

INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DO RIO
GRANDE DO NORTE
CAMPUS AVANÇADO LAJES
CURSO TÉCNICO INTEGRADO EM ADMINISTRAÇÃO

MELQUIZEDEQUE FERNANDES

**DE BIKE AO INSTITUTO: POR UMA MOBILIDADE ATIVA DA COMUNIDADE
ACADÊMICA DO IFRN**

LAJES/RN - 2019

MELQUIZEDEQUE FERNANDES

**DE BIKE AO INSTITUTO: POR UMA MOBILIDADE ATIVA DA COMUNIDADE
ACADÊMICA DO IFRN**

Relatório de Prática Profissional apresentado ao Curso Técnico Integrado em Administração do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio Grande do Norte, Campus Avançado Lajes, em cumprimento às exigências legais como requisito parcial à obtenção do título de Técnico em Administração.

Orientador (a): Prof. Dr. Cédrick Cunha
Gomes da Silva

RESUMO

Diante das possibilidades de uso da bicicleta como solução para a crise da mobilidade, buscamos explorar como pode se dar a produção e gestão da mobilidade e de espaços nos sistemas de transporte da comunidade acadêmica do IFRN, campus avançado Lajes. Partindo dos preceitos filosóficos desenvolvidos por Henri Lefebvre e a abordagem dos sistemas sociotécnicos de Kingsley Dennis e John Urry, desenvolve-se neste estudo uma pesquisa qualitativa exploratória que visa mapear as condições de possibilidade de uso da bicicleta pelos alunos do IFRN/Lajes, assim como, dar início a um processo de construção da cultura da ciclomobilidade no campus.

Palavras-chave: Bicicleta; Mobilidade Pendular; IFRN Lajes.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES (Opcional)

Quadro 1 – Síntese das Atividades do Aluno no Projeto.	8
Gráfico 1: quantitativo dos alunos que frequentam o Campus Lajes.	15
Gráfico 2: quantitativo geral dos alunos de Lajes e outras cidades.	15
Gráfico 3: quantitativo de alunos que possuem bicicleta.	16
Gráfico 4: distância da casa dos discentes até o Campus.	17
Figura 1: bicicleta.	18
Figura 2: capacete.	18
Figura 3: cadeados.	18

LISTA DE TABELAS (Opcional)

Tabela 1 – contagem das cidades e alunos.

14

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	6
2 DADOS GERAIS DA PESQUISA/EXTENSÃO/ESTÁGIO	8
3 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	9
4 METODOLOGIA	12
5 CARACTERIZAÇÃO DAS ATIVIDADES DESENVOLVIDAS	13
6 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS	14
7 CONSIDERAÇÕES FINAIS	20
REFERÊNCIAS	21
APÊNDICE A – TÍTULO (Opcional)	22
ANEXO A – FORMULÁRIO DE IDENTIFICAÇÃO	27

1 INTRODUÇÃO

Existem diversos trabalhos atualmente que apontam para os vários problemas da mobilidade urbana e suas mais diversas consequências. Por exemplo, quanto a sustentabilidade ambiental e mobilidade (OLIVEIRA et al., 2011), a importância dos transportes alternativos (ARAUJO; SOUZA, 2011; XAVIER et al., 2009) e aspectos democráticos da utilização de bicicletas (FURNESS, 2005).

Contudo, temos testemunhado o aumento nas demandas pelo desenvolvimento de soluções para os problemas de mobilidade enfrentados pelas cidades brasileiras. Dos diversos problemas dispersados nas metrópoles contemporâneas, um dos que se mostra mais aparente é a (i) mobilidade urbana, ou seja, são inúmeras as relações desiguais de acesso ao espaço urbano e limitação das opções para o deslocamento cotidiano. Isto como consequência de um paradigma da automobildade dominante nas modernas sociedades (FURNESS, 2007, 2013; SHELLER; URRY, 2000).

Conforme Sheller e Urry (2000), as cidades foram planejadas e construídas para uma lógica da automobildade que tem produzido contextos de crise ambiental, social, cultural e econômica, justamente por conta de suas externalidades. Em consequência disso, alternativas para tal conjuntura se mostram necessárias.

Em janeiro de 2012, foi criada a Lei Nº 12.587 que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), tendo como uma dessas diretrizes a priorização dos modais de transporte não motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado. Dentro deste contexto, destaque tem sido dado as grandes metrópoles brasileiras, mas pouco se discute sobre a condição das cidades menores características do Sul global, como as localizadas na microrregião de Angicos.

O objetivo geral desta pesquisa é explorar as condições espaciais e de possibilidade para o desenvolvimento de uma cultura da ciclomobilidade no município de Lajes, em especial, no contexto do campus avançado do IFRN. Com um campus avançado do Instituto Federal do Rio Grande do Norte, o município de Lajes, lançou no final de 2018 seu Plano Diretor. Neste, estão incluídas projeções e políticas de desenvolvimento para os próximos dez anos. Seguindo este contexto, considera-se

fundamental desenvolver pesquisas que possibilitem o repensar sobre as formas de mobilidade dos atores que constituem o IFRN campus avançado Lajes, especialmente seu corpo discente, dentro das novas perspectivas da mobilidade. Considera-se aqui, especialmente, que aqueles que residem no município de Lajes, são potenciais usuários de bicicletas como modal de transporte para seus deslocamentos pendulares (e.g. de casa ao instituto e vice-versa). Por outro lado, os estudantes que se deslocam de outros municípios são frequentemente prejudicados por transportes coletivos precários que por diversas vezes inviabilizam o acesso dos alunos à instituição (e.g. por motor quebrado, pneu furado, pouca segurança, motoristas desqualificados).

Diante das possibilidades do uso da bicicleta como solução viável para a crise da mobilidade urbana, buscamos explorar e analisar como pode ser dado a produção e gestão da mobilidade e dos diversos espaços nos sistemas de transporte da comunidade acadêmica do IFRN, campus avançado Lajes, com base em alguns dos preceitos filosóficos elaborados por Henri Lefebvre e a abordagem dos sistemas sociotécnicos de Kingsley Dennis e John Urry. Neste sentido, esta pesquisa procura desenvolver uma análise das políticas de mobilidade e opções de movimentos pendulares do corpo discente do campus avançado Lajes do IFRN de modo a repensar as condições de possibilidade dos modais de transporte e possibilitar o potencializar da acessibilidade e direito à educação via mobilidade.

As atividades a serem desenvolvidas nesse trabalho serão primeiramente a pesquisa bibliográfica, delimitação da metodologia, construção do *corpus*, elaboração do questionário, coleta dos dados estudo e análise e a conclusão da pesquisa.

Na introdução, é discutido o tema de forma a abordar os objetivos e justificativas da pesquisa. No referencial teórico, é onde pode ser encontrado todo o embasamento usado para o desenvolvimento da relação conceitual da pesquisa. Juiz dados gerais, é onde pode-se encontrar os dados sobre a pesquisa e sobre as atividades desempenhadas. Na metodologia, é onde se encontra todo o processo metodológico de cada movimento substancial no que se refere à construção do *corpus*. Caracterização das atividades desenvolvidas, é onde é discorrido sobre cada atividade desenvolvida na pesquisa, é considerada a parte mais importante do trabalho. Análise e discussão dos resultados, é onde é feita uma discussão sobre os resultados alcançados. Por fim, temos as considerações finais e conclusão da pesquisa.

2 DADOS GERAIS DA PESQUISA/EXTENSÃO/ESTÁGIO

Título do projeto/Nome da empresa: **De Bike ao Instituto: por uma mobilidade ativa da comunidade acadêmica do IFRN**

Período de realização: de 03/06/2019 a 31/12/2019.

Total de horas: 370 horas

Orientador: Prof. Dr. Cédrick Cunha Gomes da Silva.

Função: Coordenador.

Formação profissional: Doutorado em Administração pela UFPE

Quadro 2 – Síntese das Atividades do Aluno no Projeto.

CARGA HORÁRIA	ATIVIDADES DESENVOLVIDAS	RESULTADOS ALCANÇADOS
90 horas	Pesquisa bibliográfica	Levantamento e leitura da bibliografia para construção do marco teórico.
50 horas	Delimitação da metodologia	Delimitação da abordagem metodológica e seus procedimentos.
50 horas	Construção do corpus	Delimitação do corpus da pesquisa da pesquisa.
90 horas	Coleta dos dados	Coleta dos dados a partir do questionário aplicado.
90 horas	Análise e estudo dos dados	Análise e discussão dos dados.

Fonte: autoria própria (2019).

3 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Segundo Cresswell (2010), existem cerca de três aspectos fundamentais da mobilidade: o movimento físico, a representação de tal movimento e a experiência prática do mesmo. Estes podem ser analisados como aspectos políticos. Para o autor, caracterizam uma produção de poder e relações de dominação. Nesse viés, as práticas de mobilidade nas cidades não representam somente o deslocamento de um ponto a outro, mas sim, o dinamismo discursivamente constituído que envolvem disputas pelo poder de significar as mesmas.

Em sua composição discursiva, a mobilidade conjuntamente pode ser concebida, por exemplo, como liberdade, progresso ou mesmo ameaça. Isso se dá nas formas de representação que a mesma adquire em cada um dos contextos possíveis. É por intermédio do corpo que executamos e sentimos as práticas que acontecem diariamente de mobilidade. Esses aspectos de um modo ou outro são desenvolvidos discursivamente e são influenciados na forma como os indivíduos mantêm o relacionamento politicamente com a cidade e com os outros.

O movimento pendular ou *commuting* refere-se ao deslocamento situado entre o local de residência e o local de trabalho/estudo. Se reconhecermos que há um número extenso de pessoas envolvidas nesse deslocamento cotidiano, realizado comumente duas vezes ao dia, podemos restringir associabilidade do conceito *commuting* a movimentos que apresentam três características: apreciável extensão, uso de modais de transporte e certo grau de conformidade (Beaujeu-Garnier, 1980). Tal conceito é proveitoso nesta pesquisa para ser compreendida a mobilidade dos estudantes do IFRN/Lajes e suas peculiaridades (i.e. obstáculos, facilidades, benefícios). Da mesma forma, partimos do julgamento de movimento pendular e políticas da mobilidade para poder compreender como esses deslocamentos cotidianos do corpo discente do campus é responsável por acercamento aos direitos à escola.

Segundo Shields (1999), para se referir ao desdobramento histórico sobre a percepção de espaço, Lefebvre destaca para uma modificação de uma percepção global do espaço para uma outra subjetiva. A primeira foca apenas nos aspectos físicos enquanto que a outra considera a relação formal entre as coisas e os sinais.

Três tipos de espaços se ajustam em um quando o espaço social é construído

(LEFEVBRE, 1991). Aplicar aspectos físicos, mentais e sociais em análises espaciais requerem um conjunto de acepções de cada um desses:

- Representações de espaço: no que diz respeito ao espaço conceitualizado e organizado por planejadores, urbanistas, engenheiros, arquitetos e os demais experts e tecnocratas, servindo-se de um conjunto de sinais, jargões, criptografias e representações objetivadas e fabricadas por eles (MERRIFIELD, 2000). Segundo Lefebvre (1991) esse é um espaço configurado e representado pela ideologia, poder e aprendizado desses agentes e mascaram a aparência mental na produção de espaço. Neste caso, o espaço é tido de formato teórico e abstrato por pessoas apropriadas que possuem mandato(s) para ter domínio de espaços moldando-os fisicamente. Para Shields (1999) e Lefebvre (1991) essas representações de espaço podem ser explicadas como discurso no espaço, porquê se referem a atuação de líderes por ideais de planejamento históricos e atuais.
- Espaço representacional: o elemento social do espaço é tido como o espaço vivido, o espaço da prática cotidiana, onde história, cultura, simbolismo e tradição são socialmente sistematizados (LEFEVBRE, 1991). As experiências se dão por emblemas complexos que são modificados e apropriados por quem faz uso do espaço ou por pessoas que ali habitam, falam e pensam sobre o mesmo. O pensar, símbolos e tudo aquilo que é falado são produzidos socialmente e são capazes de serem descritos como os discursos do espaço (SHIELDS, 1999).
- Prática espacial: as práticas espaciais são intendentess pela estruturação da verdade social e urbana cotidiana, abrangendo, segundo Merrifield (2000), direções, redes e modelos de interação que conectam lugares reservados para lazer, diversão e trabalho. O elemento físico é o corpo praticante que colabora para o espaço com seu aspecto físico e suas práticas igualmente físicas e retratadas por Lefebvre (1991) como espaço captado. A prática espacial representa tanto a produção quanto a reprodução, o projetado, compreendido e o vivido, assegurando a coesão e constância social e aquilo que Lefebvre qualifica como competência espacial. Todos nós colaboramos com sua

fabricação por meio da prática da perspicácia que se dá no tempo e espaço, por exemplo, operando a bicicleta como meio de transporte diário.

De forma proativa utilizamos aqui os três elementos exibidos para estudar e mapear as possibilidades de amplificação da ciclomobilidade no município de Lajes, essencialmente, na conjuntura do campus avançado do IFRN. Textos científicos e técnicos de experts no assunto, assim como, dados pertencentes ao cotidiano da prática de ciclismo na cidade auxilia para a consideração dos três elementos da tríade a despeito de focarmos preferencialmente nos relatos de experiências de alguns ciclistas como práticas espaciais e produções de espaços. Com isso em mente, três questões específicas se apresentaram como importantes para complementar a pergunta inicial:

- Quanto às práticas espaciais: quais são as práticas sociais de mobilidade dos discentes do IFRN Lajes?
- Quanto às representações de espaço: quais são os principais sentidos ou significados no espaço da mobilidade dos discentes do IFRN Lajes?
- Quanto ao espaço representacional: quais são os principais discursos do espaço na mobilidade dos discentes do IFRN Lajes?

4 METODOLOGIA

A construção do *corpus* tem como direcionamento uma pesquisa qualitativa exploratória e etapa inicial em pesquisas bibliográficas, nesta pesquisa embasadas nos preceitos filosóficos desenvolvidos por Henri Lefebvre e a abordagem dos sistemas sociotécnicos de Kingsley Dennis e John Urry.

Após entendimento dos conceitos teóricos da pesquisa, foi discutido que a melhor forma de elaborar uma solução rápida e viável seria destacando os pontos que, os alunos do corpo discente do IFRN Lajes, apresentariam como negativos ou empecilhos para possível uso da bicicleta para se deslocar de casa à instituição e vice-versa. A melhor maneira de fazer isso foi aplicando um questionário onde os alunos puderam destacar as dificuldades ao uso desse modal de transporte.

Ao final, foram analisados os dados coletados com intuito de tentar entender e fazer correlações com os temas subjacentes e já mencionados neste estudo, para a busca de uma nova cultura da ciclomobilidade no campus avançado de Lajes.

Com base nisso, a pesquisa está estruturada em um conjunto de passos:

1. Mapeamento na comunidade acadêmica do IFRN/Lajes sobre aqueles que residem no município e teriam intenção de utilizar bicicleta como modal de transporte.

2. Desenvolver levantamento, através de questionário, das razões que condicionam ou impossibilitam o uso da bicicleta no município e nos deslocamentos pendulares entre residência e IFRN.

3. Explanar em torno da tríade espacial para ciclomobilidade no município de Lajes, a partir de análise de conteúdo, de modo a propor soluções criativas e inovadoras para as políticas públicas de mobilidade e deslocamento dos membros da comunidade acadêmica.

5 CARACTERIZAÇÃO DAS ATIVIDADES DESENVOLVIDAS

Pesquisa bibliográfica: Essa fase é composta pela construção do marco teórico, onde é possível ter como objeto os conceitos que serão abordados durante a pesquisa.

Delimitação da metodologia: Delimitação da abordagem metodológica e seus procedimentos, de acordo com o planejado em reunião.

Construção do corpus: Delimitação do corpus de pesquisa. Trecho que define a problemática, cruzada com os dados coletados e fundamentação teórica.

Coleta de dados: Coleta de dados a partir do questionário aplicado, e juntamente extrair os dados que serão aproveitados em análise. A base de dados coletados parte do questionário aplicado nas turmas do IFRN Campus Lajes. Com isso, é o que é feito embasamento.

Análise e estudo dos dados: Análise e discussão dos dados apresentados após a aplicação do questionário. Discussão afim de solucionar e/ou melhorar pontos fracos e fortes da problemática, caracterizada por criticidade e ênfase sob o objeto de estudo.

6 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

A pesquisa dedicou-se ao estudo dos possíveis caminhos para o desenvolvimento de uma cultura da ciclomobilidade entre os estudantes do IFRN, Campus Avançado Lajes, para que conheçam os benefícios da ida e vinda (movimento pendular ou *commuting*) de bicicleta entre sua residência e a instituição. Essa pauta emerge quando é possível tratar das possíveis dificuldades de locomoção envolvendo o modal de transporte proposto. Nesse segmento, neste tópico são analisados os dados coletados ao longo do estudo, sendo estes organizados a partir dos três passos em que a pesquisa foi estruturada.

6.1 Mapeamento dos residentes no município de Lajes

CONTAGEM DE CIDADES	
CIDADES	ALUNOS
Lajes	183
Angicos	69
Santana do Matos	59
Pedro Avelino	48
Afonso Bezerra	44
Pedra Preta	35
Caiçara do Rio do Vento	18
Fernando Pedroza	13
Riachuelo	10
Natal	5
Açu	3
Mossoró	2
Baraúna	1
Lajes Pintada	1
Paranamirim	1
Upanema	1
Macaíba	1

Tabela 1: contagem das cidades e alunos.

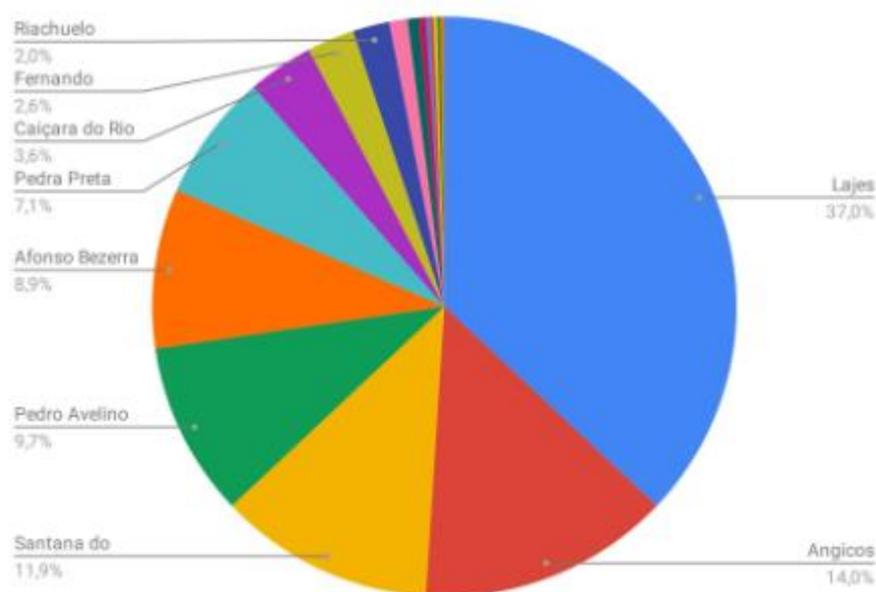


Gráfico 1: quantitativo dos alunos que frequentam o Campus Lajes.

Aqui é possível ter noção, graficamente e por meio de uma tabela, de onde é que vem 63% dos estudantes do Campus Lajes. Podendo assim, ter uma maior acessibilidade sobre o quantitativo não pautado em nosso estudo.

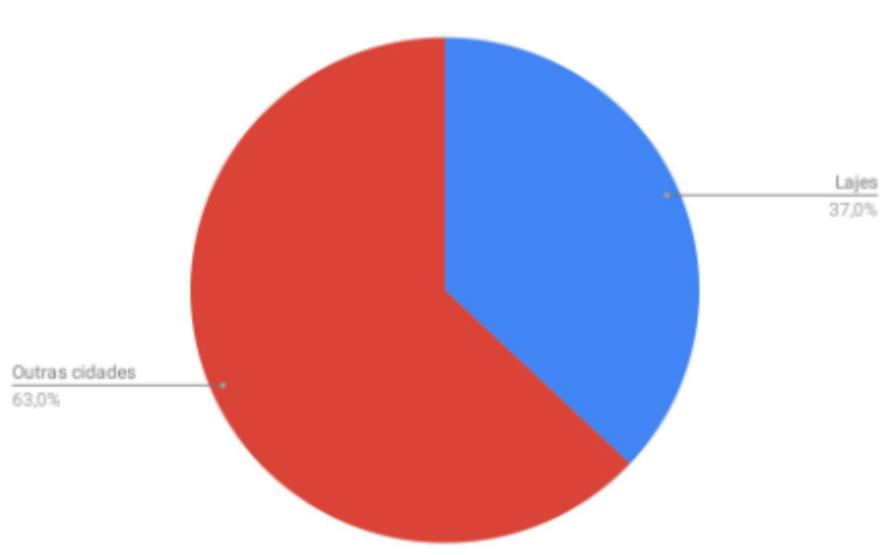


Gráfico 2: quantitativo geral dos alunos de Lajes e outras cidades.

Após a coleta desses dados, é possível constatar que grande parte dos alunos do campus, que é equivalente à 37% do total, são do município de Lajes. Com base nisso, sabemos que são potenciais usuários da bicicleta como modal de locomoção.

6.2 Razões que (im)possibilitam o deslocamento de bicicleta no município

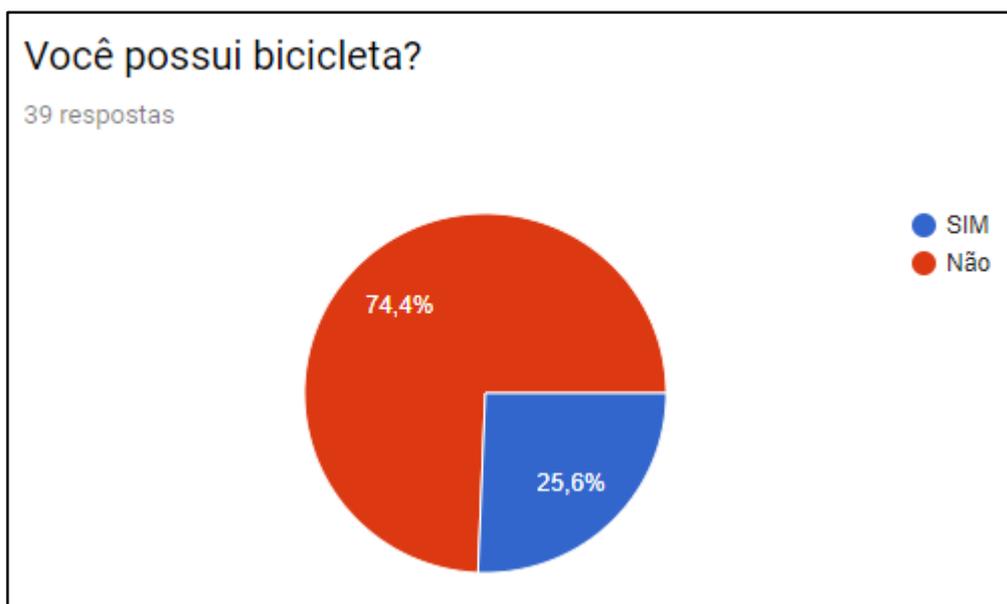


Gráfico 3: quantitativo de alunos que possuem bicicleta.

A maior razão que poderiam (im)possibilitar esse deslocamento de bicicleta seria o fato de que mais de 2/3 desses alunos não terem bicicleta. Porém, há um certo interesse interno da mudança de hábitos relacionados mobilidade por parte de alguns discentes.

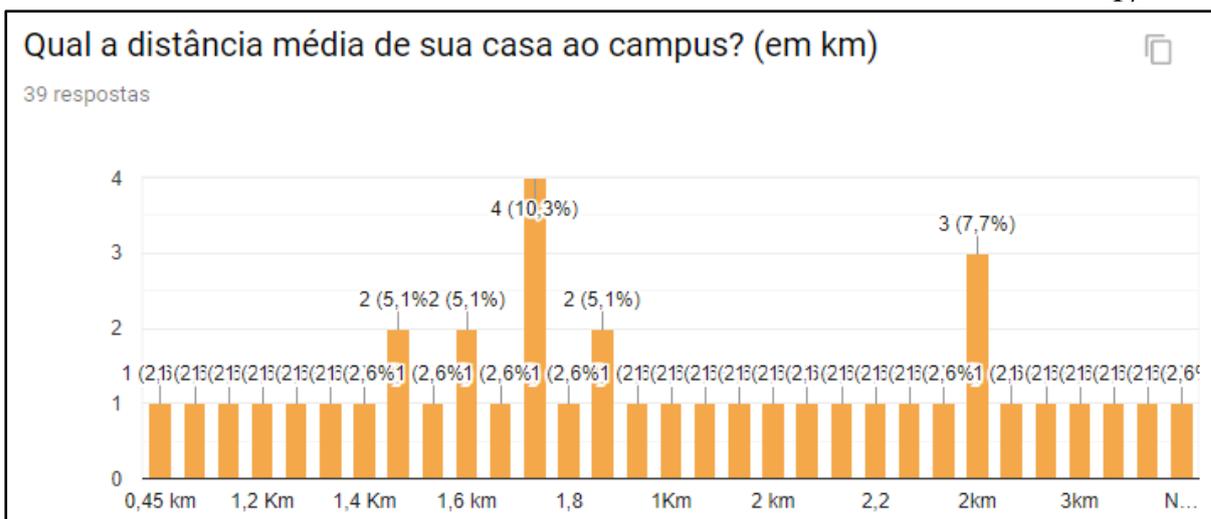


Gráfico 4: distância da casa dos discentes até o Campus.

Os alunos em geral, seguem mantendo uma distância de menos de 4Km do Campus, sendo considerada essa uma distância tranquila em relação a mobilidade até o campus, facilitando a locomoção de bicicleta e tornando mais viável e menos problemática os movimentos pendulares.

6.3 Possíveis intervenções para construção de uma cultura da ciclomobilidade no campus

O uso da bicicleta por parte dos alunos é viável. Mesmo tendo em vista que mais de 70% deles não tem uma, muitos demonstraram interesse, o que é favorável. Sabendo que o uso do modal de transporte proposto auxilia de diversas formas os estudantes.

Um plano de ação viável que tomou corpo a partir desse projeto, foi pensado em um sistema de compartilhamento de bicicletas fornecidas pelo próprio IFRN, junto ao projeto de extensão: Intervenções Sustentáveis. O projeto entrou em contato com a diretoria acadêmica e diretoria geral para saber sobre a viabilidade em relação ao sedimento do espaço que será utilizado, para confirmação. A princípio, irá ter 3 bicicletas, 3 capacetes e 3 cadeados. E funcionará como um “empréstimo”, sendo o aluno responsável pela bicicleta em seu domínio. Os materiais são os seguintes respectivamente:



Figura 1: Bicicleta



Figura 2: Capacete



Figura 3: Cadeado

Porém, ainda há obstáculos a serem ultrapassados quanto a mobilidade desses alunos. Uma delas é a infraestrutura, que é algo preocupante para os discentes.

Algumas formas de intervir no espectro desse problema seria uma parceria com o poder público do município junto ao IFRN quanto as práticas espaciais do objeto em questão. Já que o IFRN é Federal, essa ideia poderia expandir. A princípio, a tentativa seria feita de forma a viabilizar o uso da bicicleta no trânsito da cidade que é, no mínimo, desorganizado demais. Com o predominante de outros transportes (carros, motos, etc.), a bicicleta acaba perdendo espaço prático no trânsito, mais comumente perceptível pela falta de ciclovias. Resolver os problemas de infraestrutura urbana é a chave para uma melhor qualidade de vida de seus habitantes em geral.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo inicial da pesquisa era tomar de posse, de forma autônoma, do conhecimento sobre as possíveis modificações na rotina que levariam aos discentes do Campus Lajes que se locomovem dentro do município a virem bicicleta a Instituição. Podemos, finalmente, considerar que o projeto passou por várias fases de dificuldades, o que acabou fortalecendo-o e sensibilizando pessoas quanto ao pensamento crítico em torno da adoção do modal colocado.

É possível dizer que o objetivo geral foi cumprido com sucesso. Dessa forma, é esperado que os alunos se sintam abrandados quanto ao desenvolvimento da cultura da ciclomobilidade ativa.

Juntamente a isso, é esperado por parte de seus componentes, que o projeto tenha continuidade em 2020, fortalecendo essa cultura-ciclomobilística e alcançar um maior número de respondentes em correlação as intervenções dessa prática.

Em particular, o projeto me abriu novos horizontes. Tanto quanto a sustentabilidade, quanto ao modal de transporte sugerido e quanto a urbanização espacial das cidades. Já havia uma certa proximidade da bicicleta, e isso foi algo de bastante importância na insistência quanto à pesquisa.

De modo geral, foi uma experiência e tanto. Houveram apresentações em eventos consagrados do IFRN e essas experiências deixaram um marco em mim caracterizado pela área de conhecimento administrativo.

REFERÊNCIAS

ARAUJO, I. L. V. de; SOUZA, A. A. de. **A importância social e econômica do transporte alternativo: estudo de caso de Betim/MG**. In: 18º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, 2011, Rio de Janeiro. Anais do 18º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, 2011, 2011.

AUGÉ, M. **Non-places: introduction to an anthropology of supermodernity**. Verso: London & New York, 1995.

DENNIS, K.; URRY, J. **After the car**. Polity press, Cambridge UK, 2009.

LEFEBVRE, H. **The production of space**. Blackwell Publishing, Oxford, UK, 1991.

MERRIFIELD, A. **Henri Lefebvre: a socialist in space**. In: CRANG, M.; THRIFT, N. Thinking Space. Routledge, London and New York. 2000.

SANTOS A. C. O.; CHAPADEIRO, F. C.; SILVA, I. M. B.; MORAIS, J. S.. **A promoção da mobilidade urbana sustentável em detrimento do uso indiscriminado do automóvel**. In: 18º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, 2011, Rio de Janeiro. Anais do 18º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, 2011, 2011.

SHELLER, M.; URRY, J. **The city and the car**. International Journal of Urban and Regional Research. Vol. 24.4, 2000.

SHIELDS, R. **Lefebvre, love and struggle**. Routledge, London, UK, 1999.

URRY, J. **Inhabiting the car**. In: BÖHM, S.; JONES, C.; LAND, C.; PATERSON, M. Against Automobility. Blackwell Publishing, 2006.

XAVIER, G. N. A.; SOARES, A. G.; RAQUEL, R.. **A Contribuição da Sociedade Civil para a Inclusão da Bicicleta no Sistema de Mobilidade Urbana em Florianópolis SC**. In: 17º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito ANTP 2009, 2009, Curitiba. Anais do 17º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito ANTP 2009, 2009.

APÊNDICE A – Questionário aplicado aos discentes do Campus Avançado Lajes.

PERGUNTAS INICIAIS

Você possui bicicleta? Sim ou Não

Qual a distância média de sua casa ao campus? (em km)

ATITUDES EM TORNO DAS CARACTERÍSTICAS DO USO DA BICICLETA

Questão de compreensão

1. Considerando a possibilidade de usar a bicicleta para se deslocar ao campus diariamente, quanto você concorda com as declarações a seguir?

	Discordo totalmente	Discordo parcialmente	Não concordo, nem	Concordo parcialmente	Concordo totalmente
Eu iria me locomover rapidamente.					
Eu saberia quanto tempo levaria para chegar ao meu destino.					
Seria difícil para mim transportar pessoas.					
Seria difícil para mim transportar objetos.					
Eu seria livre pois não dependeria de qualquer outro meio de transporte.					
Eu pouparia mais dinheiro se comparado a outros meios de transporte.					
Eu correria um alto risco de sofrer um acidente.					
Eu estaria praticando exercício físico.					
Eu seria capaz de estacionar facilmente.					
Existe um alto risco de que minha bicicleta seja roubada ou estragada.					
Eu poluiria menos o meio-ambiente.					
Eu estaria respirando ar poluído.					
Eu seria um incômodo para os pedestres.					
Eu sou muito dependente do clima.					
Eu usaria roupas apropriadas para as minhas atividades.					
Eu causaria uma boa impressão nos outros.					
Eu estaria estressado ao chegar ao meu destino.					
Eu aproveitaria a viagem.					
Eu estaria suado ao chegar a meu destino.					
Eu relaxaria durante a viagem.					

Questão de importância

2. E quão importante são os aspectos a seguir para você ao se deslocar de casa ao campus e vice-versa?

	Discordo totalmente	Discordo parcialmente	Não concordo, nem totalmente nem parcialmente	Concordo parcialmente	Concordo totalmente
Se locomover rapidamente.					
Saber quanto tempo leva para chegar ao seu destino.					
Ser capaz de transportar pessoas.					
Ser capaz de transportar objetos.					
Ser livre e não depender de outros meios de transporte.					
Poupar mais dinheiro em comparação a outros meios de transporte.					
Reduzir o risco de sofrer um acidente.					
Fazer exercício físico.					
Ser capaz de estacionar facilmente.					
Reduzir o risco de ter minha bicicleta roubada ou danificada.					
Não respirar ar poluído.					
Não ser um incômodo para os pedestres.					
Não depender do clima.					
Usar roupas apropriadas para minhas atividades.					
Causar uma boa impressão nos outros.					
Não estar estressado ao chegar em meu destino.					
Aproveitar a viagem.					
Não estar suado ao chegar em meu destino.					
Relaxar durante a viagem.					

NORMAS SUBJETIVAS EM TORNO DO USO DA BICICLETA COMO MODAL DE TRANSPORTE

Questão de compreensão

3. Considerando a possibilidade de usar a bicicleta para se deslocar ao campus diariamente, até que ponto o grupo de pessoas a seguir aprovaria?

	Desaprovaria totalmente	Desaprovaria	Neutro	Aprovaria parcialmente	Aprovaria totalmente
Meus amigos.					
Minha família.					
Meus colegas de classe.					

Questão de importância

4. E quão importante para você é a opinião dos grupos de pessoas a seguir em relação ao (possível) deslocamento de bicicleta?

	Extremamente sem importância	Pouco importante	Indiferente	Muito importante	Extremamente importante
Meus amigos.					
Minha família.					
Meus colegas de classe.					

NORMAS DESCRITIVAS EM TORNO DO USO DA BICICLETA COMO MODAL DE TRANSPORTE

Questão de compreensão

5. O quanto você acredita que os grupos de pessoas a seguir utilizam a bicicleta para se deslocar de casa ao trabalho/estudo?

	Nunca	Raramente	Ocasionalmente	Frequentemente	Sempre
Jovens e adolescentes					
Meus amigos.					
Minha família.					
Meus colegas de classe.					

INFRAESTRUTURA E CONDIÇÕES DE USO DA BICICLETA

Questão de compreensão

6. Quanto você concorda com as declarações a seguir?

	Discordo totalmente	Discordo parcialmente	Não concordo, nem	Concordo parcialmente	Concordo totalmente
As infra-estruturas ao longo do meu caminho para o campus (ciclovias, ciclofaixas e vias pavimentadas) facilitariam o uso da bicicleta.					
Eu poderia estacionar seguramente minha bicicleta no campus.					
Eu poderia estacionar seguramente minha bicicleta em casa.					
Ao longo do meu caminho para o campus, existem subidas, mudanças de nível e declives que dificultam o uso rotineiro da bicicleta.					
A distância que eu tenho que percorrer até o campus é adequada para viajar de bicicleta.					
O tráfego ao longo do meu percurso até o campus permitiria que eu utilizasse a bicicleta na via ao lado dos carros.					

CAPACIDADE QUANTO AO USO DA BICICLETA COMO MODAL DE TRANSPORTE

Questão de compreensão

7. Indique o quanto você se considera capaz para realizar as seguintes tarefas:

	Totalmente incapaz	Parcialmente incapaz	Neutro	Parcialmente capacitado	Totalmente capacitado
Utilizar a bicicleta no trânsito					
Estacionar sua bicicleta com segurança para evitar roubo.					
Verificar regularmente sua bicicleta para mantê-la em boas condições.					
Reparar um furo em uma roda de bicicleta.					
Usar elementos de proteção pessoal					
Realizar manobras com segurança na bicicleta.					
Subir ladeiras ou mudar de nível na bicicleta.					
Planejar a rota antes de viajar					
Interpretar os sinais de trânsito e os regulamentos de segurança rodoviária.					

OUTROS USOS DA BICICLETA

8. Pensando em outras atividades além do deslocamento de casa ao campus e vice-versa, quão frequente você utilizou a bicicleta no último ano para...?

	Nunca	Raramente	Ocasionalmente	Frequentemente	Sempre
Ir ao médico, as compras, ao banco ou loteria etc.					
Lazer (encontrar amigos, ir ao cinema, fazer um lanche etc.					

ANEXO A – FORMULÁRIO DE IDENTIFICAÇÃO

Dados do Relatório Científico	
Título e subtítulo: De Bike ao Instituto: Por uma mobilidade ativa da comunidade acadêmica o IFRN.	
Tipo de relatório: Pesquisa	Data: 03/06/2019 a 31/12/2019.
Título do projeto/ programa/ plano: De Bike ao Instituto: Por uma mobilidade ativa da comunidade acadêmica o IFRN.	
Autor(es): Melquizedeque Fernandes; Cédrick Cunha Gomes da Silva.	
Instituição e endereço completo: Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio Grande do Norte Lajes Rodovia BR 304, Km 120 Centro, Lajes-RN CEP: 59535-000	
Resumo: Diante das possibilidades de uso da bicicleta como solução para a crise da mobilidade, buscamos explorar como pode se dar a produção e gestão da mobilidade e de espaços nos sistemas de transporte da comunidade acadêmica do IFRN, campus avançado Lajes. Partindo dos preceitos filosóficos desenvolvidos por Henri Lefebvre e a abordagem dos sistemas sociotécnicos de Kingsley Dennis e John Urry, desenvolve-se neste estudo uma pesquisa qualitativa exploratória que visa mapear as condições de possibilidade de uso da bicicleta pelos alunos do IFRN/Lajes, assim como, dar início a um processo de construção da cultura da ciclomobilidade no campus.	
Palavras-chave/descriptores: Palavras-chave: Bicicleta; Mobilidade Pendular; IFRN Lajes.	
Nº de páginas: 24	
Jornada de trabalho: 3	Horas semanais: 15
Total de horas: 370 horas	
Observações/notas	

Essa pesquisa é inteiramente passada dentro de uma perspectiva sustentável.