da educação pública neste país.

A bicicleta é poesia, desde o seu traçado até sua anatomia.

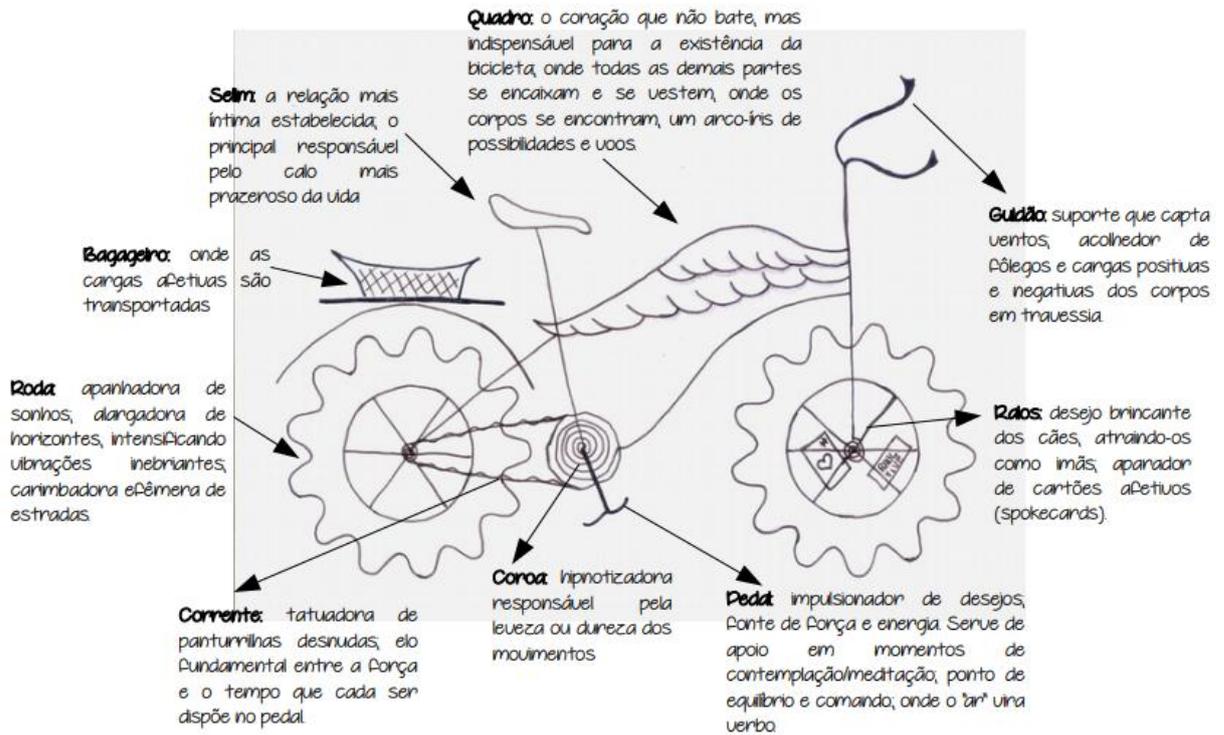


Ilustração de Sheila Hempkemeyer

*Blumenauense, costureira, coleciona e compartilha trajetos e afetos com sua bicicleta.
Docente Doutoranda em Educação pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)
(arte cedida pela autora, 2019)*

RESUMO

Inseridas em moderno contexto de administração pública, que demanda mudanças gerenciais e denota emergência nas discussões como sustentabilidade e mobilidade urbana sustentável, as Instituições Federais de Ensino Superior (IFES) carecem de uma metodologia de gestão que incorpore a dimensão socioambiental, que deve ser colocada em prática com ênfase em uma gestão sustentável - Agenda Ambiental na Administração Pública (A3P). A Universidade Federal de Campina Grande (UFCG) representa uma parcela da Administração Pública, além de ser protagonista, influente e ativa na comunidade interna e externa aos portões dos câmpus. Assim, a presente pesquisa tem como problema, o seguinte questionamento: o sistema de mobilidade atualmente utilizado pela comunidade discente do CCBS/UFCG, especialmente no percurso CCBS- Câmpus Central apresenta-se sustentável e satisfatório, sob uma perspectiva socioambiental? A questão problema e os dados obtidos são analisados mediante abordagem quanti-qualitativa. A metodologia compreende um estudo descritivo e exploratório, a partir de dados bibliográficos, documentais e pesquisa de campo através de questionário elaborado. Como principal perspectiva de gestão sustentável, apresenta-se um estudo comparativo a partir de um projeto fundamentado e executado com sucesso na Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). O objetivo geral consiste em analisar a percepção dos discentes do Centro de Ciências Biológicas e da Saúde (CCBS), da Universidade Federal de Campina Grande (UFCG) - câmpus Campina Grande, acerca da viabilidade de um sistema gratuito de bicicletas compartilhadas com uma abrangência que corresponde ao percurso desde o CCBS até a UFCG Central (sede) e vice-versa. Trata-se de uma pesquisa de campo, valendo-se do método de abordagem dedutivo e método de procedimento o comparativo, auxiliado pelo histórico-evolutivo. A título de resultados, os dados coletados indicam uma percepção positiva da comunidade universitária do CCBS frente à hipótese da instalação de um sistema de bicicletas compartilhadas, dentro da área geográfica do câmpus onde está inserida, e os benefícios que a realização desta proposta traria para todos os envolvidos direta ou indiretamente. Constata-se a visão cultural a respeito da bicicleta e, paralelo a isso, destaca-se um recorte de gênero nesta pesquisa e a correlação dos temores e anseios especificamente enfrentados na vivência da mulher e o meio urbano. Ao final, algumas proposições são apresentadas visando à promoção de uma mobilidade urbana sustentável intracâmpus, a partir de um planejamento cicloinclusivo na Universidade, sob a perspectiva de viabilizar mais qualidade de vida à comunidade universitária, partindo do fomento à mobilidade sustentável no espaço investigado.

Palavras-chave: Administração Pública. Instituição Federal de Ensino Superior. Mobilidade urbana. Sustentabilidade. Bicicleta compartilhada.

ABSTRACT

For being inserted in a modern context of public administration, which demands management changes and denotes emergency in discussions about sustainability and sustainable urban mobility, the Federal Institutions of Higher Education (IFES) need a methodology of management that incorporate the socio-environmental dimension, and should be put in practice to emphasize sustainable management - Environmental Agenda on Public Administration (A3P). The Federal University of Campina Grande (UFCG), represents a part of Public Administration, besides being an influential and active protagonist in the community inside and outside its campuses' gates. Thus, this research has as its central problem the following question: is the mobility system currently used by the student community from CCBS/UFCG, especially regarding the path CCBS - Central Building, sustainable and satisfactory, from a socio-environmental perspective? The problem question and the obtained data are analyzed from a quantitative-qualitative perspective. The methodology counts with a descriptive and exploratory case study, from bibliographic and documental data, and an elaborate questionnaire. As our main reference for sustainable management, we present a report produced and successfully applied at the Federal University of Rio de Janeiro (UFRJ). The general objective consists in analyzing the perception of students from the Center of Biological Sciences and of Health (CCBS), at the Federal University of Campina Grande (UFCG) - Campina Grande campus, concerning the viability of a bicycle-sharing system covering the distance from CCBS to the Central Building of UFCG and vice-versa. It is a field research using a deductive approach method, and a comparative method for procedures, aided by historical-evolutionary method. Concerning the results, the collected data indicate a positive perception of the university community from CCBS before the hypothesis of installation of a bicycle-sharing system inside the geographical area of the campus in which this center is inserted, and of the benefits the implementation of this proposal would bring to all the people involved directly or indirectly. We could observe the cultural view on bicycles and, in parallel, we highlight a matter of gender in this study, and the relation between fears specifically faced in daily life by women and the urban area. Finally, some proposals are presented aiming the promotion of intracampus sustainable urban mobility, starting with a bike friendly planning at the university, under the perspective of enabling more quality of life for the universitarian community, starting from the promotion of sustainable mobility in the investigated area.

Key words: Public Administration. Federal Institutions of Higher Education. Urban Mobility. Sustainability. Shared bike.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Eixos temáticos da A3P	31
Figura 2: Normas e Regulamentos de criação da UFCG	39
Figura 3: Organograma da UFCG	40
Figura 4: Economia em combustível	53
Figura 5: Caminhar e pedalar - benefícios à saúde.....	54
Figura 6: Filograma sobre as representações das classes formadas a partir das respostas das questões 11 a 15 do instrumento de coleta de dados	58
Figura 7: Simulação 1 de tempos de viagem.....	64
Figura 8: Percurso CCBS-Central UFCG de bicicleta (2,4 km, 8 min)	65
Figura 9: Análise Fatorial de Correspondência das Classes.....	67
Figura 10: Simulação de uma estação de bicicletas no CCBS/UFCG	73
Figura 11: Pirâmide inversa de prioridade no trânsito	77
Figura 12: Promovendo mudanças	78
Figura 13: Fotomontagem paraciclos (in)visíveis do CCBS.....	80
Figura 14: Simulação de paraciclo no CCBS/UFCG	81

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Distribuição dos discentes por período em curso.....	44
Gráfico 2: Gêneros participantes da pesquisa.....	45
Gráfico 3: Meio de mobilidade para o CCBS.....	48
Gráfico 4: Meio de mobilidade do CCBS para a UFCG Central	50
Gráfico 5: Uso da bicicleta	55
Gráfico 6: Função para uso da bicicleta	56

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Resumo do perfil dos(as) discentes do CCBS.....	69
---	----

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Distribuição de discentes por curso de Graduação do CCBS/UFCG.....	41
Tabela 2: Quantitativo de participantes por curso	42
Tabela 3 : Faixa etária dos participantes da pesquisa.....	44
Tabela 4 : Gêneros participantes da pesquisa.....	45
Tabela 5 : Renda mensal familiar aproximadamente	46
Tabela 6 : Quantas vezes por semana faz uso/necessita se deslocar do CCBS para a UFCG Central	47
Tabela 7: Meio de mobilidade para o CCBS.....	49
Tabela 8: Meio de mobilidade para a UFCG Central.....	50
Tabela 9:Custo mensal com transporte para a UFCG	52
Tabela 10: Uso da bicicleta pelos discentes do CCBS	55
Tabela 11: Função para uso da bicicleta.....	56

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AP	Administração Pública
A3P	Agenda Ambiental da Administração Pública
CCBS	Centro Ciências Biológicas e da Saúde
CMMAD	Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento
CPS	Compras Públicas Sustentáveis
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
CTMU	Comitê Técnico de Mobilidade Urbana
FACISA	Faculdade de Ciências Sociais Aplicadas
GEIA	Grupo Executivo da Indústria Automobilística
HUAC	Hospital Universitário Alcides Carneiro
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IES	Instituição de Ensino Superior
IFES	Instituição Federal de Ensino Superior
IFPB	Instituto Federal da Paraíba
IN	Instrução Normativa
ITDP	Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento
MMA	Ministério do Meio Ambiente
PIB	Produto Interno Bruto
PMCG	Prefeitura Municipal de Campina Grande
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
PLANMOB	Plano de Mobilidade Urbana
SGAs	Sistemas de Gestão Ambiental
STTP	Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos de Campina Grande
UFMG	Universidade Federal de Campina Grande
UFPB	Universidade Federal da Paraíba
UFRJ	Universidade Federal do Rio de Janeiro

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	15
2. REFERENCIAL TEÓRICO	23
2.1. Administração pública – modelos e paradigmas	23
2.3. Gestão Sustentável.....	25
2.4. Sustentabilidade nas Instituições Federais de Ensino Superior (IFES).....	27
2.5. Mobilidade sustentável	32
2.6. Modelo de sistema de bicicletas compartilhadas na Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ).....	33
3. METODOLOGIA.....	35
3.1 Método.....	35
3.2 Tipo de pesquisa	35
3.3 Sujeitos da pesquisa.....	36
3.4 Instrumento de coleta de dados	37
3.5 Tratamento dos dados	38
3.6 Cuidados éticos da pesquisa	38
4. RESULTADOS E ANÁLISE DOS DADOS	39
4.1 Diagnóstico Organizacional	39
4.2. Resultados da pesquisa de campo.....	42
4.2.1. Período, faixa etária, gênero e renda familiar dos participantes da pesquisa.....	43
4.2.3. Meios de mobilidade utilizados para o CCBS e UFCG Central.....	47
4.2.4. Custo mensal com transporte.....	51
4.2.5. Uso da bicicleta.....	54
4.2.6. Análise da representação social das respostas das questões 11 a 15.....	57
5. PROPOSIÇÕES	69
5.1. Planejamento e instalação de um sistema de bicicletas compartilhadas	70
5.2. Grupo de Trabalho.....	73
5.3 Encontros temáticos.....	75
5.4 Disseminando conhecimento	76
5.5 Instalação de paraciclos no Câmpus Campina Grande.....	79
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	82
7. REFERÊNCIAS	85

1. INTRODUÇÃO

As dinâmicas de mobilidade – um termo polissêmico - como a escolha do modo de transporte, as horas em trânsito e o orçamento que se planeja investir, influenciam diretamente na relação interseccional dos contextos histórico, social, econômico e cultural de um determinado território e seus habitantes.

A mobilidade urbana é um conceito amplo, que possui dimensão econômica, política e social, tornando-se mais sofisticado devido à crescente complexidade urbana. Desta forma, é primordial a reestruturação do espaço viário com o intuito de atenuar os impactos provenientes do acelerado crescimento das cidades.

Revisitando a história, a cultura e produção automobilística no Brasil foram potencialmente estimuladas através de investimento financeiro nacional no governo do então presidente Juscelino Kubitschek (1956-1961). O Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA) foi criado pelo Decreto nº 39.412, de 16 de junho de 1956, e coube ao Grupo elaborar e submeter, à aprovação do presidente da República, os planos para as diversas linhas de fabricação de autoveículos, adaptando-as às contingências da situação econômica nacional (BRESSER-PEREIRA, 2007).

O cenário brasileiro, desde a abertura do mercado automobilístico no país, paulatinamente, tem levado as pessoas a vivenciarem constantes congestionamentos de trânsito nas grandes e, mais recente, nas pequenas cidades. A população brasileira, assim como em outros países, sofre diariamente os impactos da falta de estrutura, deterioração das condições dos serviços públicos de transportes coletivos, aumento abusivo dos preços das passagens, violência no trânsito, poluição sonora e ambiental (KNEIB, 2012).

Os problemas enfrentados diariamente pelas pessoas ao se locomoverem nas cidades tem normalmente uma análise fragmentada, que é resultado da dissociação entre o planejamento do sistema de transporte público, a circulação de veículos particulares, o uso do solo e a proteção ambiental (ALVES E RAIA JR., 2009).

A partir dessa análise, faz-se necessário a investigação empírica dos modelos ora fundamentados, de modo que possamos recriar cenários favoráveis ao incentivo e uso de mobilidade urbana sustentável, com ênfase nos transportes não motorizados e coletivos, através de uma abordagem interdisciplinar, sistêmica e plural.

Balxim, Krause e Linke (2016) ressaltam que os estudos acerca das mobilidades urbana, física e simbólica vêm crescendo em importância, em função da multiplicação e da intensificação dos deslocamentos diários. Para tais autores, a mobilidade deve ser abordada de forma sistêmica, como um “sistema de mobilidades”, pois tem efetiva participação nos processos de urbanização, que provocam em novas formas e experiências urbanas.

Levando em consideração a diversificação das atuais formas possíveis de deslocar-se, multiplicam-se também os métodos de análise e as teorias da análise do tema das cidades e desenvolvimento urbano, tanto nas ciências quanto nas políticas públicas, resultando assim na criação de novas e mais acessíveis estruturas propositivas na distribuição de equipamentos, infraestruturas e serviços de uma cidade - espaço com diálogo entre a sociedade civil, ensino, pesquisa e poder público (BALBIM, KRAUSE E LINKE, 2016).

Nesse sentido, a universidade é uma instituição social e devido a isso “exprime de maneira determinada a estrutura e o modo de funcionamento da sociedade como um todo” (CHAUI, 2003, p. 5), tem protagonismo inerente no que se refere ao debate e promoção do “tripé da sustentabilidade”, conceito sugerido por Elkington (1994 apud CORRÊA, 2018), o qual diz que ações sustentáveis precisam estar apoiadas em três fundamentos básicos, quais sejam ambientais, econômicos e sociais.

Ademais, enquanto provedora de formação educacional, o artigo 207 da Constituição Brasileira de 1988 dispõe que “as universidades [...] obedecerão ao princípio da indissociabilidade entre ensino, pesquisa e extensão”, Moita e Andrade (2009, p. 269) ressaltam a igualdade em tratamento por parte das instituições de ensino superior, sob o preceito legal desse princípio.

As universidades atuam de forma contextualizada e em sintonia com as transformações da sociedade. Segundo Pinheiro (2016), na década de 1990, uma série de deliberações foram realizadas por universidades, que ao refletirem sobre sua relação com o meio ambiente e seus compromissos com o desenvolvimento sustentável. As instituições de ensino superior (IES) têm papel importante na promoção da sustentabilidade, tanto no debate sobre o tema, conscientização e apontamento de soluções para os problemas, quanto na adoção de práticas que promovam a educação pelo exemplo.

Para Barata et al. (2007), as empresas e órgãos do setor público, particularmente os que têm como missão direta promover o bem-estar da sociedade, deveriam ser os primeiros a tomar a iniciativa de implantar um sistema eficiente de gestão ambiental. Aos fatores sociais

associados à preservação ambiental e à saúde da população, somam-se os efeitos da melhor utilização de recursos públicos, pois a ecoeficiência se fundamenta na racionalidade das decisões, na análise de custo e benefício das medidas a serem implementadas.

1.1 Problema de pesquisa

A Universidade Federal de Campina Grande (UFCG), órgão vinculado à Administração Pública indireta do Poder Executivo Federal, na forma de autarquia pública em regime especial, que tem sua origem a partir do desmembramento do Câmpus II da Universidade Federal da Paraíba (UFPB), constituindo-se em universidade autônoma. A hipertrofia instalada na estrutura física e administrativa na instituição, à época, apresenta-se como principal motivador deste positivo desdobramento. Diante deste cenário, a partir de vários debates participativos junto à comunidade universitária, a Lei nº 10.419, de 9 de abril de 2002, dispôs sobre a criação da UFCG (UFCG, 2002).

A UFCG atualmente detém 11 Centros e oferece 95 cursos distribuídos em 7 Câmpus que recebem a denominação homônima do município onde estão localizados: Câmpus Campina Grande (ou sede Central), Câmpus Cajazeiras, Câmpus Cuité, Câmpus Pombal, Câmpus Sumé, Câmpus Sousa e Câmpus Patos. O objetivo principal da UFCG é fomentar o desenvolvimento regional do interior da Paraíba a partir da sua atuação nas atividades de ensino, pesquisa e extensão (UFCG, 2017).

O Câmpus Campina Grande, além de pertencer a um município que apresenta região estratégica e extrema importância no estado da Paraíba, detém o maior número de cursos da Universidade. Com isso, diariamente, observa-se inúmeros pedestres que utilizam bicicletas, carros, motos e transporte coletivo para se deslocarem, essencialmente, pela sede Central, perpassando pelo Hospital Universitário Alcides Carneiro (HUAC) e o Centro Ciências Biológicas e da Saúde (CCBS) - delimitação empírica da pesquisa aqui proposta - que ficam localizados em logradouros e perímetro distintos.

Na organização e no desenvolvimento de suas atividades, a UFCG respeita princípios como promover o desenvolvimento socioeconômico, técnico-científico, político, cultural, artístico e ambiental do estado, da região, do país e do mundo; manter interação com a sociedade, com suas diversas organizações e com o mundo do trabalho; assim como promover

a paz, a solidariedade, a defesa dos direitos humanos e a preservação do meio ambiente (UFMG, 2017).

Partindo do embasamento teórico que sedimenta este estudo, a pesquisa de campo realizada tomou como amostra a comunidade discente dos cursos de Enfermagem, Medicina e Psicologia, que integram o Centro de Ciências Biológicas e da Saúde (CCBS), da Universidade Federal de Campina Grande (UFMG). A título de problema da pesquisa, importa saber: o sistema de mobilidade atualmente utilizado pela comunidade discente do CCBS/UFMG, especialmente no percurso CCBS - Câmpus Central, apresenta-se sustentável e satisfatório, sob uma perspectiva socioambiental?

1. 2. Objetivos

O objetivo geral desta pesquisa é analisar a percepção dos (as) discentes do Centro de Ciências Biológicas e da Saúde, da Universidade Federal de Campina Grande - Câmpus Campina Grande, acerca da viabilidade da implantação de um sistema gratuito de bicicletas compartilhadas, visando a adequação sustentável da mobilidade no percurso investigado.

Diante disso, a pesquisa permeia pelos seguintes objetivos específicos:

Delinear o perfil dos (as) estudantes envolvidos (as) na pesquisa tendo como variáveis o gênero, a idade, a renda, os meios e custos de locomoção;

- Estudar a correlação existente entre conceitos sobre sustentabilidade, mobilidade urbana sustentável e gestão sustentável, a partir do conhecimento do público pesquisado;
- Averiguar e refletir sobre a atitude da comunidade discente frente à hipótese da instalação de um sistema de bicicletas compartilhadas dentro da área geográfica do Câmpus onde está inserida;
- Propor ações que visem incentivar a mobilidade sustentável na Universidade Federal de Campina Grande.

1.3 Justificativa

As Instituições Federais de Ensino Superior (IFES) assumem importante papel no processo de desenvolvimento sustentável, uma vez que atuam na formação de estudantes. Ao disseminar informações e conhecimento podem contribuir para construir e desenvolver uma sociedade com mais equilíbrio e justiça.

Entretanto, para que essa cooperação seja possível, é imprescindível que essas organizações incorporem princípios, estratégias e práticas sustentáveis, seja para suscitar uma conscientização geral, compreendendo docentes, funcionários e alunos, seja na tomada de decisões relevantes ligadas ao planejamento, organização e procedimentos comuns em sua estrutura física (TAUCHEN; BRANDLI, 2006).

O Governo possui papel estratégico na adoção do desenvolvimento sustentável, principalmente por ser um exponencial adquirente de bens de consumo. Cabe a ele, principalmente, incentivar e propor mudanças, desenvolver projetos e ações que estimulem uma consciência sustentável. A implementação de uma agenda socioambiental nas instituições públicas busca inserir uma nova cultura institucional na administração, além de melhorar o uso dos recursos naturais, reduzir o desperdício e sensibilizar os colaboradores para as questões socioambientais (COGO; OLIVEIRA; TESSER, 2012).

De acordo com os dados da Organização das Nações Unidas (2013 apud MÁTRAI e TÓTH, 2016, tradução livre), a atual população mundial de cerca de 7,2 bilhões de pessoas em 2025 alcançará 8,1 bilhões de pessoas, e em 2050 culminará em 9,6 bilhões. Espera-se que o maior aumento ocorrerá nos países em desenvolvimento, o contrário acontecerá nos países desenvolvidos, onde a população apresenta baixo índice de crescimento. Esse crescimento populacional está proporcionalmente alinhado à urbanização e uso do solo, o que significa que o número de habitantes urbanos deverá subir de 3,3 para 6,4 bilhões (MÁTRAI e TÓTH, 2016).

Como gerenciar esse crescimento e proporcionar qualidade de vida para a população? A bicicleta é um meio de transporte de baixo custo, que permite o acesso da população às oportunidades de trabalho, lazer, equipamentos públicos e serviços. Traz benefícios à saúde, diminuindo a incidência de doenças cardiovasculares e sensação de bem-estar, além de não emitir gases de efeito estufa e demais poluentes (ITDP, 2017).

O debate acerca das personagens no que se refere à mobilidade urbana sustentável, com foco na bicicleta enquanto veículo ou modo de transporte obtém destaque em 1997, quando fora reconhecida como veículo na legislação brasileira; classificada como transporte não motorizado no Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Segundo o Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (2017), a bicicleta fora colocada em segundo plano no planejamento viário durante o século XX, enquanto projetos e malha viária brasileira eram investidos para acomodação de viagens por automóvel.

O tema “sistema de compartilhamento de bicicletas” promove inúmeros cursos, eventos, livros, teses e artigos científicos na literatura nacional e internacional disponíveis, que fornecem dados bibliográficos, estatísticos, além de guias e orientações sobre a eficiência e melhorias geradas através da adoção da bicicleta como transporte nas cidades. Encontram-se produções acadêmicas com uma representação social e demanda de interseccionalidade de áreas de conhecimentos como sustentabilidade, saúde, acessibilidade, desenvolvimento urbano, administração pública, turismo, políticas públicas, Economia, Engenharia, Direito à Cidade, Arquitetura e Urbanismo, Antropologia, História e Geografia.

A respeito das pesquisas existentes sobre a caracterização do compartilhamento público de bicicletas, segundo Mátrai e Tóth (2016, tradução própria), em um levantamento para avaliação comparativa de sistemas públicos de compartilhamento de bicicletas, inúmeros artigos estão disponíveis sobre a viabilidade desses sistemas que já estão nas ruas ou em preparação. A análise desses estudos, especialmente com a comparação dos volumes previstos com os reais, podem fornecer *insight* sobre o impacto do compartilhamento de bicicletas (COWI, 2010; Departamento de Planejamento Urbano de Nova York, 2009; Quay Communications Inc, 2008 apud Mátrai e Tóth, 2016, tradução livre).

Os estudos de Ricci (2015 apud Mátrai e Tóth, 2016, tradução livre), por exemplo, afirmam que o usuário típico de um esquema de compartilhamento de bicicletas é identificado com o perfil de sexo masculino, etnia branco, empregado e, em comparação com a população média em que os sistemas são implementados, são jovens, com alto poder aquisitivo e mais propensos a já estarem envolvidos no ciclismo independentemente do compartilhamento de bicicletas; afirmam também que é necessária mais investigação sobre o enquadramento da avaliação dos sistemas de partilha de bicicletas.

A relevância de estudos sobre mobilidade urbana sustentável é recente no Brasil, se comparado a outros países. Contudo perdura, pois a análise dos seus efeitos mostra-se ainda

com máxima potencial exploração investigativa, empírica, comparativa e, principalmente, sistêmica. Movido à propulsão humana, com baixíssimo impacto ambiental, a bicicleta atua como ferramenta essencial no combate à emissão de gases de efeito estufa, na promoção de acessibilidade populacional, no uso adequado do solo e é altamente eficiente no consumo de energia.

Um exemplo de destaque desse debate é a Lei Federal nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU); que, após 17 anos sendo discutida dentro e fora do Congresso Federal, foi aprovada então em 2012 e, em abril de 2019, pela terceira vez, adiou o prazo final para entrega dos Planos de Mobilidade Urbana no Brasil pelas prefeituras de municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido. (BRASIL, 2012).

Seguindo as orientações estabelecidas na Lei Federal e em cumprimento ao que expõe a Lei Municipal nº 5.172/2012, a Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos de Campina Grande (STTP), órgão executor do Plano de Mobilidade Urbana de Campina Grande (PLANMOBCG) pretende elaborar “objetivos estratégicos coerentes com os princípios e diretrizes da Política Municipal de Mobilidade Urbana” e, para tal, adotará metas de curto, médio e longo prazo (STTP, 2012). Além da Superintendência, as instituições de ensino superior como a Universidade Federal de Campina Grande (UFCG), Universidade Estadual da Paraíba (UEPB), Instituto Federal da Paraíba (IFPB), Faculdade de Ciências Sociais Aplicadas (FACISA) participarão ativamente da elaboração e fiscalização desse Plano.

Ademais esse papel, a Universidade Federal de Campina Grande também participa como entidade/membro do Comitê Técnico de Mobilidade Urbana (CTMU) - criado pela Lei Municipal nº 5.417, de 07 de fevereiro de 2014, tem caráter permanente e a finalidade de subsidiar a gestão pública municipal no que concerne às questões de mobilidade urbana sustentável na região (CTMU, 2014).

Dentre as diretrizes, ações estratégicas estabelecidas e medidas a serem adotadas no PLANMOBCG, destaca-se a implantação do Sistema de *Bike Share* - sistema de compartilhamento de bicicletas - como ação de médio prazo (PLANMOB, 2015).

No PlanMob de Campina Grande (2015), a *bike share* (bicicletas de aluguel) é definida como um sistema de empréstimo de bicicletas que é composto por estações

distribuídas na malha urbana das cidades, onde, muitas vezes, são integradas ao sistema de transporte público coletivo por ônibus.

Basicamente, consiste na permissão ao usuário tomar a bicicleta em uma das estações de guarda desta e entregar em outra estação, dentro de um tempo pré-determinado, conforme análise do local a ser implantado. Inicialmente, o sistema necessita de uma “rede de estações de atendimento”, um centro de controle para sistema de cobrança e/ou controle de uso e manutenção (PLANMOB, 2015).

Por meio de indicadores que avaliam a eficiência, confiabilidade, custo benefício, entre outras análises, o Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP), instituição que acredita e promove que as cidades tornem-se mais humanas e equitativas, afirma que o uso de sistema de bicicletas compartilhadas ajuda a reduzir o número de veículos particulares nas ruas, desafogando o trânsito e reduzindo as emissões de gases do efeito estufa (ITDP, 2014).

Diante deste panorama nacional (macro) e local (micro), a presente pesquisa tem o intuito de oportunizar para os discentes um outro olhar sobre o ato de pedalar e seus benefícios. A promoção de saúde biopsicossocial, estímulos econômicos, a diminuição de gases poluentes, além de contribuir para a melhoria da circulação das pessoas dentro do Câmpus, para curtas e médias distâncias, são alguns exemplos. A utilização da bicicleta pode colaborar para os deslocamentos entre blocos administrativos, salas de aula e o Hospital Universitário do Câmpus Campina Grande. O estudo destes indicadores podem servir de base para futuras intervenções no sistema, bem como refletir sobre os impactos subjetivos em quem o utiliza.

O presente estudo pretende obter uma análise da comunidade discente do Centro de Ciências Biológicas e da Saúde (CCBS), da Universidade Federal de Campina Grande (UFCG) – Câmpus Campina Grande, com base nas teorias apresentadas no referencial teórico, à luz da Administração Pública, sustentabilidade nas instituições de ensino superior e mobilidade sustentável, abordando também o caso de sucesso do Projeto Fundo Verde, da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), correlato que serviu para compreensão de demandas e propostas de ações intracâmpus universitário. O diagnóstico e análise dos dados desta pesquisa servem como iniciativa justificativa para que sejam elencadas ações que visam incentivar a mobilidade sustentável na Universidade Federal de Campina Grande.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

A pesquisa e o debate sobre a mobilidade urbana sustentável em uma Instituição de Ensino Superior engendram perspectivas plurais de análise. No decorrer dos próximos capítulos, a visão interdisciplinar do conhecimento apresenta-se como personagem fundamental neste estudo. O uso dessa estratégia proporcionou uma considerável dimensão teórica, mas também humana, tanto na preparação da pesquisa quanto na fase empírica e, por conseguinte, na análise e interpretação dos dados coletados.

Partindo dessa premissa, este capítulo apresenta autores variados, entre os clássicos e os contemporâneos, que tratam sobre a Administração Pública, sustentabilidade abordada nas Instituições de Ensino Superior, assim como mobilidade urbana sustentável, permitindo elencar e traçar o histórico evolutivo desses assuntos.

2.1. Administração pública – modelos e paradigmas

Utilizando-se de um conceito básico, a administração pública (AP) compreende-se como um conjunto de órgãos e de servidores que, mantidos com recursos públicos, é responsável por decidir e implementar as normas necessárias ao bem-estar social e das ações necessárias à gestão da coisa pública (SILVA, 2013).

Contudo, nota-se que, historicamente, a atuação da administração pública (AP) perpassou por diversos modelos e paradigmas. Esses modelos representaram uma adaptação do país a cada vivência do ciclo político vigente. Drumond et al. (2014 apud AZEVEDO, 2018) classifica esses modelos como patrimonialista, que vai de 1500 a 1930; burocrático, que vai de 1930 a 1990; gerencialista, a partir da década de 1990; e societal, a partir de 2000.

Ressalta-se, como importante marco regulatório nesse âmbito, o debate e a promulgação da Constituição da República Federativa do Brasil, de 1988, pois se dava o início da redemocratização no país, pós Regime Militar e, posto isto, uma nova forma de

diálogo entre o poder público e a sociedade (ANDRADE, 2006 apud ANTUNES; BARRETO, 2016).

No cenário dos anos 90, com o aumento da inflação, a sociedade passa a observar a crise e a necessidade de modernização da Administração Pública, de torná-la eficiente, com preceitos voltados para as demandas sociais, capaz de promover formas saudáveis de competição, conforme relata Bresser-Pereira (1996 apud AZEVEDO, 2018).

Entretanto, a Constituição não foi a única ferramenta que reverberou para o campo dos direitos sociais as questões pertinentes às práticas de gestão e política pública, foram as quebras paradigmas e ações jurídicas incorporadas após a assinatura da Constituição, com principal enfoque resultante de tratados e acordos internacionais, que trouxeram o debate mais humanizado e a participação da sociedade na gestão pública, como afirmou Telles (1994; 1999 apud ANTUNES; BARRETO, 2016).

Nessa perspectiva, dá-se a gênese proposta de um modelo de prática da gestão de políticas públicas com a interação entre diversos atores, é a chamada “Teoria Ator-Rede”, surge a conceituação de “rede” como um fenômeno de gestão, como fora transcrito por Powell (1987;1990), que define como “arranjos organizacionais híbridos”, que “contribuíram para a gestão na sua busca por cooperação, aprendizagem, disseminação de informações, conhecimento, inovação, como formas alternativas à burocracia”, que instalada, prejudica o desempenho das organizações públicas (ANDRADE, 2006: 54 apud ANTUNES; BARRETO, 2016).

Diante desse panorama, Medina (2003 apud ANDRADE, 2006) caracteriza a gestão pública como uma gestão participativa, traduzida como gestão democrática, onde as personagens sociais que compõem esta rede se tornam capazes de compreender a sociedade em que vivem, expor as necessidades desta mesma sociedade em propostas de ações, que, por sua vez, se repercutem em políticas públicas que são incumbidas pela Administração Pública dentro da sua proposta de trabalho e política de governo.

Contudo, deixa-se de ser um programa que é executado do ápice da pirâmide para baixo, passando a ser um processo onde os atores sociais, representantes da sociedade, se encontram na posição onde podem influenciar diretamente e dialogar com quem detém o poder, que, neste modelo, o compartilha. O espaço de poder antes limitado passa a ser compartilhado, trazendo à tona o contexto de democracia e de poder popular (MEDINA, 2003 apud ANDRADE, 2006).

O Estado avança do papel específico de provedor de bens e serviços e passa a ser um gestor e regulador do desenvolvimento, estabelecendo novas formas de relação entre Estado, sociedade civil e mercado, baseadas no planejamento, realização de políticas públicas e descentralização. Essa nova condução dos rumos da Federação, refletem a influência consequente do modelo de gestão próprio da administração privada. Torna-se pautada na busca pela eficiência na prestação dos serviços públicos, ou seja, prestá-lo com maior rapidez, qualidade e menor custo possível (DRUMOND et al., 2014 apud AZEVEDO, 2018).

2.3. Gestão Sustentável

Buscando adotar esse novo perfil de gestão, no qual torna essencial à administração pública o exercício de compras e serviços eficientes e com baixo custo, o Governo Federal, dentre vários programas, sugere o eixo temático Compras Públicas Sustentáveis (CPS), que compõe aos demais eixos da Agenda Ambiental na Administração Pública (A3P) (MMA/BRASIL, 2018).

A Constituição Federal, Art. 37, inciso XXI, prevê, para a Administração Pública, a obrigatoriedade de licitar. Esse artigo foi regulamentado pela Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, na qual dita “normas gerais sobre licitações e contratos administrativos pertinentes a obras, serviços, inclusive de publicidade, compras, alienações e locações no âmbito dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.”. Segundo o Art. 3º da mesma Lei, Licitação Sustentável “é aquela que se destina a garantir a observância do princípio constitucional da isonomia, a seleção da proposta mais vantajosa para a administração e a promoção do desenvolvimento nacional sustentável” (Redação dada pela Lei no 12.349, de 2010 apud MMA/BRASIL, 2018).

As compras públicas no Brasil representam um segmento considerável da economia, movimentando, nos diversos níveis de governo, cerca de 10% a 15% do Produto Interno Bruto (PIB). A função dessas aquisições é suprir a administração pública com os bens e serviços necessários, em quantidades e qualidades adequadas, a preço justo. No entanto, com a instituição da política de compras sustentáveis, surge um novo paradigma que é a priorização de produtos com menor impacto ambiental e a seleção de fornecedores que considerem os aspectos socioambientais na sua cadeia produtiva (SILVA; BARKI, 2012).

A licitação sustentável, também chamada “ecoquisição”, “compra verde”, “licitação positiva” ou “compra ambientalmente amigável”, tem como principal objetivo utilizar-se do poder de compra do Estado, fomentando uma postura mais sustentável para as empresas, que precisam se adequar às regras exigidas caso queiram fechar negócios com o setor público (BARCESSAT, 2011, p. 67).

Cruz Alencastro et al, (2014, p.209) analisam que as Compras Públicas Sustentáveis objetivam a adoção de uma seleção de critérios de sustentabilidade nos trâmites destinados a adquirir bens e contratar serviços, “além de estimular os governos a adotarem comportamentos que usualmente são exigidos de particulares e de pessoas jurídicas de direito privado, melhorando a imagem da autoridade pública”.

Conforme consta no capítulo 4, da Agenda 21 Global, a principal causa da contínua degradação do meio ambiente no mundo é o padrão insustentável no que diz respeito à produção e consumo. Trata-se de um verdadeiro chamado às autoridades da administração pública a reformularem suas políticas e critérios de contratação, com o objetivo de oportunizar a produção de bens e serviços ambientalmente sustentáveis (BRASIL/MMA, 2017).

Para a Agenda Ambiental na Administração Pública (A3P), as CPS consistem naquelas em que se tomam atitudes para que o uso dos recursos materiais seja o mais eficiente possível. Isso envolve integrar os aspectos ambientais em todos os estágios do processo de compra, e evitar compras desnecessárias, identificando produtos mais sustentáveis que cumpram as especificações de uso requeridas. Logo, não se trata de priorizar produtos apenas devido a seu aspecto ambiental, mas sim considerar seriamente tal aspecto juntamente com os tradicionais critérios de especificações, técnicas e preço (MMA/BRASIL, 2017).

Nesse sentido, as licitações sustentáveis possuem um papel estratégico para os órgãos públicos e, quando adequadamente realizadas promovem a sustentabilidade nas atividades públicas. Portanto, é fundamental que os compradores públicos saibam delimitar corretamente as necessidades da sua instituição e conheçam a legislação aplicável e características dos bens e serviços que poderão ser adquiridos.

Nota-se que, apesar das iniciativas e até imposições legais para adoção de licitações sustentáveis, colocar em prática a sustentabilidade nas compras federais é um grande desafio, pois o mercado desses produtos e serviços ainda é limitado. A falta de informação e planejamento também dificulta, pois muitos gestores temem questionamentos dos órgãos de

controle ao adotar critérios sustentáveis em seus processos. A existência de instrumentos legais ainda não é o suficiente para garantir segurança jurídica. Adotar hábitos mais justos, contrários aos do desperdício e aos do uso inadequado dos recursos naturais, embora não seja uma tarefa fácil, é possível. O desenvolvimento sustentável deve ser visto como uma referência para processos que possam anunciar uma transição desta para uma nova sociedade (COGO; OLIVEIRA; TESSER, 2012).

2.4. Sustentabilidade nas Instituições Federais de Ensino Superior (IFES)

As discussões envolvendo a temática ambiental têm origens remotas, que datam dos séculos XVII e XIX. Segundo o levantamento da socióloga Eugenia Cabral, de acordo com Keith Thomas (1989 apud CABRAL, 2007), neste período, na Inglaterra foram verificadas variadas manifestações de grupos sociais em defesa da natureza, que se multiplicaram com a afirmação nos séculos XVIII e XIX, com a formação das sociedades urbano-industriais, em virtude do aumento de problemas ambientais causados por novos hábitos de vida.

O diálogo e reflexão a respeito do assunto começaram a ganhar forma mais incisiva a partir do Clube de Roma, em 1968, que propunha uma conciliação entre os defensores do crescimento econômico (tecnocêntricos radicais) e os defensores do meio ambiente (ecocêntricos radicais), chamada ecodesenvolvimento, que tinha por objetivo conciliar equidade social, preocupação com o meio ambiente e crescimento econômico (CAPRA, 1996; CALLENBACH et al., 1993 apud CABRAL, 2007).

A evidente busca por alinhar meio ambiente e desenvolvimento econômico foi discutida pela primeira vez na Conferência das Nações Unidas sobre o Ambiente Humano, em Estocolmo, em 1972. Esta Conferência tornou-se um marco histórico político internacional, impulsionando o surgimento de políticas de gerenciamento ambiental e também direcionando a atenção das nações para as questões ambientais (COGO; OLIVEIRA; TESSER, 2012).

As universidades constituem locais promotores de mudança, com isso, segundo Lozano et al., (2013 apud NASCIMENTO, 2017) ressaltam que, a partir da Conferência de Estocolmo, a educação passou a desempenhar importante papel em relação ao meio ambiente, à proteção ambiental e à sua conservação. Foram dados os primeiros passos importantes onde

formalmente foi reconhecida a importância da educação no processo de implantação de conceito de sustentabilidade

Em 1984, foi criada uma Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (CMMAD), formada por especialistas da área, que elaborou o relatório intitulado “Nosso Futuro Comum”. Deste relatório resultou o conceito de “desenvolvimento sustentável”, que se refere a um modelo capaz de harmonizar desenvolvimento econômico com proteção ambiental e justiça social, numa perspectiva temporal de longo prazo e que alcance as gerações futuras (VIOLA; LEIS, 1995, p. 78 apud VIEGAS et al., 2015).

Segundo Kraemer (2000 apud VIEGAS et al., 2015) em continuidade às discussões políticas travadas na década de 1980, foi realizada em 1992, no Rio de Janeiro, a Cúpula da Terra, conferência que representou um marco na trajetória do desenvolvimento sustentável pela significativa participação de governantes, da qual resultaram inúmeros documentos, entre eles a Carta da Terra (Declaração do Rio) e a Agenda 21, na qual foram estabelecidas as intenções dos países participantes na adoção de iniciativas sustentáveis.

Como consequência do envolvimento significado das universidades ao movimento, em 1990 foi assinada a Declaração de Talloires. Esta declaração foi a primeira do seu gênero, firmada entre mais de 350 administradores universitários, que se comprometeram em levar a sustentabilidade às suas respectivas instituições. As Instituições de Ensino Superior (IES) passaram a responder aos desafios internacionais, desencadeando esforços no sentido de analisar, discutir e vincular o papel do ensino superior em direção ao desenvolvimento sustentável. Para incentivar e canalizar o movimento foi criada, em 1990, a Associação de Líderes Universitários para um Futuro Sustentável (ULSF) (KRAEMER, 2000 apud VIEGAS et al., 2015).

Após Talloires (1990) e o processo contínuo de debates acerca do assunto, aconteceram eventos e compromissos assumidos onde se destacam também as seguintes Declarações: Declaração de Halifax (1991), Declaração de Kyoto (1993), Declaração de Swansea (1993), Declaração de Barcelona (2004), Declaração de Graz (2005), Declaração de Abuja (2009) e Declaração de Turim (2009). Conforme apresentam Sylvestre et al. (2013 apud NASCIMENTO, 2017), as Declarações e Cartas sobre sustentabilidade no ensino superior são vistos como princípios que ajudam a incorporar o conceito de sustentabilidade nas IES.

Questões socioambientais vêm conquistando pauta nas discussões do meio organizacional; seja público ou privado. A compreensão ecológica tem aumentado em diferentes níveis e setores mundialmente, não obstante provoca o envolvimento também do universo educacional, a exemplo das IFES (BARATA et al., 2007).

No entanto, conforme Tauchen e Brandli (2006), ainda são ínfimas as práticas sustentáveis presentes nas IFES, sendo que estas possuem a importante função de formar, qualificar e conscientizar pessoas, quais sejam os formadores de opinião no futuro. As organizações que trabalham com educação precisam, primeiramente, praticar as diretrizes que ensinam. Faz-se necessário dissolver a imagem de que as universidades compõem instituições burocráticas e inertes, demonstrando sua capacidade de, ao menos, iniciar o trajeto rumo à sustentabilidade.

Tauchen e Brandli (2006) afirmam que existem duas principais linhas de pensamento referentes à função das IES no que concerne ao desenvolvimento sustentável. A primeira enfatiza o aspecto educacional como uma oportunidade imprescindível para que as IES, através da formação dos discentes, possam cooperar ao difundir essa visão sustentável nos alunos, futuros tomadores de decisão, para que estes possam, mais adiante, incluir em seu meio profissional a preocupação com as questões socioambientais. A segunda corrente evidencia o posicionamento de algumas IES ao implementarem Sistemas de Gestão Ambiental (SGAs) na estrutura universitária, por meio de modelos e exemplos práticos de gestão sustentável para a comunidade acadêmica e sociedade.

Os gestores ocupam espaço de destaque nesse processo, dada a importância da atuação de um agente especialmente qualificado para liderar e orientar o caminho para a sustentabilidade. As IES têm como missão básica o ensino para formação dos futuros formadores de opinião e tomadores de decisão, ou mesmo de cidadãos capacitados para convivência em sociedade. São instituições que possuem larga experiência na interdisciplinaridade e, por serem fomentadoras do conhecimento, conseqüentemente, assumem um papel fundamental na construção de um projeto de sustentabilidade eficaz (TAUCHEN; BRANDLI, 2006).

No Brasil, no meio acadêmico, várias ações vêm sendo implantadas para que as universidades adotem um perfil de gestão sustentável. Observa-se o número crescente de publicações nessa área e pela adesão voluntária das IES à programas voltados para a

sustentabilidade, a exemplo da Agenda Ambiental na Administração Pública (A3P) (GUANAES, 2012).

Contudo, assim como outras instituições, as IES públicas utilizam espaços e recursos naturais para o desenvolvimento de suas atividades e, por isso, os *campi*, são organizações, por natureza, complexas e que se assemelham nos aspectos físicos a cidades e nos aspectos administrativos e organizacionais a empresas (ESTEVEZ; FALCOSKI, 2012 *apud* ROCHA *et al.*, 2017).

Nesse sentido, Rocha *et al.* (2017) ressaltam que ainda não existe um método padrão na gestão ambiental das universidades, haja vista que algumas têm política ambiental formalizada, outras desenvolvem ações ambientais isoladas - cada instituição tem suas particularidades, estímulos e limitações.

Segundo a Instrução Normativa (IN) nº 10, de 12 de novembro de 2012, em seu Art. 2º, inc. III, práticas sustentáveis, práticas ambientais sustentáveis ou práticas de sustentabilidade são “ações que tenham como objetivo a construção de um novo modelo de cultura institucional visando a inserção de critérios de sustentabilidade nas atividades da Administração Pública” (BRASIL, 2012).

Desta feita, esses critérios, na Administração Pública, podem ser vistos como estímulos para a produção e o consumo sustentável nas atividades desenvolvidas, podendo estar voltados para a compra de bens, para contratação de serviços ou mesmo na gestão da qualidade do ambiente humano. Para tal, são definidos, no supracitado Artigo, inc. II, como “parâmetros utilizados para avaliação e comparação de bens, materiais ou serviços em função do seu impacto ambiental, social e econômico” (BRASIL, 2012).

Com intuito de alcançar e cumprir esses parâmetros, o Programa Agenda Ambiental na Administração Pública (A3P) é um exemplo de programa governamental que vem estimulando a adoção da gestão socioambiental na administração pública. A A3P foi concebida no âmbito do Ministério do Meio Ambiente (MMA), em 1999, como um projeto em busca de novas referências de sustentabilidade ambiental para a Administração Pública (BRASIL/MMA, 2018).

Em 2001, foi criado o Programa Agenda Ambiental na Administração Pública, com o objetivo de promover a reflexão e a mudança de atitude dos servidores públicos e gestores a fim de que estes incorporem ações socioambientais em suas atividades rotineiras (MMA,

2018). A partir de 2004, a A3P passou a integrar o Plano Plurianual do Governo Federal, como ação integrante do programa de Educação Ambiental para Sociedades Sustentáveis, tornando-se um referencial de sustentabilidade nas atividades públicas. Em 2005, foi criada a “Rede A3P”, um canal de comunicação permanente entre os órgãos públicos, para promover intercâmbio técnico e difundir informações sobre temas relevantes da agenda, permitindo a troca de experiências (BRASIL, 2017).

As atividades do programa A3P estão baseadas nas orientações e princípios da Norma Brasileira ABNT NBR ISO 14001/2004 – Sistema de Gestão Ambiental - Requisitos com orientações para uso, cabendo, a cada instituição, desenvolver a sua própria agenda, adequada às suas peculiaridades. Trata-se de um programa de adesão voluntária, que pode ser feita de duas formas: informal ou formal - através da inscrição na “Rede A3P” e, podendo, oficializar com a assinatura “Termo de Adesão” junto ao Ministério (BRASIL, 2017).

Atualmente, 180 órgãos formalizaram parceria com o Ministério do Meio Ambiente (MMA) por meio do Termo de Adesão específico, onde recebem apoio técnico para implementação e operação da agenda, conforme gráficos estatísticos expostos e atualizados no portal do Governo (BRASIL, 2018).

Na A3P, os critérios de sustentabilidade foram inseridos na definição dos seis eixos temáticos. Tais eixos foram basicamente fundamentados pela política dos 5 R's: repensar, reduzir, reaproveitar, reciclar e recusar o consumo de produtos que gerem impactos socioambientais significativos (BRASIL, 2017).

Figura 1: Eixos temáticos da A3P

Eixos Temáticos da A3P

- 1** **Uso racional dos recursos naturais e bens públicos**
- 2** **Gestão adequada dos resíduos gerados**
- 3** **Melhoria da qualidade de vida no ambiente de trabalho**
- 4** **Sensibilização e capacitação dos servidores**
- 5** **Contratações de bens e serviços com sustentabilidade**
- 6** **Implementação de critérios para construções sustentáveis**

O Ministério do Meio Ambiente indica uma série de indicadores aplicáveis a cada eixo temático, que poderão ser utilizados na elaboração de Relatórios Técnicos e na definição de metas e ações de aperfeiçoamento, sendo também utilizáveis na prestação de contas e transparência dos dados institucionais. Para a implantação da A3P, o órgão interessado necessita construir um planejamento e cumprir seis passos: firmar adesão formal junto ao Ministério; criar uma comissão; fazer o diagnóstico da instituição; elaborar um plano de gestão; sensibilizar e capacitar os servidores; e, por último, avaliar o projeto (BRASIL, 2017).

São exemplos de práticas ambientais segundo a A3P: o uso racional de energia, com equipamentos modernos e econômicos; o uso racional de água, através da captação de água de chuva, equacionando o desperdício ou mesmo reutilizando a água de refrigeração; a gestão adequada dos resíduos gerados, através da coleta seletiva, destinação do material reciclável a cooperativas, assim como a sua reutilização, dentre outras (ROCHA et al, 2017).

2.5. Mobilidade sustentável

Amaral, Martins e Gouveia (2015 apud NASCIMENTO, 2017) afirmam que as universidades têm um papel fundamental nas questões relacionadas ao desenvolvimento sustentável, que detém uma importante responsabilidade social para o desenvolvimento da sociedade, na educação dos futuros líderes e na conscientização pública sobre a sustentabilidade. Para os autores, existem basicamente sete aspectos principais nos quais uma instituição de ensino superior deve atuar para promover a sustentabilidade: estrutura organizacional, educação, pesquisa, extensão e colaboração, avaliações e relatórios, sustentabilidade na vivência e operações no Câmpus.

Frente aos desafios rumo ao desenvolvimento sustentável, Lara (2012) concorda com Tauchen e Brandli (2006) quanto ao papel das Instituições de Ensino Superior (IES) neste processo, que contempla a esfera educacional, denotada na formação de estudantes, profissionais e pesquisadores e a esfera gerencial, aludindo aos modelos de gestão implantados pela própria instituição em sua estrutura administrativa ou mesmo através da disseminação de ideias e práticas para utilização na sociedade em geral.

Seguindo esse mesmo entendimento, Couto (2002) ao pesquisar as possíveis contribuições do Ensino Superior para o desenvolvimento sustentável, demonstra a visão da

Universidade Politécnic da Catalunha. A partir desta, o modelo exposto pelo autor destaca quatro pontos em que as IES podem intervir: a) ações educativas para os tomadores de decisão, com vistas a um futuro sustentável; b) busca de alternativas, paradigmas e valores que atendam às demandas de uma sociedade sustentável; c) atuação dos *campi* universitários como exemplos práticos de sustentabilidade em escala local; e d) inter-relacionamento entre os pontos anteriores e entre estes e a sociedade de forma geral.

A proposta deste modelo de gestão sustentável pode ser internalizada e estendida à visão acadêmica e administrativa de qualquer Instituição de Ensino Superior brasileira, pois assume uma perspectiva de interação positiva entre os diversos setores internos e externos à instituição (COUTO, 2002).

2.6. Modelo de sistema de bicicletas compartilhadas na Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ)

Com o intuito de buscar a construção e aplicabilidade de práticas sustentáveis, de forma que atenda à comunidade interna e externa, a Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), através do Decreto Estadual nº. 43.903/2012 criou o Fundo Verde de Desenvolvimento e Energia para ser adotado na sua Cidade Universitária. O Fundo recebe recursos que advêm da isenção do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), cobrado pelo governo daquele estado sobre a conta de energia elétrica do Câmpus da Cidade Universitária UFRJ, para serem revertidos em projetos de melhoria da mobilidade, uso de energia eficiente e alternativa, redução do uso de água e do controle na produção de resíduos, além de monitoramento de dados e geração de indicadores no Câmpus (UFRJ, 2014).

O recurso disponível para o Fundo Verde da UFRJ é de aproximadamente R\$ 7 milhões/ano. Os projetos desenvolvidos através do Fundo estão enquadrados em seis linhas de atuação/programas com as temáticas como: Sistema de Informação; Concurso Soluções Sustentáveis Fundo Verde; Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica; Programas Água, Energia e Mobilidade; além de projetos gerais como a Base de Dados e Monitoramento (UFRJ, 2014).

As ações promovidas pelo Programa Mobilidade apresentam-se em subprojetos divididos em seis âmbitos que se segmentam como transporte solidário “caronaê”, implantação de ciclovia, veículos motorizados alternativos para mobilidade intracampus, instalação de bicicletários e o “Integra UFRJ”, que se destacará nesta pesquisa por ser um Sistema público integrado de carros elétricos e bicicletas compartilhadas para a Cidade Universitária; é um projeto de mobilidade urbana compartilhada que foi desenvolvido e financiado pelo Fundo Verde, que visa incentivar a mobilidade sustentável no Câmpus da UFRJ (UFRJ, 2014).

O sistema de bicicletas compartilhadas conta com uma rede de “Estações de Compartilhamento de Bicicletas Públicas”, desenvolvida a partir de um estudo de viabilidade, elaborado pela empresa vencedora da licitação pública, a Serttel, e pela equipe técnica do escritório de projetos do Fundo Verde, para definição dos locais de implantação das Estações (FUNDO VERDE/UFRJ, 2017).

Segundo a Assessoria de Comunicação Fundo Verde UFRJ (2017), o projeto de mobilidade compartilhada foi inaugurado com celebração, no dia 12 de setembro, disponibilizando 8 (oito) estações e 60 (sessenta) bicicletas para compartilhamento da comunidade universitária, trata-se de um projeto piloto e com vigência de 3 (três) anos. Todavia, os indicadores apontam a considerável marca de 10 (dez) viagens por bicicleta/por dia, segundo dados da empresa que gerencia as viagens, a Serttel.

Andréa Santos, gerente do Escritório de Projetos do Fundo Verde, comemora o bom êxito e ressalta que esse número é deveras representativo, pois, no caso do Brasil, um número considerado “bom” deve-se ter a média de 4 (quatro) viagens por bicicleta/por dia. Desde a sua inauguração, o sistema expõe, na página principal do portal da instituição, o registro com o total de usos por mês.

De acordo com a Coordenadora Executiva do Fundo Verde, professora Suzana Kahn, o projeto tem provocado inúmeros elogios, principalmente, pelos alunos, os maiores beneficiados com a iniciativa. Os relatos exitosos de sucesso são acompanhados de pedidos para ampliação do número de bicicletas. “Ficamos muito felizes em contribuir para uma mobilidade mais sustentável no campus”, relata a professora (ASCOM/UFRJ, 2017).

3. METODOLOGIA

3.1 Método

Para a realização de uma pesquisa, se faz necessário a existência de metas e planejamento para que os objetivos possam ser alcançados. A metodologia de uma avaliação refere-se ao modelo de investigação e aos procedimentos necessários à operacionalização dos métodos da pesquisa tanto durante a coleta de dados, quanto em seu tratamento e análise, através de instrumentos adequados, a pesquisa científica “exige comprovação e verificação” (MARCONI; LAKATOS, 2007, p. 17).

“A ciência não avança, a ciência alcança, a ciência em si”, é a teoria defendida por Antunes e Gil (1997). Köche (2009) reforça o sentido de despertar para a busca do conhecimento, nos alertando que ele deve responder às necessidades humanas, no sentido de o ser humano não estar somente em posição como testemunha dos fatos, mas assimilar as relações existentes na sociedade, que estão por detrás de objetos, fatos ou fenômenos.

A partir dessa metodologia, o trabalho é fundamentalmente interpretativo e cabe ao pesquisador a descrição, análise e posterior interpretação dos dados coletados, além disso, busca-se a aquisição de uma visão holística acerca do tema (CRESWELL, 2010).

Quanto à forma de abordagem ao problema, o método de abordagem a ser adotado será o dedutivo, para realizar uma pesquisa quanti-qualitativa, ou mista, que, de acordo com Creswell (2010), combina métodos e instrumentos de ambas as técnicas. Ainda segundo o autor, a abordagem mista é adotada quando dados qualitativos e quantitativos são coletados e analisados para estudar um fenômeno num único trabalho.

3.2 Tipo de pesquisa

Os procedimentos técnicos para o trabalho têm o intuito de realizar uma pesquisa de campo, do tipo exploratória e descritiva, pois pretende descrever a realidade observada objetivando a elevação do nível de compreensão do pesquisador acerca do campo de estudo, bem como a posterior elaboração de conceitos gerais (LAKATOS e MARCONI, 2017).

A questão problema e os dados obtidos foram analisados mediante abordagem quanti-qualitativa. Como principal perspectiva de gestão sustentável, apresenta-se um sistema correlato fundamentado e executado com sucesso na Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Em suma, trata-se de uma pesquisa de campo, valendo-se do método de abordagem dedutivo e método de procedimento o comparativo, auxiliado pelo histórico-evolutivo.

A realização da pesquisa bibliográfica acerca do tema, fora utilizada como base comparativa na análise de dados. Para Lakatos e Marconi (2017), a pesquisa bibliográfica vai além da mera transcrição das informações já existentes sobre o tema pesquisado. Além de colocar diante do pesquisador tudo aquilo que já foi estudado, ela lhe oferece a oportunidade de chegar a conclusões diversas, uma vez que possibilita a análise de um mesmo assunto, porém sob um ponto de vista distinto.

A pesquisa bibliográfica também busca uma conectividade acerca dos temas Administração Pública, Sustentabilidade e Mobilidade Urbana, explorando artigos científicos, dissertações de mestrado e teses de doutorado, livros de autores clássicos e atuais, leis nacionais e exposição de motivos; ademais o estudo do caso de sucesso na implementação do sistema gratuito de bicicletas compartilhadas na Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ).

3.3 Sujeitos da pesquisa

O Câmpus Campina Grande, da Universidade Federal de Campina Grande, comporta cinco Centros (CCT, CCBS, CH, CEEI e CTRN), com 14.603 alunos, 1.162 servidores técnico-administrativos, 777 docentes, 42 docentes visitantes e 14 docentes de 1º e 2º grau, além de transeuntes pelos blocos de salas de aula e administrativo (SRH/UFCG, 2017).

A amostra representativa foi determinada a partir da proposta de Bruni (2007), a qual é considerada adequada, por se tratar de uma população finita e variável qualitativa. Para tanto, foi considerado o nível de confiança em 95% e a margem de erro de 5%. A partir daí, foi aplicada a fórmula proposta pelo autor, descrita abaixo, determinando-se assim, a amostra adequada para que sejam alcançados os objetivos da pesquisa.

$$n = \frac{Z^2 \cdot p \cdot q \cdot N}{Z^2 \cdot p \cdot q + \text{erro}^2 (N - 1)}$$

Nesta equação utilizada, “N” é o número representativo da população finita, “Z” retrata a variável aleatória normal, ou seja, o nível de confiança, “p” representa a proporção amostral, “q” traduz o complemento da proporção de uma amostra (q=1-p), por fim, “n” equivale ao tamanho da amostra que representará a população.

O supracitado procedimento proporciona a qualquer elemento da população a mesma probabilidade de ser escolhido para responder à pesquisa, garantindo, assim, que a escolha de um elemento específico não interfira na probabilidade de escolha de outro elemento qualquer (MARTINS e TEÓFILO, 2016).

Para a parte empírica da pesquisa aqui proposta, considerou-se o Centro de Ciências Biológicas e da Saúde - CCBS. A partir desta divisão, para o tratamento dos dados coletados, classificam-se, como sujeitos da pesquisa, o universo de 630 (seiscentos e trinta) discentes e amostragem de 240 dos discentes ativos dos cursos de Graduações em Enfermagem, Medicina e Psicologia que têm atividades acadêmicas nas dependências do CCBS e que utilizam os serviços da UFCG Central, no bairro de Bodocongó, município de Campina Grande, no Estado da Paraíba.

3.4 Instrumento de coleta de dados

Conforme orientação de Gil (2010) serão utilizadas múltiplas técnicas de coleta de dados a fim de garantir a profundidade necessária à pesquisa. Nesta abordagem, a pesquisa segue fiel à dimensão dedutiva, partindo da análise do geral para o particular, estabelecendo uma relação lógica entre as perspectivas teórico-prático identificadas.

Os instrumentos utilizados nesta pesquisa foram a observação direta com aplicação de questionários *in loco*, com perguntas objetivas e subjetivas (abertas e fechadas), além de pesquisa bibliográfica, assim como a utilização e registro em diário de campo, será posta em prática a triangulação, técnica que garantirá maior credibilidade aos resultados obtidos.

3.5 Tratamento dos dados

A partir do conhecimento do público pesquisado, refletir sobre a atitude da comunidade discente frente à hipótese da instalação de um sistema de bicicletas compartilhadas dentro da área geográfica do Câmpus onde está inserida, foi realizada uma análise léxica das respostas subjetivas dos participantes, compreendendo 5 perguntas do questionário semiestruturado, das questões 11 a 15 (ver apêndice).

Nas análises léxicas, o *software* Iramuteq identifica os Textos (Unidades de Contextos Iniciais - UCI) transformando-as em Segmentos de Textos (Unidades de Contextos Elementares - UCE), realiza a pesquisa do vocabulário e reduz as palavras com base em suas raízes, criando formas reduzidas e complementares (CAMARGO e JUSTO, 2013).

Para a obtenção de resultados no software IRAMUTEQ, utilizou-se um grupo de textos em um único arquivo, que é chamado de *corpus*. Os dados resultaram da análise de Classificação Hierárquica Descendente (CHD) e, por consequência, da Análise Fatorial de Correspondência (AFC). É importante salientar que foram considerados aqui, devido à envergadura disponível, apenas uma das cinco análises de dados textuais disponíveis no *software*.

3.6 Cuidados éticos da pesquisa

Para a realização da pesquisa de campo, bem como promoção de melhorias para os resultados que a presente pesquisa poderá propor, foi solicitada, formalmente, a autorização do dirigente máximo do órgão mais diretamente envolvido, a Direção do Centro do CCBS.

Referente aos cuidados éticos da pesquisa, levando em consideração que por ocasião da aplicação dos questionários, o trabalho envolverá a participação de seres humanos, aos quais serão assegurados todos os direitos, entre os quais o de anonimato e o de participar ou não da pesquisa, o que será atestado através da assinatura do Termo de Consentimento e Livre Esclarecimento, por meio do protocolo na Plataforma Brasil, este projeto foi submetido e aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa, a fim de que sejam cumpridas todas as exigências legais e éticas na realização deste trabalho.

4. RESULTADOS E ANÁLISE DOS DADOS

4.1 Diagnóstico Organizacional

A Universidade Federal de Campina Grande (UFCG) foi criada pela Lei nº 10.419, de 09 de abril de 2002, a partir do desmembramento da Universidade Federal da Paraíba – UFPB. Com sede e foro na cidade de Campina Grande, a instituição tem natureza jurídica de autarquia pública federal e é vinculada ao Ministério da Educação. No entanto, sua existência, originariamente, tem vinculação à criação da UFPB, em 02 de dezembro de 1955, através da Lei nº 1.366/55, do estado da Paraíba, tendo sido federalizada, posteriormente, nos termos da Lei nº 3.835, de 13 de dezembro de 1960.

Figura 2: Normas e Regulamentos de criação da UFCG

Normas e Regulamentos de Criação, Alteração e Funcionamento da UFCG
Normas de criação e alteração da Unidade Jurisdicionada
Lei nº 10.419, de 9 de abril de 2002, publicada no DOU em 10 de abril de 2002.
Outras normas infralegais relacionadas à gestão e estrutura da UFCG
Estatuto aprovado pela Portaria nº 2.587 - MEC, de 17/09/2003, publicada no DOU nº 181, Seção 1, em 18/09/2003. Regimento Geral aprovado pela Resolução nº 04 do Colegiado Pleno do Conselho Universitário, de 16/09/2004.
Manuais e publicações relacionadas às atividades da Unidade Jurisdicionada
-

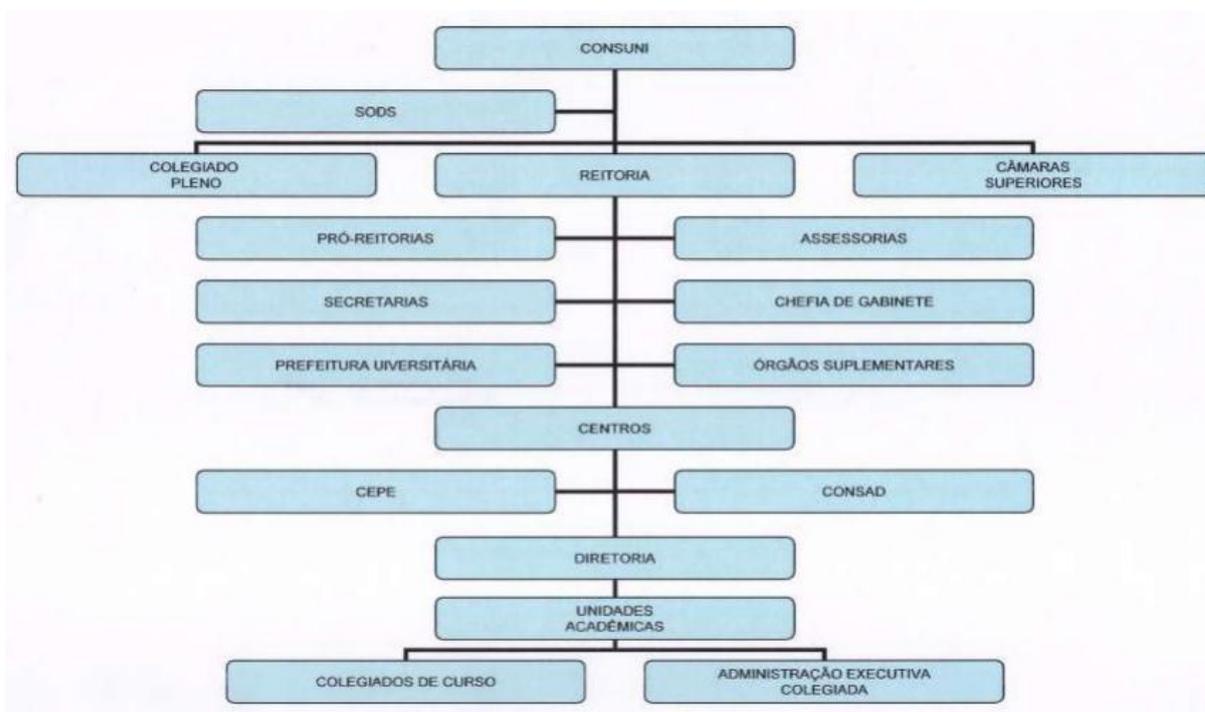
Fonte: Dados da pesquisa (2019)

A UFCG atualmente detém 11 Centros de ensino, oferece 77 cursos de graduação distribuídos em 7 Câmpus que recebem a denominação homônima do município onde estão localizados: Câmpus Campina Grande (ou sede Central), Câmpus Cajazeiras, Câmpus Cuité, Câmpus Pombal, Câmpus Sumé, Câmpus Sousa e Câmpus Patos, 47 programas de pós-graduação – com 34 mestrados e 13 doutorados, 16.971 alunos na graduação e 3.288 alunos na pós-graduação - 2.423 mestrados e 865 doutorandos, ofertando 4.685 vagas de ingresso na graduação por meio do Sistema de Seleção Unificado (SiSU) - segundo registros atualizados no portal oficial da Universidade.

O Câmpus Campina Grande, da Universidade Federal de Campina Grande, comporta cinco Centros (CCT, CCBS, CH, CEEI e CTRN), com 14.603 alunos, 1.162 servidores técnico-administrativos, 777 docentes, 42 docentes visitantes e 14 docentes de 1º e 2º grau, além de transeuntes pelos blocos de salas de aula e administrativo (SRH/UFCG, 2017).

O recorte para a parte empírica da pesquisa aqui proposta considerou o Centro de Ciências Biológicas e da Saúde (CCBS). Conforme Estatuto próprio, por meio da Resolução nº 05/2002, a administração adotada nos Câmpus universitários da UFCG é descentralizada por meio de delegação de competência conferida pelo Reitor. A administração dos Câmpus será exercida por prefeituras universitárias, diretamente subordinadas à Reitoria, com atribuições definidas no Regimento da Reitoria, respeitando a sua unidade patrimonial e administrativa, e para atender às peculiaridades de sua configuração territorial (UFCG, 2002).

Figura 3: Organograma da UFCG



Fonte: PDI UFCG (2015-2019)

Segundo o portal do Centro de Ciências Biológicas e da Saúde (CCBS), o contexto histórico da criação do Centro remete-se à grande deficiência de profissionais da área da saúde na cidade de Campina Grande. Em 31 de janeiro de 1964, na Sociedade Médica de Campina Grande, fora realizada uma Assembleia Geral Extraordinária para a criação da

Sociedade Mantenedora da Faculdade de Medicina de Campina Grande.

A Lei Municipal nº 2 de 29 de janeiro de 1965 doa para a Faculdade de Medicina o “terreno localizado no núcleo de Granjas Santo Izidro no bairro de Bodocongó, com uma área de 46.800m²”, autorizado pelo Decreto 63.412 de 11 de outubro de 1968. Em 1979 essa Faculdade é incorporada à, então, Universidade Federal da Paraíba, inicialmente como um Departamento do Centro de Ciências e Tecnologia e logo depois como o Centro de Ciências Biológicas e da Saúde (CCBS).

O CCBS é organizado administrativamente, considerando sua subdivisão em três órgãos de base, responsáveis pelo Ensino, Pesquisa e Extensão, classificados pelo Estatuto da UFCG como Unidades Acadêmicas. São elas: Unidade Acadêmica de Enfermagem, Unidade Acadêmica de Medicina e Unidade Acadêmica de Psicologia, nas quais estão alocados, respectivamente, os cursos de graduação em Enfermagem, Medicina e Psicologia.

O curso de graduação em Enfermagem do CCBS oferece 40 vagas para entrada de alunos em cada semestre letivo. Atualmente, conta com 167 discentes regularmente matriculados em seus 10 períodos letivos. Por sua vez, o curso de Medicina do CCBS oferece 45 vagas para entrada de alunos em cada semestre letivo, contando atualmente, com 514 discentes distribuídos em seus 12 períodos letivos. Igualmente, o curso de Psicologia do CCBS oferece 45 vagas para entrada de alunos em cada semestre letivo. Atualmente, conta com 308 discentes distribuídos em seus 10 períodos letivos nos horários diurno e noturno (UFCG, 2019).

Tabela 1: Distribuição de discentes por curso de Graduação do CCBS/UFCG

Cursos de Graduação do CCBS/UFCG	Quantidade de discentes ingressantes por semestre	Quantidade de discentes regularmente matriculados no curso
Enfermagem	40	167
Medicina	45	514
Psicologia	45	308
TOTAL	110	989

Fonte: PRE (2019)

Ainda no Estatuto da UFCG, no Capítulo II, quando estabelece princípios, no Art. 10, e faz menção quanto à organização e o desenvolvimento de suas atividades, destaca-se o cumprimento da indissociabilidade entre ensino, pesquisa e extensão; a igualdade de acesso e de permanência na Instituição; e a contribuição para o desenvolvimento sócio-econômico, técnico-científico, político, cultural, artístico e ambiental do Estado, da região, do país e do mundo.

O objetivo principal da UFCG é fomentar o desenvolvimento regional do interior da Paraíba a partir da sua atuação nas atividades de ensino, pesquisa e extensão. A UFCG vem consolidando uma tradição de excelência acadêmica no ensino, na pesquisa e na extensão, promovendo a inclusão social e o desenvolvimento econômico da região, sempre a serviço do progresso científico e tecnológico, do equacionamento dos problemas sociais e da promoção do desenvolvimento humano (UFCG, 2019).

4.2. Resultados da pesquisa de campo

A pesquisa analisou uma amostra representativa de 240 discentes pertencentes aos cursos de Enfermagem (37%), Psicologia (35%) e Medicina (28%) do Centro de Ciências Biológicas da Saúde (CCBS) da UFCG – Câmpus Campina Grande. A amostra foi restrita à comunidade universitária tendo em vista ser o público com a demanda especialmente a ser analisada a partir do objetivo geral deste estudo.

Tabela 2: Quantitativo de participantes por curso

CURSO	RESPONDENTES
Enfermagem	89
Psicologia	85
Medicina	66
TOTAL	240

Fonte: Dados da pesquisa (2019)

Vale esclarecer que as atividades acadêmicas dos alunos do CCBS não se restringem somente ao ambiente físico do Centro, haja vista que estas também são desempenhadas no

Hospital Universitário Alcides Carneiro (HUAC), em Unidades e Postos de Saúde, Lares de Idosos e demais hospitais localizados no município de Campina Grande e em cidades circunvizinhas.

Diante disso, considerando que a análise recai sobre a viabilidade e uso do sistema de bicicleta compartilhada na UFCG, especificamente no percurso que corresponde ao ponto de partida do CCBS até a UFCG Central e vice-versa, a aplicação do questionário, com um olhar subjetivo acerca deste trabalho, volta-se para os discentes que, em determinados períodos, cursam e frequentam as salas de aulas, laboratórios e Clínica Escola de Psicologia do perímetro urbano do Centro de Ciências Biológicas da Saúde (CCBS).

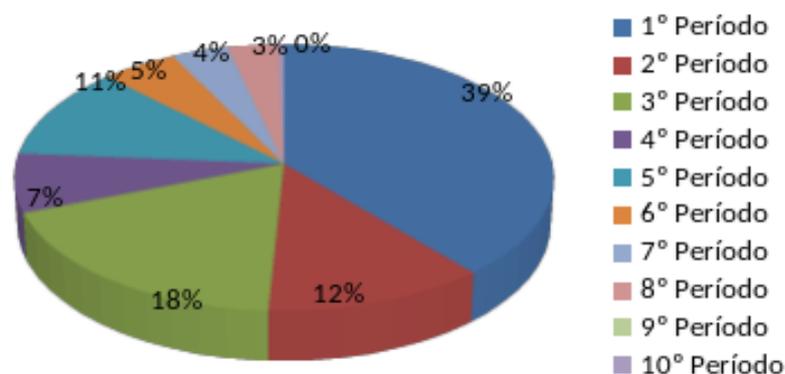
4.2.1. Período, faixa etária, gênero e renda familiar dos participantes da pesquisa.

Para a análise dos dados coletados na fase empírica deste estudo, as perguntas e respostas objetivas presentes nos questionários foram transcritas do papel para uma planilha eletrônica *Excel* e tabela em *Word*, além de dados observados e registrados em um diário de campo da autora desta pesquisa, onde se buscou traçar o perfil básico do discente do CCBS através do curso, período, faixa etária, gênero e renda mensal familiar, além do modo de transporte utilizado e demais interrogativas que serão detalhadas no decorrer deste subcapítulo.

Levando em consideração as especificações dos cursos e estudantes participantes desta pesquisa, o questionário elaborado fora aplicada aos alunos do 1º e 3º do Curso de Medicina, pois este curso dispõe de conteúdo teórico do 1º ao 3º períodos no CCBS, enquanto que os demais períodos deste curso são aplicados principalmente no Hospital Universitário Alcides Carneiro (HUAC) mais especificamente, a partir do 4º período.

Concomitante a esse detalhe, a grade curricular dos cursos de Enfermagem e Psicologia dispõem que os discentes passem a maioria da carga horária do semestre letivo nas dependências do Centro, então, houve baixa representatividade das respostas dos concluintes que cursam as disciplinas práticas dos períodos do 8º ao 10º em ambientes externos às dependências do CCBS, sendo assim, aplicou-se a pesquisa junto aos discentes dos três cursos, contudo, os universitários recém-ingressos, do 1º ao 3º períodos (69%), e os veteranos do 4º ao 6º (23%), são os maiores participantes desta pesquisa.

Gráfico 1: Distribuição dos discentes por período em curso



Fonte: Dados da pesquisa (2019).

Como se pode deprender, a pesquisa obteve um excelente alcance em registro de respostas. Em paralelo ao destaque no parágrafo anterior, observa-se a média de duas faixas etárias predominantes, levantadas pelas alternativas propostas no questionário: de 16 a 20 anos e 21 a 25 anos, com o quantitativo de 152 e 68 sujeitos, respectivamente.

Tabela 3 : Faixa etária dos participantes da pesquisa

FAIXA ETÁRIA	RESPONDENTES
16 a 20 anos	152
21 a 25 anos	68
26 a 30 anos	8
31 a 35 anos	6
Acima de 35 anos	6
TOTAL	240

Fonte: Dados da pesquisa (2019)

Segundo o linguista Ferreira (1986, p. 844 apud GUEDES, 1995), denota-se a seguinte definição para “gênero”: "categoria que indica, por meio de desinências, uma divisão dos nomes baseada em critérios tais como sexo e associações psicológicas". Desta forma, o autor aponta a categorização em gênero masculino, o feminino e o neutro. Guedes (1995) ressalta

que usar o termo “gênero” pressupõe todo um sistema de relações que pode incluir o sexo, mas que não é diretamente determinado pelo sexo nem determina diretamente a sexualidade.

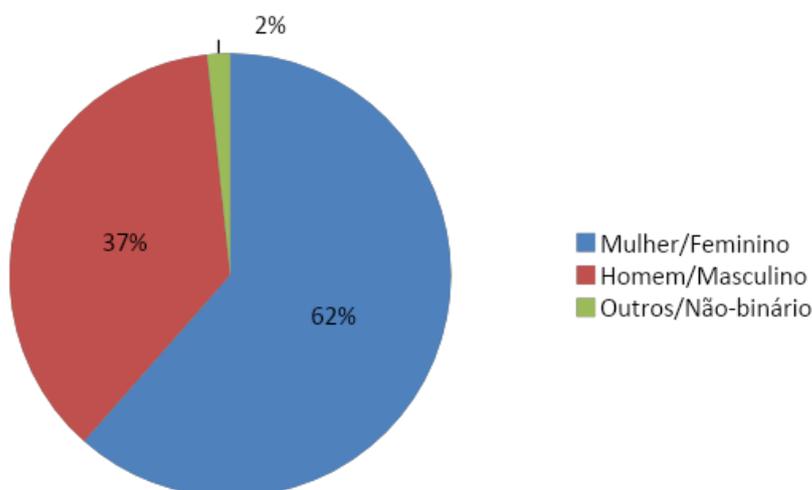
Tabela 4 : Gêneros participantes da pesquisa

GÊNERO	RESPONDENTES
Feminino	147
Masculino	88
Outros/Não-binário	4
TOTAL	240

Fonte: Dados da pesquisa (2019)

Diante do objetivo específico de delinear o perfil dos(as) estudantes do Centro de Ciências Biológicas da Saúde (CCBS), nota-se o número majoritariamente de pessoas autodeclaradas como identificação de gênero feminino (62%). Este expressivo número requer certa atenção, pois denota a influência direta nas respostas da interrogativa “gênero” com os registros da(s) justificativa(s) quanto à possibilidade de utilizar - “sim”, “não” ou “talvez” - um sistema de bicicletas compartilhadas hipoteticamente instalado no percurso CCBS e Central UFCG, que será detalhadamente analisado em capítulo ainda neste trabalho.

Gráfico 2: Gêneros participantes da pesquisa



Fonte: dados da pesquisa (2019)

Por fim, ainda buscando identificar o perfil dos participantes da pesquisa, considerou-se a importância de obter informações acerca da economia familiar. A interrogativa acerca da renda mensal familiar aproximada compreendeu variáveis diversas que, dentro de um parâmetro, apresentam desde a possibilidade como “sem renda fixa no momento”, passando por “1 salário mínimo” até “acima de 6 salários mínimos (R\$ 5.988,00)”.

Tabela 5 : Renda mensal familiar aproximadamente

RENDA MENSAL FAMILIAR	RESPONDENTES
Sem renda fixa no momento	26
1 salário mínimo (R\$ 998,00)	48
2 a 4 salários (R\$ 3.992,00)	99
4 a 6 salários (até R\$ 5.988,00)	29
acima de 6 salários (R\$ acima de 5.988,00)	38
TOTAL	240

Fonte: Dados da pesquisa (2019)

As respostas dos participantes da pesquisa, que representam basicamente discentes ingressantes e veteranos, foram percentualmente bem distribuídas diante das alternativas presentes, contudo, a opção “2 a 4 salários mínimos (R\$ 3.992,00)” é a representação de maior média, com 97 sinalizações, seguida de “1 salário mínimo (R\$ 998,00)”, com 48 discentes dentro desta realidade.

4.2.2. Uso dos serviços da UFCG Central

A fim de melhor compreensão acerca do presente estudo, destaca-se que as dependências do CCBS não dispõem de serviços básicos como, por exemplo, Protocolo, Restaurante Universitário, Pró-Reitoria de Assuntos Comunitários (PRAC) e bancos. Devido a isso, os discentes, inclusive os servidores docentes ou técnicos, devem se dirigir até a UFCG Central para resolução de determinadas pendências acadêmicas ou burocráticas. Essa condição é válida mesmo após a inserção do Sistema Eletrônico de Informações (SEI) na Instituição, em 2018.

Tabela 6 : Quantas vezes por semana faz uso/necessita se deslocar do CCBS para a UFCG Central

FAZ USO DO QUE A UFCG CENTRAL DISPÕE	RESPONDENTES	PERCENTUAL (%)
Nunca	111	47%
1 vez	76	32%
2 vezes	26	10%
3 vezes	9	4%
4 vezes	6	3%
5 vezes	8	3%
6 vezes	0	-
7 vezes	2	1%
8 vezes	0	-
9 vezes	0	-
TOTAL	240	100%

Fonte: Dados da pesquisa (2019)

Diante desse cenário, questionou-se a frequência acerca do uso e/ou necessidade de deslocamento do CCBS para a efetivação de atividades em setores disponíveis na UFCG Central. As alternativas indicavam uma média por semana e registraram que 111 discentes “nunca” se deslocam até a sede da UFCG (47%), seguido de “1” e “2” vezes por semana. A representação quantitativa, assim como os registros em diário de campo observados, apontam que a maioria dos discentes sequer utilizam o direito básico de alimentação gratuita no único Restaurante Universitário disponível no Câmpus estudado, no caso, na UFCG Central.

4.2.3. Meios de mobilidade utilizados para o CCBS e UFCG Central

A realização do estudo de viabilidade para instalação de um sistema de bicicleta compartilhada compreende basicamente três ações: análise da demanda, análise de alto nível de viabilidade financeira e análise dos riscos e barreiras (ITDP, 2014).

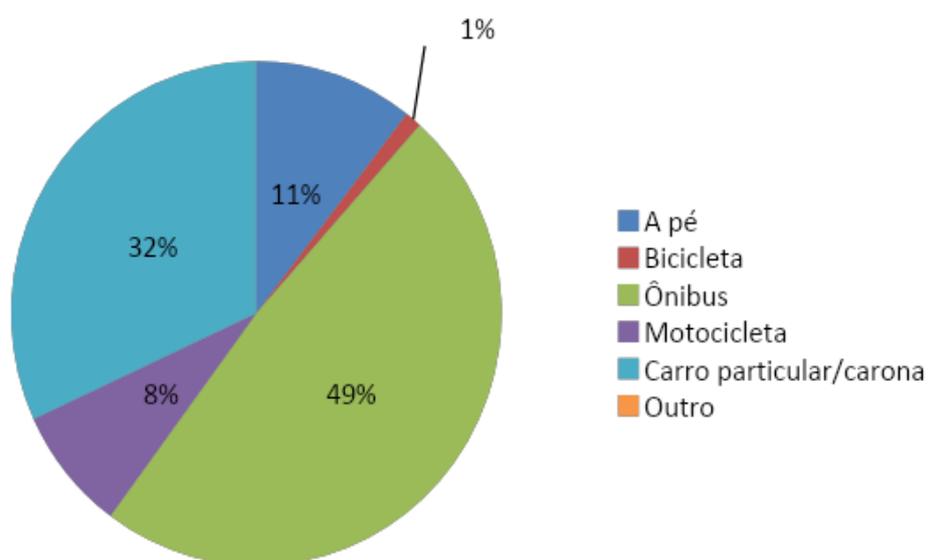
A análise da demanda identifica o número potencial de usuários do sistema e forma a base de todas as análises subsequentes, para isso, deve-se observar a demanda e as condições

existentes para uso de bicicletas, levando em consideração a população da área de cobertura, o número de viagens casa-trabalho ou casa-universidade, a atual divisão modal, o transporte de massa existente, a infraestrutura bicicletas e para pedestres, e as principais razões que atraem pessoas àquela área.

Partindo desse pressuposto, as questões 6 e 7, do questionário aplicado na pesquisa, buscaram obter o levantamento sobre os modais utilizados pelos discentes do CCBS para sua locomoção, a “origem-destino” diariamente realizada, neste caso, “casa-CCBS” assim como “CCBS-UFCG Central” para usufruto dos serviços disponíveis na Universidade.

Foram apresentadas alternativas que abrangeram opções de mobilidade ativa, como caminhada e bicicleta, assim como possibilidades de mobilidade por veículos motorizados, como ônibus, motos e carros particular e/ou carona – neste caso, estão inclusos os serviços de carro particular através de aplicativo como Uber, 99 e afins.

Gráfico 3: Meio de mobilidade para o CCBS



Fonte: Dados da pesquisa (2019)

Tabela 7: Meio de mobilidade para o CCBS

MEIO DE MOBILIDADE PARA O CCBS	RESPONDENTES
A pé	29
Bicicleta	3
Ônibus	134
Motocicleta	22
Carro particular/carona	88
Outro	0
TOTAL	240

Fonte: Dados da pesquisa (2019)

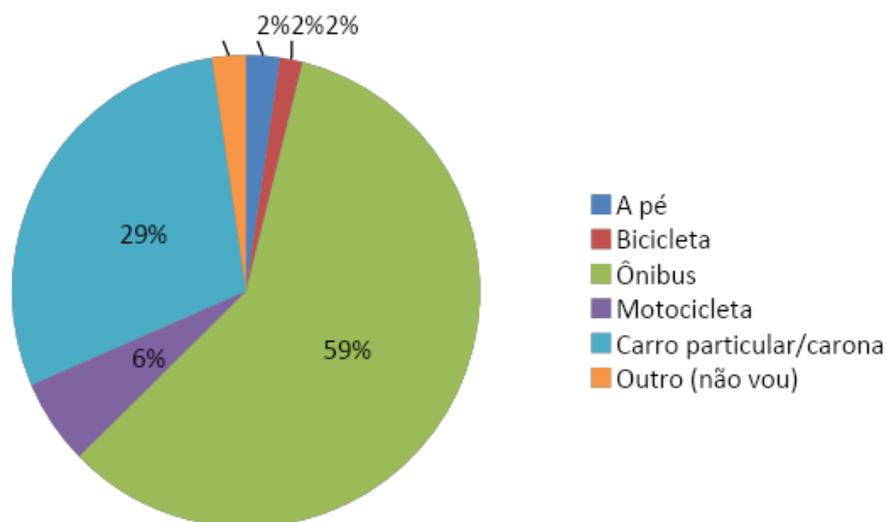
Em consulta ao portal da STTP, segundo o “Bora Bus” - aplicativo para consulta das previsões dos horários de chegada dos ônibus da cidade de Campina Grande - atualmente, existe somente a disponibilidade de 4 linhas que permitem o deslocamento e alcance no perímetro urbano da cidade para o Centro em análise, no caso, são as linhas 333 (ida), 245 (ida), 300B (ida) e 303 (volta), com o custo atual de tarifa sendo a meia passagem a R\$ 1,80 e a passagem inteira equivale a R\$ 3,70 para pagamento em dinheiro e R\$ 3,60 para pagamento pelo cartão de transporte adotado recentemente no município, o “Vale Bus Card”.

Diariamente, o transporte público majoritariamente utilizado pelos entrevistados nesta pesquisa, ainda é o ônibus com rota/linha urbana ou municipal, neste último caso é disponibilizado pelas Prefeituras de outras cidades circunvizinhas. Ressalta-se que não foi detalhado no questionário uma questão para saber especificamente a cidade natal (origem) dos discentes participantes, contudo, sabe-se que a “cidade universitária” concentra 34,5% dos graduandos em ensino superior dentre todos os 223 municípios da Paraíba (PNAD, 2011 via Globo).

A supramencionada reportagem aponta ainda que, de acordo com a última Pesquisa Nacional por Amostragem de Domicílios (PNAD, 2011), a Paraíba tem 58 mil estudantes em instituições públicas. Destes, mais de 20 mil estudantes cursam o ensino superior em instituições de Campina Grande. Sendo assim, durante todo o período letivo, o trânsito de universitários sendo transportados por ônibus municipais de outras cidades em direção à

Campina Grande é passageiro, contudo, complexo, haja vista a elevada quantidade destes veículos e pessoas.

Gráfico 4: Meio de mobilidade do CCBS para a UFCG Central



Fonte: Dados da pesquisa (2019)

Tabela 8: Meio de mobilidade para a UFCG Central

MEIO DE MOBILIDADE CCBS PARA CENTRAL UFCG	RESPONDENTES
A pé	6
Bicicleta	4
Ônibus	151
Motocicleta	15
Carro particular/carona	75
Outro (não vou)	6
TOTAL	231

Fonte: Dados da pesquisa (2019)

O mais recente Guia de Sistemas de Bicicletas Compartilhadas do ITDP (2019) revela que diversas cidades pelo mundo vêm buscando melhorar o acesso e a conveniência de viagens multimodais, melhorando a integração entre os sistemas de bicicletas compartilhadas e o transporte público. Dentre muitos exemplos, o sistema operado pela companhia de

transportes de Los Angeles, o Metro Bikeshare permite que usuários retirem uma bicicleta usando seus cartões de transporte.

Outro exemplo que se pode destacar é a cidade de Fortaleza, no Ceará, que atualmente oferece 3 sistemas de bicicletas compartilhadas: Bicicletar (uso padrão de 1h), Bicicleta Integrada (uso de 14h, estações nos terminais de ônibus) e Mini Bicicletar (para crianças). O sistema Bicicleta Integrada se apresenta, em seu portal na internet, como uma opção de transporte sustentável integrado ao transporte público.

Destaca ainda que Fortaleza é a primeira cidade do país a ter um sistema de bicicletas compartilhadas integrada ao transporte público. O Sistema está integrado aos terminais de ônibus espalhados pela cidade e, para retirar a bicicleta, basta efetuar um cadastro em algum posto de cadastramento portando de documentos simples como RG, CPF, comprovante de residência, Bilhete Único (cartão de transporte da cidade) e número de telefone.

Um ponto a ser colocado nesta análise é quando se compara a quantidade de pessoas que aderem à mobilidade ativa por caminhada da sua respectiva até o CCBS (29), contudo, esse número cai quando se questiona sobre o trecho para a UFCG Central (6). Há inúmeros motivos para o incentivo à mobilidade ativa ou mobilidade não-motorizada, caminhar é um direito básico dos indivíduos e a infraestrutura para o deslocamento a pé é essencial para o funcionamento das cidades, então a temática está inserida em outras mais amplas, como direito à cidade, educação e cidadania (OLIVEIRA et al. 2017).

Analisando os dois gráficos na página anterior e durante a leitura do levantamento empírico desta pesquisa, pode ser compreendida a relação inversamente proporcional do baixo número de adeptos da caminhada ou bicicleta e o expressivo uso de carros e motos, os motivos relatados pelos discentes do Centro justificam posicionamentos como falta de segurança e estrutura viária no entorno do percurso entre o CCBS e UFCG Central.

4.2.4. Custo mensal com transporte

O uso de transportes ativos ou motorizados tem significativo impacto na renda mensal familiar. Considerando que a economia é fator determinante na concessão do direito e acesso ao ir e vir de uma população, o questionário buscou ter uma média de custo mensal com

mobilidade para a realização das atividades na UFCG, tanto no CCBS como na UFCG Central e de forma genérica.

A questão em pauta não apresentou nenhum valor médio ou parâmetro expresso, a resposta então seria de caráter subjetiva, aberta, para que os participantes - aqueles que desconhecem - pudessem refletir, ou até mesmo calcular, e escrever o valor considerado mais aproximado. Devido a isso, as respostas compreenderam desde a nenhum valor, como R\$ 0 (zero reais) até o valor máximo de R\$ 800,00 (oitocentos reais), contudo, a tabela abaixo determina faixa de valores por questão estética, para melhor visualização dos números e definição dos perfis.

Tabela 9: Custo mensal com transporte para a UFCG

CUSTO MENSAL APROXIMADO (R\$)	RESPONDENTES
0,00	8
10,00 - 120,00	141
120,00 - 320,00	74
350,00 - 450,00	7
500,00 - 800,00	4
Sem respostas	6
TOTAL	240

Fonte: Dados da pesquisa (2019)

Para ilustrar a influência da bicicleta nas finanças mensais das pessoas que a compram, vendem ou utilizam, a pesquisa intitulada de “A Economia da Bicicleta no Brasil” (Andrade e Guth, 2018), com abordagem sistêmica, teve como objetivo mapear e monetizar o complexo econômico da bicicleta.

A análise foi desenvolvida a partir da concepção de cinco dimensões analíticas através das quais a Economia da Bicicleta foi observada em Cadeia Produtiva, Políticas Públicas, Transporte, Atividades Afins e Benefícios, e que foram distribuídas em 22 temáticas associadas a cada um desses grupos. A partir dos dados levantados, o capítulo dos “Benefícios” analisados englobam duas temáticas: “Clima e Energia” e “Saúde”.

Figura 4: Economia em combustível

Valor Médio Economizado Total
por Ciclistas no Brasil (R\$)

R\$ 80 mi

**Economia em diesel por total de
quilômetros rodados por ano**

R\$ 291 mi

**Economia em gasolina por total de
quilômetros rodados por ano**

Fonte: A Economia da Bicicleta no Brasil (2018)

Os benefícios relacionados ao impacto da utilização da bicicleta na redução da emissão de gases poluentes levam em consideração a base de dados através de dois indicadores: a taxa anual de emissão de poluentes evitada no Brasil e a economia em combustível (gasolina e diesel), por total de quilômetros rodados por ano.

Andrade e Guth (2018) utilizaram a estimativa do indicador Economia em Combustível (gasolina e diesel) por quilômetro rodado, que levou em conta a média de distância percorrida por ciclistas (km/ano) com base nos dados do Rio de Janeiro e os consumos médios de 9km/l de gasolina (R\$ 4,20 o litro) para os automóveis e 3km/l de diesel (R\$ 3,68 o litro) para os ônibus.

Conforme exposto abaixo, a saúde pública também foi uma temática analisada como benefício relacionado à utilização da bicicleta. Devido a dimensão e complexidade exigida para monetizar essa influência, a opção da pesquisa foi mostrar o estado da arte no campo científico brasileiro como insumo para a realização de quantificações mais aprofundadas em estudos futuros (ANDRADE E GUTH, 2018).

Figura 5: Caminhar e pedalar - benefícios à saúde



Fonte: A Economia da Bicicleta no Brasil (2018)

Os estudos e números mencionados neste subcapítulo são puramente referenciais, haja vista o tamanho (km²) e todo cenário envolvido nas cidades pesquisadas e a realidade presente em Campina Grande, que, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2017), existe uma população estimada em 410.332 habitantes, contudo, convém configurar o propósito de analisar e provocar reflexão sobre o crescimento da frota veicular e ocupação do solo no município, revelados mais adiante.

4.2.5. Uso da bicicleta

A cultura do uso da bicicleta nas cidades de pequeno e médio porte no Brasil está perdendo espaço para a oferta e ocupação de veículos automotores. Ademais o estímulo publicitário, existe o incentivo fiscal para a indústria automobilística. Ned Ludd, em o Apocalipse Motorizado, fala sobre a relação da sociedade brasileira com o automóvel e afirma que “é especialmente doentia” e espanta-se a constatação de que a “classe média brasileira investe mais em seus carros que em casa própria.” (LUDD, 2005, p. 10).

Com o intuito de efetuar uma análise científica sobre a vivência dos discentes do Centro de Ciências Biológicas e da Saúde com a bicicleta, a pesquisa também procurou levantar questionamentos sem apontamentos e muito menos colocando a população como

“culpada”, mas subjetivamente como co-participante nas diversas ações no convívio em sociedade, questionou-se sobre o uso da bicicleta e em quais funções ela é adotada.

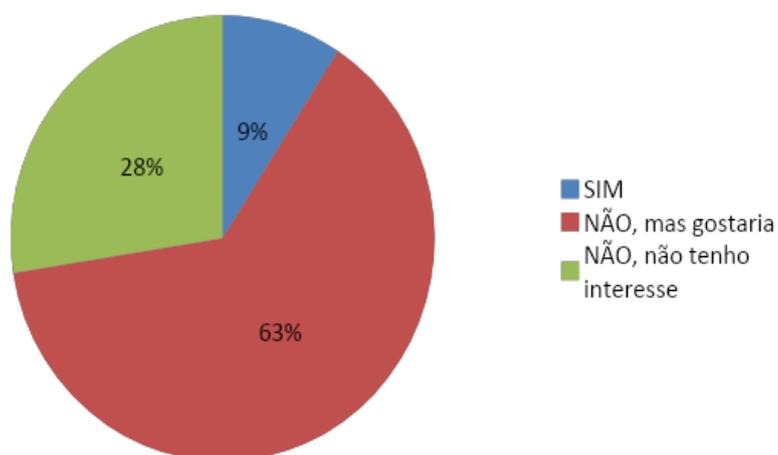
Os dados levantados apresentaram o baixo número de adeptos ao transporte em “sim” (22), assim como se observa também a notória intenção de usar a bicicleta em “não, mas gostaria” (152).

Tabela 10: Uso da bicicleta pelos discentes do CCBS

USO DA BICICLETA	RESPONDENTES
SIM	22
NÃO, mas gostaria.	152
NÃO, não tenho interesse.	66
TOTAL	240

Fonte: Dados da pesquisa (2019)

Gráfico 5: Uso da bicicleta



Fontes: Dados da pesquisa (2019)

As funções nas quais, prioritariamente, a bicicleta é adotada pelos discentes foram representadas no questionário em variáveis como lazer, transporte, esporte, estudo, trabalho e outro. Esta resposta estava condicionada à resposta afirmativa para a pergunta anterior, pois a

intenção não era ter a opinião sobre a função da bicicleta, mas a prática de pedalar de fato ou o potencial desejo.

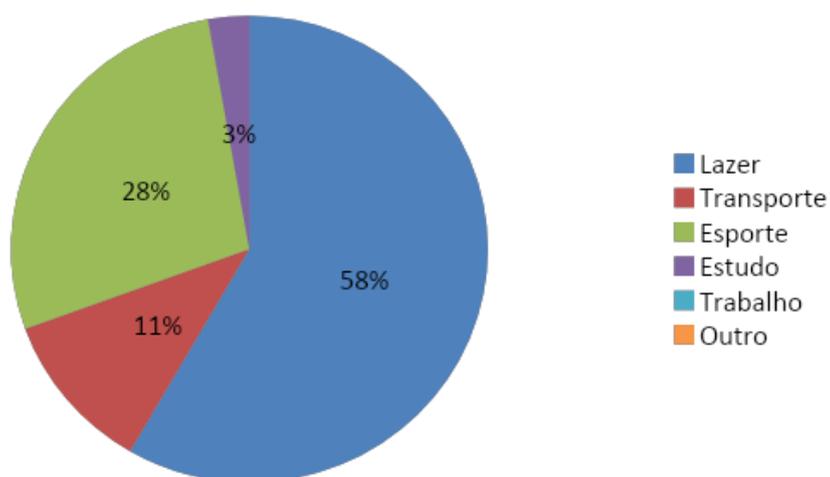
Os fatores de estímulo para a possível mudança desse cenário poderão ser apreciados no capítulo no qual a autora desta pesquisa propõe ações e responsabilidades com o intuito de incentivar a mobilidade sustentável na Universidade Federal de Campina Grande, conforme indicação de um dos objetivos específicos deste estudo.

Tabela 11: Função para uso da bicicleta

'SIM' QUAL USO DA BICICLETA	RESPONDENTES (PERCENTUAL)
Lazer	58%
Transporte	11%
Esporte	28%
Estudo	3%
Trabalho	0
Outro	0
TOTAL	100%

Fonte: Dados da pesquisa (2019)

Gráfico 6: Função para uso da bicicleta



Fonte: Dados da pesquisa (2018)

4.2.6. Análise da representação social das respostas das questões 11 a 15

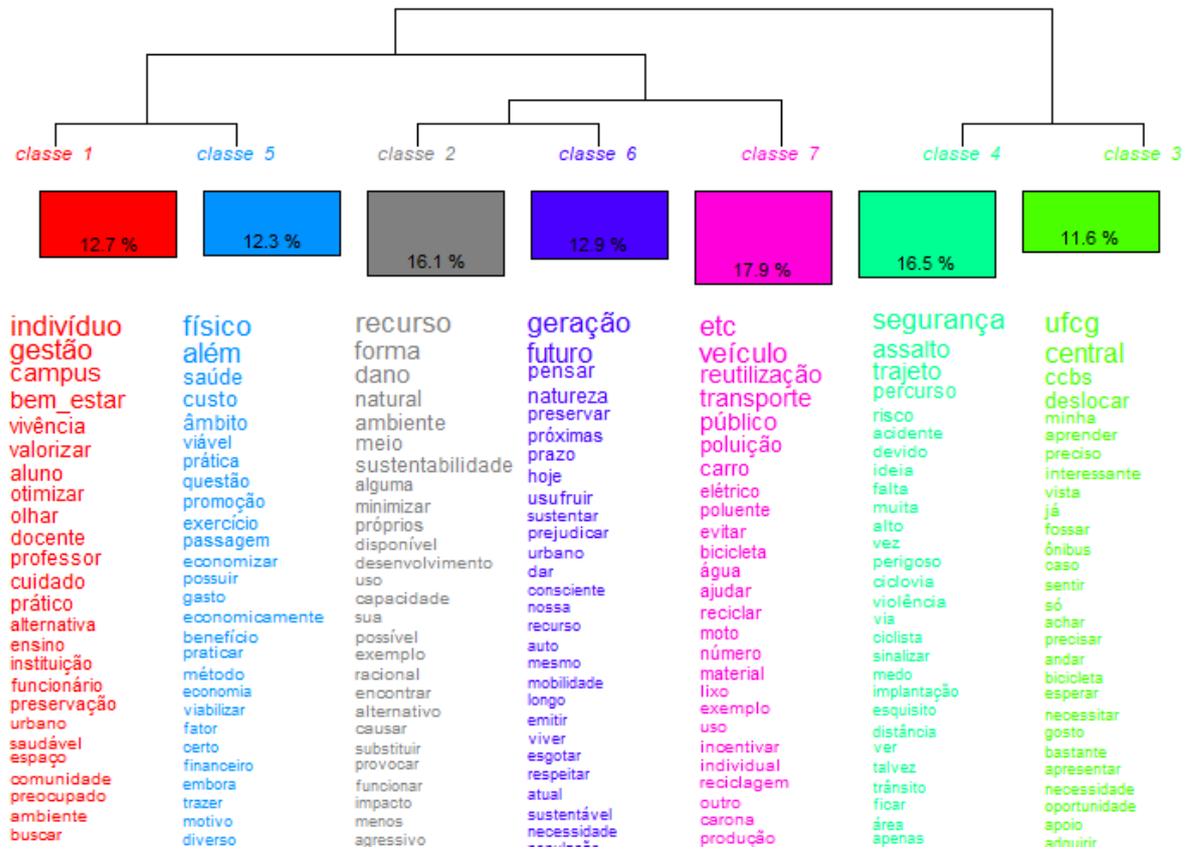
Na tentativa de atender dois objetivos específicos, que foram traçados nesta pesquisa, os quais são estudar a correlação existente entre conceitos sobre sustentabilidade, mobilidade urbana sustentável e gestão sustentável, a partir do conhecimento do público pesquisado, bem como averiguar e refletir sobre a atitude da comunidade discente frente à hipótese da instalação de um sistema de bicicletas compartilhadas dentro da área geográfica do Câmpus onde está inserida, foi realizada uma análise léxica das respostas subjetivas dos participantes, compreendendo 5 perguntas do questionário semiestruturado, ou seja, com perguntas objetivas (fechadas) e subjetivas (abertas), estas as quais sendo as questões 11 a 15 (ver apêndice).

Nas análises léxicas, o *software* Iramuteq identifica os Textos (Unidades de Contextos Iniciais - UCI) transformando-as em Segmentos de Textos (Unidades de Contextos Elementares - UCE), realiza a pesquisa do vocabulário e reduz as palavras com base em suas raízes, criando formas reduzidas e complementares (CAMARGO e JUSTO, 2013).

Para a obtenção de resultados no software IRAMUTEQ, utilizou-se um grupo de textos em um único arquivo, que é chamado de *corpus*. Os dados resultaram da análise de Classificação Hierárquica Descendente (CHD) e, por consequência, da Análise Fatorial de Correspondência (AFC). Destaca-se que foram considerados aqui, devido à envergadura disponível, apenas uma das cinco análises de dados textuais disponíveis no *software*.

Objetivando maior clareza durante a leitura, a análise dos dados levantados pelo Iramuteq foram organizadas em “blocos” onde apresentam as classes costuradas a partir das opiniões e manifestações subjetivas dos sujeitos participantes desta pesquisa, o que compreendiam sobre sustentabilidade, mobilidade urbana sustentável, gestão sustentável e quais motivos os fariam utilizar – “sim”, “não” ou “talvez” - um sistema de bicicletas compartilhadas que tivesse cobertura desde o Centro de Ciências Biológicas e da Saúde (CCBS) até a sede Central da Universidade Federal de Campina Grande - Câmpus Campina Grande.

Figura 6: Filograma sobre as representações das classes formadas a partir das respostas das questões 11 a 15 do instrumento de coleta de dados



Fonte: dados da pesquisa via IRAMUTEQ (2019)

No filograma acima, apresentam-se as principais palavras com vocabulário semelhante entre si e vocabulário diferente das outras classes, a organização e análise das categorias das representações evocadas. Quanto mais no topo da lista e maior o tamanho da palavra, maior influência na classe e, assim, no que ela indica.

Bloco 1 - Compromisso Institucional” [Classes 1 (12,7%) e 5 (12,3%)]

Conforme preconiza a análise via Iramuteq, o discurso presente nessas classes dialogam de forma similar e categorizam um discurso referente aos compromissos da universidade com relação aos modos de deslocamento ativos no Câmpus e sua responsabilidade enquanto instituição para reduzir os impactos ambientais e sociais pelo uso dos motorizados pela comunidade acadêmica.

A Lei de Diretrizes e Bases da Educação Brasileira (Lei Nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996 - (LDB), determina in verbis: “Art. 1º A educação abrange os processos formativos que se desenvolvem na vida familiar, na convivência humana, no trabalho, nas instituições de ensino e pesquisa, nos movimentos sociais e organizações da sociedade civil e nas manifestações culturais.” (BRASIL, 1996).

“A universidade é uma instituição social”, como bem afirma Chaui (2003, p. 5) em artigo intitulado “A Universidade Pública sob nova perspectiva”, publicado na Revista Brasileira de Educação. Andrade e Moita (2009) defende que as ações propostas e praticadas, a partir das produções científicas na universidade, advém da relação indissociável existente na “tríade” ensino, pesquisa e extensão ou pelo menos deveria sê-la, pois, segundo estes autores, a articulação entre o ensino e a extensão denota uma formação que se preocupa com os problemas da sociedade contemporânea, mas necessita da pesquisa, responsável pela produção do conhecimento científico.

A representação diagnosticada no **Bloco 1** destaca que a relação entre a participação ativa, popular, e a responsabilidade social, que deve existir dentro e além “muros” de uma instituição de ensino superior, é reconhecida e está presente nas opiniões apresentadas pelos discentes, como pode ser observada:

O uso do campus para aplicar medidas sustentáveis influenciando os discentes docentes e servidores para que eles apliquem esse estilo de vida fora do campus.
O ensino teórico e prático das práticas sustentáveis bem como projetos que visem o mesmo.
Fazer práticas que agridam menos o meio ambiente [...] um ensino que aborde a prática sustentável.
Desenvolvimento de métodos no qual os prejuízos ao meio ambiente fossem reduzidos. [...] e que também busque promover a conscientização da comunidade acerca da importância desses assuntos.
Grupo que se atenta à implantação de métodos sustentáveis nos diversos âmbitos da instituição (Fonte: Dados da pesquisa, 2019).

Ainda como opinião integrante do **Bloco 1**, o reconhecimento quanto a importância da aplicabilidade da sustentabilidade e a gestão sustentável em uma instituição de ensino superior foram expressos conforme compreensão conceitual e pessoal dos discentes que, neste Bloco de análise, apresentam o perfil econômico de renda mensal familiar de aproximadamente 1 salário mínimo (R\$ 998,00), verifica-se:

Sustentabilidade é o manter algo de preferência os recursos naturais mobilidade economicamente melhor e igualitária uma gestão que visa questões viáveis economicamente e socialmente justa para todos.

Uma gestão que se preocupe com o meio ambiente e dê prioridade a atitudes que o valorizem.

Uma gestão que visa não só beneficiar os alunos como também agir em prol dos cuidados com o espaço e sua relação com a população.

Uma gestão que pensa em desenvolver a instituição pensando no bem estar das pessoas que estudam e trabalham na IES e na preservação do meio ambiente.

Recursos utilizados de modo a não agredir os demais ou agredir minimamente além de possuir fácil manutenção (Fonte: Dados da pesquisa, 2019).

Bloco 2 - Perspectivas Sustentáveis [Classes 2 (16,1%), 6 (12,9%) e 7 (17,9%)]

A análise dos discursos deste Bloco apresenta opiniões, prioritariamente, sobre a temática da sustentabilidade como uma ação de caráter autorresponsável, ou estratégia de uso individual dos recursos naturais de forma que não afete gerações futuras e nem o coletivo, ou que provoque o menor impacto possível. As sugestões de “práticas” a serem adotadas também foram consideravelmente citadas, conforme configuram-se a saber:

Sustentabilidade é usufruir do que a natureza nos dá ao mesmo tempo que a perder vamos para que seus recursos não se esgotem é sustentar nossas necessidades ao mesmo tempo que sustentamos a natureza.

Conjunto de atividades ações ou atitudes que visem o aproveitamento máximo dos recursos no mundo presente sob a perspectiva de conservá-los para as gerações futuras.

Uma gestão preocupada na sustentabilidade da universidade como melhorar a sustentabilidade em relação mútua com as pessoas visando um aumento de qualidade de vida e ao mesmo tempo diminuindo a poluição.

Sustentabilidade é a capacidade de utilizar os recursos que o universo nos oferece de uma forma saudável.

Remete a ações que possam substituir outras ações ou contexto que de alguma forma possam ser prejudiciais para a saúde ou o meio sendo implementada a sustentabilidade visando um futuro assim como o presente acessível para todos.

Preservação dos recursos naturais em prol da qualidade de vida harmonicamente integrada à natureza das gerações futuras utilização de meios de transportes ou de acessibilidade em geral que não prejudique o meio ambiente (Fonte: Dados da pesquisa, 2019).

O termo sustentabilidade é complexo devido às suas específicas definições e áreas. Trata-se de um conceito múltiplo, multidimensional, que abarca facetas como o desenvolvimento econômico, a preservação ambiental, questão social e psicológica, e compreende medidas preventivas, corretivas e de controle de atividades presentes e futuras, aspirando a preservação e melhoria da qualidade de vida das futuras gerações (YEMAL, TEIXEIRA E NASS, 2011 apud TECHIO, GONÇALVES E COSTA 2016).

Techio, Gonçalves e Costa (2016), em artigo na Revista Ambiente e Sociedade, afirmam que, para melhor compreensão das relações entre a ação humana e suas implicações na natureza, faz-se necessário inicialmente contextualizar a origem e a propagação do

conceito sobre sustentabilidade com a sociedade. O debate acerca das temáticas que estão sendo abordadas nesta pesquisa, resulta de literatura e espaços em discussões diversos, tanto no que se refere à preservação ou os efeitos negativos, quanto às medidas e práticas que visam melhorias e preservação do planeta que habitamos e consumimos.

Contudo, para que as práticas possam ser transmitidas e assimiladas, colocadas em ações propriamente ditas, torna-se evidente realizar algumas mudanças fundamentais “na forma de pensar e no modo como viver, produzir e consumir” atuação coletiva de forma significativa nas esferas educacionais, culturais, sociais, regiões periféricas e centrais (YEMAL, TEIXEIRA E NASS, 2011, p. 2 apud TECHIO, GONÇALVES E COSTA 2016).

Essas representações, compreendidas como práticas sustentáveis, estão presentes no discurso da comunidade universitária entrevistada, que, neste Bloco, são estudantes majoritariamente do primeiro período e possuem renda mensal familiar de 1 salário mínimo.

Todo e qualquer meio de diminuir poluição dos mais diversos tipos e atitudes que possam cuidar do planeta de modo a melhorar a qualidade de vida também das pessoas menos uso de transportes individuais como carros e motos.

[...] mais uso de transportes coletivos como ônibus precisa melhorar a qualidade e de transportes alternativos como bicicletas skates etc visando diminuir a poluição e melhorar o trânsito.

Priorizar ambientes arborizados uso de material reciclado ou reciclável preocupação em incentivar os alunos a não produzir tanto lixo ou promover oficinas sobre reutilização de objetos etc em suma uma preocupação com o ambiente não sei andar de bicicleta mas tenho interesse em aprender.

O uso de meios de transporte que sejam menos agressivos ao meio ambiente bicicletas por exemplo ou a transformação e adaptação dos meios mais difundidos a padrões mais sustentáveis uso de biocombustíveis etc (Fonte: Dados da pesquisa, 2019).

Bloco 3 - Bicicleta - crenças e benefícios [Classes 3 (11,6%) e 4 (16,5%)]

Para que se alcance um conceito, a definição e nuances de qualquer assunto, costura-se socialmente, cria-se a partir da realidade e contexto social. Para Jodelet (2001 apud Techio, Gonçalves e Costa, 2016) as representações sociais são formas de conhecimentos práticos que são socialmente elaborados, sistemas de interpretação da realidade, que influenciam o comportamento intra e intergrupais, as identidades e a mudança social.

Assim, tentando compreender como os participantes desta pesquisa pensam sobre mobilidade ativa a partir das suas vivências, esse Bloco reflete claramente os benefícios, as crenças e as dificuldades enfrentadas para que utilizem bicicletas para locomoção na UFCG.

“UFCG CENTRAL”, “CCBS”, “SEGURANÇA”, “TRAJETO”, “INTERESSANTE”, são palavras que representam estas duas Classes. Os próximos parágrafos compreendem-se entre discursos representativos, assim como análises críticas, informativas, comparativas e/ou sugestivas. As opiniões abaixo retratam os benefícios que a utilização de uma bicicleta na locomoção traria.

Ao utilizar a bicicleta vou poder além de me deslocar para fazer minhas atividades na Central, praticar algum exercício e conhecer melhor a cidade.

Caso houvesse uma necessidade, seria ótima, porém preciso aprender a pedalar antes.

Caso fosse necessário o transporte até a Central, seria uma opção altamente considerável até porque adoro essa forma de locomoção.

[...] quando precisasse, seria interessante ter bicicletas disponíveis, gosto de andar de bicicleta mas não tenho bicicleta. A disponibilidade de bicicletas facilitaria bastante esta locomoção super concordo com as bikes.

O primeiro motivo para utilizar o serviço seria para economizar dinheiro com o deslocamento feito agora através de ônibus, o segundo seria para aproveitar esse traslado para praticar atividade física, já que a academia que fica na Central da UFCG não disponibiliza muito tempo para tal prática, e o terceiro seria para agilizar esse deslocamento já que não precisaria esperar no ponto de ônibus.

Porque eu gosto de bicicleta, porque esta movimentação seria mais rápida e mais barata além de ser bom para a saúde para o meio ambiente e para a fluidez no trânsito (Fonte: dados da pesquisa, 2019)

Percebe-se quase que unissonamente a opinião acerca dos benefícios da BICICLETA como prática de exercício físico como auxílio determinante para obter uma boa saúde; que, através do ato de pedalar, é possível ter acesso aos espaços públicos e, assim, conhecer a cidade onde reside; o prazer e a sensação bem-estar de pedalar; a influência na economia de custos financeiros e, principalmente, acesso aos serviços disponíveis na UFCG Central. As supracitadas afirmações expostas convergem com a realidade e com autores(as) com domínio no assunto.

Qual foi a última vez que você pedalou? Qual foi a sensação? - para refletir.

As pequenas e médias cidades do Brasil revelam uma realidade onde há o aumento expressivo da troca da bicicleta por aquisição de motocicleta e muitas vezes, sequencialmente, por carro. Conforme cruzamento de dados feito com base em informações disponibilizadas pelo IBGE e pelo Departamento de Trânsito da Paraíba (Detran-PB). Em 42 anos, a estimativa da população paraibana é de 4.048.336 habitantes, enquanto a frota, se considerado o crescimento médio 66,7 mil veículos dos últimos oito anos, deve ser de 4.101.093 automóveis e motocicletas (RESENDE, G1, 2019).

Conforme leitura do livro *O Brasil que Pedala* (2015), dados apresentados indicam que entre 2001 e 2016 mais de 70% de todas as motos emplacadas neste período foram para cidades pequenas. Segundo dados do DETRAN (2018), Campina Grande alcançou o ranking de segunda cidade da Paraíba com maior número de frota, sendo 70.299 de motocicletas e 113.128 de demais veículos. Os números ilustram a realidade e o impacto ecológico e urbanístico da indústria automobilística, podendo provocar mobilização social ou não.

São cerca de 43 mil mortes por ano no país, segundo estimativas do Ministério da Saúde. No mundo, o número de mortos nas estradas pode chegar a 1 milhão por ano até 2030. Nesse período, entre 20 milhões e 50 milhões de pessoas sobreviverão aos acidentes a cada ano, com traumatismos e ferimentos, segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS). O problema é mais grave nos países de média e baixa rendas. A OMS estima que 90% das mortes acontecem em países em desenvolvimento, como o Brasil. Ao mesmo tempo, esse grupo possui menos da metade dos veículos do mundo (48%), o que revela que é muito mais arriscado dirigir — especialmente motos — nesses lugares. E a situação se agravará ainda mais nesses países, segundo a OMS, devido ao aumento da frota, à falta de planejamento e ao baixo investimento na segurança das vias públicas. (Fonte: JORNAL DO SENADO, 2017, p. 4)

Apesar dos números preocupantes e de todos os discursos colhidos durante este estudo, nota-se, portanto, a ânsia por espaço cicloinclusivo nas infraestruturas viárias existentes. Os relatos de assaltos, estupros, insegurança no trânsito, a cultura do medo provoca uma opinião social onde não há o sentimento de ocupação e apropriação da cidade, de não pertencimento ao espaço público, pois, para os discentes sujeitos da pesquisa, estas representações apontam que “não há espaço” para caminhar pelo trecho objeto deste estudo, a bicicleta como meio de locomoção e o ato de pedalar são percebidos como um “risco” à vida. As seguintes respostas colhidas através do questionário reportam este cenário.

Tenho interesse em me deslocar de bicicleta contudo me preocupo com a questão da segurança, há o medo de assaltos e atropelamentos visto que a cidade não está plenamente preparada para a movimentação com bicicletas.
Devido a distância do CCBS até a Central da UFCG, além dos perigos que a utilização do trajeto pode acarretar podendo ocasionar um assalto.
Tenho interesse em me deslocar de bicicleta contudo me preocupo com a questão da segurança há o medo de assaltos e atropelamentos visto que a cidade não está plenamente preparada para a movimentação com bicicletas.
Por não existir ciclofaixa e ou acostamento no trajeto no CCBS para a Central da UFCG talvez seja um pouco perigoso ou risco de acidente. (Fonte: dados da pesquisa, 2019).

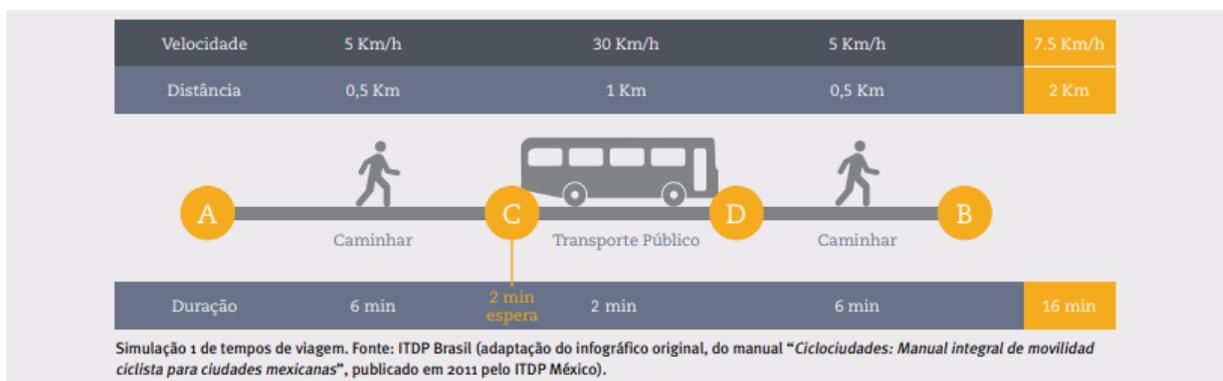
Ademais a presença desse sentimento de impotência diante das dificuldades pessoais para pedalar, apesar disso, percebe-se uma considerável parcela que traduz a latente demanda reprimida para utilizar a bicicleta, e as pesquisas sobre mobilidade ativa e administração pública constituem importante fonte de dados auxiliares como referência para a promoção de

políticas públicas que podem mudar este cenário, neste caso, com ênfase na mobilidade e no acesso dos alunos entre o CCBS e a UFCG Central. A eficiência e os benefícios da bicicleta como transporte, objetos de estudos do ITDP, se disseminados de forma plural, torna-se capaz de alterar números e opiniões.

Seguindo o Guia de Planejamento Cicloinclusivo (ITDP, 2017), o uso da bicicleta em distâncias curtas, de três a cinco quilômetros, pode substituir uma caminhada que levaria de 20 a 30 minutos, ou mesmo uma viagem em transporte público. Dependendo da distância total da viagem, a bicicleta pode ser o modo de transporte mais adequado (ver simulação abaixo). Um passageiro que se desloca do ponto A ao ponto B de ônibus precisa caminhar até o ponto C e esperar que ele chegue. Depois de percorrer seu trajeto, desce do ônibus no ponto D e caminha ao seu destino, no ponto B.

Considerando que a velocidade média de uma pessoa a pé (andando relativamente rápido) seja de 5 km/h e a do ônibus seja de 30 km/h, esse deslocamento entre os pontos A e B (dois quilômetros) levaria 16 minutos, com uma velocidade média de apenas 7,5 km/h. Portanto, em uma viagem como essa, optar pelo transporte público é mais rápido do que caminhar, mas é muito mais lento que pedalar (que alcança velocidades médias entre 15 a 20 km/h).

Figura 7: Simulação 1 de tempos de viagem

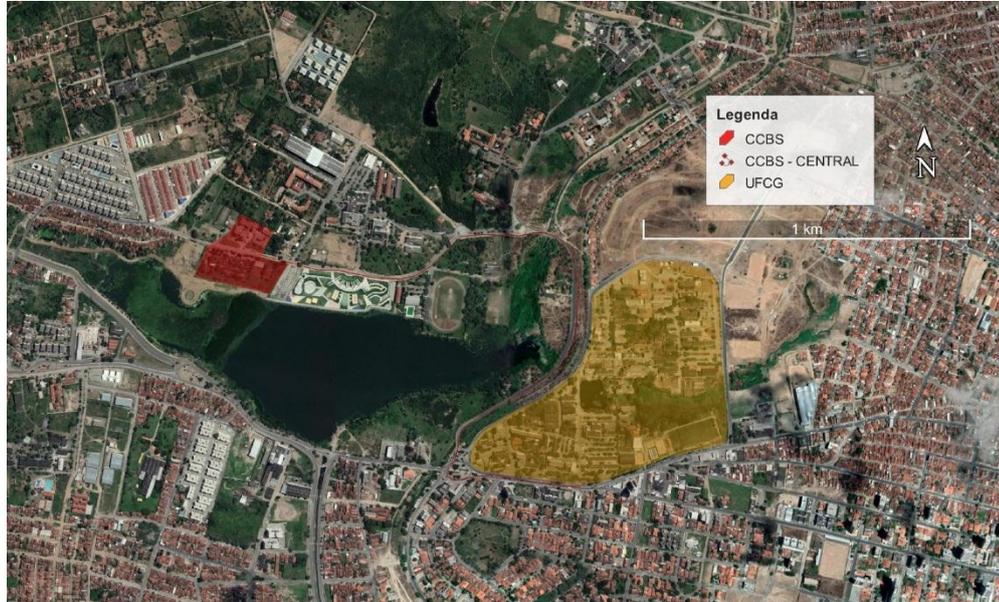


Fonte: ITDP Brasil 2017.

Contextualizando para o cenário do presente estudo, as salas de aulas teóricas, laboratórios e Clínica Escola de Psicologia do Centro de Ciências Biológicas da Saúde (CCBS) ficam situados a uma distância de 2,4 quilômetros de ou para a UFCG Central, dentro do perímetro urbano do Câmpus Campina Grande. Para realizar este percurso utilizando-se de uma bicicleta, segundo dados inseridos no *Google Maps*, o tempo médio de deslocamento é de 8 minutos, tomando o trecho que segue pela Avenida Aprígio Veloso, em seguida, pela

Rua Brigadeiro Eduardo Gomes, passando pela Universidade Estadual da Paraíba, Parque do Bodocongó e, por fim, o prédio administrativo do Centro.

Figura 8: Percurso CCBS-Central UFCG de bicicleta (2,4 km, 8 min)



Fonte: reprodução da internet - Google Earth (2019)

Observa-se que inúmeros estudos e casos práticos relatam os benefícios que a bicicleta propõe. A partir das percepções colhidas e tratadas nesta pesquisa, efetuando uma análise mais específica, a partir de um recorte de gênero, historicamente, nota-se que foram as mulheres que experimentaram com propriedade o sentimento de liberdade e de apropriação do espaço público.

“Deixe-me dizer o que penso da bicicleta. Ela tem feito mais para emancipar as mulheres do que qualquer outra coisa no mundo. Ela dá às mulheres um sentimento de liberdade e autoconfiança” (ANTHONY, 1986, p. 10 apud MELO e SCHETINO, 2009). A usual frase registrada no segundo volume de sua obra mais famosa, intitulada *O Segundo Sexo*, da filósofa, escritora francesa e impulsionadora do movimento feminista contemporâneo, Simone de Beauvoir, explana de forma resumida e assertiva a inter-relação presente durante a tentativa de obter uma nova dinâmica social, uma nova configuração da presença social feminina nos espaços públicos e políticos, com a invenção e uso da bicicleta pelas mulheres, em plena transição dos séculos XIX e XX.

Sou mulher, estudante de baixa renda e já deixei muitas vezes de ir a eventos, grupos de estudo, banco, setores da universidade por falta de dinheiro e de possibilidade de estar nesses locais. O sistema de bicicletas compartilhadas pode ser uma opção viável para mim e para a comunidade do CCBS que necessita desse e de outros apoios estruturais” (Fonte: Dados da pesquisa, 2019 - representação de uma estudante entrevistada, faixa etária 26 a 30 anos).

A realidade relatada pela estudante no discurso acima, propõe uma reflexão a respeito da perceptível desigualdade na quantidade de mulheres e homens pedalando. Na mais recente pesquisa sobre o Diagnóstico do uso da bicicleta em Campina Grande (2015), promovida pela Prefeitura de Campina Grande e a Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos (STTP), estima-se que uma média de 18.000 pessoas utilizam a bicicleta como modo de transporte na cidade de Campina Grande.

A pesquisa foi aplicada em 12 pontos estrategicamente espalhados pela cidade onde constam 8.000 ciclistas transeuntes nas ruas da cidade. Desses, observou-se um número muito pequeno de mulheres circulando de bicicletas, sendo o Açude Velho (1,6%) e a Avenida Juscelino Kubitschek (1,9%) os pontos com maior presença de mulheres por justamente apresentarem um número elevado de concentração de pessoas que utilizam os espaços para lazer e atividades físicas, o que os torna mais habitado e, conseqüentemente, mais atrativo para mulheres, além de ter uma básica infraestrutura cicloinclusiva como iluminação e ciclofaixa.

Em estudos preliminares empreendidos anteriormente à fase empírica desta pesquisa, pode-se elencar consideráveis fatores que influenciam diretamente nas estatísticas que apresentam pequeno número de usuários de bicicleta do sexo feminino quando comparado aos usuários do sexo masculino no país. Conforme pesquisa realizada em 2015, o perfil do ciclista brasileiro é de gênero masculino, empregado, faixa etária menor que 40 anos, grau de instrução com ensino médio e fundamental completos, com renda de 2 a 5 salários mínimos (FRANCO, 2012 apud ANDRADE et al. 2016).

Cenário similar presente em muitas cidades da América Latina, contudo, deveras distinto de países, por exemplo, na Europa, que usualmente servem como parâmetro positivo tendo em vista a expressiva adesão das mulheres à bicicleta como modo de transporte. Contudo, para tal efeito, deve-se considerar o histórico incentivo cultural e eficazes políticas públicas no decorrer dos anos nesses territórios.

Desde meados do século passado (século XX), por conta da crise energética do petróleo e de elevados índices de atropelamentos e mortes de trânsito, sobretudo de crianças, a

Assim como ocorreu a intersecção na Análise de Classificação Hierárquica Descendente (CHD), observa-se que na Análise Fatorial de Correspondência (AFC) as categorias apresentam um diálogo genérico e estão intensamente interrelacionadas.

No eixo vertical, primeiro quadrante, superior, à esquerda, as Classes 1 e 5 - Bloco 1 - se aproximam e evidenciam a representação através das palavras: indivíduo; gestão; campus; bem-estar; físico; saúde; vivência; custo e âmbito. Estes termos sugerem os compromissos da universidade com relação aos modos de deslocamento ativos no Câmpus e sua responsabilidade enquanto instituição para reduzir os impactos ambientais e sociais pelo uso dos motorizados pela comunidade acadêmica, devido a isso, o Bloco 1 recebeu o nome de Compromisso Institucional.

Situando-se no segundo quadrante, à esquerda, inferior, as Classes 2, 6 e 7, compõem o Bloco 2. Receberam a nomenclatura: Perspectivas Sustentáveis; tendo em vista o agrupamento de conceitos, caminhos, sugestões, ações com ênfase na temática “sustentabilidade” pelos integrantes da amostra de pesquisa, aqui representados pelos termos: recursos; gestão; futuro; veículo; reutilização; natureza; preservar.

Por fim, no eixo horizontal, no terceiro e quarto quadrantes, à direita, eixo central, percebe-se que as Classes 3 e 4 se concentram unificadas entre si, embora com certa distância das demais categorias. Portanto, essas classes remetem o sentimento pessoal e cognitivo da população investigada em relação ao ato de pedalar e sobretudo a respeito do espaço estudado nesta pesquisa, as suposições pessoais, as vantagens e dificuldades para existir uma mobilidade ativa no local.

Compreende-se isso através da leitura analítica, que aponta para: UFCG central; CCBS; segurança; trajeto; interessante; deslocar; assalto. Estes termos-chave resumem o Bloco 3: pedalar, crenças e benefícios.

A partir da análise do referencial teórico e do estudo empírico junto ao público respondente do questionário aplicado nesta pesquisa, no capítulo seguinte, apresentam-se algumas proposições que visam alcançar uma mudança cultural em torno de uma mobilidade urbana sustentável intracâmpus, mobilidade ativa, a partir de políticas e ações junto à comunidade universitária alvo desta análise, assim como cumprir o que Programa de Mestrado Profissional em Administração Pública – PROFIAP determina para a obtenção do título de Mestre.

5. PROPOSIÇÕES

Através dos resultados obtidos com a presente pesquisa, diante da hipótese da instalação de um sistema de bicicletas compartilhadas dentro da área geográfica do Câmpus Campina Grande, puderam ser identificados vários aspectos deficitários, assim como os benefícios que a realização dessa proposta traria para todos os envolvidos direta ou indiretamente, os dados coletados indicam uma percepção positiva da comunidade universitária do CCBS. Destaca-se a visão cultural a respeito da bicicleta e, paralelo a isso, o recorte de gênero e a correlação dos temores e anseios especificamente enfrentados na vivência da mulher e o meio urbano, presentes no debate construído durante a exploração descritiva e empírica sobre esta temática.

Pensando preferencialmente em promover o debate interseccional acerca deste tema, no intuito de produzir outros significados e elaborar planos de transformação territorial, acredita-se que a mudança no território impacta diretamente na formação da subjetividade, ou seja, redesenhar o ambiente possibilita uma reconfiguração subjetiva nas pessoas que usufruem destes espaços. Portanto, o trabalho em tela propõe algumas metodologias práticas, coletivas e multidisciplinares visando à promoção de uma mobilidade urbana sustentável intracâmpus, a partir de um planejamento cicloinclusivo na Universidade.

Quadro 1: Resumo do perfil dos(as) discentes do CCBS

CURSOS CCBS/UFCG - Câmpus Campina Grande	Enfermagem, Psicologia e Medicina
IDADE, GÊNERO	16 a 20 anos - Mulher
RENDA	2 a 4 salários mínimos
MEIO DE MOBILIDADE PARA O CCBS/UFCG	Ônibus
MEIO DE MOBILIDADE PARA A UFCG CENTRAL	Ônibus
CUSTO MENSAL DE LOCOMOÇÃO (R\$)	R\$ 10,00 - 120,00 (média)
USO DA BICICLETA	Não, mas gostaria (demanda reprimida)
MOTIVAÇÃO PARA O USO DA BICICLETA	Lazer e esporte
ACEITABILIDADE DO SISTEMA DE BICICLETAS COMPARTILHADAS	Sim

Fonte: Eelaboração própria (2019)

Devido a indispensável identificação do público a ser estudado para promoção de políticas e transformações públicas, e como auxílio mais clarividente para futuros estudos, a tabela, na página anterior, apresenta o resumo do perfil dos alunos – homens - e das alunas – mulheres - e não-binários, que participaram e contribuíram para a configuração das proposições mais adiante. Distingue-se que os dados especificados obtiveram maior quantidade de respostas representativas no questionário que fora aplicado.

5.1. Planejamento e instalação de um sistema de bicicletas compartilhadas

O Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP) é uma instituição sem fins lucrativos, fundada em 1987, que acredita e promove o transporte sustentável e equitativo no mundo. Com sede na cidade de Nova York (EUA) e escritórios em Washigton D.C. (EUA), Brasil, Quênia, China, Índia, Indonésia e México. O ITDP possui uma equipe multidisciplinar onde promove estudos e documentos com o intuito de sensibilizar o poder público, a sociedade civil, gestores de mobilidade urbana e planejadores de transportes (ITDP, 2017). Assim, consultaram-se as duas versões de Guias no que se refere à temática de sistemas de compartilhamentos de bicicletas, além do Guia de Planejamento Cicloinclusivo e demais documentos com livre acesso, foram utilizados como referências identificando as devidas adaptações local. Todos os conteúdos produzidos pelo Instituto estão disponíveis gratuitamente em portal próprio, via internet.

Para que o objetivo de um sistema de bicicletas compartilhadas seja instalado, inicialmente, deve haver um estudo mais aprofundado tomando como critérios algumas orientações pertinentes. O Guia de Sistemas recomenda que o planejamento seja efetuado em três fases, a saber: (1) realização de um estudo de viabilidade: é uma análise de alto nível sobre a possibilidade de implantar o sistema, definindo parâmetros essenciais para o planejamento e desenvolvendo uma análise institucional e financeira inicial, sendo necessário fazer tudo isto antes de passar às próximas fases; (2) planejamento detalhado e projeto conceitual: esta fase define a localização exata das estações, suas dimensões e o tipo de equipamentos e software necessário; (3) elaboração dos planos de negócios e financeiro: aqui são definidos os modelos: institucional e de receitas; inclusive a contratação de empresas de serviços e/ou patrocinadores (ITDP, 1ª versão, 2017).

O prazo de implementação dependerá da compra e instalação do equipamento e da compra ou desenvolvimento do software. Portanto, a média de tempo é de seis meses de estudos (fases supramencionadas) e de um até dois anos para realização de licença pública e, então, instalação das estações e suas bicicletas. Dois meses antes do lançamento oficial do sistema, a cidade deve realizar campanhas de comunicação com a comunidade e de atração de novos usuários para ajudar a educar os possíveis usuários sobre como usar o sistema e preparar os motoristas para que fiquem atentos aos novos usuários. Uma boa estratégia de comunicação, cercada de energia e animação é feita antes da abertura do sistema, ajudará a evitar a ocorrência de problemas durante o lançamento (ITDP, 1ª versão, 2017).

O exemplo da UFRJ já citado nesta pesquisa, revela o sucesso do Projeto Fundo Verde ativo no Câmpus da Cidade Universitária da Universidade Federal do Rio Janeiro (UFRJ). Criado pelo decreto estadual N° 43.903/2012, o Fundo Verde de Desenvolvimento e Energia para a Cidade Universitária da Universidade Federal do Rio de Janeiro recebe recursos oriundos da isenção do imposto ICMS, cobrado pelo governo do estado do Rio de Janeiro, sobre a conta de energia elétrica do campus da Cidade Universitária – UFRJ. A receita é revertida para projetos de melhoria da mobilidade, uso da energia - efficientização e produção a partir de fontes alternativas -, redução do consumo de água e monitoramento de indicadores no campus.

O projeto “Integra UFRJ” está ativo e faz parte do Programa Mobilidade. Ele compõe atualmente 8 estações de compartilhamento e 60 bicicletas através de um Sistema gratuito e aberto a toda comunidade universitária. Destaca-se que a comunidade da UFRJ é composta por mais de 42 mil alunos nos cursos de graduação, 14 mil alunos na pós-graduação, 4 mil professores e 10 mil servidores técnico-administrativos (PDA-UFRJ, 2017). Observa-se, portanto, que a realidade local deve ser considerada e que as ações aplicadas e a sua continuidade tem suas especificidades para adaptações necessárias.

Outra proposta de sistema de bicicleta compartilhada é o BiciCEU - Bicicletas Livres na Casa do Estudante Universitário, que integra o Projeto Bicicleta Livre, em processo ativo na Universidade de Brasília (UnB). O Projeto foi criado no primeiro semestre de 2007 por iniciativa de um estudante de Educação Física, ao cursar a disciplina Programas Preventivos da Faculdade de Educação Física (FEF). Tal disciplina busca a elaboração de projetos de qualidade de vida e saúde por meio da experiência de vida, desejos e sonhos dos alunos. Ainda em 2007, o projeto foi vinculado ao Decanato de Extensão (DEX) por meio de formalização como Projeto de Extensão de Ação Contínua. Em 2008 e 2009 foi contemplado

no Edital Mostre Seu Amor pela UnB, lançado pelo Núcleo da Agenda Ambiental (NAA), que visava a estimular e fomentar projetos de cunho socioambiental nos campi da UnB. O projeto tem como principal objetivo promover o uso da bicicleta como meio de transporte limpo, seguro, saudável e econômico (MACHADO et al. 2011).

Vale notar que a proposta deste projeto, além de ser parte de um Projeto de Extensão, desde o seu início até a sua efetivação, promove a tríade ensino, pesquisa e extensão já mencionada nesta pesquisa. Destaca-se também que, neste exemplo, não há necessidade de processo licitatório ou financiamento público-privado, por exemplo, entre empresas patrocinadoras e a Reitoria da UFCG.

Intervenção - Com a intenção de contribuir com a redução do número de automóveis, neste caso, no Câmpus Campina Grande da Universidade Federal de Campina Grande, a Unibici UFCG promoveria a diminuição de emissão de gases poluentes na atmosfera, aumento do contato humano e da qualidade de vida da comunidade, além de melhorar a mobilidade dos indivíduos e assim facilitar o acesso dos(as) alunos(as) do CCBS ao conhecimento e serviços disponíveis pela UFCG Central. O nome sugestivo desta intervenção seria “UNIBICI UFCG - *Sistema de bicicletas compartilhadas da UFCG*”

A Unibici UFCG é uma adaptação da metodologia do Projeto Bicicleta Livre (UnB). As bicicletas seriam guardadas em duas estações manuais: 1 - CCBS e 2 - Quadra poliesportiva de treinamento da UFCG Central. O espaço de cada uma delas seria correspondente à área de duas vagas de estacionamento. As 10 bicicletas, 5 em cada estação, teriam numeração e cadeados específicos. O controle do empréstimo se daria por meio da disponibilização das chaves dos cadeados, sob responsabilidade dos funcionários de controle da Quadra e da portaria do CCBS, os quais registrarão os dados do(a) aluno(a), além de marcar a hora de saída antes da remoção da bicicleta. Em caso de extravio: furto ou roubo, nem os responsáveis pelo controle e nem o(a) usuário(a) seriam prejudicados(as), bastando a apresentação de um boletim de ocorrência (BO). O motivo pela escolha do local da segunda estação ser instalada próxima à Quadra da UFCG Central, justifica-se pelo apoio logístico naquele espaço como vestiário e chuveiro, caso os(as) usuários(as) sintam necessidade.

Para utilizar do serviço gratuito deste Sistema, seria necessário os seguintes documentos: Declaração de matrícula ou Carteira de Estudante e assinatura Termo de Participação e Compromisso. Os(as) alunos(as) beneficiários(as) do Sistema deveria participar em pelo menos 1 evento semestralmente promovido sobre mobilidade urbana e

Administração pública pelo Grupo de Trabalho da UFCG responsável pela manutenção do Sistema. Denota-se, portanto, a intenção de inserir um diálogo permanente, além do envolvimento da comunidade universitária.

Figura 10: Simulação de uma estação de bicicletas no CCBS/UFCG



Fonte: Foto e simulação próprias (2019)

5.2. Grupo de Trabalho

A então Prefeitura Universitária da UFCG passou, após o processo de desmembramento da UFPB pela Lei 10.419/2002 e criação da UFCG, a ter esse *status*, pertence à estrutura da Reitoria da UFCG, por força do Estatuto e Regimento da Instituição, com atribuições definidas pela Resolução 06/2005 do Colegiado Pleno do Conselho Universitário, que dispõe sobre o regimento da Reitoria.

Nesse sentido, ainda em referência sobre a estrutura e o que se propõe, cabe ao Smart Campus, conforme a PORTARIA Nº 85, DE 10 DE JUNHO DE 2019, in verbis:

Art. 26 da Resolução 06/2005 do Colegiado Pleno do Conselho Universitário da UFCG, são competências da Prefeitura Universitária:

I – colaborar com a Secretaria de Planejamento e Orçamento, no planejamento e desenvolvimento físico dos campi da Universidade;

II – elaborar estudos e projetos de edificações e infraestruturas nos campi ou fora deles quando do interesse da Universidade;

III – solicitar a contratação, fiscalizar, executar e controlar obras e serviços de engenharia;

VI – manter e conservar bens móveis e imóveis da universidade;

V – gerenciar o setor de transportes;

VI – planejar, fiscalizar, controlar e operar os serviços públicos de água, energia e comunicações;

VII – determinar o setor de exercício dos servidores lotados na Secretaria;

VIII – zelar pela segurança da comunidade acadêmica, no âmbito dos campi, bem como pelo patrimônio da Universidade;

IX – gerir os créditos provisionados e os recursos repassados, que se destinem à execução de suas atividades (Fonte: UFCG, 2005)

O Boletim de Serviço Edição nº 30/2019, divulgou no dia 11 de junho de 2019, a publicação da PORTARIA Nº 85, DE 10 DE JUNHO DE 2019. Considerando a necessidade de aprimorar as estratégias de gestão dos Câmpus da UFCG, a Reitoria da Universidade Federal de Campina Grande resolveu criar o Smart Campus, setor da estrutura organizacional da Prefeitura Universitária da UFCG. Dentre as definições expostas no documento, o novo setor apresenta eixos estratégicos de trabalho como, por exemplo, “qualidade de vida” e “mobilidade e segurança” (UFCG, 2019).

Ainda sobre a estrutura e o que se propõe, cabe ao Smart Campus in verbis: “Art. 4º [...] I – definir, estruturar e executar projetos de pesquisa, extensão, inovação e desenvolvimento institucional; II – estabelecer modelo de prospecção de projetos e regras que permitam a participação dos integrantes do Smart Campus em ações conjuntas com a comunidade acadêmica e a sociedade civil organizada;” Acrescenta-se ainda, in verbis: “Art. 7º Compete ao Conselho Deliberativo: IV – constituir comissões especiais ou grupos de trabalho para a execução de tarefas relacionadas com assuntos científicos e administrativos de interesse do setor;” (UFCG, 2019).

Intervenção – A Prefeitura Universitária têm como missão a promoção de ações de melhoria das condições ambientais de infraestrutura do Câmpus, implementando ações de planejamento, conservação, segurança, logística de transporte e telefonia (UFCG, 2005). Portanto, como apoio ao trabalho exercido pela Prefeitura, propõe-se a formação, portanto, do “Grupo de Trabalho - Mobilidade Sustentável Smart Campus”. A Comissão deste GT seria constituída por participantes/representantes das múltiplas esferas da Universidade, assim como formações multidisciplinares.

A partir deste GT, haveria uma comunicação direta com a comunidade universitária e todos que compõem a instituição. A proposição seria debater, pesquisar, investigar, e produzir diretrizes com a concessão de orientação e apoio de coordenação, supervisão e acompanhamento acerca de assuntos e ações concernentes à promoção da mobilidade sustentável na Universidade. Este Grupo também seria responsável pela condução e manutenção do hipotético Sistema “UNIBICI UFCG”, proposto na intervenção anterior.

Na periodicidade de 15 em 15 dias, as prováveis subcomissões realizariam encontros para realizar troca de conhecimentos acerca das suas respectivas pesquisas, reunião seria em espaço público da cidade. A realização dessa proposição é viável e possível tendo em visto ter como base uma determinação oficialmente criada pela Reitoria.

5.3 Encontros temáticos

A partir dos resultados levantados nesta pesquisa de campo, bem como da análise e constatação de que é latente a representação de crenças determinantes sobre o ato de pedalar não ser possível, por exemplo, por questões de clima ou distância. As dimensões afetiva e comportamental se fazem presentes. Contudo, compreende-se que a dimensão afetiva serve para a elaboração de estratégias de proteção, principalmente quando a segurança individual ou coletiva se perceber ameaçada, e a comportamental serve como princípio que guia as ações dos usuários, sejam elas individual ou coletivamente (SPINK, 1993 apud TECHIO, GONÇALVES E COSTA 2016).

Intervenção - Encontros temáticos sobre mobilidade urbana sustentável. Uma das possibilidades viáveis, seria a promoção de encontros temáticos entre os(as) discentes dos cursos do CCBS, em uma primeira fase, como projeto piloto, que, dependendo do apoio e envolvimento da comunidade universitária, aumentaria a abrangência da atuação. Contudo, acredita-se na tentativa de dialogar com a população além “muro” da UFCG, por exemplo, com os coletivos e associações existentes na cidade.

A parceria com os Coletivos Urbanos é uma aposta de troca de experiências pedagógicas e fortalecimento político dos coletivos e das pessoas que farão parte destes encontros. Uma rede de aprendizagem onde “quem forma se forma e re-forma ao formar e

quem é formado forma-se e forma ao ser formado” ou seja, “quem ensina aprende ao ensinar e quem aprende ensina ao aprender.” (Freire, 2011, p.25)

Os encontros seriam mensais, cada mês uma temática, com formação de parcerias com coletivos urbanos autônomos para contribuírem nos encontros temáticos como na elaboração e distribuição de material educativo. Os temas percorreriam acerca do que as mobilidades compõem, ademais sobre administração pública, sustentabilidade, gestão sustentável.

Condicionalmente teria um(a) convidado(a) que realiza atividades de caráter coletivista e que são desenvolvidas intra, mas, prioritariamente, personagens atuantes fora do câmpus. “Cinedebate” com apresentação de filmes e debates em seguida, também cita-se aqui como um ótimo meio de alcançar as pessoas.

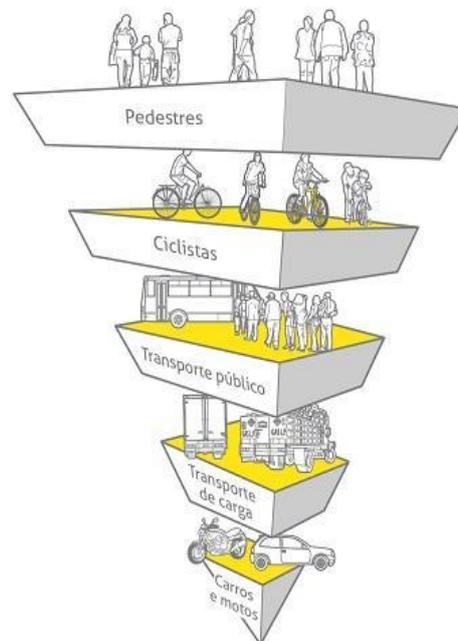
5.4 Disseminando conhecimento

Os oito princípios do Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável, ou DOTS (tradução livre do termo original em inglês TOD, Transit-Oriented Development), orientam e inspiram toda a atuação local e global do ITDP. Eles estimulam uma ocupação compacta e com uso misto do solo, com distâncias curtas para trajetos a pé e proximidade a estações de transporte de média e alta capacidade. São eles: caminhar, usar bicicletas, conectar, usar transporte público, promover mudanças, adensar, misturar e compactar.

O ato “pedalar” trata de dar prioridade ao uso da bicicleta. Assim, os modos ativos de transporte devem ser tratados como prioridade nas políticas públicas, no planejamento urbano e de transportes, nos investimentos em infraestrutura e na circulação, resultando em uma hierarquia viária inversa ao que é predominante hoje nas cidades brasileiras.

O lugar dos pedestres, ciclistas, enfim, todos aqueles que se deslocam de forma ativa, usando sua própria energia, ou seja, por modos de transportes ativos, é no topo da hierarquia de prioridades (ITDP, 2017).

Figura 11: Pirâmide inversa de prioridade no trânsito



Fonte: ITDP (2019)

Medidas para desestimular o uso do automóvel e atrair usuários(a) para a bicicleta, devem ser implementadas de forma conjunta. As medidas para “afastar” e “atrair” devem integradas como parte de um conjunto de estratégias destinadas a mudar o padrão de deslocamento e promover o aumento da eficiência do sistema de transporte em prioridade o movimentos de pessoas e bens em relação ao de veículos. A disseminação de conteúdo educativo empodera as pessoas pelo conhecimento e derruba crenças limitantes e inválidas.

Medidas para afastar: Preços dos combustíveis, cobranças pela propriedade do automóvel, pedágio urbano, gestão de estacionamento, redução do uso do carro e da velocidade, planejamento urbano integrado, fiscalização, criação de restrições regulatórias.

Medidas para afastar e atrair: Redistribuição dos perfis das vias com espaços para pedestres, ciclistas e ônibus; sincronização do tempo nos cruzamentos com semáforos que favoreçam andar à pé e de bicicleta; participação popular e campanhas de comunicação / marketing.

Medidas para atrair: Investimentos em melhorias nos sistemas de transporte público, infraestrutura para bicicletas e pedestres, conscientização dos cidadãos, criação de mais opções de mobilidade, investimento em um desenvolvimento urbano mais misto e compacto (Fonte: ITDP, 2017).

Figura 12: Promovendo mudanças



Fonte: ITDP (2017)

Sugere-se o Método Paulo Freire de alfabetização, pois “[...] não há um dono do saber, e aprender desse modo é muito tranquilo e mais fácil, até para a pessoa se encontrar no mundo e conhecer a realidade porque está ali, o que poderia mudar e como pode mudar.” Estimular a aquisição do conhecimento dos(as) alunos(as) mediante a discussão de suas experiências de vida entre si, palavras presentes na realidade destes, que são decodificadas para a aquisição da palavra escrita e da compreensão do mundo (BRASIL, 2019).

Intervenção - Material ilustrativo e informativo “TRIM TRIM, UFCG”. A promoção de cultura, educação e lazer e o direito à cidade pelo “verbo” “pedalar” (ação) devem ser disseminados. Para isso, nesta intervenção dois planos de ações, inspirados no Coletivo Bicicleta Livre, estão previamente traçados.

O primeiro é realizar, por meio de atividades lúdicas de incentivo à utilização da bicicleta, tais como: oficinas sobre mecânica de reparo de bicicletas; passeios ciclísticos de reconhecimento da cidade, entre outras atividades diretas com agendamentos periódicos.

O segundo plano é construir um material educativo em conjunto, como Cartilha, Fanzines, Literatura de Cordel, Gibis, entre outras ferramentas de intervenção e comunicação, a partir de encontros e trocas com artistas, ou quem ainda não se despertou para a arte.

5.5 Instalação de paraciclos no Câmpus Campina Grande.

A infraestrutura cicloviária ajuda a garantir a integridade e prioridade do(a) ciclista no sistema viário urbano, contudo, o mobiliário urbano estimula que o uso da bicicleta seja mais confortável e atrativo, principalmente para mulheres. Tanto no CCBS como na UFCG Central é comum encontrar os(as) “ciclistas invisíveis”, nome folclórico dando aos(as) donos(as) de bicicletas que, de forma aleatória, deixam seu transporte literalmente “amarrado” aos mais diversos suportes, como árvores e postes; o nome fantasia também critica a invisibilidade que os(as) usuários(as) de bicicleta [não] tem nos espaços urbanos.

Instalações e localização seguras para estacionar as bicicletas e que sejam fáceis, organizadas e atrativas minimizam o risco de roubo e/ou dano às bicicletas. O medo de roubos e furtos é um dos impeditivos à adoção da bicicleta por usuários não habituais. As estruturas dedicadas ao estacionamento de bicicletas podem ser públicas ou privadas (residenciais, comerciais ou de serviços), e atendem, em geral, três necessidades básicas de acordo com o perfil do usuário e a finalidade do deslocamento:

- (1) estacionamento em via pública;
- (2) em equipamentos públicos, de serviços, edifícios e outros tipos de instalações (pontos de origem e destino);
- (3) e integração com o transporte público (ITDP, 2017).

Intervenção - Instalação de parklet e paraciclos em pontos estratégicos. As diferentes possibilidades de estacionamento para bicicleta variam de acordo com o tipo de infraestrutura na qual ele será instalado, nível de segurança, o serviço a ser oferecido, tipo de mobiliário utilizado, tempo médio de permanência da bicicleta, oferta de vagas e localização.

Há uma distinção importante a fazer em relação ao estacionamento para bicicleta: eles podem ser constituídos apenas por paraciclos ou serem bicicletários. Paraciclos são suportes para o estacionamento de bicicletas, normalmente fixados no piso, parede ou teto, com a finalidade de manter uma ou mais bicicletas de forma ordenada de modo que se possa também prendê-las com um cadeado ou corrente. Esse mobiliário é comumente instalado em via pública ou no interior de estabelecimentos comerciais, seguindo regulamentações específicas de cada municipalidade.

Figura 13: Fotomontagem paraciclos (in)visíveis do CCBS



Fonte: Acervo Pessoal

No contexto do CCBS e UFCG Central, o mobiliário mais indicado, além de menor custo, menos burocrático e (re)aproveita o espaço do solo, é realizar a ocupação de duas vagas de estacionamento, próximas a arborização, e trânsito de pessoas de modo que fique logisticamente bem localizado, acessível (ver simulação abaixo). Diante de uma parceria financeira (bolsa) entre Reitoria/Prefeitura Universitária e alunos(as) dos cursos Engenharia, ou Arquitetura e Urbanismo, ou Designer, torna-se possível a reutilização de material descartado para criação e instalação de 2 paraciclos com a extensão de um *parklet* - mini

praças com a função de revitalizar e tornar a vaga de estacionamento em um espaço de convivência, em uma “vaga viva”.

Figura 14: Simulação de paraciclo no CCBS/UFCG



Fonte: Foto e simulação próprias (2019).

Através de um projeto um pouco mais complexo, com prazos, verba e considerável empenho sob a responsabilidade da Reitoria, pode-se realizar também um processo licitatório (compra sustentável) para que essa medida atrativa tenha um maior alcance e possa ser instalada em todos os Câmpus que compõem a Universidade Federal de Campina Grande.

Assim, pensando a cidade como espaço vivo, enquanto engrenagem cotidiana, e a Universidade como microcosmo dentro deste espaço maior, onde a coletividade deve ser um sentimento e uma vivência essencial e presente, evidencia-se a urgente necessidade de apropriação do espaço público. O “verbo pedalar” e estabelece a indissociável condição de que a dinâmica dos corpos que pedalam, possam costurar os espaços e sentir os acontecimentos ao redor. Uma nova cidade, para novos urbanos.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O uso e as distâncias do solo são pensados a partir de uma lógica hegemônica carrocrata. Por muitas vezes, perdemos a capacidade de estimar as distâncias a partir da experiência ativa do corpo, de refletir que 2 km é uma caminhada de 30min, no máximo, e, no entanto, as pessoas percorrem essa mesma distância, por exemplo, em um shopping comercial, ou no parque, neste caso, de modo mais prazeroso.

Esta mesma falta de percepção ativa ocasionou lugares que perderam suas funções sociais pela mesma lógica baseada unicamente a partir do desenho urbano ser voltado somente para motorizados. Entretanto, as pessoas foram incentivadas e educadas por um modelo onde pensar e se mover depende deste modo de transporte, o carro. A reprodução automática do discurso faz perceber que a pressa está também nas relações, não só nas ruas.

O objetivo geral desta pesquisa, de analisar a percepção dos discentes do Centro de Ciências Biológicas e da Saúde (CCBS), da Universidade Federal de Campina Grande (UFCG) - Câmpus Campina Grande, acerca da viabilidade de um sistema gratuito de bicicletas compartilhadas, com uma abrangência que corresponde ao percurso desde o CCBS até a UFCG Central (sede) e vice-versa, foi efetivamente cumprido. Partindo de um ponto de vista mais generalizado, a amostra e as representações nelas existentes, revelou que a comunidade Universitária do Centro apresenta-se com um perfil satisfatoriamente sustentável, sob uma perspectiva socioambiental frente à hipótese desta pesquisa.

Desse modo, visitar antigas e fazer novas leituras sobre a temática da pesquisa; ir a campo; colher e analisar as opiniões do público alvo desta pesquisa; admirar respostas obtidas; tabular e expor resultados, conforme consentimento; contrapor, ou não, este encontro, e também os desencontros, estando tudo permeado por trocas e afetos, foi deveras empolgante. A cidade de Campina Grande é um lugar de desejo, onde há uma demanda reprimida, de que as pessoas voltem a ocupar os espaços públicos do município, e o Bairro Universitário (ou Bodocongó) não foge desse cenário.

Os participantes desta pesquisa puderam expressar suas opiniões, objetiva e subjetivamente, sobre situações quanto às suas respectivas mobilidades na rotina diária até o órgão objeto de estudo. A partir dessas respostas, também foi possível traçar um perfil sócio-econômico dos discentes. Uma característica a ser destacada, com relação aos resultados da

pesquisa, foi a positiva seriedade e o empenho demonstrados na recepção e preenchimento das respostas do questionário semi-estruturado.

Registrou-se um pequeno número de respostas em branco ou neutras, o que, por si só, já demonstra a responsabilidade por parte dos respondentes. Um número satisfatório de pessoas se posicionaram acerca das diversas questões, de maneira determinada, dentro dos limites de conhecimento.

Nesse sentido, um importante registro constatado, também a partir do instrumento empírico, diz respeito à visão cultural sobre a bicicleta e, paralelo a isso, destacou-se um recorte de gênero nesta pesquisa e a correlação dos temores e anseios especificamente enfrentados na vivência da mulher e o meio urbano.

Como tentativa de contribuir para que ocorra uma mudança social, algumas proposições foram apresentadas visando à promoção de uma mobilidade urbana sustentável intracâmpus, a partir de um planejamento cicloinclusivo na Universidade, sob a perspectiva de viabilizar mais qualidade de vida à comunidade universitária, como:

(1) planejamento e instalação de um sistema de bicicletas compartilhadas, dentro da realidade e adaptações do Câmpus;

(2) criação de um Grupo de Trabalho para debates e intervenções acerca de mobilidade sustentável no Câmpus, por intermédio do novo setor *Smart Campus*;

(3) encontros temáticos para debates e cinedebates sobre mobilidade urbana sustentável e afins;

(4) criação e produção coletiva de material educativo (Cartilha, Fanzines, Literatura de Cordel, Gibis);

(5) estacionamento para bicicletas no Câmpus Campina Grande como espaço para convivência com paraciclos e parklet (mini praça).

Como forma de continuidade à investigação científica, visando à execução de estudos futuros, sugere-se a aplicação dessa pesquisa em outros Centros de Ensino da Universidade, como forma de expansão e aprofundamento nos resultados obtidos, o que poderia subsidiar a Administração Superior da UFCG, na adoção das medidas possíveis, visando à perspectiva de viabilizar mais qualidade de vida à comunidade universitária, partindo do fomento à mobilidade sustentável no espaço investigado.

O processo de escolha por um meio de transporte vai depender de fatores que vão desde a cultura local, passando pela infraestrutura e fatores econômicos. Ressalta-se, contudo, que o ato de pedalar não deve ser inteiramente dependente das condições supramencionadas. Deve-se evidenciar toda a eficiência da bicicleta como transporte, assim como vantagens e efeitos positivos provocados pelo uso deste meio de locomoção.

Sendo assim, que a mobilização social, o movimento popular, atue não apenas como crítica ao que está posto, mas que ocorra também o sentido inverso, ou melhor, paralelo ao possível apoio do poder público, que a construção por viabilizar mais qualidade de vida à comunidade universitária, partindo do fomento à mobilidade sustentável, seja interdependente e que se inicie este diálogo através do ato mais democrático e plural que há: pedalar.

Por fim, registra-se que o desejo humano-científico presente nesta pesquisa é de que ocorra uma urgente compreensão de que: as cidades são as pessoas e de que pertencem a todos(as) que a compõem; a vida é movimento e o trânsito em si! Então, é válido lembrar sempre que “o carro é seu, mas a rua é de todos (as)!”

7. REFERÊNCIAS

- ALENCASTRO, M. A. C.; SILVA, E. V.; LOPES, A. M. D. Contratações sustentáveis na administração pública brasileira: a experiência do Poder Executivo federal. **Revista de Administração Pública**, v. 48, n. 1, p. 207-235, 2014. Disponível em: <<http://www.spell.org.br/documentos/ver/22485/contratacoes-sustentaveis-na-administracao-publica-brasileira--a-experiencia-do-poder-executivo-federal/i/pt-br>>. Acesso: 02 fev. 2018.
- ALVES, Priscilla. **Mobilidade urbana sustentável**: diretrizes da política brasileira. 2 ed. Rio de Janeiro-RJ: Cadernos Adenauer XV, 2014. 41-53 p.
- ANDRADE, J. C. Vieira. **Justiça Administrativa** (Lições), 8ª ed., Coimbra, Almedina, 2006.
- ANDRADE, Victor; LINKE, Clarisse Cunha. **Cidades de pedestres**: A caminhabilidade no Brasil e no mundo. Rio de Janeiro, RJ: Babilônia, 2017.
- ANDRADE, Victor; RODRIGUES, Juciano Martins (orgs.). **A Economia da Bicicleta no Brasil**. Relatório. Disponível em: <<http://economiadabicicleta.org.br/index.html>>. Acesso em: 10 mar. 2019.
- ANTUNES, Eugênio; BARRETTO, Stênio de Freitas. Administração pública e gestão participativa de programas de políticas públicas. juridicidade e estratégias de gestão: uma experiência no programa edpopsus. **Revista de direito da cidade**. v. 8, n. 4, pp. 1423- 1441, 2016. Disponível em: <<http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/25428/19149>>. Acesso em: 25 nov. 2017.
- AZEVEDO, Bruno de Araujo. **Ética na administração pública**: uma análise da percepção da comunidade universitária do Centro de Ciências Biológicas e da Saúde da Universidade Federal de Campina Grande. Dissertação (Mestrado em Administração Pública em Rede Nacional) – Universidade Federal de Campina Grande, Centro de Ciências Jurídicas e Sociais, 2018.
- BARATA, M. M. L., KLIGERMAN, D. C., MINAYO-GOMES, C. A gestão ambiental no setor público: uma questão de relevância social e econômica. **Revista Ciência e saúde coletiva**. Rio de Janeiro, v. 12, n. 1, p. 165-170, 2007. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/S1413-81232007000100019>>. Acesso em 5 dez. 2017.
- BARCESSAT, Lena. **Papel do estado brasileiro na ordem econômica e na defesa do meio ambiente**: necessidade de opção por contratações públicas sustentáveis. In: SANTOS, Murillo; BARKI, Teresa V. P. (Coord.). Licitações e contratações públicas sustentáveis. Belo Horizonte: Fórum, 2011. p. 67-80. Disponível em: <<http://www.spell.org.br/documentos/ver/22485/contratacoes-sustentaveis-na-administracao-publica-brasileira--a-experiencia-do-poder-executivo-federal/i/pt-br>>. Acesso: 02 fev. 2018.
- BRASIL. PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. CASA CIVIL. SUBCHEFIA PARA ASSUNTOS JURÍDICOS. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.html>. Acesso em: 14 nov. 2017.
- _____. **Lei nº 13.406, de 26 de dezembro de 2016**. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2016/lei/113406.htm>. Acesso em: 14 nov. 2017.

_____. **Instrução Normativa nº 10**, de 12 de novembro de 2012. Estabelece regras para elaboração dos Planos de Gestão de Logística Sustentável. DOU, n. 220, seção 1, p. 113. Brasília-DF, 2012. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/images/arquivo/80063/141112_IN10.pdf>. Acesso em: 09 mar.2017.

_____. Ministério do Meio Ambiente. Responsabilidade Socioambiental. A3P. **História**. A história da A3P. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/responsabilidade-socioambiental/a3p/parceiros>>. Acesso em: 19 nov. 2017.

_____. Ministério do Meio Ambiente. Responsabilidade Socioambiental. A3P. **Como aderir**. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/responsabilidade-socioambiental/a3p/como-aderir>>. Acesso em: 19 nov. 2017.

_____. Ministério do Meio Ambiente. Responsabilidade Socioambiental. A3P. **Eixos Temáticos**. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/responsabilidade-socioambiental/a3p/eixos-tematicos/item/526>>. Acesso em: 19 nov. 2017.

_____. Ministério do Meio Ambiente. Responsabilidade Socioambiental. A3P. **Como implantar**. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/responsabilidade-socioambiental/a3p/como-implantar>>. Acesso em: 19 nov.2017.

_____. Ministério do Meio Ambiente. Responsabilidade Socioambiental. A3P. **Agenda 21**. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/responsabilidade-socioambiental/agenda-21/agenda-21-global>>. Acesso em: 25 nov. 2017.

BRUNI, A. L. **Estatística aplicada à gestão empresarial**. São Paulo: Atlas, p. 388, 2007.

CABRAL, E. R. Articulação de interesses do empresariado industrial no processo de produção da regulação ambiental: convergências e divergências. Belo Horizonte. 2007. **Tese (Doutorado)** - Universidade Federal de Minas Gerais, 2007. Disponível em: <<http://www.spell.org.br/documentos/ver/40425/agenda-ambiental-na-administracao-publica-a3p--estudo-da-adesao-e-acao-em-uma-universidade-publica-/>>. Acesso em: 27 nov. 2017

CADURIN, Leonardo Dal Picolo; DA SILVA, Antônio Néelson Rodrigues. Estudo exploratório da demanda potencial para um sistema de compartilhamento de bicicletas pedelecs. urbe. **Revista Brasileira de Gestão Urbana (Brazilian Journal of Urban Management)**, [S.L], n. 1, p. 372-384, set. 2012. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/urbe/v9s1/2175-3369-urbe-9-s1-372.pdf>>. Acesso em: 20 nov. 2017.

CAMARGO, Brígido Vizeu; JUSTO, Ana Maria. **IRAMUTEQ**: um software gratuito para análise de dados textuais. *Temas em Psicologia*, 21(2), 513-518, Dez, 2013.

CARVALHO, Mauren Lopes de; FREITAS, Carlos Machado de. Pedalando em busca de alternativas saudáveis e sustentáveis. **Ciênc. saúde coletiva**, Rio de Janeiro, v. 17, n. 6, p. 1617-1628, June 2012. Disponível em: <<http://ref.scielo.org/cz663n>>. Acesso em: 20 nov.

2017.

COGO, G. A. da R; OLIVEIRA, I. L. de; TESSER, D. P. Agenda Ambiental na Administração Pública (A3P) - Um Instrumento a favor da sustentabilidade na Administração Pública. **XXXII Encontro Nacional de Engenharia de Produção**. Bento Gonçalves/RS, 2012. Disponível em: <http://www.abepro.org.br/biblioteca/enegep2012_tn_sto_167_969_20065.pdf>. Acesso em: 27 nov. 2017.

CHAUI, Marilena. A universidade pública sob nova perspectiva. **Rev. Bras. Educ.** Rio de Janeiro, n. 24, p. 5-15, Dec. 2003. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-24782003000300002&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 08 jun. 2019.

COMITÊ TÉCNICO DE MOBILIDADE URBANA - CTMU. **Membros**. Disponível em: <<http://ctmucg.com/entidades-membros/>>. Acesso em: 20 nov. 2017.

CORRÊA, Pedro Henrique. **Mobilidade sustentável para gestão no Campus**. 2018. 73f. : il. Orientador: Ulysses Dissertação Federal do Espírito, Universidade Federal do Espírito Santo, ES, Brasil). Disponível em: <http://repositorio.ufes.br/jspui/bitstream/tese_pdf>. Acesso em: 05 mar. 2019.

COUTO, Hugo Leonnardo Gomides do; RIBEIRO, Francis Lee. Objetivos e desafios da política de compras públicas sustentáveis no Brasil: a opinião dos especialistas. **Rev. Adm. Pública** — Rio de Janeiro 50(2): 331-343, mar./abr. 2016. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rap/v50n2/0034-7612-rap-50-02-00331.pdf>>. Acesso em: 02 fev. 2018.

CRESWELL, J. W. **Projeto de pesquisa: métodos qualitativo, quantitativo e misto**. Tradução: Magda Lopes. 3. ed. Porto Alegre : Artmed, 2010.

DE ARAUJO, Selma Maria; DE FREITAS, Lúcia Santana; GUIMARÃES ROCHA, Vânia Sueli. Gestão ambiental: práticas sustentáveis nos campi de uma ifes. **Revista Reunir**, [S.l.], v. 7, n. 3, p. 36-50, dez. 2017. ISSN 2237-3667. Disponível em: <<http://revistas.ufcg.edu.br/reunir/index.php/uacc/article/view/672>>. Acesso em: 09 nov. 2017.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 5. Ed. São Paulo: Atlas, 2010.

GUANAES, F. **A universidade sustentável**. In: TRIGUEIRO, André. Mundo sustentável 2: novos rumos para um planeta em crise. São Paulo-SP: Globo, 2012. p. 363-368.

GUEDES, M^a Eunice Figueiredo. Gênero, o que é isso? **Psicol cienc. prof.** Brasília, v. 15, n. 1-3, p. 4-11, 1995. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-98931995000100002&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 13 jun. 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Brasil em síntese**. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pb/campina-grande/panorama>>. Acesso em: 19 nov. 2017.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO - ITDP. **Guia de planejamento de sistemas de bicicletas compartilhadas**. Disponível em: <<http://itdpbrasil.org.br/guia-de-planejamento-de-sistemas-de-bicicletas-compartilhadas/>>. Acesso em: 20 nov. 2017.

KNEIB, Erika Cristine. Mobilidade urbana e qualidade de vida: do panorama geral ao caso de Goiânia. **Revista da Universidade Federal de Goiás – UFG**, Goiás, n. 12, jul./jul. 2018. Disponível em: <https://www.proec.ufg.br/up/694/o/12_09.pdf>. Acesso em: 19 nov. 2017.

KÖCHE, J. C. **Fundamentos de metodologia científica: teoria da ciência e iniciação à pesquisa**. 28. ed. Petrópolis: Vozes, 2009.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. de A. **Metodologia científica**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2017, p. 17.

LUDD, Ned (org.) **APOCALIPSE MOTORIZADO: a tirania do automóvel em um planeta poluído**; Tradução Leo Vinicius; ilustrações de Andy Singer - 2. ed. rev. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005 - Coleção Baderna.

MACHADO, Fernanda Rachid et al. Bicicleta Livre: pesquisa, ação e extensão. In: CATALÃO, Vera Margarida Lessa; LAYRARGUES, Philippe Pomier; ZANETI, Izabel Cristina Bruno Bacellar (Org.). **Universidade para o século XXI: educação e gestão ambiental na Universidade de Brasília**. Brasília: Cidade Gráfica e Editora, 2011. p. 305-312. Disponível em: <<http://repositorio.unb.br/handle/10482/32332>>. Acesso em: 05 jun. 2019.

MÁTRAI, Tamás; TÓTH, János. Comparative Assessment of Public Bike Sharing Systems. **Transportation Research Procedia**, [s.l.], v. 14, p.2344-2351, 2016. Elsevier BV. <http://dx.doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.261>. Disponível em: <<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146516302678?via%3Dihub#bibl0005>>. Acesso em: 05 abr 2019.

MATTOS, Rodrigo R. de; NETO, Alziro; BUENO, Raul. A colaboração dos ciclistas para a construção da territorialidade. In: ANDRADE, Victor; RODRIGUES, Juciano; MARINO Filipe. e LOBO, Zé (Orgs). **Mobilidade por bicicleta no Brasil**. (191-209) – Rio de Janeiro: PROURB/UFRJ, 2016.

MARTINS, G. A.; THEÓPHILO, C. R. **Metodologia da investigação científica para ciências sociais aplicadas**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2016.

MELO, Victor Andrade de; SCHETINO, André. A bicicleta, o ciclismo e as mulheres na rolagem dos séculos XIX e XX. **Rev. Estud. Fem.**, Florianópolis, v. 17, n. 1, p. 111-134, abr. 2009. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-026X2009000100007&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 08 jun. 2019.

MOBILIZE. **Plano de mobilidade urbana**. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/plano-de-mobilidade-urbana-de-campina-grande-pb.pdf>>. Acesso em: 20 nov. 2017.

MOITA, Filomena Maria Gonçalves da Silva Cordeiro; ANDRADE, Fernando César Bezerra de. Ensino-pesquisa-extensão: um exercício de indissociabilidade na pós-graduação. **Rev. Bras. Educ.**, Rio de Janeiro, v. 14, n. 41, p. 269-280, Aug. 2009. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-24782009000200006&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 13 jun. 2019.

MOOVIT. **PMCG - STTP - Consórcio Santa Verônica**: Campina Grande – Todas as rotas de ônibus. Disponível em: <https://moovitapp.com/index/pt-br/transporte_p%C3%BAblicos-lines-Campina_Grande-3737-894571>. Acesso em: 22 de set. 2018.

NASCIMENTO, R. L. do. **Sustentabilidade em Instituição Federal de Ensino Superior**: proposta de modelagem de avaliação. Santa Bárbara d'Oeste. 2017. Tese (Doutorado) - Faculdade de Engenharia, Arquitetura e Urbanismo da UNIMEP, 2017. Disponível em: <<https://www.unimep.br/phpg/bibdig/aluno/visualiza.php?cod=1607>>. Acesso em 27 nov. 2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE. **História**. Disponível em: <<http://campinagrande.pb.gov.br/historia/>>. Acesso em: 19 nov. 2017.

RANGEL, Taiguara. Um terço dos universitários da PB estudam em Campina Grande. **G1 PB**, Campina Grande. Disponível em: <<http://g1.globo.com/pb/paraiba/rainha-da-borborema/2013/noticia/2013/10/um-terco-dos-universitarios-da-pb-estudam-em-campina-grande.html>> Acesso em: 29 de mar. 2019.

REED, Sarita. Como a Holanda se tornou um país de ciclistas. **Nexo Jornal**. 27 fev 2017. Disponível em: <<https://www.nexojornal.com.br/reportagem/2017/02/27/Como-a-Holanda-se-tornou-um-pa%C3%ADs-de-ciclista>>. Acesso em 10 jun. 2019.

RESENDE, André. Frota de veículos na Paraíba pode superar número de habitantes até 2060. **Globo**. Paraíba. jan. 2019. Seção Notícia. Disponível em: <<https://g1.globo.com/pb/paraiba/noticia/2019/01/03/frota-de-veiculos-na-paraiba-pode-superar-numero-de-habitantes-ate-2060.ghtml>>. Acesso em: 10 jun. 2019.

SANTOS, Magda Guadalupe. SIMONE DE BEAUVOIR. “Não se nasce mulher, torna-se mulher”. **Sapere Aude**, Belo Horizonte, v. 1, n. 2, p. 108-122, maio 2011. ISSN 2177-6342. Disponível em: <<http://periodicos.pucminas.br/index.php/SapereAude/article/view/2081/2250>>. Acesso em: 13 jun. 2019.

SILVA, Kenia Lara, 2013. **Observação e registro no diário de campo do pesquisador**: desvendando os desafios e facilidades relacionados ao cotidiano das pesquisas qualitativas. Anais 17 SENPE, 2013. Natal-RN. Disponível em: <http://www.abeneventos.com.br/anais_senpe/17senpe/pdf/0057co.pdf>. Acesso em: 20 nov. 2017.

SILVA, Renato C.; BARKI, Teresa V. P. **Compras públicas compartilhadas**: a prática das licitações sustentáveis. Revista do Serviço Público, v. 63, n. 2, p. 157-175, 2012.

SILVA, Rogério Luiz Nery da. Políticas públicas e administração democrática. **Sequência (Florianópolis)**, Florianópolis, n. 64, p. 57-85, July 2012. Disponível em:

<http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2177-70552012000100004&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 17 jun 2019.

SOARES, André; GUTH, Daniel. **O Brasil que pedala: A cultura da bicicleta nas cidades pequenas**. Brasil: Jaguatirica, 2019.

SUPERINTENDÊNCIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES PÚBLICOS - STTP-CG. **Diagnóstico do uso da bicicleta em Campina Grande**. Campina Grande, 2014. Disponível em: <<http://www.labrua.org/pdf/Diagnostico%20Bicicleta%20CG.pdf>>. Acesso em: 01 out. 2018.

SUPERINTENDÊNCIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES PÚBLICOS - STTP-CG. **Romero entrega a Kassab plano de mobilidade urbana de Campina**. Disponível em: <<http://sttpcg.com.br/romero-entrega-a-kassab-plano-de-mobilidade-urbana-de-campina/>>. Acesso em: 19 nov. 2017.

TAUCHEN, Joel; BRANDLI, Luciana Londero. A gestão ambiental em instituições de ensino superior: modelo para implantação em campus universitário. **Gest. Prod.**, São Carlos, v. 13, n. 3, p. 503-515, Dez. 2006. Disponível em: <<http://ref.scielo.org/5pkrbh>>. Acesso: 02 fev. 2018.

TECHIO, Elza Maria; GONÇALVES, Jardel Pereira; COSTA, Poliana Neres. Representação social da sustentabilidade na construção civil: a visão de estudantes universitários. **Ambient. soc.**, São Paulo, v. 19, n. 2, p. 187-204, June 2016. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-753X2016000200187&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 11 jun. 2019.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE. **Acesso à informação – servidores**. Disponível em: <<http://www.ufcg.edu.br/acessoainformacao/index.php/servidores>>. Acesso em: 19 nov. 2017.

_____. **Compilação de informações referentes ao trabalho da Pró-Reitoria de Ensino**. Disponível em: <<https://pre.ufcg.edu.br/pre/dados-abertos>>. Acesso em: 19 nov. 2018.

_____. Conselho Universitário - Colegiado Pleno. **Resolução nº 05/2014 de 09 de outubro 2014**. Aprova o Plano de Desenvolvimento Institucional - PDI da UFCG e, dá outras providências. Campina Grande: Conselho Universitário - Colegiado Pleno, 2014. Disponível em: <https://portal.ufcg.edu.br/phocadownload/userupload/documentos/PDI%20da%20UFCG_ou%20tubro%20de%202014.pdf> Acesso em: 19 nov. 2018

_____. **Estatuto**. Disponível em: <<https://portal.ufcg.edu.br/estatuto.html>>. Acesso em: 19 nov. 2017.

_____. **Graduação**. Disponível em: <<http://pre.ufcg.edu.br/pre/graduacao-na-ufcg>>. Acesso em: 19 nov. 2017.

_____. **Pró-reitoria de Ensino – campus campina grande**. Disponível em: <<http://pre.sti.ufcg.edu.br/pre/campus/campina-grande>>. Acesso em: 19 nov. 2017.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO. Fundo Verde UFRJ. **Sobre o Fundo Verde**. Disponível em: < <http://www.fundoverde.ufrj.br/index.php/pt/o-fundo/sobre>>. Acesso em: 02 fev. 2018.

_____. Fundo Verde UFRJ. **Escritório de projetos**. Disponível em: <http://www.fundoverde.ufrj.br/index.php/pt/o-fundo/escritorio-de-projetos>. Acesso em: 15 fev. 2018.

_____. Fundo Verde UFRJ. **Projetos Fundo Verde**. Disponível em: < <http://www.fundoverde.ufrj.br/index.php/pt/projetos/projetos-fundo-verde>>. Acesso em: 15 fev. 2018.

VIEGAS, S. F. S. S.; CABRAL, E. R.; GOMES, S. C.; CARVALHO, A. C. **Agenda Ambiental na Administração Pública A3P**: Estudo da Adesão e Ação em uma Universidade Pública. *Amazônia, Organizações e Sustentabilidade*, v. 4, n. 2, p. 7-28, 2015. Disponível em: < <http://www.spell.org.br/documentos/ver/40425/i/en>>. Acesso em: 30 nov. 2017.

APÊNDICE

QUESTIONÁRIO PARA COLETA DE DADOS

Análise de viabilidade de um Sistema de Bicicletas Compartilhadas a partir do Centro de Ciências Biológicas e da Saúde da Universidade Federal de Campina Grande CCBS/UFCG - campus Campina Grande

Mestrado Profissional em Administração Pública - PROFIAP CCJS UFCG

Pesquisadoras: Maria Aline Gouveia (mestranda) e Prof^a Dr^a Jônica Marques C. Aragão (orientadora)

Público-alvo: *discentes do CCBS/UFCG – cursos de Enfermagem, Medicina e Psicologia*

1. Qual é o seu curso? _____ 1.1. Qual período está cursando? _____

2. Idade:

() 16 a 20 anos () 21 a 25 anos () 26 a 30 anos () 31 a 35 anos () acima de 35 anos

3. Gênero: _____

4. Renda mensal familiar aproximada (em reais)?

- () Sem renda fixa no momento
 () 1 salário mínimo (R\$ 998,00)
 () 2 a 4 salários mínimos (até R\$ 3.992,00)
 () 4 a 6 salários (até 5.988,00)
 () acima de 6 salários mínimos (acima de R\$ 5.988,00)

5. Utilizando a tabela abaixo, indique, **em média**, quantas vezes por semana você faz **uso e/ou necessita se deslocar do CCBS para atividades na CENTRAL DA UFCG e o que ela dispõe?**

(ex.: Protocolo, Biblioteca Central, Restaurante Universitário, Reitoria, Pró-Reitoria de Extensão, Pró-Reitoria de Assuntos Comunitários - PRAC, Bancos e etc.)

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
nunca	vez									

6. Qual MEIO DE MOBILIDADE você mais utiliza ao se locomover **para o CCBS?**

(se for o caso, assinale mais de uma opção)

[] A pé [] Bicicleta [] Ônibus [] Motocicleta [] Carro particular/carona

Outro: _____

7. Qual MEIO DE MOBILIDADE você mais utiliza ao se locomover **do CCBS para a Central da UFCG?** (se for o caso, assinale mais de uma opção)

A pé Bicicleta Ônibus Motocicleta Carro particular/carona
Outro: _____

8. Qual o seu CUSTO MENSAL de locomoção para realizar suas atividades na UFCG?

(por favor, responda com o valor mais aproximado)

R\$ _____

9. Você faz uso da BICICLETA?

SIM NÃO, mas gostaria NÃO, não tenho interesse

10. Se você respondeu "SIM" na pergunta anterior, marque a(s) alternativa(s) abaixo que melhor representem seu uso da BICICLETA.

(se for o caso, assinale mais de uma opção)

Lazer Transporte Esporte Estudo Trabalho Outro: _____

11. Espontaneamente, o que você entende sobre SUSTENTABILIDADE?

(resposta subjetiva)

12. O que você acha que seja MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL?

(resposta subjetiva)

13. O que você compreende que seja uma GESTÃO SUSTENTÁVEL em uma Instituição de Ensino Superior?

(resposta subjetiva)

14. Um “*sistema de bicicletas compartilhadas*” consiste na disponibilização de bicicletas nas cidades para a população usar quando quiser, gratuitamente ou através de pagamento, ou seja, permite que a pessoa retire uma bicicleta em um local e a devolva ao sistema em outro local

(estações), viabilizando assim o transporte ponto-a-ponto por tração humana; “*Bicicleta compartilhada*” é uma realidade presente em diversas cidades e Universidades no Brasil e em outros países (Guia ITDP, 2013).

A partir deste breve conceito, considerando a hipótese da instalação de um **sistema de bicicletas compartilhadas interligando o CCBS e alguns pontos estratégicos da Central da UFCG** (ex.: Protocolo, Biblioteca Central, Restaurante Universitário, Reitoria, Pró-Reitoria de Extensão, Pró-Reitoria de Assuntos Comunitários - PRAC, Bancos, Ponto de ônibus e etc.), onde o(a) discente efetuará um breve cadastro e terá uma opção de serviço gratuito de mobilidade, **você utilizaria as bicicletas disponíveis, por esse Sistema, para seu deslocamento no trajeto CCBS-Central da UFCG?**

SIM

NÃO

TALVEZ

15. Justifique, por favor, o(s) motivo(s) da sua resposta na pergunta anterior.

(resposta subjetiva)