



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
INSTITUTO DE CULTURA E ARTE – ICA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM COMUNICAÇÃO

JANAYDE DE CASTRO GONÇALVES

**SOBRE DUAS RODAS: COMUNICAÇÃO URBANA, IMAGINÁRIOS E
MOVIMENTO DA BICICLETA EM FORTALEZA**

FORTALEZA

2025

JANAYDE DE CASTRO GONÇALVES

SOBRE DUAS RODAS: COMUNICAÇÃO URBANA, IMAGINÁRIOS E
MOVIMENTO DA BICICLETA EM FORTALEZA

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Comunicação da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial à obtenção do título de doutora. Área de concentração: Mídia e Práticas Socioculturais.

Orientador: Profa. Dra. Silvia Helena Belmino.

FORTALEZA

2025

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal do Ceará
Sistema de Bibliotecas
Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

- G625s Gonçalves, Janayde de Castro.
 Sobre duas rodas : comunicação urbana e imaginários do movimento da bicicleta em Fortaleza /
 Janayde de Castro Gonçalves. – 2025.
 226 f. : il. color.
- Tese (doutorado) – Universidade Federal do Ceará, Instituto de Cultura e Arte, Programa de Pós-
 Graduação em Comunicação, Fortaleza, 2025.
 Orientação: Profa. Dra. Silvia Helena Belmino.
1. experiência urbana. 2. Fortaleza. 3. etnografia urbana. 4. comunicação visual urbana. 5. bicicleta. I.
 Título.

CDD 302.23

JANAYDE DE CASTRO GONÇALVES

SOBRE DUAS RODAS: COMUNICAÇÃO URBANA, IMAGINÁRIOS E
MOVIMENTO DA BICICLETA EM FORTALEZA

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Comunicação da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial à obtenção do título de doutora. Área de concentração: Mídia e Práticas Socioculturais.

Aprovada em 13 de maio de 2025.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dra. Silvia Helena Belmino (Orientadora)
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof. Dra. Márcia Vidal Nunes
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof. Dra. Luminita Anda Mandache
Paris Lodron University of Salzburg (PLUS)

Prof. Dr. Ricardo Ferreira Freitas
Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ)

Prof. Dr. Robson da Silva Braga
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Ao meu filho, Amir de Castro Fernandes, com votos de que, sendo ciclista, nas aventuras das cidades por onde passar, que Deus o proteja e que ele tenha muitas felicidades.

Às famílias que perderam ciclistas nas cidades.
Aos ciclistas que vivem nas grandes cidades.

AGRADECIMENTOS

Aos meus antepassados.

Minha mãe, meu pai, meu irmão e filho.

Ao meu marido.

À minha orientadora.

Aos professores.

Aos meus colegas.

O presente trabalho teve parte de sua pesquisa realizada com o apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) por meio da Bolsa de Doutorado Sanduíche no Exterior conforme Edital PDSE - 2023/2024 N° 30/2023, Edital interno PPGCOM UFC N° 08/2023. O período do estágio-sanduíche foi de 14/06/2024 até 17/08/2024 no

Centro Interdisciplinar de Ciências Sociais CICS.NOVA, unidade de investigação (UI) da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade NOVA de Lisboa em Lisboa Portugal sob a orientação do professor Ricardo Manorto de Oliveira Campos.

Um agradecimento sincero a todos os ciclistas com os quais convivi durante os quatro anos de pesquisa, e mais intensamente o ano do campo, em especial ao Saul por todo esteio emocional, agradeço também a todas as pessoas que compareceram ao Teatro São José para dialogar sobre o tema;

Agradeço ao grupo Grupo de Pesquisa em Experiências Urbanas do Programa de Pós-Graduação em Comunicação da Universidade Federal do Ceará.

Estendo também minha gratidão a todos que participaram das caminhadas Jane's Walk realizadas sob minha liderança e coordenação entusiástica e apoio irrestrito do Giceu, e de Silvia Belmino, por ter aceitado e acolhido a ideia, ressaltando a importância de ocupar as ruas e de retomar o espaço público.

Essas experiências coletivas foram fundamentais para fortalecer o senso de pertencimento, estimular o pensamento crítico sobre a cidade e fomentar práticas de cidadania ativa. Através das caminhadas e diálogos, conseguimos abrir espaços de escuta, troca de saberes e construção de novas narrativas urbanas, valorizando memórias, afetos e os múltiplos usos possíveis do território.

Reafirmamos, assim, a potência dos encontros presenciais, das práticas colaborativas e da ocupação consciente do espaço público como formas de resistência, expressão e transformação social. Seguimos acreditando que a cidade deve ser vivida por todos, em sua diversidade, e que iniciativas como essa são essenciais para provocar mudanças significativas nas formas como nos relacionamos com o ambiente urbano. Muito obrigado a todos e todas que caminharam e sonharam juntos!

Eu sou neta de vaqueiro e de uma matriarca que teve 14 filhos, sou neta de caminhoneiro e de uma jardineira crocheteira, com um quintal produtivo e fértil. Meu pai ia de bicicleta para a escola. Minha mãe foi rainha no colégio, de macacão curto, botas cano alto e lindas fotos com viseira na bicicleta. Trabalhou no comércio de livros. Meu pai atuou em telecomunicações e dirigiu topic no transporte alternativo, depois seguiu minha mãe que teve uma oportunidade em Fortaleza em 2000. Aqui estamos há 25 anos eu e meu irmão @naudiney. Fui do movimento estudantil, trabalhei para pagar a faculdade. Cursei Fisioterapia duas vezes, larguei. Vendi Natura, enfrentei ônibus lotado e paguei consórcio. Graduei, fui repórter, vieram prêmios. Mudei de novo para fazer mestrado. Morei em Recife e Brasília. Viajei de bicicleta. Voltei. Atuei pelo direito à mobilidade, defendi ciclovias. Sofri pressões, ameaças de gestores, denunciei, fui aos púlpitos nas audiências, ensinei na universidade por 10 anos, apresentei série na TV pública. Fui correspondente do O Globo, entrevistei figuras marcantes, como a então presidenta @dilm Rousseff e a diva @Beyoncé. Tirei proficiência em Italiano, estudei Relações Internacionais na Itália, apresentei trabalho noutro idioma. Fiz Design de Moda, mas abri mão por conta da maternidade. Gerei um bebê com muito amor. Fui recomeçando. Entrei no doutorado. Estudava à noite, depois de um dia intenso nas periferias, dialogando com lideranças e realidades ignoradas por muitos. Enfrentei preconceitos de gênero, ironias, disputas. Recebi abraços sinceros e apoio de muitas amigas e amigos que ganhei nessa estrada. Participei de seleções públicas exaustivas, vários 2º lugares em concursos, uns até anulados. Conquistei a bolsa internacional. Fui de novo à Europa, agora com Amir. Cumprimos a missão. Vi estruturas se incomodarem com o protagonismo de quem sempre foi silenciado. Hoje, defendi a tese, o título de doutora chega. Aos 40 anos, num corpo e história nordestina e feminina, significa muito, superei uma etapa. Fiquei mais forte. Sem perder a ternura.

RESUMO

A presença da bicicleta em Fortaleza, da periferia às áreas nobres é carregada de múltiplos sentidos. A presente tese investiga a inserção da bicicleta na comunicação urbana e suas implicações socioculturais. Dialogando com Armando Silva (2011) Michel Maffesoli (2014), Fernanda Sánchez (2010), Jane Jacobs (2001), Massimo Canevacci (2011), Ricardo Campos (2009,2011,2018,2019,2020) arguimos a importância do artefato bicicleta como elemento comunicativo na dinâmica socioespacial. A pesquisa examina como a bicicleta se inscreve na comunicação visual urbana por meio do cicloativismo e como esses elementos contribuem para a construção de resistências no espaço público. O estudo contextualiza historicamente o uso da bicicleta em Fortaleza através de pesquisa documental em anúncios publicitários analisando sua transição de um símbolo elitista para um meio de transporte popular, especialmente diante do crescimento urbano e das mudanças nas políticas de mobilidade. Adotando uma abordagem qualitativa, baseada na etnografia urbana, observação participante, entrevistas, grupo focal e mapeamento cicloafetivo, o estudo investigou as percepções e experiências dos ciclistas moradores de doze bairros. Ao explorar as percepções dos ciclistas sobre a cidade, revelou-se uma Fortaleza multifacetada: ora acolhedora, ora hostil; marcada por desigualdades, mas também por afetos e pertencimento. Por fim, a tese destaca a bicicleta como um elemento transformador da vida urbana, influenciando a forma como a cidade é imaginada e experienciada.

Palavras-chave: bicicleta; imaginários; comunicação urbana; etnografia urbana; Fortaleza.

ABSTRACT

The presence of bicycles in Fortaleza, from the outskirts to the valued areas, is loaded with multiple meanings. This thesis investigates the insertion of bicycles in urban communication and their sociocultural implications. In dialogue with Armando Silva (2011), Michel Maffesoli (2014), Fernanda Sánchez (2010), Jane Jacobs (2001), Massimo Canevacci (2011), Ricardo Campos (2009, 2011, 2018, 2019, 2020), we argue the importance of the bicycle artifact as a communicative element in socio-spatial dynamics. The research examines how bicycles are inscribed in urban visual communication through cycle activism and how these elements contribute to the construction of new forms of communication and resistance in public space. The study contextualizes the historical use of bicycles in Fortaleza through documentary research on advertisements, analyzing their transition from an elitist symbol to a popular means of transportation, especially in the face of urban growth and changes in mobility policies. Adopting a qualitative approach, based on urban ethnography, participant observation, interviews, focus groups, and cycloaffective mapping, the study investigated the perceptions and experiences of cyclists living in twelve neighborhoods. By exploring cyclists' perceptions of the city, Fortaleza was revealed to be multifaceted: sometimes welcoming, sometimes hostile; marked by inequalities, but also by affection and belonging. Finally, the thesis highlights the bicycle as a transformative element of urban life, influencing the way the city is imagined and experienced.

Keywords: bicycle; urban visual communication; urban ethnography; Fortaleza; urban experience.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Jornalista, urbanista, ciclista, ativista Jane Jacobs	18
Figura 2 – Automóveis, pedestres e bondes elétricos em 1925 no Centro de Fortaleza.	27
Figura 3 – Planta da Cidade de Fortaleza de Adolfo Herbster.	27
Figura 4 – Recortes de anúncios de bicicletas e acessórios.....	31
Figura 5 – Anúncio Chevrolet Jornal O Nordeste 1930	33
Figura 6 – Artigo o veículo criou as estradas	34
Figura 7 - O cearense Jaime Filho e suas bicicletas Monark	40
Figura 8 – Anúncio de Bicicleta na Revista O Cruzeiro nº41 em 1966	41
Figura 9 – Propaganda Nescau premiação bicicleta em 1969	42
Figura 10 – Luiz Gonzaga garoto propaganda da Monark	43
Figura 11 – Luiz Gonzaga garoto propaganda da Monark	44
Figura 12 – Propaganda da bicicleta Caloi em 1976	45
Figura 13 – Slogan publicitário brasileiro “Não esqueça a minha caloi” na revista Hulk 1989	47
Figura 14 – Caloi Beto Carreiro 1985	48
Figura 15 – Caloi companheira pra vida	49
Figura 16 – Caloi e moça de biquini	52
Figura 17 – Caloi Ceci década de 1980	53
Figura 18 – Propaganda Eleitoral da candidata Luizianne Lins	56
Figura 19 – Ex-Prefeito Roberto Cláudio pedalando em Fortaleza.....	57
Figura 20 – Ex-Prefeito Sarto pedalando em Fortaleza.....	57
Figura 21 – Ciclista observando pintura de mural no Festival Concreto	59
Figura 22 – Breque dos Apps	63
Figura 23 – Cards Breque dos Apps	65
Figura 24 – Bicicleta de Som	66
Figura 25 – Artistas posam em frente a Bicicleta de Som	67
Figura 26 – Nivea patrocina ciclista @ohucarlin Fortaleza	68
Figura 27 – Sinalização de ciclofaixa com paisagismo	72
Figura 28 - Grafite no Bairro Montese Av. Gomes de Matos	73
Figura 29 – Grafite na Avenida Bezerra de Menezes.....	74
Figura 30 – Estação de Bicicleta Compartilhada em Fortaleza.....	74

Figura 31 – Adesivos encontrados em placas disputam atenção e visibilidade	76
Figura 32 – Adesivos encontrados em placas disputam atenção e visibilidade	77
Figura 33 – Tirinha em Muro em frente a ciclovia.....	78
Figura 34 –Ciclista escreve no chão “Cuidado Mah”	79
Figura 35 – Frase manuscrita no muro sobre pedalar.....	80
Figura 36 – Colagem e picho.....	82
Figura 37 - Uma joia para Fortaleza, obra de Marcelo Santiago.....	83
Figura 38 – Encontro de ciclistas de bicicleta fixa na Estação das Artes.....	85
Figura 39 – Faixa fixada por cicloativistas.....	87
Figura 40 – Lambe cicloativista	88
Figura 41 - Estêncil cicloativista	89
Figura 42 - Mural com imagem de ciclista Centro Dragão do Mar	93
Figura 43 – Queremos cicloamor, frase em muro	94
Figura 44 – Grafite e paracelo no bairro Papicu em Fortaleza.....	95
Figura 45 – Grafite ciclista de terno em Fortaleza	95
Figura 46 – Ciclocolor, sistema de pintura que transforma vassouras em pincéis e são acopladas em bicicletas para pinturas no chão.	96
Figuras 47, 48 e 49 – WC Ciclo, um banheiro público pedalável.....	97
Figuras 50, 51, 52 e 53 – Bicicletas grafitadas, Bicletarte	99
Figura 54 - Convite para oficina do Bike Anjo Fortaleza	102
Figura 55 - Convite para reunião do Ciclovida	103
Figura 56 – Lambe Lambe em defesa dos ciclistas	103
Figura 60 - Concentração do Massa Crítica de Maio de 2024	105
Figura 61 - Bandeirão no Massa Crítica de Maio de 2024.....	105
Figura 62 – Logomarca do Massa Critica Fortaleza.....	106
Figura 64 – Grafite e frase com hashtag em homenagem ao ciclista Raul Aragão no Bairro de Fatima	111
Figura 65 - Bicicleta branca homenageia ciclistas mortos	112
Figura 66 - Calçada ciclável a no Bairro de Fatima	114
Figura 67 – Ciclofaixa sombreada no Bairro de Fatima.....	116
Figura 68 – Mapa do sistema cicloviário de Fortaleza.....	117
Figura 69 – Mapa dos bairros dos ciclistas participantes da pesquisa.....	136
Figura 70 – Mapa imaginários da cidade quanto à presença de idosos e jovens.....	156

Figura 71 – Mapa imaginários da cidade quanto à limpeza e sujeira.....	158
Figura 72 – Mapa imaginários da cidade quanto o acolhimento ou hostilidade ao ciclista ...	163
Figura 73 – Mapa imaginários da cidade quanto à segurança e insegurança	165
Figura 74 – Mapa imaginários da cidade quanto à felicidade e tristeza na cidade.....	167
Figura 75 – Desenho do mapa ciclovitário de Fortaleza	171
Figura 76 – Ilustração de uma pipa	172
Figura 77 – Ilustração de uma arraia	172
Figura 78 – Mapa cicloafetivo de Fortaleza com memórias dos ciclistas	174

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Km de infraestrutura cicloviária construídos em São Paulo, Buenos Aires e Bogotá	35
Gráfico 2 – Faixa etária dos respondentes da pesquisa.....	132
Gráfico 3 – Gênero dos respondentes da pesquisa	133
Gráfico 4 – Renda familiar dos respondentes da pesquisa	134
Gráfico 5 – A cor da cidade	146

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Critérios de Inclusão e Exclusão de dados para RSL	119
Tabela 2 – Códigos e Termos de pesquisa para Revisão Sistemática de Literatura	120
Tabela 3 – População e IDH dos bairros participantes da pesquisa	130
Tabela 4 – Perfil dos ciclistas participantes da pesquisa	135
Tabela 5 – Quadro base de análise da identificação do grupo da pesquisa	141
Tabela 6 – Quadro comparativo: identidade do ciclista a partir das apresentações	
Pessoais	142

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	17
2	FORTALEZA DE BICICLETA: DAS ÁREAS NOBRES ÀS PERIFERIAS	26
2.1	Do uso elitista da bicicleta à sua popularização.....	29
2.2	O crescimento da cidade e o uso da bicicleta	38
2.3	Dos anos 2000 a 2020.....	55
2.4	Usos comunicacionais da bicicleta no período pós-pandêmico	60
3	COMUNICAÇÃO VISUAL URBANA E A BICICLETA EM FORTALEZA.....	69
3.1	Celebrações e a inscrição visual da bicicleta na cidade.....	81
3.2	A metrópole comunicacional, bicicleta e arte urbana.....	84
3.3	O cicloativismo em Fortaleza: interlocução e vitalidade urbana.....	99
3.4	Resistências e experiências afirmativas da bicicleta transformam o espaço público.....	113
4	PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	123
4.1	Aproximação do campo-território: pedaladas, interações com ciclistas.....	127
4.2	Observação participante	131
4.3	Entrevistas.....	132
4.4	Realização do grupo focal e elaboração de mapas cicloafetivos	133
4.5	O grupo estudado	136
5	A FORTALEZA IMAGINADA PELO CICLISTA.....	139
5.1	Resultados do grupo focal	139
5.2	A cidade da cor do sol, céu e mar.....	151
5.3	Fortaleza das juventudes.....	154
5.4	O lixo e a paisagem	158
5.5	Ora acolhedora, ora hostil.....	161
5.6	A cidade acostumada com bicicletas comuns, insegura para as esportivas.....	164
5.7	Uma cidade mais feliz do que triste	166

5.8	O desenho da cidade	169
5.9	Mapa cicloafetivo de pontos relevantes para o ciclista e representativos de Fortaleza.....	173
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	176
	REFERÊNCIAS.....	180
	APENDICE A - ENTREVISTAS.....	192
	APENDICE B - INSTRUMENTO DE COLETA DE DADOS.....	221
	APENDICE C - TERMO DE CONSENTIMENTO	223
	ANEXO A - TRANSCRIÇÃO ARTIGO JORNAL CORREIO DO CEARÁ 1950	224
	ANEXO B - FOTOS ACERVO PESSOAL.....	226

1 INTRODUÇÃO

As transformações no espaço urbano da cidade de Fortaleza vêm causando uma série de impactos em diferentes dimensões do viver na cidade; impactos esses que ressignificam representações sociais, sentidos, fluxos, direitos, comunicações, imagens e imaginários. Ao ganhar nova roupagem nos dias atuais, o tema do ir e vir, do direito à cidade, por exemplo, transforma-se, atravessando o direito de acesso das pessoas aos mais diversos lugares, aos serviços, equipamentos e mercadorias proporcionados pela urbe. E mesmo que os modos de transportar pessoas e bens mude, avancem, sejam eles coletivos, ativos, rodoviários, privados, ou públicos, ainda existem muitas barreiras, obstáculos naturais ou artificiais, estruturais, que impedem ou dificultam o acesso de pessoas a diversos lugares de uma grande cidade, como Fortaleza, por exemplo. O direito de deslocar-se com segurança, muitas vezes é sublimado por outras “benesses” do sistema capitalista. Às vezes temos a impressão de que mais vale um shopping que um parque, mais vale um viaduto que algumas árvores, mais valem carros que pessoas ou bicicletas.

No entanto, a bicicleta, com sua leveza e simpatia, corre na cidade como água entre pedras, entra em becos, sai de becos, sobe pontes, desce ladeiras e transforma constantemente a paisagem urbana, as imagens e os imaginários daqueles que habitam e que visitam a cidade. Fortaleza vem aprendendo a andar de bicicleta, como uma criança, que em torno dos cinco ou sete anos de idade se aventura em explorar o deslocamento resultante de sua própria propulsão, apoiada em duas ou quatro rodinhas. Esta cidade vem amadurecendo e mudando sua forma urbana para deixar as pessoas em suas bicicletas passarem. Assim como uma criança que troca de bicicleta conforme seu corpo cresce, a cidade vem mudando sua forma, seu desenho, ampliando sua malha ciclovária, seu tecido urbano sendo recosturado.

A jornalista e urbanista americana Jacobs (2001), que escreveu sobre bairros de trabalhadores de Nova York e tornou-se mundialmente conhecida por refletir a respeito dos significados de morar e circular nas grandes cidades, defende a ideia de que os espaços públicos, as praças, as ruas são mais seguras na medida em que mais pessoas transitam por elas. O uso das ruas por ciclistas e pedestres proporciona que mais pessoas andem nas ruas, tornando-as mais seguras e com mais vida. Concordamos com ela e reconhecemos a importância das calçadas, das ruas, dos espaços públicos e das pessoas circulando nelas.

O conceito do “olho da rua”, desenvolvido por Jacobs é muito caro para os ciclistas,

os olhos da rua são as pessoas que, consciente ou inconscientemente, utilizam o espaço público e/ou costumam contemplá-los, exercendo uma vigilância natural sobre o que ali acontece. Jacobs (2001) usa como contraexemplo alguns edifícios muito verticalizados, em que os corredores eram inacessíveis aos olhos, apesar de serem de acesso público, e por isso sofrem enormemente com a depredação e a violência.

Figura 1 – Jornalista, urbanista, ciclista, ativista Jane Jacobs



Fonte: ArchDaily

Outro urbanista, a quem recorreremos durante este trabalho, Nilo (2023) costuma dizer, sobre os prédios muito altos que se erguem na cidade que a partir do quinto andar, se uma mulher for agredida e começar a gritar por socorro, na rua, ninguém é capaz de ouvir, assim, perde-se o sentido de comunidade. E é debaixo, do chão, por onde passam os ciclistas, que essa pesquisa se faz, embora verse sobre a cidade que a cada ano constrói prédios elevadíssimos, o mais recente, de 51 andares e 170 metros de altura, trataremos sobre os espaços onde os encontros se fazem, se dão, onde os olhares se cruzam, e o contato das pessoas com a cidade, acontece.

Além de muito diversa, Fortaleza apresenta-se em sua forma urbana, geográfica, como uma grande cidade, e em sua imagem governamental, institucional como uma capital cheia de desafios e desigualdades. Cidade esta, onde a forma de deslocar-se pode enunciar muitos sentidos, conceitos e preconceitos.

Na cidade onde os carros de luxo subirão cinquenta andares de elevador, num edifício no bairro Meireles, e o seu proprietário ingressará em sua casa com seu carro também assim, o andar a pé, ou de bicicleta, por exemplo, pode significar dignidade, direito ou pobreza. Usar bicicleta pode ser considerado “coisa de pobre” ou “coisa de rico; dependendo do contexto, dos paramentos e do traje, do modelo da magrela, da viagem, a origem, o destino, do uso, do grau de esforço físico próprio para atingir um objetivo de deslocamento ou da comunicação desejada entre um ponto e outro da cidade. Ecos de nossa herança escravocrata, quando trabalho ou atividade física eram atribuições de escravizados podem ainda ressoar nessa forma de mover-se pela cidade. “Este fantasma da escravidão faz com que os brasileiros sejam mais ávidos pelo uso da máquina que livra o homem das dores e penas dos esforços diários”. (Arendt, 2007).

Liberdade, segurança, descoberta, pertencimento, encontros, aventura. Estar nas ruas ou estar em casa podem ter graus de segurança mais ou menos elevados. Estar na rua, representa quase sempre para o brasileiro, riscos de vida.

Em todo caso, se a casa se distingue esse espaço de calma, repouso, recuperação e hospitalidade, enfim, de tudo aquilo que se soma e define a nossa idéia de “amor”, “carinho” e “calor humano”, a rua é um espaço definido precisamente ao inverso. Terra que pertence ao “governo” ou ao “povo” e que está sempre repleta de fluidez e movimento. A rua é um local perigoso. (Da Matta, 1987.p.21)

Sim, as ruas podem ser perigosas. Mas os espaços problemáticos de uma cidade, esquinas, cruzamentos, regiões, podem evidenciar uma estrutura social, que não necessariamente sejam permanentes. A mesma bicicleta que levou a autora deste trabalho do bairro Benfica ao Curió numa noite, pode levá-la e trazê-la novamente, pelo mesmo percurso, numa outra paisagem, complementarmente diferente treze anos depois. E a cidade pode apresentar-se mais ou menos perigosa, mais ou menos propícia a um sinistro, ou a momentos de contentamento, diversão.

Segundo estudo realizado pela Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania (AMC), o maior percentual de queda de óbitos entre 2021 e 2022 foi de ciclistas. A redução foi de 47%, passando de 15 para oito usuários de bicicleta fatais. Entre as vítimas dos acidentes com bicicletas estão as pessoas mais pobres que se deslocam de modos mais vulneráveis: a pé, de bicicleta e de motocicleta. Por outro lado, a bicicleta foi eleita pela Organização das Nações Unidas (ONU) como símbolo de transporte sustentável do planeta tem sido também incentivada

pelo Banco Mundial¹ e diversos organismos internacionais, por ser um modal que reúne várias qualidades, como: o baixo custo de aquisição e manutenção, a simplicidade de funcionamento e de operação, a preservação do meio ambiente e promoção da saúde, além de ser um instrumento de inclusão social. Uma dessas preocupações contemporâneas consensuais entre diversos organismos internacionais está relacionada aos modos de circulação e de deslocamento nas vias públicas e da forma como o sistema de trânsito e de transporte é desenvolvido no contexto do planejamento das cidades modernas (Borja e Castells, 1997).

Essa preocupação global evidencia a necessidade de repensar os paradigmas dos usos e fluxos nas cidades, priorizando os transportes coletivos, o caminhar e o uso da bicicleta. É uma questão de cidadania, de justiça social, de sustentabilidade, de uso racional do espaço urbano. Sob este prisma, a mobilidade urbana não deveria ser vista apenas como uma questão de infraestrutura e planejamento, mas também como um espaço de interação social e expressão coletiva. As cidades, ao priorizarem o transporte coletivo, o caminhar e o uso da bicicleta, não apenas promovem a sustentabilidade e a justiça social, mas também fortalecem os laços entre os cidadãos e ressignificam os espaços públicos. Nesse sentido, a esfera comunicacional proposta por Caiafa (2002) permite compreender o transporte não apenas como deslocamento, mas como um meio de troca simbólica e construção de subjetividades, tornando evidente a relação entre mobilidade e vida social.

Na perspectiva comunicacional, Caiafa (2002) interpreta o espaço urbano como um rico campo de trocas onde subjetividades transformadoras podem eclodir através da ocupação coletiva dos lugares públicos. Ao debruçar-se sobre comunicação, subjetividade e transporte nas cidades, Caiafa nos interpela a perceber que:

Considerar fenômenos comunicacionais em contiguidade com questões de transporte, sobretudo no que concerne à mobilidade urbana, pode não ser sem proveito para esses dois campos de estudo, em geral, separados e não menos para se compreender a vida social nas cidades. Trata-se de fato, de ideia antiga no campo dos estudos em comunicação que ficou esquecida e que até hoje é pouco explorada. (Caiafa, 2019, p.8)

Ao propor uma pesquisa a respeito da bicicleta como componente dinâmico da comunicação urbana, evoca-se sua importância enquanto símbolo no cenário da cidade de Fortaleza e dos processos de comunicação nela estabelecidos. Trata-se ainda de uma aproximação curiosa, no entanto, relevante para a temática da comunicação urbana. A

¹ Banco Mundial incentiva uso de bicicletas como meio de transporte na América Latina através do projeto “Transporte sustentável e qualidade do ar” <https://nacoesunidas.org/>

comunicação trivial, mais facilmente percebida entre o crescente número de usuários da bicicleta, está no uso das redes sociais digitais. Na apropriação e uso de diversos canais digitais pelos movimentos sociais de defesa da mobilidade por bicicleta no Brasil e em Fortaleza. No entanto, não somente esta perspectiva que se espera desenvolver neste estudo.

Andar de bicicleta, além de exercício físico, é de outro modo, um exercício social, você lê o corpo do outro e também envia mensagens com o seu corpo, tudo muito rápido.

A palavra movimento vem do latim "*movimentum*", derivado de "*movere*", que significa mover, deslocar, pôr em ação. Desde sua origem, ela carrega a ideia de mudança de posição e transformação. No campo semântico, o termo pode se referir tanto a ações físicas, como andar e correr, quanto a ações sociais e simbólicas, como os movimentos culturais e políticos.

Na Comunicação Social e nas Ciências Sociais aprendemos sobre o movimento como o motor da história, especialmente através da luta de classes (Marx,1988), ou a abordagem da sociedade como um organismo em movimento que busca a coesão (Durkheim, ano). E de modo mais contemporâneo, a compreensão dos movimentos sociais organizados em redes, de forma descentralizada. (Castells,2004, Levy,1999). Temos ainda movimento cultural como forma de resistência e transformação através da comunicação popular (Martín-Barbero,2004) ou movimentos de identidade e representação (Hall,2003), com diferentes grupos sociais que se deslocam e disputam narrativas na mídia.

A partir destas reflexões e motivações, como fazer uma pesquisa a partir de uma interação intensa com sujeitos que estão sempre em movimento? Como enfrentar o desafio de compor um grupo de ciclistas a ser estudado, e estabelecer vínculo através do próprio movimento? A motivação contínua foi de compreender o valor e o significado atribuído por cada sujeito à sua experiência de movimento em duas rodas na cidade, e de algum modo, entender os movimentos de preenchimento de sentido que os ciclistas davam ao imaginar e viver Fortaleza, sempre levando em consideração o pedalar empírico desta pesquisa, ou seja, as narrativas dos interlocutores apresentados.

Ao reconhecer a cidade como um rico campo de percepções visuais diversas, com rotas, traçados, pontos, mapeamentos, fluxos, imagens e imaginários que, de diferentes modos, conectam ciclistas e não ciclistas e a todo tempo se comunicam com estes, espera-se construir um trabalho do ponto de vista mais amplo a respeito da comunicação e mobilidade por bicicleta.

Os estudos existentes sobre a bicicleta, em geral, buscam explicar os fatores da massificação de seu uso nas perspectivas da engenharia, da economia e da sociologia do trânsito

e transportes, cujo foco é compreender as causas institucionais, comportamentais e de infraestrutura na circulação da bicicleta, enfatizando a dimensão utilitária e funcional.

Nosso estudo buscou entender quais as imagens e imaginários que os ciclistas constroem de Fortaleza e que relações com a cidade se estabelecem a partir da circulação sobre duas rodas, baseando-se em pesquisa bibliográfica, documental e exploratória.

O objetivo deste trabalho está centrado na investigação da bicicleta como produto e bem simbólico na dinâmica da cidade, assim, nosso método de pesquisa teve de ser um instrumento que desse lastro às descrições e apresentação das imagens, experiências e imaginários criados pelos ciclistas ao vivenciarem a cidade-cenário-objeto-território-palco da pesquisa.

Os primeiros capítulos são resultado dos nossos procedimentos preliminares; a coleta de dados acerca da bicicleta na cidade em perspectiva histórica, com imagens e textos que trouxessem pistas ou evidências a respeito da presença das bicicletas e possíveis indicações dos impactos desta na política urbana. Para isso contamos com o acervo físico e digital do Instituto Histórico e Geográfico do Ceará e os jornais de 1950 disponíveis.

Perceber e agir diligentemente de acordo com as interpretações do mundo dos ciclistas. Viver a cidade sobre duas rodas, experimentando seus barulhos, cenários, cheiros, temperatura. As entrevistas somam-se a este trabalho para completar as observações e leituras. Memórias sobre a chegada da bicicleta em Fortaleza e seu desfile, sua corrida, seu traçado na cidade que se transforma eram indagações que a própria experiência e leituras não puderam abarcar. Para a fase exploratória da pesquisa delimitamos uma estratégia que abrigasse o fértil e extenso campo: percorrer a cidade pedalando, o máximo possível em distância e tempo, interpelar ciclistas, quanto mais diversos possíveis, encontrá-los o mais espontaneamente e simpaticamente possível, convidando para um diálogo posterior sobre a pesquisa.

Deste modo, pouco a pouco, nos comprometemos em entender os significados e representações de uma cidade por meio do uso da bicicleta. Problema de pesquisa que se apresenta como uma questão multidisciplinar ou transdisciplinar, contemplando leituras e referenciais que podem tangenciar diferentes áreas: comunicação, engenharia, urbanismo, educação, política, psicologia, ciências sociais. Já no que tange o direito, o tema é mais dirigido ao direito à cidade (Lefebvre, 1969; Harvey, 2010), que confrontam por sua vez, duas apreciações principais: a do capital e dos direitos humanos, numa vertente que abrange, entre outros, o direito de resistência.

Se considerarmos o domínio do capital como ordem socio metabólica de

reprodução e o enfraquecimento do Estado (Mészáros, 2015) como fenômeno evidente no próprio presente histórico, vemos o quanto o crescimento comercial se torna maior que a constituição dos espaços públicos na cidade e sua gestão. Podemos afirmar tal declínio tanto no plano ecológico como nos modos de regulação e garantias de direitos, dentre eles o direito de ir e vir, pela espontaneidade natural dos encontros.

Por meio de uma política urbana de perfil econômico neoliberal, o estado se evidencia às vezes como promotor e salvaguarda do direito à cidade, outras vezes como o próprio violador, seja por desassistência, seja pela permeabilidade de influência dos interesses privados e corporativos. Na moldagem do processo de urbanização, promovendo a cidade como espaço ótimo para grandes negócios, operações urbanas consorciadas, grandes obras, o aparato estatal favorece o capital corporativo e ao grande empresariado, por sua vez, um perfeito representante da sociedade do automóvel, seja ele popular ou de luxo, e os privilégios mais dirigidos ao desenvolvimento industrial e financeiro do que para a construção da cidadania (Harvey, 2008; Santos, 2011).

A este respeito, observar uma cidade que ocupa o segundo lugar no mercado de blindagem no Brasil², é também perceber que as cidades assumem definitivamente uma centralidade na criação e dinamização de bens simbólicos adquiridos ou cobiçados pela sua população. Ainda que novas gerações estejam trocando o sonho de consumo de ter um carro próprio aos 18 anos por outras experiências, e que o automóvel esteja tornando-se obsoleto para alguns futuristas, se comparamos o valor desse bem simbólico pela quantidade de exemplares que vemos nas ruas, em detrimento à bicicleta, é fácil dizer “quem ganha”, numa breve amostra visual.

Assim, o capitalismo como momento do processo de modernização no qual domina a esfera econômica pode, mais especificamente, ser considerado como automobilístico. Isso porque o automóvel propriamente dito surgiu com o capitalismo; neste sentido, poderíamos falar em “capitalismo automobilístico” (Kurz, 1996).

Até aqui temos uma forma inicial de elucidar questões relevantes da sociedade contemporânea, visto que a bicicleta, assim como o automóvel são manufaturados, ou melhor, mercadorias, que nascem com a industrialização e se desenvolvem no e para o espaço urbano.

Nesse contexto, compreender a bicicleta em Fortaleza demandou um olhar

² <https://www.opovo.com.br/noticias/economia/2018/08/ceara-ocupa-o-2-lugar-no-mercado-de-blindagem-no-brasil-diz-forneced.html>

interdisciplinar que abarcasse não apenas os aspectos técnicos e funcionais do uso da bicicleta na cidade, mas também as narrativas, imagens e significados que ela evoca. Além disso, o estudo se propôs a apontar possibilidades de transformação da paisagem cultural e do imaginário urbano, ao mesmo tempo em que denuncia desigualdades sociais e levanta questões sobre inclusão e ocupação do espaço público. Essa pesquisa busca evidenciar essas intersecções, questionando se o ato de pedalar transcende a mobilidade e se afirma como expressão de comunicação, engajamento e cidadania no cenário urbano, compreendendo a cidade como um espaço de encontros, interações e resistência, evidenciar como a experiência urbana pode transcender as barreiras do funcionalismo e adquirir dimensões culturais, sociais e simbólicas.

A bicicleta, historicamente associada tanto ao lazer quanto à mobilidade, desempenha um papel multifacetado nas dinâmicas urbanas de Fortaleza. Do uso elitista inicial à sua popularização como meio de transporte nas periferias, a bicicleta testemunhou e participou da transformação social e espacial da cidade. Deste modo, este trabalho busca explorar as diversas camadas culturais, sociais e simbólicas que envolvem o uso da bicicleta em Fortaleza, com ênfase em sua integração ao cenário urbano e sua contribuição para a construção de imaginários sobre a cidade.

Dividido em três capítulos principais, o estudo aborda, inicialmente, a evolução do uso da bicicleta em Fortaleza, contextualizando sua trajetória desde os tempos de exclusividade elitista até sua crescente popularização nos dias atuais. Em seguida, a análise se debruça sobre as manifestações visuais e culturais que inscrevem a bicicleta no espaço público, destacando celebrações, resistências e o protagonismo do cicloativismo. Por fim, a investigação adentra o campo das experiências subjetivas e coletivas, utilizando metodologia da etnografia urbana, observação participante e entrevistas para compreender as percepções e memórias que os ciclistas constroem sobre a cidade. (Pesavento, 2002)

Este trabalho é embasado em uma abordagem interdisciplinar que combina aspectos históricos, culturais incluindo pesquisa bibliográfica, documental e exploratória, com análise de registros visuais, entrevistas, diários de campo resultados de observação participante de vivências práticas no espaço urbano e aprofundamento em grupo focal. Assim, a bicicleta se fez parte, passeando também neste texto como um elemento comunicativo de expressão e transformação urbana, que conecta pessoas, histórias e territórios em uma metrópole em constante mudança.

A presente investigação emerge da confluência entre vivência prática, engajamento

político anterior a este período e sobretudo, de uma inquietação epistemológica, tendo como cerne a experiência comunicativa dos deslocamentos, passagens e movimentos de bicicleta no contexto urbano de Fortaleza. Sempre representou uma inquietação perceber que a bicicleta, enquanto artefato técnico e mediação simbólica, transcendia sua funcionalidade locomotiva para inscrever-se nas tramas da cidade como elemento constitutivo da paisagem cultural, discurso e prática social, nas ruas do bairros de Fátima onde cresci, nos próximos, Centro, Benfica e em toda a cidade.

A pesquisadora, ciclista por convicção e prática cotidiana, mobilizou-se ao longo de sua trajetória universitária e profissional por uma vivência urbana mediada pelo uso cotidiano da bicicleta como principal meio de transporte. Entre os anos de 2008 e 2010, engajou-se de maneira propositiva no cicloativismo, promovendo encontros, fomentando espaços de partilha de saberes, tensionando a agenda midiática e institucional por meio de publicações de reportagens com desafios intermodais, investigações sobre os recursos públicos destinados à educação para o trânsito, da articulação de protestos, audiências públicas e manifestações públicas que visavam, sobretudo, disputar os sentidos e os lugares da bicicleta na cidade.

Essa trajetória não apenas conferiu um impulso para a elaboração de uma base empírica da pesquisa, como também à sua compreensão sobre o fenômeno urbano-ciclístico, suscitando questionamentos de ordem teórica e metodológica sobre as formas pelas quais a cidade comunica-se com seus ciclistas, e como estes, por sua vez, constroem imaginários e narrativas simbólicas sobre o espaço urbano. Dessa maneira, a proposta de investigação em nível de doutorado surge como desdobramento natural — e ao mesmo tempo - ancorado nessa vivência encarnada e reflexiva, assumindo como hipótese central a noção de que a experiência urbana da bicicleta se constitui como um fenômeno comunicativo, atravessado por imagens, manifestações visuais, culturais e representações simbólicas.

Assim, a pesquisa desenvolveu uma modelagem analítica que abarcou tanto a leitura das imagens visíveis na cidade — grafismos urbanos, sinalizações, mapas cicloviários, arte de rua, entre outros — quanto os imaginários urbanos mobilizados pelos sujeitos ciclistas, entendidos como enunciadores ativos de discursos sobre a cidade. Tal abordagem pretende não apenas ampliar o campo de investigação da comunicação urbana, como também contribuir para a consolidação de uma epistemologia da bicicleta que reconheça o valor hermenêutico das práticas e das narrativas que delas emergem, de interpretação de mensagens e situações dos ciclistas, de modo a torná-la compreensível ao maior número possível de pessoas.

Não propositalmente, mas como resultado da investigação, ao longo dos anos de desenvolvimento desta pesquisa revelaram-se alguns eixos principais: a) a cidade Fortaleza, que mais do que espaço se configurou em nossa observação como um caricato personagem, sobre a qual nos debruçamos no primeiro capítulo, b) as imagens da cidade apreendidas para a pesquisa, como uma impressão da relação cidade-bicicleta, que discorreremos no segundo capítulo e por fim, o terceiro eixo c) o ciclista e seus imaginários, ora arguido, ora questionador, por vezes travestido da pesquisadora ciclista na condição de observadora participante e os pares interpelados e descobertos pelas pedaladas nos bairros das doze regionais da cidade. Este triângulo é a base deste estudo, que ancorado no campo da comunicação urbana, debruça-se sobre as imagens afirmativas da presença da bicicleta na cidade.

2 FORTALEZA DE BICICLETA: DAS ÁREAS NOBRES ÀS PERIFERIAS

No período que compreende o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX, acontecem um conjunto de transformações históricas no Brasil. Abolição da escravidão, quando o Ceará “Terra da Luz” se destaca, trabalho assalariado e uma série de transformações de ordem social e econômica.

As principais cidades brasileiras atravessam intensas reformas urbanas e sociais. Medidas embelezadoras, saneadoras e higienistas são tomadas, de forma que o espaço urbano seja ordenado e a população disciplinada. Fortaleza torna-se a sétima capital brasileira em população, consolida-se como um polo econômico industrial, com grande exportação de algodão, o que traz várias consequências e mudanças na paisagem urbana. Em 1875 o ordenamento da malha urbana, um novo plano urbanístico, o alinhamento de ruas e abertura de avenidas sistematizam a expansão da cidade. (Ponte, 2014).

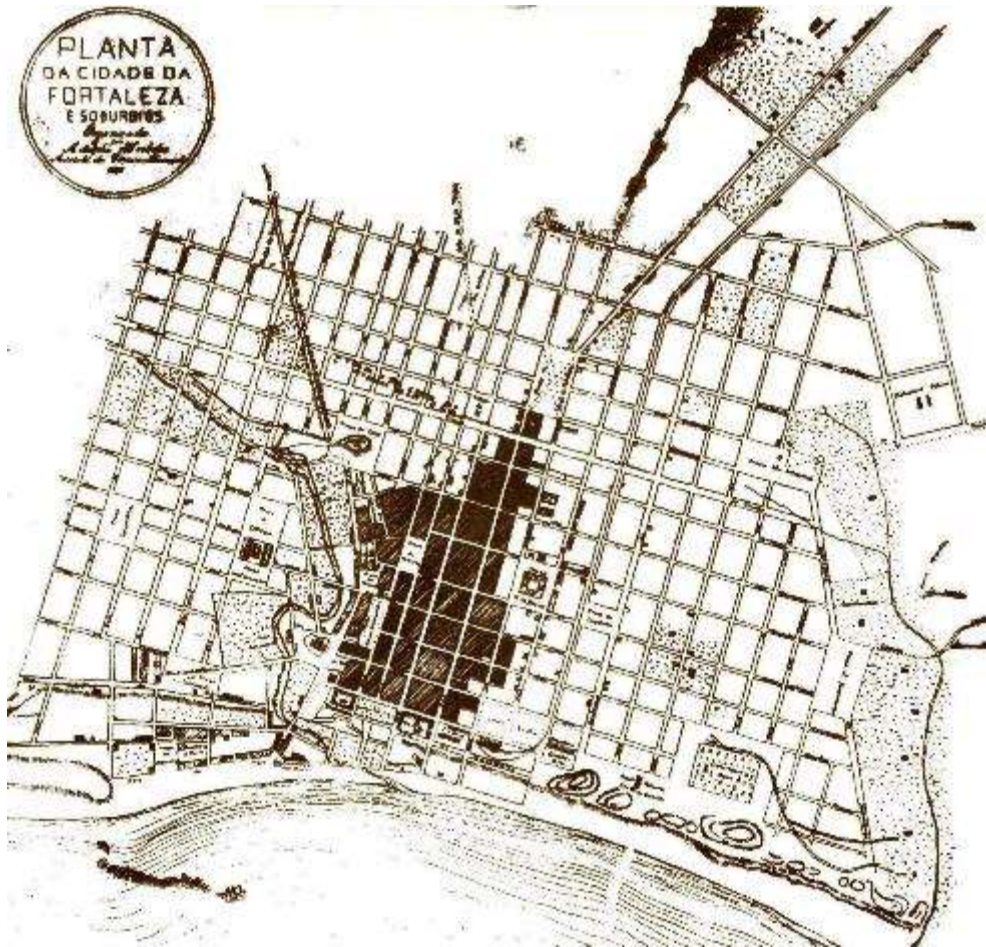
Figura 2 – Automóveis, pedestres e bondes elétricos em 1925 no Centro de Fortaleza.



Fonte: Arquivo Nirez

Em 1875, Adolfo Herbster concluía a Planta Topográfica da Cidade de Fortaleza e Subúrbios, que embora não fosse um projeto original, pois considerava o traçado proposto por Silva Paulet em 1818, conferia à Fortaleza três corredores, então na época, chamados de boulevards, que tinham como finalidade facilitar o escoamento do movimento urbano: avenidas Duque de Caxias, Imperador e Dom Manuel.

Figura 3 – Planta da Cidade de Fortaleza de Adolfo Herbster.



Fonte: Arquivo Nirez

A planta em xadrez, alinhando suas ruas, deixou-a mais transparente aos olhos da rua, e aos olhares vigilantes do poder, e dos saberes urbanos, e tornou-a mais aberta à circulação de seus fluxos, pessoas, mercadorias e policiais.

Um mapa da cidade com linhas ortogonais — ou seja, com ruas organizadas como um tabuleiro de xadrez — cria uma estrutura urbana regular, simétrica e previsível. Essa disposição facilita a circulação de pessoas, veículos e mercadorias, ao mesmo tempo em que aumenta a visibilidade: com ruas longas e retas, torna-se mais fácil ver e ser visto. A cidade, nesse modelo, torna-se mais "transparente" — ou seja, mais exposta aos olhos de quem circula, mas também à vigilância do poder, da polícia e dos saberes técnicos que controlam e organizam o espaço urbano.

Essa transparência e facilidade de circulação são vistas como benéficas sob o ponto de vista da ordem e do controle, importantes para o período, mas também podem levantar questões sobre a perda de espontaneidade e a crescente regulação do cotidiano.

Essa regulação a que nos referimos é citada na entrevista realizada com o

historiador Nirez, quando relata a existência da “Inspetoria de Trânsito de Fortaleza”, estabelecida em 1936 pelo governo estadual como parte do Serviço de Trânsito, desempenhou um papel crucial na regulamentação e fiscalização do tráfego de veículos e pedestres na cidade durante as décadas de 1930 a 1950. Este serviço compreendia tanto uma delegacia quanto a própria Inspetoria de Trânsito, responsável por supervisionar as normas de trânsito e garantir a segurança viária. (Jucá,2022).

A Inspetoria de Trânsito, ao marcar presença nas ruas de Fortaleza, atuava como uma extensão formal dos "olhos da rua". (Jacobs, 2001). Ainda que representasse uma autoridade estatal, sua atuação mais próxima da população e integrada ao cotidiano da cidade fazia dela uma peça importante na manutenção da ordem urbana e da sensação de segurança, especialmente em tempos de crescimento e transformação urbana acelerada.

2.1 Do uso elitista da bicicleta à sua popularização

As reformas urbanas trouxeram alterações na face da cidade através de templos diversionistas e culturais, as elites criavam os clubes e os médicos recomendavam práticas esportivas, dentre elas o uso de bicicleta. O Passeio Público, por exemplo, foi importante área de lazer do século XIX, concentrando atividades esportivas como patinação e corridas de bicicleta.

Acompanhando os clubes elegantes, espaço privado do lazer burguês, vieram as recreações esportivas - de resto recomendadas pelo saber médico - e praticadas em territórios urbanos conquistados pelas elites da Capital: o *skatingrink* (1877), patinação no Passeio Público; o *bicyclette sportif* (1900), ciclismo nas praças, e o turf (1895), corrida de cavalos no Campo do Prado, área vizinha ao bairro do Benfica, onde se localizavam grandes chácaras. (Ponte, 2014).

O Passeio Público foi um dos primeiros espaços destinados ao lazer na cidade de Fortaleza, principalmente no século XIX. Ele se tornou um lugar onde aconteciam atividades físicas e esportivas, como a patinação e as corridas de bicicleta, mostrando como o espaço urbano era apropriado para práticas ligadas ao corpo e ao lazer. Apesar de ser “público”, o Passeio Público era frequentado majoritariamente pelas elites locais, tinha regras de etiqueta e moralidade que excluía, na prática, as camadas populares, por exemplo, proibido entrar mal vestido. O Passeio Público está situado no centro da cidade de Fortaleza, Ceará, mais precisamente entre a Rua Dr. João Moreira, a Avenida Alberto Nepomuceno e a Rua do

Rosário. Ele fica próximo à Catedral Metropolitana e à antiga Faculdade de Direito, em uma área que faz parte do núcleo original da cidade.

Essa localização está próxima à origem da cidade porque, historicamente, os primeiros núcleos urbanos se formavam próximos a pontos estratégicos, como rios, igrejas e fortalezas. No caso de Fortaleza, a cidade se desenvolveu a partir do entorno da Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção, que dá o nome da cidade, construída pelos portugueses no século XVII. O Passeio Público, como jardim e espaço de sociabilidade das elites, foi implantado em uma área nobre e central, perto dos principais prédios administrativos, religiosos e educacionais — lugares de poder e influência. Tornou-se um lugar para o chamado "ver e ser visto" da sociedade burguesa da época. As atividades físicas e de lazer praticadas ali — como corridas de bicicleta — reforçavam um ideal burguês de civilidade e controle do corpo. (Ponte, 2014.)

No contexto das reformas urbanas, as elites se apropriaram de espaços urbanos e os transformaram em lugares de lazer e práticas esportivas. A medicina, por sua vez, reforçava essas práticas como saudáveis, o que legitimava o uso desses espaços para essas finalidades. Tudo isso faz parte de um processo maior de modernização das cidades e de controle simbólico e físico dos espaços urbanos por parte das elites.

Nesse cenário, a indústria da bicicleta começava a se consolidar, pelo menos desde a metade do século XX. Vimos através dos anúncios marcas que enfatizavam tanto a fabricação e montagem de bicicletas quanto a fabricação de peças. A marca que realmente virou um sinônimo da bicicleta no país foi a Caloi, e exploraremos o tema com maior detalhamento a seguir e seu reconhecido impacto na história da publicidade e propaganda brasileira. Caloi foi fundada pelo imigrante italiano Luigi Caloi, em 1898, inicialmente se chamava Casa Luiz Caloi e começou importando bicicletas europeias.

Vinte e seis anos depois virou Casa Irmãos Caloi (...) mas a Segunda Guerra Mundial trouxe dificuldade às importações e a empresa decidiu começar a fabricar as bicicletas localmente, no bairro do Brooklin. Em 1945, a Caloi inaugurou a primeira fábrica de bicicletas do país. (Revista Bicicleta, 2025, s.p)

As cidades de Curitiba e São Paulo receberam muitos imigrantes europeus, de onde datam os primeiros registros de utilização da bicicleta por aqui. As bicicletas eram um atrativo e um deleite para as classes mais ricas — essa fase ocorreu praticamente em toda a Europa e no Brasil.

Em 1928, a bicicleta era uma febre na Inglaterra e no resto do mundo e o número

de montadoras e fábricas de peças na região de Birmingham, Coventry e Nottingham era enorme e a Hércules era a quinta maior exportadora. O sucesso da Hércules foi atribuído a uma série de fatores, incluindo os métodos de venda e de produção. As fábricas da Hércules passaram a produzir em massa, alcançando a meta de mais de 1.000 bicicletas por dia, cada bicicleta levava menos de 10 minutos para ser fabricada. (Araújo,2013).

Como vimos, em 1895 em Fortaleza temos o uso da bicicleta recomendada pelos médicos, uma indicação que as classes mais privilegiadas já possuíam acesso a essa mercadoria importada do exterior, constatação evidenciada em nossa pesquisa documental, ao recortar imagens de anúncios e propagandas e artigos que citam a bicicleta. Através da iconografia dos anúncios, a publicidade explica o uso da bicicleta e suas características elitistas. Durante a primeira metade do século XX a bicicleta era muitas vezes apresentada na publicidade como um símbolo de status, modernidade e progresso.

A bicicleta é então, entendida nesta pesquisa como um símbolo de distinção social. Os anúncios destacavam modelos importados ou de alto padrão como um diferencial. A linguagem publicitária frequentemente associava a bicicleta a pessoas elegantes, modernas — não como um meio de transporte popular, mas como um artefato de distinção.

A ênfase em marcas estrangeiras, como a Hércules, marca inglesa, que anunciava design, conforto e desempenho reforçava a ideia de que não era qualquer um que podia ter uma boa bicicleta. A representação visual da bicicleta se concentrava em homens urbanos de classe média ou alta, mulheres elegantes.

Figura 4 – Recortes de anúncios de bicicletas e acessórios



Fonte: Jornal Correio do Ceará, ano de 1950

No anúncio lê-se: “a melhor bicicleta construída atualmente. Para conforto e facilidade no pedalar o cubo Hércules de três velocidades provido de novo controle. *Syncho-Switch* no guidão é de fato o melhor câmbio hoje existente. Hércules. A Venda nas boas casas do ramo”. Na ilustração, uma mulher de porte mediano e cabelos pretos e pedala, de saia, apoiada apenas em uma mão no guidão, enquanto a outra acena, como uma miss.

A representação feminina no anúncio nos chama bastante atenção. A mulher ilustrada na propaganda usa luvas. Luvas eram acessórios comuns, vistos como sinais de refinamento e etiqueta. A presença delas no anúncio da bicicleta Hércules pode sugerir que, mesmo ao pedalar, a mulher deveria manter um visual impecável, sem sujar ou expor suas mãos – reforçando a ideia de que a feminilidade precisava ser preservada em todas as circunstâncias. O uso das luvas também pode ser compreendido como um marcador social. Mulheres da classe média e alta costumavam usá-las para demonstrar status e distinção. (Crane, 2006)

A indumentária notada no anúncio pode ainda indicar que o ciclismo estava sendo promovido como um lazer para mulheres elegantes e não como um meio de transporte utilitário, o que contrasta com a realidade de muitas trabalhadoras da época. Nos anos 1950, ainda havia um forte código de vestimenta que esperava que as mulheres cobrissem grande parte do corpo, tanto por questões de decoro quanto por padrões de beleza que valorizavam a pele clara e sem marcas. Luvas poderiam estar associadas à proteção contra o sol e ao cuidado com as mãos, evitando calos ou manchas que pudessem ser consideradas "indesejáveis" para uma mulher "bem-comportada". (Braga, 2017)

Pensar sobre a bicicleta no cotidiano de uma cidade como Fortaleza naquela época é também entender que o desenho da cidade de Fortaleza, o mapa de Adolf Herbest que vimos, os fluxos de pessoas, o planejamento urbano seguia as tendências do desenvolvimento industrial em diversos períodos históricos, a modernidade e a transformação das cidades, por sua vez, sob o prisma do capitalismo privilegiavam o cimento e os automóveis, como se vê no mapa da cidade e em anúncios como o da Chevrolet, encontrado em nossa pesquisa documental no jornal impresso O Nordeste, de 1930.

O planejamento urbano seguia os fluxos do capital e as promessas da modernidade, onde o caminhão, símbolo de produtividade e progresso, se impunha como “melhor auxiliar”, enquanto a cidade erguia-se então com os lucros e benesses advindas da cultura do algodão.

Figura 5 – Anúncio Chevrolet Jornal O Nordeste 1930

A cultura do algodoeiro

**Seminário Ar-
chidiceano**

EDITAIS

CHEVROLET

No seu negócio, o auxiliar que mais produz e mais lhe economiza, é o seu melhor auxiliar.

T'ODO meio de transporte representa emprego de capital. Para obter o máximo rendimento, em relação ao capital empastado, V.S. procura ter a mínima despesa e auferir lucros certos e diários. Depois de adquirir um Caminhão Chevrolet 6 cilindros sua satisfação aumentará dia a dia. A manutenção d'este é econômica e o seu capital continuará a produzir, rendendo-lhe um juro compensador. V. S. affirmará, também, que o Caminhão Chevrolet é de facto o seu melhor auxiliar. O Agente Chevrolet lhe fará uma demonstração e lhe dará detalhes sobre o Plano Geral de Manutenção d'este e também: Motor de Pagamento a Preço.

GENERAL MOTORS DO BRASIL, S. A.

Fonte: Jornal O Nordeste, ano de 1930

CHEVROLET No seu negócio, o auxiliar que mais produz e mais lhe economiza, é o seu melhor auxiliar. T'ODO meio de transporte representa emprego de capital. Para obter o máximo rendimento, em relação ao capital empastado, V.S. procura ter a mínima despesa e auferir lucros certos e diários. Depois de adquirir um Caminhão Chevrolet 6 cilindros sua satisfação aumentará dia a dia. A manutenção d'este é econômica e o seu capital continuará a produzir, rendendo-lhe um juro compensador. V. S. affirmará, também, que o, Caminhão Chevrolet é de facto o seu melhor auxiliar. O Agente Chevrolet lhe fará uma demonstração e lhe dará detalhes sobre o Plano

General Motors de Pagamento a Prazo. (O Nordeste, 31 de janeiro de 1930).

O desenvolvimento simultâneo da indústria automobilística e do capitalismo se expressa inclusive nos termos utilizados para designar maneiras de organizar a produção, fordismo, pós-fordismo, toyotismo.

Foi através da necessidade de constituição do sistema automobilístico que se direcionou boa parte do planejamento urbano de muitas capitais brasileiras, e do Distrito Federal.

O cimento, os “*molochs*” enquanto símbolos da industrialização e modernidade pavimentam a natureza e denotam os impactos do capitalismo na sociedade e na arquitetura. A arquitetura monumental e os materiais como o cimento são símbolos de uma sociedade que engole o passado em nome do progresso. (Benjamin, 2018).

O próprio presidente Juscelino Kubistchek era garoto-propaganda, que fazia questão de dirigir e posar com os carros. E aos poucos se constitui um imaginário sobre os automóveis na era JK. E o imaginário sobre a bicicleta no mesmo período? Os anúncios e artigos dos jornais de Fortaleza na década de 1950 nos dão pistas.

No artigo de Eugene Garcia, em 1º de janeiro de 1950, do jornal Correio do Ceará temos uma ilustração e uma fotolegenda que diz: Novidade de Paris: bicicleta com abrigo.

Figura 6 – Artigo o veículo criou as estradas

O VEÍCULO criou estradas

UMA PENOSA AVENTURA, NO SOCIEDO PASTORAL, VENCER LONGAS DISTÂNCIAS RECONHECIDO CAMINHOS ACIDENTADOS, QUE NUNCA SE TORNARAM MARAVILHOSAS RODOVIAS

Regina GARCIA

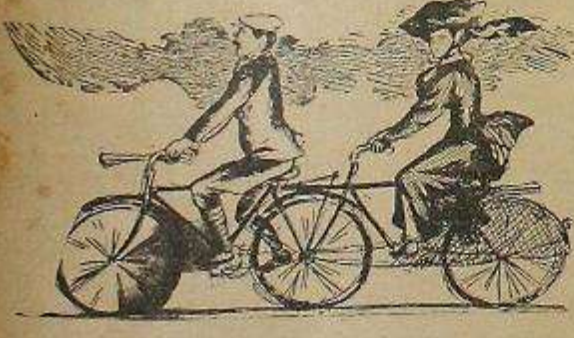
Nos tempos antigos a estrada era feita de terra batida e, muitas vezes, de pedras. Tinha-se que ir a pé ou a cavalo, e a viagem era muito cansativa. Mas, com o tempo, as estradas foram melhorando e hoje em dia são muito boas.

DA DRAISINA A BICICLETA

A draisina, também conhecida como velocípede, foi inventada em 1817 por dois irmãos alemães, os irmãos Kirkpatrick. Ela consistia em duas rodas de madeira, uma na frente e uma atrás, com pedais e pedaleiros. Foi muito popular no século XIX, mas foi substituída pela bicicleta.

HA A MANIA DO CICLISMO

A bicicleta tornou-se muito popular no Brasil no início do século XX. Muitas pessoas começaram a andar de bicicleta para se locomover e também para se exercitar. Hoje em dia, a bicicleta é considerada um meio de transporte saudável e econômico.



Nome da foto: Bicicleta com adegas

LIVROS PARA CRIANÇAS

Para as crianças, há muitos livros interessantes sobre bicicletas. Alguns mostram como a bicicleta foi inventada e outros mostram como ela é usada hoje em dia. Esses livros ajudam as crianças a aprender mais sobre o mundo das bicicletas.

PREMIO FEMINA

O Prêmio Femina é um prêmio importante para as mulheres. Ele reconhece as mulheres que têm feito contribuições importantes para a sociedade. O prêmio é dado anualmente e é muito valorizado.

Fonte: Jornal Correio do Ceará, ano de 1950

A mudança do viés elitista para a popularização da bicicleta aconteceu de fato logo após a II Guerra Mundial e durante a década de 1950, quando elas adquiriram o status de “veículo da classe trabalhadora”, ou seja, já discriminadas pela sociedade consumista do pós-guerra, segundo o Ministério das Cidades. (Brasil, 2007).

Deixar o status de pedestre, usuário de transporte público ou bicicleta simboliza muitas vezes uma vitória para integrantes da classe trabalhadora. Ao mesmo tempo, o uso inadequado de veículos motorizados figura como a principal causa de morte entre jovens de até 24 anos,³ problema reconhecido como uma epidemia de saúde pública pela Organização

³Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS) em “The Health of Adolescents and Youth in the Americas: Implementation of the Regional Strategy and Plan of Action on Adolescent and Youth Health 2010-2018”

Mundial de Saúde.

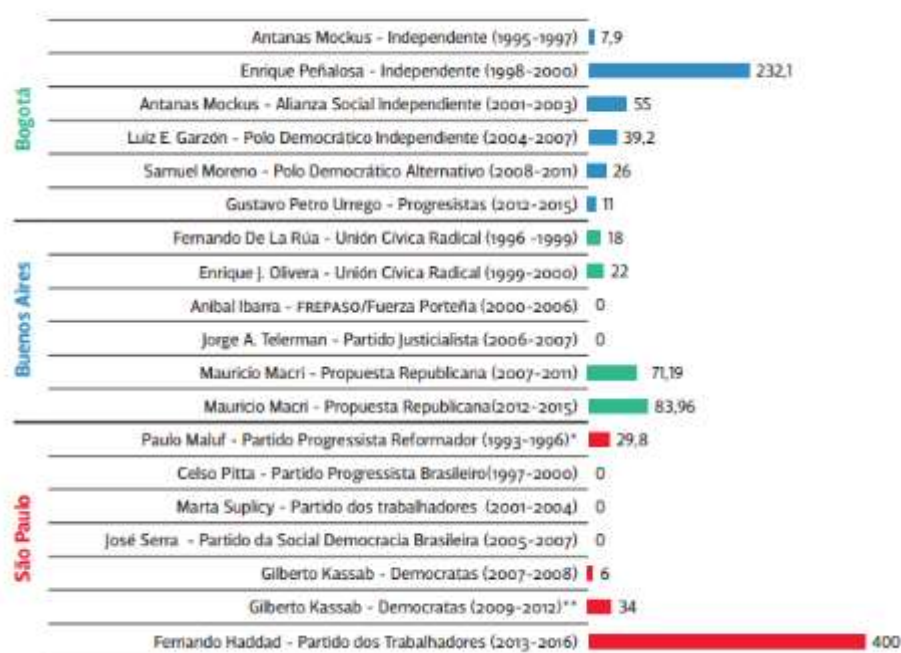
Hoje, a questão dos transportes transcende as mobilidades e implica na manutenção da vida em si. No Brasil o reconhecimento legal e institucional do direito à cidade contrasta com a realidade urbana cotidiana de negação de direitos; em especial, aos “invisíveis” ao processo de planejamento e produção do espaço urbano. Fatores como gênero, raça, idade, etnicidade e renda distribuem desigualmente os ônus e os benefícios da urbanização entre os indivíduos no território (Gorsdorf et al., 2016).

O direito à cidade é um direito difuso e coletivo, de natureza indivisível, de que são titulares todos os habitantes da cidade, das gerações presentes e futuras. Direito de habitar, usar, circular em vias seguras, e participar da produção de cidades justas, inclusivas, democráticas e sustentáveis. No Brasil, tal direito está descrito no Estatuto da Cidade (Lei no 10.257/2001) que regulamenta os artigos referentes à política urbana no âmbito federal (arts. 182 e 183 da Constituição Federal de 1988 – CF/1988). Estes e outros tantos dispositivos estimulam os governos municipais a implantarem sistemas cicloviários e um conjunto de ações que garantam a segurança de ciclistas nos deslocamentos urbanos.

Aplica-se ainda ao tema os documentos produzidos em fóruns internacionais da sociedade, como a Carta Mundial pelo Direito à Cidade (Fórum Social Mundial Policêntrico, 2006), a Carta-Agenda pelos Direitos Humanos nas Cidades (CGLU-2009), a Carta da Cidade do México pelo Direito à Cidade (2009), a Carta do Rio de Janeiro sobre o Direito à Cidade (2010) entre outros.

Com frequência, observamos os investimentos na ampliação da malha viária, na construção de pontes, viadutos, estacionamentos e vias voltadas ao automóvel, modal de transporte que representa o sonho de consumo de muitos jovens brasileiros. Trabalhar para dirigir, dirigir para trabalhar. Retomar espaços urbanos para uso e usufruto da vida tem sido urgente. Os atuais níveis de congestionamentos e os impactos ao meio ambiente causados pelas emissões dos veículos motorizados são motivos relevantes para mudanças de paradigmas e valores no setor de transportes. Em paralelo ao uso racional do automóvel e o investimento em transporte coletivo, muitas cidades desenvolvidas, em países ricos tais como Holanda, Dinamarca, Austrália - como também em países em desenvolvimento como Colômbia - têm-se colhido resultados positivos do fomento ao uso de transportes alternativos como a bicicleta para melhorar a qualidade de vida.

Gráfico 1 – Km de vias com infraestrutura cicloviária construídos em São Paulo, Buenos Aires e Bogotá



Fonte: Rosin (2018)

Assim como a crescente quilometragem de ciclovias de São Paulo, ilustrada no gráfico acima surpreende, Fortaleza, em 2025, último ano desta pesquisa, ultrapassou a marca de 500 quilômetros de extensão de sua rede cicloviária, totalizando 507km de infraestrutura voltada aos ciclistas. (Prefeitura Municipal de Fortaleza, 2025).

Como em muitas cidades do Brasil, a dimensão espacial de Fortaleza se alterou ao longo dos anos, sua forma urbana, suas vias, seus imóveis, transformando o cotidiano e as práticas culturais do lugar.

Fortaleza sobressai no cenário nacional pelo seu crescimento demográfico ocorrido ao longo da segunda metade do século XX. Composto com outros quatorze municípios, Fortaleza corresponde à quinta maior região metropolitana brasileira atingindo um contingente demográfico próximo a 3,5 milhões de habitantes. Outros números também surpreendem. Ao se pensar num território mais amplo, Fortaleza constitui região de influência com população superior a 20 milhões de pessoas abrangendo outros estados vizinhos. Ao mesmo tempo, ao se considerar apenas a capital cearense, esta mesma abriga mais de 2,6 milhões de indivíduos; assim, é considerada a mais densa capital brasileira e figura entre os dez municípios com maior densidade demográfica. (Pequeno e Costa, 2015, p.15)

Vimos que a chegada da bicicleta em Fortaleza é vivenciada inicialmente como um

privilégio, um artefato tecnológico, depois como meio de transporte, e aos poucos se figura como meio de comunicação entre um ponto e outro da cidade, como meio de acesso ao espaço público como serviço e como elemento da paisagem urbana e cultural.

2.2 O crescimento da cidade e o uso da bicicleta

Em Fortaleza, nas décadas de 1950 e 1960, regiões mais distantes do Centro passaram a ser massivamente ocupadas, entretanto, os limites territoriais da Fortaleza de antigamente são muito parecidos com os de hoje. (Rocha Cruz e Holanda, 2010).

O historiador Miguel Ângelo de Azevedo, conhecido como Nirez, jornalista, historiador e desenhista técnico aposentado, entrevistado para a nossa pesquisa, além de ser um dos mais respeitados pesquisadores da música popular do Brasil, é dono de um dos mais completos arquivos sobre a cidade de Fortaleza. Ele relata que o que ocorreu ao longo dos anos 1950 e 1960 em Fortaleza a ser destacado, em relação ao desenho urbano da cidade, foi especialmente o desmembramento dos bairros e a anexação de Messejana e Parangaba, que inicialmente eram cidades, depois foram transformadas em distritos, até virarem bairros. Conforme Nirez, bairros como Jacarecanga deram lugar ao Meireles e à Aldeota no abrigo às elites, ao passo que, com o crescimento urbano desordenado, o desenvolvimento das favelas e a falta de estrutura pública para as faixas mais pobres tornavam-se cada vez mais notórios.

Em 1963, deu-se a construção da Avenida Beira Mar. Nesse período, a faixa litorânea da cidade começou a se fortalecer enquanto importante espaço para a exploração turística. Bairros como o Praia de Iracema, dotados de grande infraestrutura cultural, tornaram-se redutos da boemia. Sobre esse período, o historiador Miguel Ângelo de Azevedo Nirez relata algumas memórias afetivas, imagens e imagens a respeito da sua relação com a cidade e o seu uso muito particular da bicicleta:

Eu fui um ciclista de 1951 a 1959. Comprei uma bicicleta para utilizar como meio de transporte para fazer o meu trabalho. Eu era cobrador e conhecia todos os lugares da cidade onde vendia bicicleta, acessórios. E ia de bicicleta para todos os lugares fazer as cobranças. Uma loja da qual me recordo bem era a J. Gussen e CIA. Essa loja ficava na Rua Pedro Pereira e vendia peças para bicicleta, farol, dinâmo, e vários enfeites. Havia também outra loja especializada na Avenida Tristão Gonçalves, em frente à Praça da Lagoinha. Tinha na faixa da loja várias rodas de bicicleta e pertencia ao pai de uma moça que tocava acordeon na Rádio Iracema. Ela se chamava Vera Lúcia. Em 1956 eu participei de uma corrida de bicicletas. A largada era na Praça José de Alencar. Fomos até Maranguape e voltamos. Nessa corrida eu lembro bem, atingi o 33º lugar. Mas houve também uma corrida mais sofisticada em

Fortaleza, com ciclistas de fora, da Itália, Suíça, Inglaterra. Eu fiz parte, e nessa outra eu fiquei em 13°. Em 1950 a pessoa para ter uma bicicleta tinha que emplacar na Inspetoria de Trânsito. A minha tinha placa, mas não lembro o número. Se o ciclista fosse encontrado sem placa, a bicicleta era levada ao depósito da Inspetoria e a pessoa tinha que regularizar e ir buscar lá. Se pesquisar bem você vai encontrar registros nos jornais Gazeta, Correio, no Arquivo do Ceará. (Nirez, 2021, s.p)

O emplacamento de automóveis particulares em Fortaleza começava a aumentar em 1951, período em que foram instalados os primeiros semáforos para controlar o tráfego no centro da cidade, e as bicicletas, eram igualmente muito utilizadas, sendo a maior parte delas importadas. Uma das mais famosas era da marca chamada Sears Roebuck. Nesta época, o desfile de ciclistas era fundamental nas paradas de 7 de setembro, em comemoração ao Dia da Independência do Brasil. Desfiles, comida, música em geral são atividades comuns para celebrar a independência do Brasil, El Salvador, Costa Rica, Guatemala, México e Chile. (Jucá, 2022).

Para Gilberto Velho (1977; 2003; 2009; 2014) os contextos urbanos configuram relações sociais marcadas por fragmentação, mobilidade e a multiplicidade de trajetórias, destacando como a classe média e o individualismo imperam, mas ainda assim, surgem trajetórias desviantes. Nesta pesquisa, tal perspectiva nos ajudou a entender como a bicicleta – enquanto meio de mobilidade, expressão e comunicação urbana – se insere nas cidades refletindo essas tensões e transformações. Ao observar como os ciclistas se relacionam com o espaço público em Fortaleza, é possível identificar ressonâncias com a ideia de que a cidade é palco de relações sociais complexas e, muitas vezes, contraditórias.

As propagandas de bicicleta encontradas em nossa pesquisa documental, mostradas a seguir, nos auxiliaram a compreender os discursos construídos simbolicamente neste período histórico, apresentando a bicicleta, na maior parte dos anúncios como um bem elitizado, percebemos que nas campanhas publicitárias não se vende apenas uma bicicleta, mas um estilo de vida aspiracional, ligado a um público de alto poder aquisitivo, a começar pelo público a quem se dirigem as revistas e jornais: àqueles que podem comprá-los.

Não somente neste período, mas especialmente nele, o uso da bicicleta está associado a determinadas práticas e discursos da classe média, seja como símbolo de modernidade, de cuidado com a saúde ou como elemento de status.

Evidencia-se, da mesma forma, uma face da exclusão, daqueles que não possuíam o poder adquirir a bicicleta, e as soluções advindas desse contexto. Um fenômeno interessante observado em nossa pesquisa documental, num documentário sobre colecionadores de

bicicletas, produzido e exibido pela TV da Assembleia Legislativa do Ceará, foi o de aluguel de bicicletas na década de 1960.

O documentário retrata a coleção de bicicletas de Jaime Gouveia Filho, um cidadão de Fortaleza apaixonado por bicicletas Monark Caloi. Sua coleção com 30 unidades é um passeio que começa nos anos 1950 até os anos 1980 do século XX. Sua família tinha um ponto de bicicletas, de aluguel de bicicletas.

Figura 7 - O cearense Jaime Filho e suas bicicletas Monark



Fonte: Youtube – Documentário Colecionadores TV Assembleia

O aluguel de bicicletas pode ser entendido como uma solução inclusiva, para as classes menos abastadas, mas numa perspectiva marxista, mais um exemplo da mercantilização. A bicicleta é uma mercadoria cujo acesso é condicionado pela capacidade de pagamento. Isso reflete a lógica do capitalismo de privatizar e explorar até mesmo as necessidades básicas, como mobilidade. No sistema capitalista, os frutos do trabalho humano se transformam em mercadorias. Estas não existem apenas pelo seu valor de uso, mas principalmente para impulsionar a dinâmica do mercado consumista. Dessa forma, as mercadorias não são produzidas com o propósito exclusivo de serem consumidas, mas sim de serem vendidas e convertidas em dinheiro. O aluguel de bicicletas pode representar mais um exemplo de como o capitalismo transforma tudo em mercadoria e evidencia desigualdades, de restrição de acesso a bens e serviços. (Marx,1988)

Nesse contexto, o valor de uma mercadoria não se define apenas por sua utilidade, mas pela sua capacidade de gerar lucro e circular dentro do sistema econômico. O consumo,

portanto, não é um fim em si mesmo, mas parte de um ciclo contínuo de produção e troca, onde o objetivo principal é a acumulação de capital.

As campanhas publicitárias, ao associar bicicletas a ícones esportivos e figuras conhecidas, garotos propaganda, exemplificam como o capitalismo não só transforma bens em mercadorias de lucro, mas também os investe de valor simbólico. Dessa forma, a estratégia de marketing intensifica a dinâmica do consumo, reforçando que o valor de uma mercadoria transcende sua utilidade prática e se estende à sua capacidade de gerar desejo e status no mercado.

Na década de 1960, os anúncios nacionais que circularam amplamente estampam as bicicletas ao lado de garotos propaganda famosos. A Monark lançou campanhas publicitárias associando suas bicicletas a eventos esportivos, como a Copa do Mundo, com slogans como "Pelé faz gol, Monark faz a bicicleta".

Figura 8 – Anúncio de Bicicleta na Revista O Cruzeiro nº41 em 1966



Fonte: Blog Anos Dourados

Além disso, propagandas de bicicletas entre as décadas de 1950 e 1970 destacavam a transição do uso da bicicleta como meio de transporte para uma opção de lazer, refletindo mudanças nos hábitos e na cultura da época. Essas propagandas contribuíram para popularizar o uso da bicicleta como atividade recreativa, influenciando o comportamento dos consumidores em todo Brasil, por conseguinte, os de Fortaleza.

A propaganda em publicações impressas como revistas trabalha simbolicamente mensagens reconhecíveis ao seu público leitor considerando as características culturais de um grupo social determinado, por meio de um discurso mercadológico onde o consumo transfere identidade, diferenciação e sensação de progresso. (Valdés, 2019)

Figura 9 – Propaganda Nescau premiação bicicleta em 1969



Fonte: Museu da Bicicleta Catálogos e Propagandas

Em 1969, a marca de produto alimentício Nescau utiliza o apelo da bicicleta como promotora de saúde e vida saudável e a utiliza como uma ferramenta de engajamento e identificação com felicidade, infância e diversão.

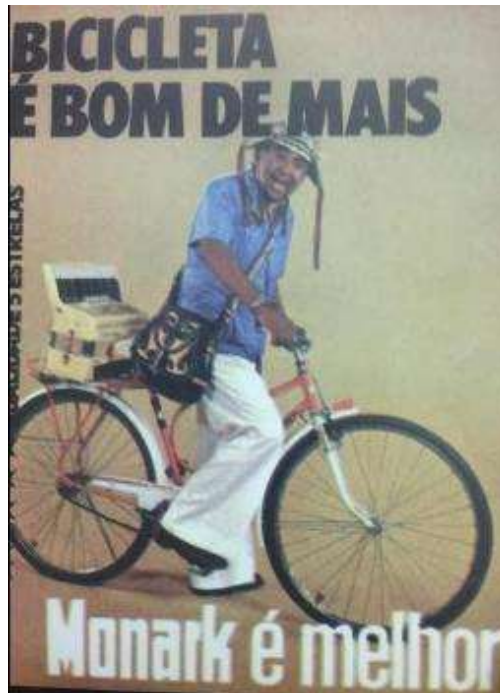
Em 1976, Luiz Gonzaga, um artista representante da música popular brasileira, não apenas cantou sobre o êxodo rural e a classe trabalhadora, mas deu voz a milhões de nordestinos que, até então, não tinham espaço na grande mídia. A fabricante de bicicletas Monark enxerga nele um outro garoto propaganda em potencial: sua figura – com o chapéu de couro e a sanfona – se tornou um símbolo do orgulho nordestino, influenciando gerações de trabalhadores migrantes a manterem vivas suas raízes mesmo longe de casa.

Figura 10 – Luiz Gonzaga garoto propaganda da Monark



Fonte: Museu da Bicicleta Catálogos e Propagandas

Figura 11 – Luiz Gonzaga garoto propaganda da Monark



Fonte: Museu da Bicicleta Catálogos e Propagandas

Logo em seguida, Emerson Fittipaldi juntamente com outros grandes nomes do automobilismo foram outros garotos propaganda da fabricante concorrente de bicicletas, Caloi, no ano de 1977: "Com as mesmas máquinas que essas caras exigentes correm, você pode pedalar por aí". O modelo com câmbio de 10 marchas foi colocado à prova em um torneio ciclístico no Autódromo de Interlagos, em São Paulo. A Caloi iniciou a produção da Caloi 10 em 1972, mesmo ano do primeiro GP Brasil de Fórmula 1 que foi realizado em Interlagos. Em 1976 a Caloi entrou como patrocinadora, além de cartazes com a campanha "Caloi 10 Livre por Natureza", promoveu uma volta com os pilotos de Fórmula 1, claro com a Caloi 10. O evento foi reeditado no ano de 1977. Durante as festividades os pilotos davam uma volta com a Caloi 10 saudando o público. Posteriormente a Caloi esteve como patrocinadora da equipe brasileira de Fórmula 1, a Fittipaldi.

Figura 12 – Propaganda da bicicleta Caloi em 1976



Fonte: Blog Anos Dourados

O discurso publicitário vende assim, um ideal atlético, olímpico e romântico da bicicleta, sem considerar as condições reais da mobilidade urbana, principalmente para as classes trabalhadoras. Temos aí uma campanha que trata a bicicleta como um complemento para os mesmos consumidores que já possuem veículos de luxo. Isso reforça uma visão elitista da bicicleta: algo para passeios de fim de semana ou para quem pode escolher não depender dela diariamente.

O discurso publicitário presente na peça tende a focar na bicicleta como um item de status ou performance, e não como um meio de transporte essencial para grande parte da população. O que percebemos nas campanhas publicitárias deste período é que não vendem apenas uma bicicleta, mas um estilo de vida segmentado por classes, desde as rurais citadas anteriormente, às classes ligadas a um nicho de alto poder aquisitivo.

Bicicletas de alta performance, patrocinadas por marcas de luxo, acabam reforçando uma barreira simbólica e econômica que distancia esse meio de transporte da sua função social e coletiva. Um exemplo de propaganda que cria um mercado que exclui a maior

parte da população e fortalece a ideia de que o uso da bicicleta é esportivo, é ciclismo, e validado quando tem um apelo sofisticado.

Ao focar na bicicleta como um item de desejo a campanha desconsidera trabalhadores que utilizam a bicicleta como meio de transporte diário e a bicicleta continua sendo vista como algo recreativo ou esportivo. Enquanto investem em propagandas sofisticadas e apoiam eventos esportivos de ciclismo, muitas dessas empresas continuam lucrando com modelos de transporte baseados em combustíveis fósseis.

As propagandas da Caloi ficaram presentes no imaginário social sobre bicicletas de várias formas, mas muito especialmente pelo slogan que virou bordão no Brasil: "Não esqueça a minha Caloi" ficou tão conhecido que se tornou parte do dia a dia das pessoas. A campanha foi criada na década de 1970 e esteve presente em mais de 50 comerciais e exportado para vários países da América do Sul, como Colômbia, Chile, Paraguai, Uruguai e Venezuela. (Memorial do Consumo, 2025, s.p)

A campanha foi veiculada por 17 anos. O sucesso levou o seu criador, o publicitário José Estevão Cocco a ser diretor de marketing da Federação Paulista de Ciclismo e a comandar o lançamento de modelos como a Caloi Cross, Caloi Ceci e Barra Forte. Cocco também foi um dos idealizadores do Passeio Ciclístico de Primavera, que chegou a levar 100.000 pessoas ao parque do Ibirapuera em São Paulo com bicicletas. (Frizzo, et al., 2012).

O anúncio da Caloi recortado nesta pesquisa foi fundamental para compreender a bicicleta como um objeto que transcende sua função prática, adquirindo dimensões simbólicas e comunicacionais, assim como analisar as dinâmicas de exclusão, inclusão e contestação presentes na vida urbana se manifestam através das práticas de consumo e uso deste bem.

A propaganda supracitada (Figura 10) pode sugerir que cada fase do crescimento da criança exige um novo modelo de bicicleta, incentivando a substituição constante. Isso contribui para um ciclo de consumo acelerado, onde bicicletas são descartadas para que novas sejam compradas. Ao associar a bicicleta a felicidade da criança, status ou pertencimento, a propaganda cria um desejo artificial e incentiva a pressão sobre os pais para comprarem o produto.

A propaganda "Não esqueça a minha caloi" transforma a necessidade em um apelo emocional, fomentando a lógica do "meu filho merece o melhor". Ao estampar crianças de várias idades, e vários modelos, sugere-se que ter o modelo mais atualizado é sinônimo de progresso ou sucesso, reforçando a ideia de que produtos antigos são indesejáveis. Isso exclui crianças de famílias que não podem arcar com a troca constante de bicicletas, criando um ciclo

onde o consumo define status e pertencimento.

Figura 13 – Slogan publicitário brasileiro “Não esqueça a minha Caloi” na revista Hulk 1989



Fonte: Propagandas de Gibi – Revista Hulk 75 – Set/1989

O desenvolvimento da bicicleta como artefato tecnológico, como elemento da paisagem cultural ocorre paralelo à transformação das cidades, decorrente do movimento de industrialização do século XIX. Nesse período, Fortaleza passou por grandes mudanças entre melhorias estruturais, êxodo rural e passou por um forte crescimento econômico especialmente após a implantação do Distrito Industrial de Fortaleza.

No período entre 1970 e 1990 Fortaleza ainda era uma cidade em expansão, com transporte público limitado. A bicicleta era um símbolo de acessibilidade econômica, sendo muito utilizada por trabalhadores. Nessa época, quase não havia ciclovias ou políticas públicas voltadas para ciclistas. As ruas eram compartilhadas entre pedestres, veículos e bicicletas. Com o crescimento populacional e econômico, houve um aumento da motorização. (Ponte, 2014)

A posse de automóveis e motocicletas começou a crescer entre a classe média. A expansão do transporte público, ônibus e bondes, antes de serem desativados e o aumento de carros resultaram em menos espaço para ciclistas. Até o fim da década de 1980, a cidade ainda carecia de um planejamento adequado para integrar ciclistas no trânsito. Ao final dos anos 1970, Fortaleza começou a despontar como um dos maiores polos industriais do Nordeste com a implantação do Distrito Industrial de Fortaleza e a movimentação na zona portuária do Mucuripe, com suas indústrias de pesca, moinhos de trigo, fábricas de asfalto e áreas de refino de petróleo. (Belmino, 2018).

O uso da bicicleta em Fortaleza entre as décadas de 1970 e 1990 passou por transformações significativas, refletindo tanto as tendências nacionais quanto as particularidades locais. No Brasil, a crise do petróleo de 1973 levou o governo a adotar medidas para economizar combustível, como a proibição do uso de automóveis aos domingos, fechamento dos postos de gasolina aos sábados e domingos. Essas restrições incentivaram o uso de meios de transporte alternativos, incluindo a bicicleta. (Barat e Nazareth, 1984)

A Caloi, uma das maiores marcas do seguimento, decide então dirigir-se não somente às pessoas que vivem nas cidades, em 1985 lança a sua categoria de “bicicleta rural” com intitula uma propaganda estrelada por Beto Carreiro, artista, apresentador, locutor de rodeios, publicitário e empresário brasileiro, conhecido pela performance de cowboy e por ser idealizador do parque Beto Carrero World.

Figura 14 – Caloi Beto Carreiro 1985



Fonte: Museu da Bicicleta Catálogos e Propagandas

Na propaganda lê-se: “a Caloi se lança em uma nova ofensiva, em busca de uma maior participação no mercado das bicicletas rurais, de transporte, que é estimado em 45% do que se vende no país. Apenas este ano a empresa já lançou dois produtos especialmente voltados para esse segmento, dos que usam as bicicletas para trabalho e transporte”.

O anúncio assume que a relação do garoto propaganda com os meios de comunicação de massa é um fator que motiva a produção de uma bicicleta exclusiva com seu nome. “Beto Carreiro é um herói do rádio e da TV. Tem um programa de música sertaneja que é líder em audiência em todo o país. E aproveitando a simpatia pelo nome de Beto Carreiro, a empresa lançou a bicicleta com características muito atrativas para o público que a consome. Suas vendas têm sido acima das expectativas e consumadas por compradores exigentes. Sua conduta na hora da compra nada perde para as dos que compram carros e, quase sempre, a bicicleta usada compõe o pagamento da nova”.

Figura 15 – Caloi companheira pra vida



Fonte: Museu da Bicicleta Catálogos e Propagandas

Assim como a bicicleta é um produto cultural em constante construção de sentidos e

significados, as paisagens onde o andar de bicicleta se desenvolve também o são. Ao mesmo tempo que a paisagem é transformada pela apropriação de ciclistas, ela transforma e dá sentido a experiência do pedalar. Um aspecto interessante observado é poucas vezes as mulheres figuram ou protagonizam os anúncios de bicicleta. Sob uma perspectiva feminista, podemos perceber nos anúncios deste período três principais questões: objetificação da mulher, papéis de gênero estereotipados e a falta de representação da mulher como ciclista ativa e independente. Por vezes, como versam os anúncios a mulher precisa de algo ou alguém que a compreenda. (Buitoni, 2009)

No anúncio da Caloi que intitula a mulher como "companheira de vida" temos uma mensagem sugere que a mulher tem um papel secundário, estando ali apenas para acompanhar o homem, e não como uma ciclista independente que também pode usufruir da bicicleta como meio de transporte ou lazer. Esse tipo de narrativa reforça a ideia de que a mobilidade e a autonomia são privilégios masculinos, enquanto a mulher deve estar ao lado do homem, apoiando suas decisões. E o complemento com a frase "banco de reserva" temos um discurso publicitário que tenta restringir a imagem da mulher, associando a uma segunda ou menor importância, desviando o significado emancipatório que a bicicleta também poderia ter se a mulher protagonizasse a condução. Para Marcondes (2001) e Carrascoza (2005) a propaganda pode ser considerada como um documento histórico e social, é um reflexo dos períodos históricos, sociais e comportamentais, bastante significativos para entender mudanças culturais e ideológicas. Os anúncios refletem mentalidades, valores e hábitos de consumo de diferentes épocas. anúncios impressos, especialmente em revistas, constroem discursos sociais e refletem mudanças nos padrões culturais.

Em 1975, a Caloi lança o modelo metálico. Neste ano o Brasil ainda vivia um momento político assombroso, de repressão e ditadura militar, sob o comando do quarto presidente Ernesto Geisel. Geisel ficou conhecido como o presidente da "abertura lenta, gradual e segura", foi o primeiro presidente a admitir que torturas e assassinatos eram praticados no Brasil por agentes do Estado. Ele também revogou o AI-5 e, em agosto de 1979, assinou a Lei de Anistia, que tornou ilegal a punição de todos os crimes políticos praticados antes da lei, o que permitiu que muitos exilados retornassem ao país.

A ditadura foi um período de machismo, representando uma estrutura de poder baseada tanto na ideologia, quanto na violência, silenciando mulheres em diversos ambientes, preconceitos no âmbito público e privado, subjugação e controle sobre o corpo. (Camurça, 2007)

Figura 16 – Caloi e moça de biquini



Fonte: Museu da Bicicleta Catálogos e Propagandas

Esse é um exemplo clássico da objetificação da mulher na publicidade. Em vez de mostrar uma mulher pedalando, a propaganda usa o corpo feminino como chamariz para atrair consumidores, geralmente homens. Isso reforça o papel da mulher como um objeto de desejo em vez de uma usuária ativa da bicicleta.

Os anúncios publicitários não são apenas ferramentas de venda, mas também retratos do imaginário coletivo, e nesta pesquisa nos auxiliou a mapear como a sociedade evoluiu, observando desde padrões estéticos até valores culturais de cada período, destacando padrões de gênero e tensões políticas e sociais, como a propaganda legitima ou questiona ideologias (Gandra, 1995).

Figura 17 – Caloi Ceci década de 1980



Fonte: Museu da Bicicleta Catálogos e Propagandas

No anúncio do modelo Ceci, já na década de 1980, a propaganda tenta vender a bicicleta como algo adaptado às necessidades femininas, mas sem necessariamente promover a independência da mulher. Esse tipo de discurso pode ser problemático se perpetua a ideia de que a mulher precisa de algo “especial” ou “diferenciado” para pedalar, em vez de enfatizar que a bicicleta pode ser um meio de liberdade e empoderamento para todas as pessoas, independentemente do gênero.

Fatores como gênero, idade, etnicidade e renda distribuem desigualmente os ônus e os benefícios da urbanização entre os indivíduos no território. Para muitas mulheres, por exemplo, enfrentar o trânsito das grandes cidades pode parecer um risco, mas também, garantia de direitos.

Alarme: bicicletas! — A bicicleta fez mais do que qualquer coisa e do que qualquer um pela emancipação das mulheres no mundo — dizia Susan Anthony. E dizia sua companheira de luta, Elizabeth Stanton: — Pedalando, nós, mulheres, viajamos rumo ao direito ao voto. Alguns médicos, como

Philippe Tissié, advertiam que a bicicleta podia provocar aborto e esterilidade, e outros colegas asseguravam que esse instrumento indecente induzia à depravação, porque dava prazer às mulheres que esfregavam suas partes íntimas contra o assento. A verdade é que por culpa da bicicleta as mulheres se moviam por conta própria, desertavam do lar e desfrutavam o perigoso gostinho da liberdade. E por culpa da bicicleta o opressivo espartilho, que impedia de pedalar, saía do armário e ia para o museu. (Galeano, 2012, p.199)

Em Fortaleza, o primeiro Plano Diretor Cicloviário, de 1981, estabeleceu algumas diretrizes para implantação de ciclovias de curto prazo. Em Fortaleza, os primeiros quilômetros de ciclovias foram construídos na década de 1990, marcando o início de uma infraestrutura dedicada aos ciclistas na cidade. A primeira foi construída no bairro Padre Andrade, localizada na Avenida Coronel Matos Dourado e interliga bairros como Quintino Cunha e Antônio Bezerra. (O POVO, 2024, s.n)

Na cidade de Fortaleza, porta de entrada e capital do estado, os impactos do discurso da propaganda turística e dos produtos culturais obtiveram maior visibilidade. A cidade era bem mais que um pano de fundo para uma história de transformação; ela era a personagem principal da nova imagem do Ceará. Passou a ser apresentada para o restante do país como a metrópole da terra do sol e não mais como a capital de um estado castigado pela seca. (Belmino, 2018,p.14)

No Ceará vivíamos o período chamado “governo das mudanças”, capitaneada por Tasso Jereissati e Ciro Gomes, fez-se pesado investimento em infraestrutura turística, transformando a cidade de Fortaleza e demais pontos de exploração do estado em sólidos destinos regionais e nacionais do setor.

A década de 1980 foi marcada por uma expressiva transformação política, social, cultural e econômica. Ocorreram as primeiras eleições diretas para governadores, prefeitos, senadores e presidente. Em termos econômicos, foi um período de elevada inflação, de reduzido desenvolvimento no país, do Plano Cruzado, de desemprego, de baixos salários e de dívidas com o Fundo Monetário Internacional (FMI). Nas ruas, manifestações populares, greve e protestos. Foram criados o Partido dos Trabalhadores (PT) e o Partido da Social Democracia Brasileira (PSDB) – era a volta do pluripartidarismo e o fim dos governos militares. (Belmino, 2018, p.14)

Para Belmino (2018) o turismo tornou-se o eixo para impulsionar a economia cearense, e isso trouxe reflexos no tecido urbano, do desenho da cidade, a fim de proporcionar uma nova experiência urbana a ser vivida pelos cidadãos e visitantes. Foram abertos viadutos, várias avenidas, ruas, construções imagéticas que são apontados nos guias turísticos com finalidades

estratégicas. “Investiu-se na construção de um novo aeroporto, na recuperação e abertura de rodovias (...) em termos de construção simbólica, os discursos midiáticos precisam ser adequados aos interesses econômicos. Novas imagens e imaginários são construídos”. (Belmino, 2018, p.76)

No final do século XX, as administrações dos prefeitos Juraci Magalhães e Antônio Cambraia realizaram diversas mudanças estruturais na cidade, com a abertura de grandes vias, significativo investimento em saúde, a construção do novo Mercado Central de Fortaleza, a criação de novos espaços culturais e a Ponte sobre o rio Ceará, ligando a capital ao município de Caucaia pela via da Costa do Sol Poente.

2.3 Dos Anos 2000 a 2020

A bicicleta, quando não está na mídia em propagandas com um viés esportivo, está em reportagens que fazem referência aos benefícios para a saúde, o bem-estar, o meio ambiente e a economia. Em toda a América Latina e nas estradas dos pequenos municípios brasileiros, a cultura da bicicleta evidencia seus benefícios individuais e coletivos, como mostram Soares e Guth, em “O Brasil que pedala” (2018).

Assim como elenca Schetino (2008), em seu livro, Pedalando para a modernidade, a bicicleta desembarca no país e logo a sua presença se popularizou. Desde então está nas ruas, imagens diversas, imaginário das crianças, adultos, memórias dos idosos, assim como na publicidade, nos filmes e publicações científicas, nos noticiários. Durante a pandemia de Covid-19, por exemplo, nos últimos dois anos, noticiava-se a escassez de bicicletas no mercado, a alta da produção e a elevada procura.

Com a pandemia, andar de bicicleta se tornou uma atividade muito mais procurada, e nem mesmo as maiores fabricantes do setor estavam preparadas para isso (...) porque estamos precisando de atividades em grupo ao ar livre; ou talvez apenas porque a pandemia nos fez desejar prazeres simples, como o vento batendo no rosto, as vendas de bicicletas estão subindo ao redor do mundo. (Doliveira, 2020, s.p)

Viver as cidades de bicicleta parece ser uma experiência mais humanizada, quando comparadas aos ambientes maquínicos como ônibus, trens, carros e metrô. A bicicleta é o meio de transporte que apresenta menor consumo de energia primária e é ideal para deslocamentos urbanos de curtas distâncias. Seus benefícios são consideráveis tanto para comunidade urbana quanto para seus usuários. Por outro lado, é fácil observar que as vias e o desenvolvimento das

cidades são voltados para os deslocamentos de automóveis. Em Fortaleza, pelo menos nos últimos dez anos, observa-se uma intensificação do uso de bicicleta, veículo movido a propulsão humana que favorece uma ligação mais próxima com a rotina urbana local. No intervalo temporal de 2000 a 2020, temos os registros das primeiras audiências públicas na Câmara Municipal de Fortaleza para debate acerca da necessidade de uma maior proteção ao ciclista.

Em 12 de junho de 2018, a cidade de Fortaleza deu um importante passo para garantir a sustentabilidade da política ciclovitária, ao sancionar a Lei Nº 10.752 que determina que todos os recursos advindos do estacionamento público rotativo (Zona Azul) devem ser utilizados para investir em ações voltadas à mobilidade por bicicleta, incluindo ciclofaixas, ciclovias, paraciclos, entre outros.

Desse modo, o ciclismo não pode ser estudado descontextualizado da paisagem onde a prática se realiza, dos acontecimentos que se desencadeiam durante o pedalar, da relação com os automóveis, pedestres e ônibus, das condições climáticas, dos seus percursos, entre outros fatores que podem gerar prazer, conforto ou criar obstáculos e barreiras para sua execução. O uso da bicicleta é uma ação dinâmica e ativa, rodeada de sons, luz, texturas, sensações e outros elementos materiais e imateriais que auxiliam na percepção da paisagem e na construção da identidade urbana. (Pinheiro, 2018, p.23)

Por vezes a bicicleta figura como garota propaganda das gestões municipais. Os últimos prefeitos, que governaram a cidade a partir dos anos 2005, todos posaram de bicicleta em suas campanhas publicitárias, tenham sido estas campanhas eleitorais ou institucionais da gestão.

Figura 18 – Propaganda Eleitoral da candidata Luizianne Lins



Fonte: Instagram @luiziannelinspt

Figura 19 – Ex-Prefeito Roberto Cláudio pedalando em Fortaleza



Fonte: BaladaIN

Figura 20 – Ex-Prefeito Sarto pedalando em Fortaleza



Fonte: BaladaIN

Na transição do século XX para o século XXI Fortaleza avançou na promoção do uso da bicicleta como meio de transporte sustentável. A partir desse período, todos prefeitos que estiveram à frente da cidade nesse período se relacionaram com o tema da mobilidade, mas a bicicleta passa a figurar como personagem de destaque a partir da gestão da prefeitura Luizianne Lins. (Moura e Carvalho, 2020).

Durante as gestões de Juraci Magalhães, de 1997 a 2004, a administração municipal concentrou-se em obras de infraestrutura, como a construção de avenidas, viadutos e terminais de integração de ônibus. Não há registros significativos de políticas voltadas especificamente para a mobilidade ciclovária nesse período.

A temática da mobilidade urbana começou a ganhar mais atenção na gestão de Luizianne Lins, de 2005 a 2012, do Partido dos Trabalhadores. Embora as iniciativas voltadas para a infraestrutura ciclovária ainda fossem incipientes. A cidade contava com cerca de 68 km de malha ciclovária até o final de 2012. Quando o médico Roberto Cláudio, de 2013 a 2020, que até a conclusão desta tese pertence aos quadros do Partido Democrático Trabalhista, assumiu a Prefeitura de Fortaleza, houve um ponto de inflexão na promoção do uso da bicicleta na cidade. Período que coincide com a amplificação dos protestos ativistas. Houve uma expansão significativa da malha ciclovária, que passou de 68 km para mais de 260 km até 2019. Além disso, foi implantado o sistema de bicicletas compartilhadas, o Bicicletar, que incentivou o uso das bicicletas na cidade.

Dando continuidade às políticas de mobilidade sustentável, José Sarto, que governou de 2021 a 2024, ampliou a infraestrutura ciclovária, atingindo 419,2 km de ciclovias e ciclofaixas até 2023, um aumento de 516% em relação a 2012. (Observatório da Bicicleta, 2023, s.p)

Aqui, percebemos como a bicicleta atua como imagem e símbolo de desenvolvimento sustentável e de aproximação do ideal de “cidade modelo”, reflete o mercado de boas práticas, o mercado de turismo, o mercado de consumo, afetam a produção do espaço urbano e atingem diretamente a formulação e legitimação de paradigmas nas políticas urbanas, como elucida Fernanda Sanchez (2001, 2010).

Quando tomadas isoladamente, as imagens das “cidades-modelo” parecem, para o senso comum, apresentar dito estatuto de “modelos” como resultado apenas do desempenho dos governos das cidades que, através de “boas práticas”, conseguiram destacar-se na ação urbanística, ambiental ou nas práticas de gestão das cidades. Essa aparência constrói a representação do processo de transformação de determinados projetos de cidade em “modelos”, como processo que se dá de dentro para fora, como se fosse construído apenas e essencialmente a partir da ação local dos governos e cidadãos e, posteriormente, descoberto por agentes externos, difundido em outros âmbitos e escalas. (Sanchez, 2001, p.2)

A partir dos anos 2000, foi intensificada a discussão sobre a qualidade da vida nas cidades, quando andar a pé e usar a bicicleta passaram a fazer parte da agenda. A Lei de Mobilidade Urbana de 2012 e a proposição dos Planos de Mobilidade Urbana abriram novos caminhos a fim de mudar esta situação. As imagens da bicicleta nas grandes cidades, bem como em Fortaleza, constroem-se e desconstroem-se cotidianamente, aparece enquanto elemento importante da paisagem cultural urbana, através de seus usuários, estejam eles em trajes

específicos ou roupas convencionais, com trajes de entregadores de aplicativo, dos correios, em grupos noturnos, diurnos, duplas, famílias ou de forma individual. Paisagem cultural esta que também se manifesta nos corpos, mas também nos muros da cidade, nas placas, sinalizações, sejam elas oficiais ou espontâneas como as cicloviarias que foram pintadas pelo movimento Massa Crítica, que descrevemos nos capítulos seguintes. (Carl Sauer, 1998.)

O significado da bicicleta se modificou bastante ao longo dos anos, acompanhando as mudanças tecnológicas e culturais nas grandes cidades brasileiras. A representação da bicicleta como um meio de transporte de baixo custo e, portanto, essencial para as pessoas com menor renda desde a década de 1950, quando chegaram ao país, contribuiu para o significado atribuído a ela como um bem é um meio de transporte inferior. No entanto, com as transformações socioambientais vividas recentemente, a mobilidade sustentável tem se apresentado como tendência irreversível de níveis locais e globais.

Figura 21 – Ciclista observando pintura de mural no Festival Concreto



Fonte: Catálogo Concreto

A política da mobilidade urbana adotada pelo Ministério das Cidades no Brasil se inspira largamente nas principais resoluções e planos emanados dos encontros internacionais sobre meio ambiente e desenvolvimento sustentável, com particular referência àqueles aprovados nas Conferências do Rio (1992) e de Joanesburgo (2002).

Debruçar-se sobre os elementos que compõe o “andar de bicicleta” possibilita uma primeira compreensão das identidades desses inúmeros ciclistas e como eles utilizam a bicicleta, como um meio que os levam de um ponto a outro da cidade, possibilitando múltiplas

interlocuções com essa cidade, que, enquanto personagem viva, também apresenta inúmeras aparências, como toda cidade real, distante realidade das cidades imaginárias perfeitas.

A investigação da bicicleta como produto e prática cultural de uma cidade como Fortaleza assume uma grande importância na compreensão do desenvolvimento urbano sustentável, pois o modo como esses objetos são produzidos, utilizados, percebidos e reproduzidos traduzem valores sociais de uma cultura muito particular.

2.4 Usos comunicacionais da bicicleta no período pós-pandêmico

No tópico anterior vimos como o governo municipal se relaciona com a bicicleta em termos simbólicos, evocando a bicicleta como meio de expressão, identidade e pertencimento à cidade. Não só politicamente, mas frequentemente vimos empresas e marcas adaptando suas mensagens publicitárias e suas estratégias para se conectar a bicicleta. As campanhas publicitárias utilizam a bicicleta como uma ferramenta de engajamento e identificação com os consumidores urbanos.

Se partimos da premissa que as bicicletas que conhecemos hoje, com uma variedade de modelos, são resultado de uma outra variedade de testes e experimentações, vamos de encontro à perspectiva de que o desenvolvimento da bicicleta foi um processo de construção social. Pinch e Bijker (1997) conduziram um estudo empírico para analisar o desenvolvimento da bicicleta adotando a perspectiva social construtivista.

Os pesquisadores Pinch e Bijker (1997) defendem que ciência e tecnologia são construídas socialmente e que as distinções ou intersecções entre as duas também resultam de questões sociais. O primeiro olhar sobre a bicicleta pode nos trazer a percepção de um objeto, pura e simplesmente. Mas por trás desse objeto podemos perceber inúmeros signos e significados. A invenção de Leonardo da Vinci que se apresentou muito avançada para sua época, tem sido tema de estudo em diversas áreas das ciências. Quando revisitamos a história da indústria de veículos de transporte, tais como a de carros ou aviões, temos a bicicleta como precursora, um utilitário que foi fundamental para o desenvolvimento dos demais modais de transporte.

Nas Ciências Sociais, o desenvolvimento da bicicleta enquanto um artefato que inicialmente era bastante variável em termos de modelos e tecnologias pode ser observada através da abordagem social construtivista, inspirada por estudos recentes da sociologia do conhecimento científico, que discutem as transformações sofridas pela bicicleta até chegar ao padrão atual. Pinch e Bijker (1997) nos mostram que o desenvolvimento da bicicleta foi um

processo de construção social pois a partir de uma grande diversidade de opções e modelos, poder-se-ia chegar a resultados bastante diferentes do atual. Ou seja, não existe um determinismo tecnológico e sim social, pois o desenvolvimento de distintas tecnologias é fruto de um intenso processo de negociação entre distintos grupos sociais e os usos que eles fazem delas. Os autores construtivistas aqui citados, Pinch e Bijker (1997), argumentam que esta maneira de descrever o processo de desenvolvimento de um artefato permite ao pesquisador identificar todo o tipo de conflito: demandas técnicas por diferentes grupos sociais por exemplo, exigências relacionadas à segurança e ao conforto, conflitos morais como o uso de saia ou de calças compridas pelas mulheres ciclistas e até conflitos legais. Nesta perspectiva, várias soluções para os conflitos foram sendo apresentadas, não apenas devido a distintas tecnologias, mas também em função das mudanças sociais.

A bicicleta é um instrumento cultural e simbólico, plural, cuja imagem projeta diferentes percepções. Segundo o Ministério das Cidades (Brasil, 2007, p.65), a bicicleta apresenta, no país, quatro imagens bem distintas, de acordo com a função que lhe é atribuída: lazer, esporte, brinquedo e meio de transporte.

Para lazer, observava-se o seu uso por todas as classes sociais, sendo percebida principalmente nos finais de semana, feriados e férias escolares dos meses de verão. Em Fortaleza adotam-se as ciclofaixas operacionais de lazer, faixas de uso exclusivo de bicicletas, situadas junto ao canteiro central ou à esquerda de vias específicas, por onde é permitida a circulação de ciclistas aos domingos e feriados nacionais das 7h às 13h.

O seu relativo baixo custo enquanto utilitário contribui para a finalidade de lazer e, atualmente, as bicicletas compartilhadas também participam dessa função. Como instrumento para a prática esportiva possui inúmeros modelos, categorias e níveis de produção e consumo, mas o Brasil possui uma baixa quantidade de competições se comparado a países como França, Itália, Espanha e Alemanha - de acordo com o UCI World Ranking - onde a Colômbia é o único país latino presente na lista, ocupando a décima posição.

Como terceiro uso, tanto o Ministério das Cidades, quanto a Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (Abraciclo) consideram a bicicleta como uma categoria de brinquedo para crianças, principalmente entre seis e doze anos. Por último, destaca-se a imagem da bicicleta como meio de transporte como a predominante, principalmente quando associada a pessoas com baixa renda. Na virada do século XXI, a empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (Geipot) realizou uma pesquisa com indicações e evidências sobre o uso da bicicleta como meio de transporte em

sessenta municípios brasileiros, intitulado Planejamento Cicloviário: Diagnóstico Nacional. Esses dados revelam que quase dois terços da frota de bicicletas são utilizados como modo de transporte da classe operária.

A bicicleta tem sido um meio de transporte fundamental para a classe operária no Brasil desde o início do século XX, especialmente em áreas urbanas e industriais. Sua adoção está ligada à acessibilidade econômica, à falta de transporte público eficiente em algumas regiões e à necessidade de deslocamento barato e ágil. Historicamente, os trabalhadores brasileiros utilizaram a bicicleta tanto para ir ao trabalho quanto para atividades de lazer e mobilização política.

A bicicleta sempre foi uma alternativa ao transporte público, por vezes caro e ineficiente, permitindo maior autonomia no deslocamento dos trabalhadores. No período recente, especialmente no pós-pandemia, as bicicletas se tornaram ferramentas de trabalho essenciais, como no caso dos entregadores de aplicativos.

Após a pandemia de COVID-19, o uso da bicicleta cresceu ainda mais devido a vários fatores, crise econômica e desemprego levaram muitas pessoas a buscarem renda como entregadores de aplicativos, mudanças urbanísticas em algumas cidades favoreceram a ampliação da infraestrutura cicloviária, o cicloativismo fortalecido, com movimentos pressionando por melhores condições para ciclistas, especialmente os trabalhadores precarizados. (Moura,2021)

Desde a popularização de apps como *iFood*, *Rappi* e *Uber Eats*, a bicicleta se tornou um dos principais meios de deslocamento de entregadores urbanos, principalmente entre trabalhadores precarizados que não possuem acesso a motocicletas ou carros.

Tivemos então o surgimento do fenômeno conhecido como “uberização do trabalho”, um novo modelo de trabalho que se baseia em plataformas digitais, onde pessoas se cadastram para prestar serviços. Disfarçada de economia de compartilhamento, o fenômeno tornou-se uma consequência colateral da inovação tecnológica que cria serviços e altera a lógica de consumo. (Antunes,2020). Em consequência da constante precarização, as redes sociais viraram palco de denúncias, organização de greves e movimentos como o "Breque dos Apps" em 2020, onde trabalhadores entregadores de bicicleta usaram a própria comunicação digital para reivindicar direitos.

Figura 22 – Breque dos Apps



Fonte: Periferia em Movimento

Diferente dos motoboys, que já tinham uma estrutura de trabalho um pouco mais consolidada, mas de todo modo precarizada, os ciclistas entraram no setor sem suporte específico, enfrentando condições precárias de remuneração e segurança. Enquanto os aplicativos promovem a imagem do entregador como "empreendedor", reforçando uma retórica de autonomia que mascara a precarização do trabalho. A propaganda das plataformas enfatiza a bicicleta como um meio sustentável e moderno, ignorando as dificuldades enfrentadas pelos trabalhadores. (Moura, 2021)

Uma biopolítica baseada no acompanhamento dos comportamentos em rede, em que alguns têm mais possibilidades de controle que outros. Sem dúvida, os organizadores de redes – que detêm o poder de abrir as APIs (interfaces de programação das plataformas informacionais) – e que escreveram e controlam os códigos e formatos possuem uma situação estratégica mais bem posicionada no jogo de forças que definem quem tem mais ou menos capacidade de influenciar o comportamento dos indivíduos, ou seja, encontram-se em melhor posição de poder. (Antunes, 2014, p. 18)

No Instagram, TikTok e YouTube, entregadores de bicicleta criam conteúdos próprios compartilhando sua rotina, dificuldades e estratégias para aumentar a renda. Campanhas de boicote e hashtags como #ForaIFood e #BrequeDosApps ganham força, expondo as práticas abusivas das empresas. Coletivos como “Entregadores Antifascistas” usam a comunicação digital para articular protestos e pressionar empresas. (Silveira, 2010;2014)

A disputa de poder entre as empresas de aplicativos de entrega e os entregadores de bicicleta que denunciam a precariedade pode ser analisada a partir de vários ângulos, especialmente no contexto do comportamento digital nas redes sociais.

Os aplicativos de entrega, como iFood, Rappi e Uber Eats, possuem um enorme

poder econômico e estrutural. Eles controlam a tecnologia, os algoritmos que determinam a distribuição das entregas, os pagamentos e até a comunicação entre clientes e entregadores. Além disso, essas empresas investem pesadamente em marketing, relações públicas e lobby político para manter um ambiente regulatório favorável aos seus interesses.

A força dessas empresas está na sua capacidade de controlar a oferta de trabalho por meio de algoritmos; criar narrativas positivas sobre sua atuação, promovendo campanhas publicitárias e patrocinando eventos; negociar diretamente com governos e órgãos reguladores para evitar medidas que comprometam sua lucratividade, e de forma mais repressora desmobilizar movimentos de entregadores por meio de represálias, como o bloqueio de contas de trabalhadores mais ativistas. (Antunes, 2014)

Por outro lado, os entregadores de bicicleta têm usado as redes sociais como uma ferramenta de denúncia e mobilização. Plataformas como Twitter, Instagram, YouTube e TikTok são usadas para expor condições de trabalho precárias, baixa remuneração, insegurança e a falta de direitos trabalhistas.

A força dos entregadores de bicicleta se manifesta nos movimentos coletivos que mobilizam greves e paralisações nacionais, muitas vezes impulsionadas por campanhas digitais, nos vídeos virais e denúncias que geram repercussão e pressionam empresas e governos a responderem às demandas da categoria. E muito especialmente, no apoio popular, pois grande parte dos consumidores simpatiza com as dificuldades enfrentadas pelos trabalhadores e pode boicotar os serviços em determinados momentos.

Deste modo, salta o questionamento de quem tem mais poder nesta disputa. Apesar da visibilidade que os entregadores conseguem nas redes sociais, as empresas de aplicativos ainda detêm mais poder estrutural. Elas possuem dinheiro, influência política e controle sobre os meios de trabalho. No entanto, a crescente mobilização dos entregadores e sua presença digital têm forçado essas empresas a responderem publicamente às críticas, ajustarem políticas e, em alguns casos, concederem pequenas melhorias.

A disputa ainda é desigual, mas o comportamento digital dos entregadores tem um papel fundamental em equilibrar a balança e chamar a atenção da sociedade para as injustiças do trabalho por aplicativo. Se os trabalhadores conseguirem ampliar a organização e pressionar por regulamentações mais favoráveis, podem ganhar mais força nessa luta.

A sociedade de controle é fundamentalmente informacional, digital e cibernética. O capitalismo cognitivo em suas redes distribuídas organiza uma biopolítica de modulação que permite remunerar o capital e reproduzi-lo a partir do processo científico e tecnológico. Nesse complexo contexto, se

organizam as resistências, e práticas de enfrentamento e criação são forjadas. As disputas tecnológicas atuais são disputas cada vez mais políticas. (Antunes, 2014, p.28)

Figura 23 – Cards Breque dos Apps



Fonte: Periferia em Movimento

Como dissemos, a relação entre bicicleta e plataformas digitais de trabalho se tornou um fenômeno marcante no Brasil, especialmente no pós-pandemia, com a explosão dos serviços de entrega por aplicativos. Para além disso, esse cenário também trouxe novas dinâmicas de comunicação e propaganda, tanto por parte das empresas quanto dos próprios trabalhadores.

Figura 24 – Bicicleta de Som



Fonte: Instagram

As bicicletas, dentro desse contexto, se tornaram ferramentas de comunicação visual e marketing, tanto para empresas de *delivery* quanto para os próprios trabalhadores. Algumas empresas começaram a utilizar ciclistas como veículos de publicidade móvel, instalando banners e adesivos em mochilas e quadros das bicicletas.

Iniciativas no mercado publicitário como “publicidade em movimento” pagam entregadores para exibir marcas durante seus trajetos, transformando suas bicicletas em outdoors ambulantes. Modelos de negócio surgem a partir dessa lógica, como startups que oferecem dinheiro extra para ciclistas que aceitam carregar propaganda.

Os meios de transporte, por vezes, servem eles próprios de suporte publicitário. Deparamos, assim, com táxis, autocarros, eléctricos, metros e comboios revestidos e decorados com publicidade. Trata-se da chamada publicidade *on the road*, ou «publicidade em movimento», que anima e dá cor às ruas das cidades. O próprio chão que pisamos, parques de estacionamento e a eventual introdução de *mupis* interativos enriquecem ainda esta diversidade e a criatividade que leva à constante invenção de novos espaços publicitários não parece ter fim. Veja-se, por exemplo, o caso da utilização dos caixotes do lixo como veículo para mensagens publicitárias. (Gonçalves e Pires, 2024,p.6)

Figura 25 – Artistas posam em frente a Bicicleta de Som



Fonte: Instagram @anitta colab @pedrosampaio

Como em décadas anteriores, a bicicleta de som também aparece como personagem nas publicidades e divulgações de músicos brasileiros da atualidade. Anitta (Figura 16) é a cantora brasileira mais seguida do Instagram, com mais de 60 milhões de seguidores, uma das artistas mais ouvidas do Spotify e os seus videoclipes têm milhões de visualizações nos primeiros minutos de lançamento.

E usar a imagem de uma bicicleta de som para divulgar um *hit* é certamente uma estratégia simbólica para se conectar com as camadas populares e transmitir uma mensagem de identificação com a realidade urbana e trabalhadora. Esse tipo de escolha pode ter diferentes significados, mas no caso de Anitta e Pedro Sampaio parece ser tão intencional quanto às propagandas citadas na pesquisa em décadas anteriores.

Identificação com a periferia e as classes trabalhadoras é uma escolha, artistas que querem dialogar com um público mais popular podem usar essa imagem para demonstrar proximidade e empatia com a realidade de muitas pessoas. Além do significado social, a imagem de uma bicicleta de som compõe uma estética visual que remete à cidade, ao asfalto e à rotina agitada dos centros urbanos.

Algumas empresas passaram a se apropriar da estética da bicicleta para melhorar sua imagem pública, patrocinando influenciadores que pedalam, associando-se a estética urbana e contemporânea. Como é o caso de Carlin, @ohucarlin em Fortaleza. Com 200mil seguidores, o ciclista por vezes surge divulgando ações de marketing de empresas que

visualizam seu potencial publicitário. Recentemente divulgou ação da marca Nívea, empresa alemã com mais 100 anos de atuação no mercado de cosméticos.

Figura 26 – Nívea patrocina ciclista @ohucarlin Fortaleza



Fonte: Instagram @ohucarlin

A bicicleta deste modo tem forte relação com a publicidade ao ar livre, e se estabelece como um veículo de comunicação, integrando o processo de estetização do espaço urbano, que carrega características próprias da publicidade: marcada por sua natureza transitória e pela adaptação de seus suportes físicos, que se ajustam harmoniosamente ao dinamismo das estruturas urbanas. (Gonçalves e Pires, 2024).

Neste capítulo, nos concentramos em descrever como as principais cidades brasileiras se modificaram para acomodar o trânsito de carros, como a bicicleta chegou na Europa e muito rapidamente no Brasil e em Fortaleza, uma cidade que cresceu a partir do desenvolvimento da cultura do algodão e a expansão da malha urbana ocorreu em razão da manutenção desta centralidade, com o desenvolvimento de planos urbanísticos, e um sistema viário acompanhou diversos modos de transporte: trem, carros e bicicletas.

No capítulo seguinte abordaremos episódios mais recentes de uma narrativa que traz o ciclista como ativista em Fortaleza, propulsor de transformações urbanas que estão relacionadas à atuação de grupos organizados, por vezes anônimos, que se inscrevem visualmente pelas ruas da cidade, reforçando a necessidade de reconhecimento do ciclista no

espaço urbano.

O movimento da bicicleta em Fortaleza envolve sempre a ideia de transformação. Seja do corpo, das ideias, das estruturas sociais ou das culturas e revela a profunda conexão entre ação individual e mudança coletiva. Por movimento material entendemos os deslocamentos físicos dos viajantes, a maneira como define Creswell (2006). O movimento corporal, no sentido físico e literal, mover-se com bicicleta, a ação do corpo, sair da imobilidade, mudar de posição, deslocar uma parte do corpo ou o corpo inteiro. Levantar o braço, pedalar uma bicicleta, respirar profundamente.

Já o movimento da bicicleta como movimento social, num sentido simbólico e coletivo, reflete uma ação conjunta de pessoas que desejam mudança em alguma situação social, política, econômica ou cultural. Como o movimento feminista, o movimento negro, o movimento estudantil, o movimento cicloativista. O movimento como deslocamento de ideias, posições sociais, estruturas de poder.

Esta ambiguidade, de todo modo, reflete uma mudança de estado: no corpo, mudar de posição, na sociedade, mudar de condição. Ambos envolvem energia, direção, transformação.

3 COMUNICAÇÃO VISUAL URBANA E A BICICLETA EM FORTALEZA

Neste capítulo investigamos a presença da bicicleta na comunicação visual urbana de Fortaleza. Ele destaca como a bicicleta se inscreve visualmente na cidade, não somente em sua circulação, mas em demarcações apoiadas em stencil, cartazes, faixas, bandeiras, grafites, adesivos, grafismos e intervenções artísticas que reiteram, evocam e reafirmam a presença da bicicleta na cidade. Além disso, ressaltando a importância do cicloativismo como forma de interlocução que enriquece a vitalidade urbana. Por fim, demonstra como as resistências e experiências afirmativas associadas à bicicleta transformam o espaço público, contribuindo para a construção de novas dinâmicas urbanas.

A relação entre bicicletas, polifonia e comunicação visual urbana revela uma rede complexa de significados que interagem entre si e com os indivíduos nas cidades. As bicicletas, enquanto elemento urbano, transcendem sua função utilitária e se tornam um meio de expressão, um símbolo de resistência e uma ferramenta de transformação social. Elas inserem

novas vozes no espaço urbano, ampliando a polifonia das cidades e contribuindo para a formação de um novo diálogo sobre mobilidade, sustentabilidade e inclusão.

A comunicação visual urbana, por sua vez, é o meio através do qual essas novas vozes são amplificadas, afirmando, muitas vezes, a necessidade de uma cidade mais democrática e acessível. A bicicleta que resiste ao tempo e a moda se configura como um agente comunicativo, relevante para a construção de um futuro urbano acessível e plural.

Diferente de abordagens que veem a cidade como um espaço desorganizado ou caótico, constatamos que na passagem do ciclista pela história da cidade e suas transformações socioespaciais, os usuários de bicicleta que atuam como ativistas, adotam formas próprias de organização, utilizando técnicas de propaganda e estratégias de comunicação urbana que criam relações simbólicas com o espaço.

Neste capítulo abordaremos a produção de sentidos em torno de celebrações do uso da bicicleta, mediadas pelos elementos comunicativos presentes na iconografia urbana, na arte urbana como cartazes, estêncil e outras linguagens que dão cabo à concretização de uma identidade das manifestações em defesa da bicicleta. Uma noção de que a comunicação deve ser entendida não apenas como transmissão de informação, mas como um processo de criação de laços sociais e coletivos, como ponto fundamental para compreender os fenômenos urbanos e as manifestações sociais. (Sodré, 2014).

As imagens coletadas para este capítulo foram escolhidas por sua capacidade de representar aspectos cruciais do fenômeno em questão: a inscrição visual na paisagem urbana e afirmação da bicicleta na cidade, através da arte urbana e do cicloativismo.

No processo de pesquisa, as imagens e diálogos aqui trazidos não possuem a pretensão de ser uma reprodução literal ou do quão plural é a “Fortaleza das bicicletas” sabemos. No entanto, as imagens não são apenas fragmentos isolados, elas podem ser entendidas como pontos de ancoragem que trazem à tona os aspectos mais significativos do objeto de pesquisa, permitindo uma reflexão e um olhar crítico sobre o que nos propomos investigar. Não há intenção e decisão metodológica de analisar, interpretar, sob categorias específicas as imagens aqui inseridas, mas elas são trazidas a fim de serem vistas como ilustrações e representações que embora parciais, nos oferecem questões sobre as quais detalharemos a seguir.

Fortaleza começou a desenvolver o conceito de uma cidade sustentável nos últimos anos, com diversas iniciativas e projetos voltados para a sustentabilidade ambiental, social e econômica. Um marco importante foi a criação de políticas públicas focadas no

desenvolvimento urbano sustentável, com ênfase em energia renovável, mobilidade urbana eficiente e redução de impactos ambientais. Um exemplo relevante foi o Plano de Ação Climática de Fortaleza (Plac), lançado em 2017, que estabelece metas para reduzir as emissões de gases de efeito estufa, promover o uso de energias renováveis e adaptar a cidade às mudanças climáticas.

A cidade tem adotado práticas como o incentivo à construção de edificações sustentáveis, com a implementação de tecnologias verdes, e a criação de áreas verdes e de lazer. Outro projeto significativo foi o desenvolvimento do Programa Fortaleza Sustentável, com recursos do Banco Mundial (BID) ambos tocados por órgãos municipais que visam transformar a cidade por meio de um planejamento urbano mais ecológico, incentivando a adoção de práticas de consumo responsável, o aumento da eficiência energética e a promoção de soluções inovadoras para a mobilidade urbana, como a expansão de ciclovias e o incentivo ao transporte público e à mobilidade elétrica.

Em nossos percursos, uma simples placa de trânsito com indicações relativas ao passeio de ciclistas nos trouxe reflexões sobre os sentidos que algumas delas evocam quando vista sob a ótica das grandes agendas ambientais globais. No caso da placa "Ciclovias dos Ipês" temos um reflexo de políticas voltadas para a mobilidade sustentável e a valorização da biodiversidade urbana e um alinhamento com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, especialmente o ODS 11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis. Sabemos que incentivar o uso de bicicletas reduz a emissão de gases de efeito estufa e promove modos de transporte mais limpos e acessíveis. A indicação da presença dos Ipês remete a árvores nativas do Brasil, sugerindo um esforço para manter a vegetação local. Isso está alinhado com o ODS 15 – Vida Terrestre, que incentiva a preservação da flora e o aumento da cobertura vegetal nas cidades.

Figura 27 – Sinalização de ciclofaixa com paisagismo



Fonte: Acervo Pessoal

Nesse contexto, a cada sinalização percebida e encontrada em nossos percursos, com características de desenho universal ou com mais de um idioma, pode-se observar a concepção de uma cidade adaptada, refletindo e reproduzindo a ideia de um novo estilo voltado para atender às exigências dos espaços globais, caracterizados pela padronização, universalidade e neutralidade, típicos da modernidade globalizada.

Ao passo que Fortaleza se transforma e se aproxima das agendas globais, percebemos, nessa aproximação de uma universalização o conceito de "não-lugares", conforme proposto por Marc Augé (2010), no qual os espaços construídos se configuram como os elementos mais representativos da globalização. Esse conceito busca entender as mudanças na experiência do espaço e da identidade humana no contexto da "supermodernidade", um período marcado pela globalização, aceleração dos processos sociais e tecnológicos, e a perda de referência a lugares tradicionais e culturalmente significativos.

Quando percebemos em nosso “perder-se” na cidade (Canevacci, 2011) em busca da inscrições visuais da bicicleta, nos mais diversos bairros que um mapa inicial parecia nos guiar, encontramos a cada grafite, cada estêncil, ou cada plaquinha de ciclista uma evocação de registro de identidade e subjetividade numa cidade que muitas vezes em sua infraestrutura, ou espaços públicos institucionalizados a partir de uma padronização, com cara de gestão municipal, parece buscar uma universalidade, no sentido de se aproximar do que entendemos

como “não-lugar”. Espaços que, apesar de serem fisicamente ocupados, não possuem uma identidade própria ou relações profundas com quem os frequenta.

A cada registro visual da presença do ciclista, sentimos uma aproximação do sentido de lugar, caracterizados por uma forte ligação entre os indivíduos e o ambiente, envolvendo memória, história, afetividade e práticas culturais, do contrário dos não-lugares, espaços impessoais e transitórios.

Figura 28 - Grafite no Bairro Montese Av. Gomes de Matos



Fonte: Acervo Pessoal

Figura 29 – Grafite na Avenida Bezerra de Menezes



Fonte: Acervo Pessoal

As estações de bicicletas compartilhadas, por exemplo, muito se assemelham com estações de metrô, aeroportos, hotéis de cadeia, supermercado ou cadeias de *fast foods*, voltados para um serviço ágil, com ares de modernidade, espaços onde as pessoas passam rapidamente, sem criar laços com o local ou com outros indivíduos, tendendo a ser uma experiência transacional e anônima, sem um envolvimento emocional com o ambiente. São espaços de passagem, onde as pessoas permanecem por curtos períodos.

Figura 30 – Estação de Bicicleta Compartilhada em Fortaleza



Fonte: Prefeitura de Fortaleza

Esses espaços figuram o ciclista de forma institucionalizada, por programas e aplicativos de mobilidade municipais a serem utilizados de forma utilitária, muitas vezes sem conexão com a identidade ou história dos indivíduos que os atravessam.

Este é um exemplo das transformações que as cidades experimentam quando se tornam espaços de consumo e mercadoria, onde tanto as estações de bicicletas compartilhadas quanto as cidades-espetáculo representam a institucionalização e a superficialidade nas relações urbanas.

Enquanto as estações de bicicletas funcionam como espaços transacionais e anônimos, refletindo uma experiência utilitária e sem laços emocionais com o ambiente ou seus usuários, a noção de cidade-espetáculo descrita por Freitas (2017) nos vem à tona, quando o autor ressalta como as cidades podem ser envelopadas para serem consumidas como produto de marca, transformando-se em um produto a ser exibido, promovido e consumido.

A cidade que é observada por Freitas (2017), o Rio de Janeiro, sob a noção de cidade-espetáculo, é vitrine e palco de manifestações artísticas, culturais e arquitetônicas que a promoveram no início do século XX, inserindo o Brasil no mundo pré-globalização.

Neste contexto, ambas as cidades convergem ao destacar dinâmicas urbanas contemporâneas cada vez mais voltadas para a eficiência e o consumo, em detrimento das experiências mais genuínas, populares, tradicionais ou significativas dos indivíduos com os espaços que habitam.

Os interesses econômicos e políticos são observados por Freitas (2017) à luz do conceito de cidade-mercadoria para discutir as estratégias dos administradores públicos que entendem as metrópoles como produto, intensificando o turismo por meio de megaeventos no início do século XXI.

As cidades pulsam. Sensíveis, as cidades comunicam afetos, sentimentos e emoções que delas nascem. Também são palcos para conflitos, negociações e infinitos processos de comunicação. Elas são ambientes de consumo e para consumo. As cidades são, por excelência, campos de análise e comunicação por serem espaços permanentes de expressões de todas as ordens. São mídias, personagens, roteiros e cenários, além de centros produtores de cultura. Ao mesmo tempo, algumas autoridades públicas veem as cidades como mercadorias, obrigando-as a se submeterem a embalagens contemporâneas de produto ou a se comportarem como empresa. (Freitas, 2017)

Mas a cada adesivo ou cartaz, lambe, stencil, colagem que convida para um *qr code* de um podcast, ou a assinatura de um artista local em um grafite que estampa uma bicicleta ou mesmo uma frase escrita no muro ou no chão, percebemos uma forma de socialização, memória e identidade, uma orientação e um sentido de pertencimento.

Os adesivos em placas de sinalização, postes e mobiliário urbano chamam atenção por várias razões, tanto do ponto de vista comunicacional quanto social. A comunicação urbana é um espaço competitivo, onde diferentes mensagens disputam o olhar do transeunte. Os adesivos, como intervenções visuais, frequentemente rompem a estética formal dos espaços e desafiam a hegemonia da comunicação institucional, como as placas oficiais de sinalização. Eles frequentemente são associados à ideia de "guerrilha visual" ou "arte urbana" (ver Figura 18) essas intervenções podem ser formas de reapropriação do espaço público, muitas vezes subvertendo sua função original. Os adesivos, assim como o picho, dialogam com uma estética do "faça você mesmo", típica de movimentos contra hegemônicos, como a cultura punk e o *street art*.

Figura 31 – Adesivos encontrados em placas disputam atenção e visibilidade



Fonte: Acervo Pessoal

Comparados às tintas e sprays necessários para o grafitti, os adesivos são uma ferramenta mais acessível e democrática para que os ativistas e coletivos expressem mensagens pessoais, políticas ou culturais. A comunicação de rua reflete as práticas culturais e os sentidos de pertencimento de diferentes grupos sociais. (Jesús Martín-Barbero, 2004)

Os significados são construídos nas interações. Adesivos criam uma "rede de comunicação não verbal", onde significados locais e globais se entrelaçam. Eles podem expressar resistência, humor, denúncia ou simplesmente uma marca de presença. (Hall, 2003)

Adesivos muitas vezes interferem nas mensagens originais, a exemplo das imagens acima, cobrindo palavras em uma placa. Isso pode ser visto como um ato de resistência, ironia ou mesmo vandalismo, dependendo do ponto de vista. Os adesivos, as pichações, as intervenções manuscritas refletem a transitoriedade das mensagens urbanas. Eles aparecem, desaparecem, se sobrepõem, criando um arquivo visual mutável da cidade, disputam o olhar, criam novos significados e tensionam as normas impostas ao espaço público. Eles tornam o ambiente urbano mais vivo e participativo, ao mesmo tempo que levantam questões sobre controle, liberdade e expressão.

Figura 32 – Adesivos encontrados em placas disputam atenção e visibilidade





Fonte: Acervo Pessoal

Figura 33 – Tirinha em Muro em frente a ciclovia



Fonte: Acervo Pessoal

Ao observar os muros, as calçadas, as placas, as imagens, símbolos e palavras marcadas nos percursos ciclísticos percorridos durante a pesquisa nos foi permitido aproximar-se da compreensão que a cidade de Fortaleza, suas ruas e calçadas atuam como estruturas midiáticas e discursivas. (Discini, 2022)

Os intertextos presentes nas pinturas e intervenções urbanas recorrem à explicitação de conhecimentos que circulam como discurso, indicando sentidos, transversalizadas pelo caráter cultural e político, que se estruturam como marcadores simbólicos, que nos permitem desenvolver diálogos e criar chaves para o processo de interpretação coletiva. (Certeau, 2012).

A cidade como texto, o suporte do discurso e também o discurso em si. O ciclista transeunte se insere, assim, numa rede polifônica de discursos.

No risco em giz feito na Rua Ana Bilhar onde se lê “Cuidado Mah”, temos a expressão coloquial "mah", uma gíria cearense que significa "macho" e é usada para se referir a um homem. Muitos jovens do Ceará costumam cumprimentar-se uns aos outros com a palavra "mah", gíria que revela comportamentos e reafirmam sua identidade, compreendem a construção de identidade e relações de alteridade. Os membros das tribos urbanas se portam como personagens de um enredo imaginário, o que configura a sua identidade e o seu papel (Mafesolli, 2000). Os riscos e riscados apontam para uma linguagem que fomenta vínculos comunitários, em meio a eles surgem os registros visuais e o senso de comunidade empática, organizada em torno de gostos e linguagem compartilhada.

Figura 34 –Ciclista escreve no chão “Cuidado Mah”



Fonte: YouTube Massa Critica

Figura 35 – Frase manuscrita no muro sobre pedalar



Fonte: YouTube Massa Critica

O questionamento sobre a forma como a modernidade e a globalização alteraram as relações das pessoas com os espaços e lugares que ocupam também nos remete a questão da modernidade líquida. (Bauman, 2000.) A globalização e a modernidade transformam as relações sociais e as identidades, tornando os lugares cada vez mais fluídos e inconstantes. O conceito de "liquidez" aplica-se também à forma como as pessoas se relacionam com os espaços, criando uma sensação de instabilidade e desapego.

Consideramos aqui que a transformação de um espaço em lugar acontece por meio de práticas como a ocupação, o uso e a atribuição de significados culturais e pessoais. (Tuan, 1983).

Espaço é visto como algo amplo, aberto, e relacionado à liberdade e ao potencial. Lugar é entendido como espaço dotado de significado, formado por experiências vividas e pela interação humana com o ambiente. Esta relação entre espaço e lugar na experiência humana, enfatizando como as pessoas percebem, atribuem significado e se conectam emocionalmente aos ambientes é um eixo da pesquisa que aprofundaremos no último capítulo, ao nos debruçarmos na experiência do ciclista.

Ainda assim, perseguimos neste capítulo, a forma como a presença da bicicleta na paisagem cultural da cidade nos aproxima do conceito de lugar, associado às práticas de interação e das trocas simbólicas que nele ocorrem, destacando a importância de pistas e rastros de dinâmicas humanizadas, orgânicas e autorais.

3.1 Celebrações e a inscrição visual da bicicleta na cidade

A linguagem da arte urbana em protestos cívicos, ativismos, manifestações de reivindicação e expressão coletiva e a ocupação polifônica do espaço público são temas de muitos autores do campo da comunicação visual, sociologia, urbanismo, antropologia urbana Lefebvre (1969), Augé (1994), Finizola (2006), Harvey (2014), Jacobs (2011) para citar alguns. A sua maneira, em seus campos, criticamente argumenta que tais posicionamentos e arranjos são formas de comunicação social que evidenciam a presença e a voz das pessoas nas cidades. Os protestos e inscrições urbanas são momentos de intensificação da vida comum, onde a comunicação se torna uma prática de resistência e de afirmação de direitos.

A paisagem urbana já vem sendo compreendida como sistema de comunicação por muitos pesquisadores de diversas áreas de estudo. (Campos, 2009, 2011, 2018, 2019, 2020). E quando pensamos a inscrição visual da bicicleta na cidade, nós a encontramos não somente no veículo em si, ou na silhueta dos ciclistas, mas também no sombreamento que as áreas verdes proporcionam como conforto ambiental e descanso aos ciclistas, nos muros, nos textos verbais e não verbais, no chão, nos postes, na sinalização de trânsito e mobiliário, pisos e empenas, grafites, pichações, cartazes, nas plaquinhas que ciclistas fixam em suas bicicletas pedindo distanciamento e respeito, luz e sombra, esculturas e obras de arte que igualmente se constituem em referências urbanas que servem de suporte e de espaço de afirmação do ciclista e sua presença na cidade.

A sinalização de ciclovias, bicicletários e faixas exclusivas para bicicletas não se limitam a funções práticas, mas também atuam como agentes de comunicação que indicam novas formas de uso e ocupação do espaço público. As cores, símbolos e formas adotados na sinalização têm um impacto direto na percepção das pessoas sobre a cidade, influenciando a maneira como elas interagem com o ambiente urbano. Mas a cidade é “um processo contextual onde tudo é signo, linguagem. Ruas, avenidas, praças, monumentos, edificações configuram-se como uma unidade sónica que informa sobre seu próprio objeto: isto é, o contexto” (Ferrara, 1986, p. 120).

Figura 36 – Colagem e picho



Fonte: Filtro de Papel

Deste modo, compreendemos que a comunicação visual urbana desempenha um papel crucial na construção de uma cidade mais acessível e inclusiva para os ciclistas. De várias formas a bicicleta se inscreve nos espaços públicos e termina por representar elementos de transformação social, permitindo que a população reflita sobre a convivência no espaço urbano e a importância da mobilidade sustentável. Toda e qualquer inscrição, de menor ou maior porte, corrobora a consolidar o uso da bicicleta como parte da cultura urbana, ao mesmo tempo em que fomenta um discurso que busca a inclusão de todos os modos de transporte.

Sempre que o assunto é a comunicação nas grandes cidades, tem-se discutido amplamente o excesso de informações, principalmente visuais, o que leva a uma "crise da visibilidade" e, por conseguinte, a um fenômeno de "iconofagia", como aponta Baitello Júnior (2000). As imagens nos conduzem a outras imagens, em um processo profundo, incessante e sem fim. Consumimos, engolimos, devoramos imagens e somos absorvidos por elas.

Figura 37 - Uma joia para Fortaleza, obra de Marcelo Santiago



Fonte: Acervo Pessoal

Este coração metálico, cheio de bicicletas e peças de bicicletas, encontrado no Parque das Crianças no Centro de Fortaleza, encostado numa árvore, parece inicialmente ser uma obra anônima, sem qualquer placa ou indicação de autoria e data. O “não dito” fala ainda mais. Ao dialogar com alguns ciclistas e artistas urbanos, chegamos à informação de que esta obra chama-se Uma joia para Fortaleza, de autoria de Marcelo Santiago e foi instalada no alto de uma caixa d 'água no Parque das Crianças em 2019. Na época, com a intenção de homenagear e celebrar a presença dos ciclistas na cidade.

Durante esta pesquisa, registramos a obra encostada em uma árvore e sem aparente conservação. Quando encontramos uma escultura sem nome, sem data e sem identificação do autor, em um espaço público, é passível de entendimento um descaso e desrespeito à obra de arte e ao próprio processo artístico. E neste caso, de descaso ao sentido que ela carrega: a bicicleta e o ciclista.

A ausência de uma identificação ou do nome do autor pode sugerir que a importância do criador e do contexto da obra está sendo ignorada ou minimizada. O artista,

muitas vezes, dedica tempo, esforço e criatividade para criar uma obra que reflete uma visão ou mensagem. Ao não dar crédito a ele, o público perde a oportunidade de compreender o significado e a história por trás daquela peça. A falta de reconhecimento público sobre quem criou a obra pode ser vista como um reflexo de uma sociedade que, muitas vezes, negligencia a arte, a cultura ou a própria bicicleta. O reconhecimento do artista é fundamental não só para preservar a história da arte, mas também para educar o público sobre os processos criativos e contextos históricos envolvidos nas obras.

O fato de a obra não ter data pode contribuir para o apagamento de um momento histórico específico. A arte é uma forma de documentação visual da sociedade e de seus tempos, e a ausência de datas pode dificultar a compreensão do período ao qual ela pertence e do impacto que a obra teve na sua época.

Muitas vezes, a falta de informações sobre uma escultura também pode estar relacionada à falta de cuidado ou interesse pela preservação do patrimônio público. Quando as obras não são devidamente rotuladas ou contextualizadas, isso pode indicar negligência na gestão de espaços públicos e na conservação da memória cultural.

Esse tipo de situação também revela falhas nas políticas públicas voltadas à cultura e à arte. Em resumo, esse encontro com “Uma joia para Fortaleza” nos fez refletir sobre a forma como uma Fortaleza lida com a arte, o patrimônio cultural, memória histórica e a mobilidade por meio da bicicleta.

3.2 A metrópole comunicacional, bicicleta e arte urbana

Enquanto a cidade oferece o cenário e as condições para a vida urbana, os cicloativistas atuam como agentes de mudança que circulam através desse espaço com ritmo, desafiando, transformando, bordando e colorindo a paisagem urbana. Sim, o tecido urbano é reconstruído a cada nova ciclovia, nova placa, novo paraciclo implementado. Ao "bordar", a intervenção do cicloativista nunca é descompromissada, ela é carregada de intencionalidade em criar cidades que não apenas funcionem eficientemente, mas que também sejam inclusivas e menos hostis às pessoas, seus ritmos e subjetividades.

Figura 38 – Encontro de ciclistas de bicicleta fixa na Estação das Artes



Fonte: Acervo Pessoal

Artistas, pesquisadores e ativistas desempenham um papel de médio e longo prazo na promoção do cicloativismo em Fortaleza, através da realização de eventos que visam melhorar as condições para ciclistas e promover uma mobilidade urbana mais sustentável. Para o arquiteto e urbanista dinamarquês conhecido por seu trabalho sobre planejamento urbano e desenho de espaços públicos voltados para as pessoas, Jan Gehl, o design urbano deve ser constantemente discutido por diversos atores sociais, reinventando se, a fim de melhorar a qualidade de vida dos cidadãos, priorizando pedestres e ciclistas sobre os veículos motorizados.

É preciso um esforço tremendo para mudar o status quo. Defesa forte, campanhas públicas e comunicação clara são essenciais para criar cidades que sejam amigáveis para as pessoas, seguras e inclusivas para todos os cidadãos, especialmente os mais vulneráveis. (Gehl, Jan, 2010.p.45)

A obra de Gehl frequentemente discute a importância de criar ambientes urbanos que atendam às necessidades de todos os cidadãos, considerando a vulnerabilidade das pessoas e a importância do ativismo e de campanhas para promover mudanças. No rico campo de acontecimentos que é a cidade, os símbolos construídos pelas pessoas, moradores, visitantes,

em seus modos de ocupar, habitar e viver é que acabam por diferenciar uma cidade da outra, mais do que sua capacidade arquitetônica. "Primeiro a vida, depois os espaços, depois os edifícios – o contrário nunca funciona." (Gehl, 2010, p.45)

Em Fortaleza, diversos agentes se destacam na defesa da bicicleta e no cicloativismo. Eles atuam em áreas como pesquisa acadêmica e produção de literatura sobre mobilidade urbana. Em Lisboa, do mesmo modo, vários autores e ativistas se destacam por suas contribuições ao tema, defendendo o uso da bicicleta e promovendo a mobilidade sustentável.

Quando a cidade é nosso objeto de estudo, pouco importa se somos professores, historiadores, sociólogos, romancistas, urbanistas, arquitetos, antropólogos, jornalistas ou mesmo simples moradores da cidade. (...) É preciso tratar a cidade em uma visão cultural, respeitando sua natureza enquanto “complexidade organizada”. (Makowiecky, 2007, p.61)

De modo geral, os cicloativistas utilizam uma variedade de plataformas, incluindo publicações acadêmicas, artigos de opinião, relatórios técnicos e atividades de campo, para defender e promover o cicloativismo de modo “glocal”. A transição entre o meio urbano e digital é, sem dúvida, uma parte essencial do ativismo contemporâneo. O ativismo moderno não se restringe mais apenas às ruas ou aos espaços físicos, mas se expande para o ambiente digital, abrangendo plataformas online e diversos meios de comunicação, ao que Canevacci (2016) chama de “*sujeito ubíquo em trânsito entre metrópole comunicacional e tecno-web*”.

Essa transição e a ocupação de espaços urbanos, acadêmicos e políticos são característicos ao ativismo. Enquanto as plataformas digitais oferecem ferramentas para organização, mobilização e protesto, como abaixo-assinados online, eventos virtuais, e campanhas de hashtag, participar de pesquisas e publicações ou de espaços políticos, como conselhos municipais ou assembleias legislativas, legitimam as causas e influenciam o pensamento crítico sobre o tema.

Figura 39 – Faixa fixada por cicloativistas



Fonte: Acervo Pessoal

Ainda que seja possível compilar e listar alguns dos atores sociais e organizações que têm contribuído significativamente para a promoção da bicicleta como uma solução de mobilidade urbana sustentável em Fortaleza, o anonimato ativista é uma outra estratégia importante e frequentemente utilizada.

Comunicar na cidade também permite preservar a natureza anônima de diferentes formas de expressão. Assim, palavras de ordem ou de amor, slogans e desenhos, podem ser realizados ao abrigo da noite ou das sombras, sem que se identifique o seu autor. Daí que, ao longo do tempo, se tenha fabricado uma ideia das linguagens de rua como manifestações vernaculares e anônimas (Campos e Câmara, 2019, p.31)

Ainda que a presença nominal em diversos espaços legitime a causa, o anonimato em movimentos sociais e políticos como a agenda cicloativista protege os indivíduos envolvidos, facilita a liberdade de expressão e evita que as pessoas que lutam por cidades melhores sejam alvos de *doxxing*, exposição de informações pessoais, ou *hacking*, preservando sua segurança física e cibernética.

Os cartazes, algumas ou raras vezes zines⁴, a produção em papel e xerox, são artifícios que se apresentam como bastante relevantes no cicloativismo, muito mais que uma forma tradicional de comunicação visual, eles podem anunciar a data dos eventos, o tema do protesto e frases de efeito. A estética dos cartazes muitas vezes reflete a criatividade e a energia

⁴ Os zines ou fanzines têm uma relação significativa com o cicloativismo. Ambos compartilham uma essência de contracultura, ativismo e auto representação. Publicações independentes, geralmente de pequena tiragem, feitas à mão ou em impressão caseira, sem barreiras editoriais. No Brasil temos o “Vamos en Bici” feito pela comunidade acadêmica da Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA), e há outros exemplos interessantes como o Taking the Lane, um zine feminista estadunidense sobre bicicletas. o Outspokin’ & Bookish uma coleção de zines/objetos de arte feministas pop-up, ao compartilhar práticas e ferramentas de publicação DIY e criação de mídia impressa através de bicicleta, a esperança da idealizadora norte americana, Amanda Meeks, é inspirar outras pessoas a compartilhar suas histórias, ideias e obras de arte.

do movimento cicloativista, tornando-os uma parte essencial da identidade visual do movimento.

Ao caminharmos por nossa cidade percebemos que existem uma série de interferências tipográficas urbanas que convivem conosco no nosso dia-a-dia. Fachadas de estabelecimentos, placas indicativas de ruas, propagandas em muros e faixas, pichações, grafites, entre outras. As cidades estão submersas em letras, numa disputa acirrada pelos espaços de comunicação. (Finizola, 2009, p.19)

Já o lambe-lambe, ou "*paste-up*", técnica de colagem de *posters* em espaços públicos, está presente em muitos eventos cicloativistas. No evento Massa Crítica os pôsteres contêm ilustrações, fotografias, textos ou uma combinação desses elementos. Assim como os lambe-lambes, usados para destacar questões não apenas de mobilidade urbana, segurança, necessidade de infraestrutura adequada, mas como outras bandeiras unificadas. Eles são frequentemente encontrados em locais estratégicos, como vias de grande circulação e pontos de encontro de ciclistas, amplificando a visibilidade das mensagens.

Figura 40 – Lambe cicloativista



Fonte: Instagram @massacriticafortaleza

No contexto do cicloativismo, o estêncil pode ser usado para criar imagens icônicas, pictográficas de bicicletas, slogans impactantes e símbolos que representem a liberdade e a identidade do cicloativismo. O estêncil é uma forma rápida e eficiente de espalhar mensagens visuais pela cidade, tornando-se uma ferramenta dos ativistas.

Em nossa participação nas edições do Massa Crítica em Fortaleza, o momento da partilha dos “raios x”, forma mais fácil de conseguir o acetato, material para o recorte dos moldes, e a partilha dos sprays, se apresenta como instrumental essencial para a inscrição do manifesto. “O estêncil é a representação do folclore urbano, dos costumes e questionamentos de uma cultura. A idéia é valorizar a arte e o interventor, transformando o ambiente que o circunda em um veículo de difusão artística” (Cumaru e Batista, 2024.)

Figura 41 - Estêncil cicloativista



Fonte: YouTube Massa Crítica Fortaleza

Mesmo numa época em que as externalidades de um sistema de mobilidade baseado no automóvel são bastante conhecidas, os protestos acontecem cada vez que as gestões municipais prestam serviços que geram questionamentos à população. Em Fortaleza as manifestações frequentemente abordam a bicicleta como uma ferramenta de inclusão social, proporcionando um meio de transporte acessível para qualquer pessoa. E frequentemente outras bandeiras sociais são agregadas ao movimento, os grupos que se reúnem para pedalar durante o Massa Crítica são diversos, e um deles está relacionado às causas de gênero. A exemplo, o Roxedas.Bg, coletivo de mulheres, pessoas trans e não binárias, que se mobilizam através do Instagram, organizam e agendam encontros e pedais com o objetivo de ocupar as ruas de Fortaleza, com apoio mútuo, segurança e acolhimento.

A intersecção entre cicloativismo, comunicação e arte urbana desenham um *scrabble board* que carrega um léxico apinhado de símbolos e dinamismo, onde a grafia *bike*

ou bicicleta poderia ainda ser acrescida com suas múltiplas representações, dentre eles o de resistência cultural e transformação urbana.

A cidade como espaço de comunicação é discutida por Campos e Câmara (2020) como uma *ágora* que inscreve a democracia na cidade, a cidade como imensa tela e galeria a céu aberto onde as palavras de ordem, slogans fazem dos muros e ruas, não somente a beleza das cores e letreiros populares, mas o lugar de exercício da cidadania e debate da coisa pública.

E neste campo semântico cheio de ranhuras, peças tradicionais do ativismo como os cartazes e as linguagens de arte urbana como estêncil e lambe-lambe desempenham um papel crucial na expressão das ideias e valores do cicloativismo, cujos consumos são por vezes mediados pelas redes sociais digitais como o Instagram. Para Norval Baitello Jr. (2005), (2014), (2019), teórico do campo da comunicação, as imagens, especialmente em cartazes e estêncils, desempenham um papel substancial na comunicação urbana. As imagens não apenas complementam o texto, mas frequentemente dominam a comunicação, capturando a atenção do público e influenciando a cultura e as percepções urbanas.

Assim como nas redes sociais, as ruas e espaços urbanos se tornam locais de exposição pública da identidade, da subjetividade individual e coletiva e de corpos que pedem visibilidade. Neste interim, a ideia de iconofagia de Baitello Jr. (2014) é resgatada por nós ao refletir a respeito da comunicação visual urbana, especialmente no contexto das cidades contemporâneas, onde as imagens estão presentes de forma constante e saturada em telas digitais.

A arte urbana, como o grafite, pode ser vista como uma forma de resistência e reapropriação dessas imagens, subvertendo as lógicas da iconofagia. Artistas urbanos frequentemente "digestionam" essas imagens consumidas pela sociedade criando novas narrativas e significados, utilizando as ruas como um espaço de intervenção visual. Portanto, a comunicação visual urbana pode ser entendida como uma reconfiguração dessas imagens canibalizadas, um modo de interagir criticamente com o que nos é imposto visualmente pela cultura de massa e propor uma outra forma de revelar os corpos e pedir visibilidade.

Quando Baitello Jr. (2019) examina a crescente importância das imagens de selfies, retratos e outros tipos de imagens pessoais na era digital, discutindo como essas imagens contribuem para a construção da identidade e da relação do indivíduo com o mundo, ele propõe uma reflexão sobre como as imagens digitais se tornam extensões da identidade humana, sendo "penduradas" no espaço digital, como nas redes sociais, funcionando quase como

"penduricalhos" ou acessórios visuais que conectam os indivíduos ao ambiente digital e à sociedade.

Graffiti, stickers, e outras formas de intervenção urbana, são formas de recolocar o corpo no espaço urbano, buscando uma outra vitrine que não somente a digital, funcionam como "selfies coletivas" do espaço público, onde o artista urbano utiliza o espaço para deixar uma marca de sua presença e identidade, muitas vezes em forma de símbolos, grafismos ou figuras, de maneira similar à forma como as pessoas publicam suas imagens e momentos pessoais nas redes sociais.

A comunicação visual urbana pode ser entendida como uma forma de expressão de identidade e uma resposta ao consumo massivo de imagens e na criação de uma outra narrativa pessoal e coletiva. Ao refletir sobre as imagens na era digital, Baitello Jr (2014, 2016, 2019) abre uma fresta que aqui consideramos útil para pensar como a arte urbana pode ser um meio de resistência e reapropriação do corpo humano no espaço urbano, criando novas possibilidades de significado e de interação social por meio das imagens. A saturação de imagens que o autor descreve como uma forma de "canibalização" também ocorre no espaço urbano. A arte urbana, especialmente aquela inscrita pelo cicloativista pode, portanto, ser vista como um contraponto a essa cultura de consumo imediato e superficial das imagens. Ela propõe novas narrativas, muitas vezes críticas, utilizando o espaço público para questionar e reimaginar o significado dos corpos que pedem passagem.

A questão da exposição da identidade pessoal discutida por Baitello Jr (2019) para nós pode se conectar com a ideia de que as ruas e as cidades são espaços onde as pessoas podem "pendurar" suas próprias identidades por meio da arte urbana. Assim como nas redes sociais, a rua se torna um palco para exibir uma versão da identidade, mas com uma maior liberdade de expressão e, frequentemente, uma subversão da ordem estabelecida.

Em suma, propomos, ainda que breve, um olhar crítico sobre a produção e o consumo de imagens que saem das ruas e ganham visibilidade e uma outra temporalidade no ambiente digital, abordando recortes de comunicação visual urbana e a maneira como isso se reflete uma forma de resistência e reinvenção da imagem no espaço público.

Quanto mais vemos, menos vivemos, quanto menos vivemos, mais necessitamos de visibilidade. E quanto mais visibilidade, tanto mais invisibilidade e tanto menos capacidade de olhar. Assim, o primeiro sacrifício desse círculo vicioso termina por ser o próprio corpo, em sua complexidade multifacetada, tátil, olfativa, auditiva, performática e proprioceptiva. Baitello Junior, 2016).

Enfatizamos neste tópico, ainda, as discussões de Massimo Canevacci (2016) e o conceito de metrópole comunicacional por compreendermos que sua perspectiva dialoga com as manifestações dos cicloativistas ao explorar temas de comunicação urbana, auto-representação e intervenções no espaço público. Ambos os discursos se encontram na ideia de transformar o espaço urbano em um local de resistência e expressão, promovendo a diversidade e a mobilidade sustentável como valores centrais. Essa abordagem reconhece a cidade como um espaço dinâmico de comunicação e interação, onde os cicloativistas desempenham um papel ativo na modelagem de novas narrativas urbanas.

No meio urbano das duas cidades cosmopolitas, a circulação de imagens é constante, fugaz e transitória, ora um cartaz ou um graffiti ali está, ora, já se apresenta outra imagem.

Um fazer-se ver que é – no espaço/tempo ubíquo – um fazer-se metrópole: metrópole comunicacional, metrópole performática, metrópole ubíqua. Uma metrópole que narra e se narra torna-se reflexiva. Expressam-se textualidades móveis, processuais, descentradas, autônomas, sincréticas, ubíquas. (Canevacci, 2016, P.178)

Na sociedade em rede, a informação e o conhecimento ganham uma extensão temporal quando por vezes, uma fotografia digital postada numa rede social como Instagram, consegue capturar uma paisagem e dar uma sobrevida às mensagens de grupos sociais, minorias, pessoas que se sentem à margem, ou mesmo a artistas urbanos consagrados que conseguiram, ao passar do tempo, após a difusão dos festivais de *street art* certo reconhecimento além dos espaços institucionalizados como museus e galerias. Esta transitoriedade e compreensível impermanência das paisagens visuais, olfativas ou mesmo sonoras das cidades, o espaço mercantilizado, a terra urbana (Rolnik, 2004), e os elementos que permanentemente a modificam e lhe atribuem vida, culmina naquilo a que muitos autores se referem, com congruentes pontos de vista, o decorrer de uma necessidade de reconhecimento. “O ciclo de vida das obras é, geralmente, curto e a renovação cíclica do espaço de exposição urbano é um imperativo.”. (Campos, 2019, p.108)

O sombreamento entre cicloativismo, comunicação e arte urbana cria um espaço de renovação, esperar⁵ e engajamento social. Técnicas como estêncil, lambe-lambe, *stickers* e cartazes não são apenas ferramentas de expressão artística, mas também vigorosos meios de comunicação que amplificam a mensagem do cicloativismo, promovem a mobilidade

⁵ Esperançar se fez verbo na práxis e obra de Paulo Freire (1992). Em sua obra *Pedagogia da Esperança* lê-se: “É preciso ter esperança, mas ter esperança do verbo esperar; porque tem gente que tem esperança do verbo esperar. E esperança do verbo esperar não é esperança, é espera. Esperançar é se levantar, esperar é ir atrás, esperançar é construir”.

sustentável e transformam o ambiente urbano em um espaço mais inclusivo e consciente, que coloca as pessoas em evidência ao invés dos automóveis.

Projetos colaborativos ⁶entre artistas urbanos e cicloativistas por vezes resultam em murais e instalações que celebram a cultura da bicicleta. Esses projetos frequentemente envolvem a comunidade, tornando-se eventos participativos que fortalecem os laços sociais e promovem a causa do cicloativismo.

Figura 42 - Mural com imagem de ciclista Centro Dragão do Mar



Fonte: Festival Concreto

Durante eventos como bicicletadas ou protestos, é comum ver lambe-lambes e cartazes demarcando um território de disputas, decorando os pontos de partida e chegada, assim como ao longo das rotas. Essas peças não só comunicam mensagens políticas e sociais, mas também contribuem para criar um senso de comunidade e identidade entre os participantes. "A proliferação de imagens nos espaços urbanos, através de cartazes e outras formas visuais, não apenas reflete, mas também constrói o imaginário coletivo e influencia as interações sociais e culturais." (Morin, 1962, p. 73).

⁶ Concreto Fortaleza, MURAL Festival Montreal, Bloop Festival Ibiza, Le M.U.R. – Bordeaux ou Chale Wote Street Art Festival Acra, Gana são alguns dos eventos internacionais que vem consolidaram grafiteiros, painelistas, puxadores de letras, artistas urbanos na afirmação de que a arte se insere no grande palco além muros: o território disputável das ruas, praças e espaços públicos das cidades.

A utilização de arte urbana pelo cicloativismo tem um impacto significativo para a visibilidade das questões de mobilidade sustentável e dos direitos dos ciclistas. (Barcellos,2015; Santos,2021; Gomes,2023; Alves,2023.)

As inscrições, manifestações de arte urbana relacionadas a bicicleta por vezes não carregam assinaturas ou créditos, ainda assim, a arte participativa empodera os usuários de bicicleta, dando-lhes uma voz e um meio de expressão em debates urbanos. As imagens nos cartazes e estêncis são não apenas formas estéticas, mas práticas comunicacionais que intervêm diretamente na vida urbana, funcionando como mediadoras culturais e sociais. (Sodré, 2002)

Ao percorrer Fortaleza a pé e sobre duas rodas de bicicleta, foi possível perceber que muitas bandeiras se manifestam nos muros, placas, assentos dos transportes públicos, numa polifonia que ecoa e manifesta pleitos coletivos por questões sociais diversas, não somente em defesa da bicicleta.

O cicloativismo, este movimento que promove o uso da bicicleta como meio de transporte sustentável e acessível, depende fortemente da comunicação eficaz para disseminar suas mensagens e engajar a comunidade. A comunicação no cicloativismo não se limita às campanhas tradicionais; ela se expande para o espaço público através de formas de arte urbana que capturam a atenção e incitam a reflexão.

Investigar a visualidade nas cidades contemporâneas e os impactos das práticas artísticas urbanas é também escolher um percurso: a interseção entre arte urbana e espaço público, especialmente em contextos de resistência e contestação social. Em várias cidades ao redor do mundo, campanhas visuais usando estêncil, lambe-lambe, grafites e cartazes têm sido utilizadas para reivindicar espaço urbano para ciclistas. A cada bicicleta pintada nas ruas, muros ou calçadas lembramos aos motoristas e pedestres da presença e dos direitos dos ciclistas.

Figura 43 – Queremos cicloamor, frase em muro



Fonte: YouTube Massa Critica Fortaleza

Figura 44 – Grafite e paraciclo no bairro Papicu em Fortaleza



Fonte: Acervo do Baião Ilustrado

Em nossa observação temos a coexistência de múltiplas polis, *do grego, polýs*, múltiplas vozes, culturas e narrativas dentro do espaço urbano. Essa diversidade é vista como uma característica vital das cidades contemporâneas, onde diferentes grupos sociais e culturais interagem e influenciam uns aos outros.

A arte urbana em Fortaleza tem se desenvolvido de forma vibrante, principalmente no Centro e Praia de Iracema, mas não somente, Montese, Bom Jardim, Jangurussu, Maraponga e tantos bairros percorridos na pesquisa encontramos os grafites, murais e intervenções artísticas, muitos desses trabalhos de arte nas ruas têm se relacionado com questões de mobilidade, natureza e cidade, incluindo a bicicleta como símbolo de resistência e mudança.

Figura 45 – Grafite ciclista de terno em Fortaleza



Fonte: Filtro de Papel

Aqui temos a perspectiva que reconhece os muros como suportes midiáticos e a cidade como uma estrutura discursiva. Nesse contexto, o grafite transcende a materialidade do muro e possui a capacidade de se perpetuar no tempo, especialmente devido à transição gradual dessa forma de expressão das superfícies urbanas para os meios digitais, como telas e redes eletrônicas. Essa transformação altera significativamente os modos de produção e disseminação do grafite, que agora atinge um público cada vez mais amplo, expandindo seu alcance e influência para além dos limites físicos da cidade, para citar o que Ricardo Campos (2012) intitula como “pixelização dos muros”.

Alguns grafiteiros e artistas urbanos utilizam a bicicleta como tema central em seus murais. Essas representações estão frequentemente ligadas à ideia de movimento e transformação urbana. A este exemplo, temos as obras de Narcelio Grud, um artista-inventor que cria objetos animados, trabalhando tanto em grandes projetos para parques e praças, como na escala humana dos instrumentos musicais e bicicletas.

Figura 46 – Ciclocolor, sistema de pintura que transforma vassouras em pincéis e são acopladas em bicicletas para pinturas no chão.



Fonte: Narcelio Grud

Figuras 47, 48 e 49 – WC Cielo, um banheiro público pedalável.



Fonte: Marcelio Grud

No período em que realizamos a pesquisa, ocorreu uma mostra de artes visuais urbana relacionada à bicicleta, entre os dias 17 de outubro e 19 de novembro de 2023 que nos encaminhou para uma observação.

A mostra consistiu em intervenções artísticas realizadas nas bicicletas e estações que compõem o sistema de mobilidade Bicletar, um projeto de transporte sustentável que visa promover o uso da bicicleta como meio de transporte na cidade. O evento propôs uma fusão entre a arte urbana e o cotidiano das ruas de Fortaleza, criando um espaço de interação entre o público e a arte, além de estimular a reflexão sobre a mobilidade urbana e a sustentabilidade.

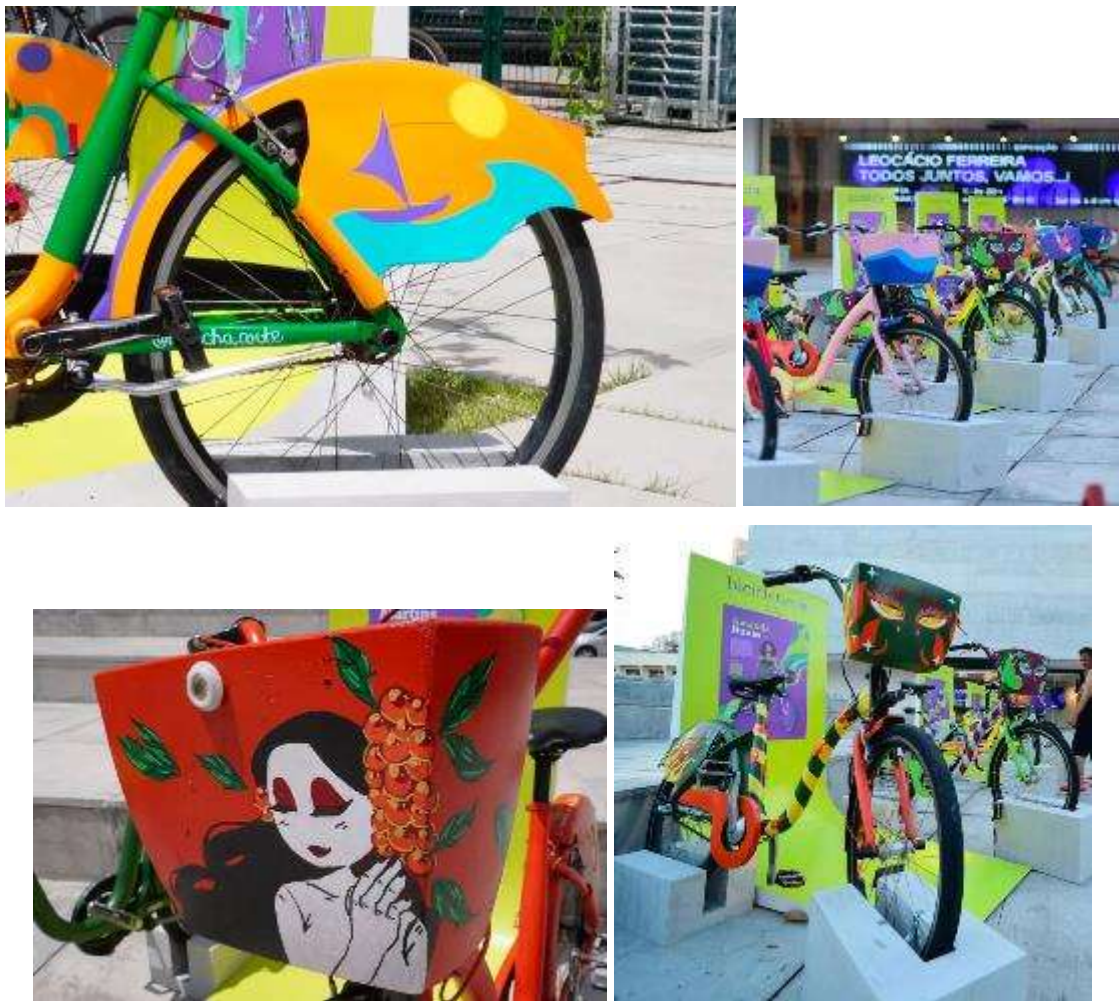
Durante esse período, as intervenções artísticas realizadas nas bicicletas e estações do sistema de mobilidade Bicletar foram expostas ao público, começando com a apresentação das obras no Museu da Imagem e do Som do Ceará (MIS) e, posteriormente, nas ruas da cidade.

A proposta do BicletARTE foi conectar a arte contemporânea à experiência da utilização das bicicletas, incorporando-as como suportes e elementos de intervenção artística. Ao transformar as bicicletas e estações do sistema Bicletar em obras de arte visuais, o evento buscou ampliar as possibilidades de vivência cultural na cidade, aproximando a arte das dinâmicas urbanas e incentivando a apropriação do espaço público. Nesse contexto, a intervenção artística se apresentou como um movimento que propôs uma nova forma de vivenciar a cidade e seus equipamentos de mobilidade, incorporando a arte no espaço urbano.

Antes de se dispersar pelas ruas e integrar o cotidiano de Fortaleza, as obras dos dez artistas selecionados para o BicletARTE foram apresentadas ao público em uma exposição seguida de debate com os artistas e pesquisadores do tema no Museu da Imagem e do Som do Ceará (MIS). A exposição proporcionou uma experiência crítica, permitindo que o público tivesse contato com os processos criativos dos artistas e compreendesse a proposta do evento.

O evento caracterizou-se pela capacidade de integrar arte, mobilidade e sustentabilidade. Ao transitar entre a galeria e a rua, entre o espaço institucional e o público nas ruas de Fortaleza, o evento propôs uma nova forma de democratização da arte, extrapolando os limites das galerias e se inserindo no cotidiano das pessoas, contribuindo para a democratização do acesso à cultura e para a conscientização sobre a importância do uso sustentável de recursos urbanos, promovendo uma reflexão sobre as possibilidades de transformação do espaço urbano através da arte e da participação ativa dos cidadãos.

Figuras 50, 51, 52 e 53 – Bicicletas grafitadas, Bicicletarte



Fonte: Unimed Fortaleza

3.3 O cicloativismo em Fortaleza: interlocução e vitalidade urbana

O cicloativismo integra aspectos de arte e identidade, intervenções artísticas, ocupações espontâneas do espaço público, protestos e não somente aqueles associados às datas comemorativas alusivas ao ciclista tais como o Dia Mundial Sem Carro, a Semana da Mobilidade Urbana, Dia Nacional do Ciclista ou Dia Mundial da Bicicleta. A prática de pintar ciclofaixas espontâneas e usar bicicletas brancas para homenagear vítimas do trânsito reforça o papel dos ciclistas como agentes de mudança. Ao desafiar a hegemonia dos automóveis, esses movimentos promovem uma visão antagônica a sociedade do automóvel e uma ferramenta de luta por cidades mais justas, saudáveis e conectadas com as necessidades de seus habitantes. A Internet tem desempenhado um papel central na transformação da participação social e na

mobilização política contemporânea dos cicloativistas. Movimentos sociais em defesa da bicicleta encontram nas plataformas digitais um espaço de expressão, organização e disseminação de suas causas, promovendo valores e ideias de forma amplificada. Neste sentido, a comunicação é essencial para engajar indivíduos e fomentar mudanças coletivas, especialmente em um cenário onde tecnologias digitais redefinem os limites da esfera pública. Essa realidade ressalta a importância de cidadãos não apenas conectados, mas também formados criticamente para interpretar e transformar a complexidade social. (Castells, 2004).

Em Fortaleza, iniciativas como a Massa Crítica, Ciclovida e Bike Anjo demonstram como a bicicleta se torna um símbolo de resistência e transformação social. Essas ações vão além da reivindicação de infraestrutura cicloviária; elas incorporam debates sobre justiça social, equidade e sustentabilidade, articulando-se em redes tanto presenciais quanto virtuais. Essas manifestações são exemplos de como o engajamento cidadão pode transformar cidades, fomentando políticas públicas e práticas culturais.

Embora a internet e, mais especificamente, as redes sociais, não sejam o foco primário desta pesquisa, consideramos que a menção a perfis de redes sociais de cicloativistas se justifica, portanto, pela sua capacidade de ilustrar tendências, divulgar narrativas ou oferecer perspectivas que dialoguem com os conceitos explorados nesta tese. Além disso, tais perfis funcionam como canais de interação entre diversos agentes sociais, potencializando o impacto e a circulação de ideias que, de outra forma, poderiam permanecer restritas a esferas mais acadêmicas ou especializadas.

Esse breve recorte aqui trazido neste tópico não implica uma mudança no foco metodológico da pesquisa, mas, sim, reconhece o papel das redes sociais como fenômenos socioculturais intrínsecos à dinâmica do tema estudado. Assim, a inclusão dessas referências dos grupos de ciclistas através de seus perfis de Instagram visa enriquecer a análise e ampliar a compreensão sobre o objeto investigado, conectando-o ao contexto mais amplo das interações digitais e da comunicação contemporânea.

É inegável que a Internet aumenta o espaço de práticas de participação social. Se a vinculação à democracia passa não apenas por manifestações e articulações de eventos presenciais, mas também por ações apoiadas pelo uso das tecnologias, temos as redes sociais digitais como instrumento de propagação da informação. Neste sentido, o desenvolvimento da internet como meio de comunicação é fundamental para os movimentos sociais contemporâneos.

A comunicação de valores e a mobilização em torno do sentido são fundamentais. Os movimentos culturais entendidos como movimentos que têm como objectivo defender ou propor modos próprios de vida e sentido constroem-se em torno de sistemas de comunicação – essencialmente a Internet e os meios de comunicação – porque esta é a principal via que estes movimentos encontram para chegar àquelas pessoas que podem eventualmente partilhar os seus valores, e a partir daqui actuar na consciência da sociedade no seu conjunto (Castells, 2004, p. 170)

Muitos indivíduos ou grupos sociais manifestam seus interesses, posições e insatisfações na Internet, por entendê-la como esfera pública de debate e mobilização. Outras vezes de partilha e identidade.

Os próprios conceitos de participação e cidadania colocam em causa uma questão de carácter mais geral, mas de fundamental importância: a urgência de repensar o “contrato social” (2003) e, consequentemente, de redefinir as regras de compromisso da cidadania e inclusão. E, por isso, não podemos deixar de notar um importante atraso cultural, reiterando fortemente a nossa velha fórmula: não bastam “cidadãos conectados”, precisamos de cidadãos criticamente formados e informados, formados no pensamento crítico e na complexidade, educados para a cidadania. (Luvizotto e Cunha, 2020. P. 27)

A *Bike Anjo*, à luz desta discussão, é uma rede de pessoas que acreditam na mudança das cidades por meio da promoção, mobilização e participação social. Possui perfil no Facebook, Instagram e site. Considera a bicicleta uma ferramenta de transformação e “quanto mais gente se conectar a esta rede, melhores serão nossas cidades”, afirmam. *Bike Anjo* é também uma escola informal, pois oferece diversas atividades gratuitamente: aprender a se equilibrar nas duas rodas da magrela, dicas e truques para pedalar com segurança nas ruas, para ir ao trabalho de bicicleta e até formação de novos Bike Anjos. As pessoas que participam das oficinas são recebidas e instruídas com paciência e carinho para superarem medos e aprenderem a “andar” de bicicleta. Não é necessário levar bicicleta, mas quem já possui uma e pode levar, tem a oportunidade de aprender já com a bike que usará. E ainda recebe dicas de ajustes para ter uma melhor experiência com ela ao pedalar.

Figura 54 - Convite para oficina do Bike Anjo Fortaleza



Fonte: Instagram @bikeanjo

A oficina é gratuita, pois é organizada por voluntários que querem uma cidade melhor, com mais bicicletas e mais pessoas felizes nas ruas. Os voluntários dedicam um pouco do seu tempo a quaisquer pessoas, sem limite de idade. Encontram-se na Praça Luiza Távora, num bairro nobre em Fortaleza. Michel Maffesoli (2014) ilustra muito bem o exemplo deste coletivo em seu conceito de “comunidade emocional”. E, diante disso, enxergamos a necessidade de trazer à luz uma potente discussão sobre sensibilidade e relações humanas, cidadãs e políticas. Elas geram afetos e emoções, que influenciam a forma como a sensibilidade e a vulnerabilidade se dão na vida dos indivíduos, ao mesmo tempo que os fortalecem quando compartilham suas necessidades.

A contemporaneidade trouxe novas formas de se relacionar e de se colocar frente ao outro, que por vezes pode ser também ao desconhecido. “Porque é isso que é o coração pulsante da (r)evolução societal em curso: a passagem de um ideal democrático, em que a razão exercia um papel maior, a um outro, o comunitário, em que o emocional será a virtude cardeal” (Maffesoli, 2014, p. 278).

Outro exemplo interessante, que atua nas ruas e nas redes, é a Ciclovida, fundada em 2013, nasceu com um formato de Associação dos Ciclistas Urbanos de Fortaleza a fim de trabalhar pela construção de políticas públicas e iniciativas que atendam à mobilidade por bicicletas; realiza atividades e projetos que buscam fortalecer e propagar a cultura da bicicleta em todas as esferas da sociedade; quer que todos que circulam nas ruas tenham o direito à vida, à segurança e ao conforto em seus deslocamentos; defende atenção e benefícios crescentes para os ciclistas e para todos os cidadãos que utilizam alternativas inteligentes de locomoção.

Figura 55 - Convite para reunião do Ciclovida



Fonte: Instagram @ciclovida

Criado para debater o uso da bicicleta pelas mulheres, o grupo Ciclanas tem como objetivo a troca de experiências e realização de atividades, atualmente contam com mais de duas mil integrantes em seu grupo fechado do Facebook. No espaço virtual elas falam sobre assédio, machismo dentro do cicloativismo, mecânica de bicicleta, violência urbana e outros temas ligados a gênero e bicicletas. Fora da internet, palestras, debates, pedaladas, oficinas de alongamento, mecânica para mulheres e até uma cicloviação são algumas das ações realizadas pelo grupo.

Figura 56 – Lambe Lambe em defesa dos ciclistas



Fonte: Instagram @ciclanas

E como último e bastante relevante exemplo recortado nesta pesquisa, temos o Massa Crítica Fortaleza, que possui uma página no Facebook e Instagram cuja descrição

apresenta: “juntos por um trânsito mais humano, por cidades mais bonitas e felizes, por um mundo mais respirável: somos todos parte da Massa Crítica”. Uma forma de reivindicar as ruas para os ciclistas e para as pessoas de forma antagônica à chamada 'cultura do automóvel'.

Figuras 57 e 58 - Oficina de estêncil para pintura de sinalização horizontal em edição do Massa Crítica Fortaleza, na Praça da Gentilândia



Fonte: Acervo Pessoal

Figura 59 - Manifestações em defesa dos ciclistas



Fonte: Acervo Pessoal

Por vezes a repressão policial inibe a atuação dos participantes nos eventos mobilizados pelos cicloativistas. Em Fortaleza, um dos pontos de encontro e de saída da Massa Crítica já foi o Palácio da Abolição e a Rua Ana Bilhar⁷. O palácio é um prédio do Governo do Ceará onde está a sede de despachos do Governador do Estado fica em frente ao Museu da Imagem e do Som (MIS), e mesmo estando reunidos do outro lado da avenida, os participantes sofrem uma coerção inibitória.

⁷ A Rua Ana Bilhar é um lugar emblemático para a luta cicloativista em Fortaleza. Em 2013, quando ainda não haviam muitas ciclovias pela cidade, participantes do Massa Crítica e artistas urbanos pintaram 3 km de “ciclovias cidadãs”, que apesar de ter sido apagada alguns dias depois pela gestão municipal, teve ampla repercussão e a consequente implantação oficial de ciclofaixa neste logradouro.

Figura 60 - Concentração do Massa Crítica de Maio de 2024



Fonte: Instagram @massacriticafortaleza

As palavras de ordem usadas no Massa Crítica são as mesmas em várias cidades pelo mundo, com variações. Com uso de megafones, caixas de som ou o próprio coro, em Fortaleza, o início do pedal afirma e reafirma a presença dos ciclistas na cidade com o entoar do “*Mais bicicletas, menos carros*”, “*Mais adrenalina e menos gasolina*”, “*Mais Curanderia e Menos Drogaria*”. E outro grito popular é: “*O que nós queremos? MAIS BICICLETAS*”.

Figura 61 - Bandeirão no Massa Crítica de Maio de 2024



Fonte: Instagram @massacriticafortaleza

Nos eventos do Massa Crítica chama a atenção uma expressiva participação de mulheres. Muito embora o debate proposto aqui neste trabalho não se construa a partir da

perspectiva de gênero ou da interseccionalidade, a observação da pesquisadora apresentou desafios relacionados ao tema.

Para mulheres e meninas, ações para tornar a bicicleta uma opção real e atraente não se encerra na produção de infraestrutura cicloviária, mas demandam uma abordagem ampla, que entenda a mobilidade urbana como um campo maior do que o deslocamento urbano é permeado por questões sociais e culturais. (Lemos, Harkot e Santoro, 2017, p.113)

Embora a ocupação de diversos espaços em defesa da bicicleta seja relevante à causa, nos concentramos neste estudo nas manifestações que acontecem nas ruas e nas intervenções no espaço público como uma forma de comunicação e resistência. Arte pública e outras formas de expressão artística desempenham um papel na autorrepresentação dos cidadãos e na transformação do espaço urbano.

Figura 62 – Logomarca do Massa Critica Fortaleza



Fonte: Facebook Massa Critica Fortaleza

Quando observamos a logomarca do Massa Critica é possível notar traços identitários em alguns elementos, entre eles: a presença da catraca da bicicleta, o monocromatismo preto, a tipografia em caixa alta, e a similaridade com a estética do estêncil.

Na logo encontramos ainda a autorrepresentação do "sujeito transurbano", caracterizado por sua mobilidade e capacidade de navegar por múltiplos espaços urbanos, conectando diferentes culturas e contextos. Esse sujeito transcende as fronteiras físicas e simbólicas da cidade, desafiando as noções tradicionais de espaço e identidade. A silhueta do cicloativista erguendo a bike, gesto comum nas paradas em frente aos semáforos durante a

Massa Crítica, e a mão em punho, elucidam a autorrepresentação, prática que fortalece indivíduos e grupos a moldarem suas próprias identidades, desafia narrativas dominantes. (Canevacci,2016).

No contexto urbano, ela é uma ferramenta crucial para a expressão de diversidade e resistência, permitindo que vozes anteriormente marginalizadas encontrem espaço e visibilidade na metrópole comunicacional. Essa prática não apenas enriquece a paisagem cultural urbana, mas também promove uma sociedade mais equitativa e pluralista.

As novas subjetividades estão praticando a facilidade de uso do PC ou do spray, desenhando imagens materiais nas ruas ou *editing* ícones digitais em casa. A divisão comunicacional do trabalho entre quem narra e quem é narrado, quem performa e quem é performado – entre auto e hetero-representação – penetra na contradição emergente entre produção das tecnologias digitais e uso destas mesmas tecnologias por sujeitos com uma autônoma visão do mundo (Canevacci, 2016. p.180)

O ciclista que enfrenta o fluxo das grandes cidades, performa com uma certa audácia e coragem que lhe são exigidas. E o cicloativista, por sua vez, aquele que agita, mobiliza, convoca, e se posiciona no *front* das disputas espaciais e simbólicas representa igualmente o sujeito transurbano, Canevacci (2016), pois eles navegam pela cidade de uma maneira que transcende as divisões convencionais entre áreas urbanas e subúrbios. Ao se deslocarem e se inscrevem pela cidade deixando marcas e manifestos, e ao desafiarem a predominância do carro como meio de transporte, promovem um novo modelo de ocupar e ir e vir que ultrapassa o discurso da sustentabilidade e dá sentido ao viver e sobreviver na polis.

O cicloativismo observado em Fortaleza elucida a polifonia urbana ao introduzir novas vozes e perspectivas na discussão sobre o uso do espaço urbano. (Canevacci,2016). As manifestações dos ciclistas em suas múltiplas performances frequentemente destacam questões de equidade, acessibilidade e justiça social, adicionando camadas de significado e diálogo ao tecido urbano.

Para Ilse Scherer-Warren (2006), o ativismo de hoje tende a protagonizar um conjunto de ações orientadas aos mais excluídos, mais discriminados, mais carentes e mais dominados. Na visão da autora, e concordamos com ela, a nova militância passa por essa nova forma de ser sujeito/ator. Portanto, a divisão clássica de ONGs “*think tanks*” ou produtoras de conhecimento, ativistas ou cidadãs e prestadoras de serviço ou de caridade, tende a dar lugar a organizações que mesclam, cada vez mais, essas três formas de atuação, tendo em vista seus compromissos com o pró-ativismo no campo da democracia.

A autora propõe um quadro analítico que diferencia os tipos de ativismos, de forma a diferenciar as lutas cidadãs e coletivas. Se aplicarmos a concepção de Scherer-Warren (2006)

ao movimento cicloativista de Fortaleza, em especial o Massa Crítica, encontraremos uma série de sobreposições, pois ora podemos classificá-lo como movimento social organizado, ora como marcha, ora como manifestação ampla e indignada, e ora como ação-manifesto sociocultural.

Face à pluralidade de demandas e significados dos protestos políticos nas manifestações brasileiras, a autora se concentra em dois tipos principais de contestação, sobre as quais consideramos consonantes ao movimento cicloativista de Fortaleza, as lutas sistêmicas e as lutas por direitos humanos, aqui poderíamos ainda segmentar por direitos urbanos, ou direito à cidade, os quais permitem referenciar a maioria das pautas, expressas em cartazes, palavras de ordem e expressões estéticas.

Figura 63 – Infográfico fluxo comunicativo entre a bicicleta, os ativistas e a cidade



Fonte: Elaborado pela autora

Os movimentos sociais contemporâneos vão além das demandas tradicionais, como trabalho e moradia, e incluem questões como meio ambiente, mobilidade urbana, gênero, direitos das minorias e outras pautas ligadas à cidadania e qualidade de vida. Os protestos de rua continuam sendo ferramentas importantes, mas os movimentos sociais também utilizam outras formas de ativismo, como ações simbólicas, campanhas online e intervenções culturais. (Gohn, 2010)

No dia 4 de agosto de 2013 cerca de 12 manifestantes do Massa Crítica pintaram linhas na Rua Ana Bilhar, que provocavam a demarcação de uma ciclovias no local. Com o objetivo de enfatizar a necessidade de segurança para os ciclistas e chamar a atenção do poder público para melhorias na mobilidade.

A Massa Crítica surge como um coletivo que, na medida em que busca estabelecer alguns padrões e caminhos possíveis a seguir para a defesa, estímulo e “celebração” do ciclismo urbano, possui estrutura descentralizada, que rejeita a representatividade, de origem e inspiração anarquistas, distanciando-se do que as Ciências Sociais classicamente compreenderam como “movimento social”: movimentos baseados na condição de classe que se pautavam num diálogo e reivindicações que tinham no Estado seu interlocutor privilegiado e fonte de transformação social. Os “novos movimentos sociais” distanciam-se, dessa maneira, de perceber e fazer “política”, abrindo formas de ação e de comunicação para a transformação de padrões sociais. (Sampaio, 2018, p. 64)

De acordo com a matéria do Jornal O POVO, a autarquia de trânsito considerou que a ciclofaixa pintada não oferecia segurança por não obedecer às normas do DENATRAN, e sim

um ato de vandalismo, desse modo, ela foi apagada na madrugada do dia 5 para o dia 6. No dia 10 de agosto, seis dias após a ciclofaixa na Rua Ana Bilhar ser pintada, o mesmo coletivo articulou uma segunda pintura horizontal, ao chão, de 1,4km, partindo da Antonio Sales e chega na Engenheiro Santana Júnior. Além da demarcação do que seria uma ciclofaixa, foi pintada também uma indicação para faixa de pedestre. Outra vez, o órgão municipal responsável pelo trânsito, a Autarquia Municipal de Trânsito, Serviços Públicos e Cidadania (AMC), informou que a ciclofaixa e a faixa de pedestre estavam fora dos padrões, e por isso começou a apagar no mesmo dia. Na ocasião houve embate direto dos cicloativistas e o serviço de apagamento realizado pela prefeitura foi suspenso. (Diário do Nordeste, 2013).

Um mês depois, após estudos e 40 dias desde a pintura da "ciclofaixa popular", a prefeitura anunciou que iria criar uma ciclofaixa na Rua Ana Bilhar, obra que foi inaugurada 9 dias depois, durante um passeio ciclístico, e que passou a receber fiscalizações no dia seguinte. Segundo os secretários, o ato dos integrantes do grupo Massa Crítica de pintar ciclofaixas cidadãs colaborou para a criação da definitiva, por ter gerado reuniões entre gestores e ciclistas, no caso, representantes da Ciclovida, que cobraram soluções.

No dia 22 de setembro do mesmo ano - quando comemora-se o Dia Mundial Sem Carro, com o objetivo de estimular uma reflexão sobre o uso excessivo do automóvel, além de propor às pessoas que dirigem todos os dias que revejam a dependência que criaram em relação ao carro ou moto - a Prefeitura de Fortaleza inaugurou a ciclofaixa da Rua Ana Bilhar, e integrantes da Massa Crítica pintaram ciclofaixa na Rua Oscar Araripe, no Bom Jardim, com a ajuda de moradores da região, para chamar a atenção da Prefeitura sobre a necessidade de se dar atenção aos bairros periféricos da cidade. Novamente, a AMC considerou que a ciclofaixa não obedecia aos padrões, porém, diferente dos outros casos, não apagou essa ciclofaixa, deixando o tempo apagar a tinta.

Tal sequência de acontecimentos demonstra efeitos potentes de ações sensíveis e resultantes de relações coletivas. Relações humanas, sociais, amorosas, trabalhistas ou tantas outras que são nomeadas de formas diferentes são fundamentais para a constituição do ser e do existir numa grande cidade como Fortaleza, que abriga muitas outras cidades, em regiões periféricas ou de alto valor imobiliário, cidades formais e informais podem ser percebidas numa única e maior Fortaleza.

Em 12 de junho de 2018, a cidade de Fortaleza deu um importante passo para garantir a sustentabilidade da política cicloviária, ao sancionar a Lei Nº 10.752 que determina que todos os recursos advindos do estacionamento público rotativo (Zona Azul) devem ser

utilizados para investir em ações voltadas à mobilidade por bicicleta, incluindo ciclofaixas, ciclovias, paraciclos, entre outros. Deste modo, percebemos que aos poucos, o poder público percebe a bicicleta como uma alternativa de locomoção para muitas pessoas ou para muitas situações do cotidiano, amplificando as possibilidades de mobilidade urbana e melhorando a qualidade de vida dos cidadãos.

Mais do que veículo de lazer, a bicicleta vai aos poucos se tornando uma opção saudável de transporte, disputando espaço entre carros, ônibus e caminhões. Como vimos na narrativa de episódios do cicloativismo em Fortaleza, para atender essa nova demanda, os governos municipais e as comunidades começam a se mobilizar pela construção de ciclovias. E com elas, surgem novos desafios, como, por exemplo, o aumento do número de acidentes envolvendo ciclistas e os conflitos com motoristas.

Em Fortaleza, no Bairro de Fátima, na Rua Monsenhor Otávio de Castro é possível ver um grafite no muro de uma residência que homenageia um ciclista morto na L2 Norte, em Brasília. A imagem de Raul Aragão com asas sobre uma bicicleta foi pintada na casa dos irmãos do rapaz, no Ceará. Aragão morreu após ser atropelado por carro a 95 km/h em 21 de outubro de 2017.

Figura 64 – Grafite e frase com hashtag em homenagem ao ciclista Raul Aragão no Bairro de Fatima



Fonte: Acervo pessoal

Bicicletas brancas, também conhecidas como *Ghostbikes*, são frequentemente colocadas às margens de vias da cidade, em homenagem às vítimas da violência no trânsito e

têm o objetivo conscientizar a população sobre o respeito aos ciclistas.

Reunir pistas e imagens que dessem conta da bicicleta como importante elemento da paisagem cultural, é também observar a forma como os sujeitos se apropriam do espaço urbano, algumas vezes agradável e outras vezes hostil para quem se aventura com este instrumento que é meio de transporte e de lazer.

Figura 65 - Bicicleta branca homenageia ciclistas mortos



Fonte: Acervo Pessoal

Jean-Marc Besse (2014) recorda que “existem artistas mas também peregrinos para quem caminhar é fazer obra, para quem o deslocamento faz a forma”, acrescentaríamos, no ensejo de nossa pesquisa, que pedalar, aventurar-se e enfrentar a cidade de bicicleta, e ainda envolver-se com este objeto de forma ativa e ativista é escrever um capítulo da história de um lugar, no nosso caso, da grande Fortaleza. Sob esta ótica, Rogério Oliveira (2018) converge: “A bicicleta dá oportunidade a que outros os sentidos e sentimentos possam interagir e compreender, por outras vias, a historicidade contida na paisagem”.

Para a pesquisadora Catarina Farias de Oliveira (2014), a construção de uma governança democrática, com os respectivos processos de participação e envolvimento dos cidadãos, é um processo complexo caracterizado pela ambivalência e dialética aberta:

Dialética que quase nunca encontra um momento de complexa síntese. Um processo que envolve inúmeras variáveis, abordagens, métodos de análise e detecção, mas que também e acima de tudo requer imaginação, capacidade de "rede" e "criar um sistema" e, ao mesmo tempo, uma visão sistêmica de período longo. Um processo que só pode encontrar sua tradução efetiva se for apoiado por uma cultura de complexidade e compartilhamento que ainda luta muito para se estabelecer dentro e fora das organizações públicas e privadas. (Oliveira, 2014, p. 25)

É importante enfatizar, portanto, que a sociedade civil nunca será isenta de relações e conflitos de poder, de disputas por hegemonia e de representações sociais e políticas diversificadas e antagônicas. No universo da bicicleta isso também se evidencia, principalmente quando observamos a temática do planejamento urbano. Muitas cidades continuam sendo planejadas e construídas com seus sistemas viários, suas quadras, seus usos e ocupações privilegiando os carros, a indústria do automóvel e não as pessoas.

3.4 Resistências e experiências afirmativas da bicicleta transformam o espaço público

A partir de tais manifestações podemos nos questionar qual o papel do setor público diante do crescimento do uso das bicicletas nas cidades. Em Fortaleza, existem atualmente dois planos em fase de implantação na área de mobilidade, o Plano Diretor Ciclovitário Integrado PDCI, e o Plano de Mobilidade Urbana. Além destes, existe também o Programa de Transporte Urbano de Fortaleza - Transfor cujos investimentos seguem diretrizes do Plano Diretor de Transportes Urbanos de Fortaleza PDTU.

“Estimular o uso da bicicleta em substituição ao transporte motorizado individual e como complemento do transporte coletivo” (Fortaleza, 2014) é o primeiro objetivo da Política de Transporte Ciclovitário do Município de Fortaleza, e trata especificamente da promoção da bicicleta integrada ao transporte público da cidade. É um dos objetivos da Política também “promover infraestrutura adequada e segura para estacionamento e guarda de bicicletas nos pólos geradores de viagens, nos terminais e estações do sistema de transporte coletivo municipal e intermunicipal”.

Fortaleza é uma cidade que possui características muito interessantes quando observamos as suas rotas cicláveis. Diferente de algumas cidades que adotam ciclofaixas temporárias, as que têm sido construídas aqui são estruturas permanentes, que mudam a forma urbana da cidade e seus usos. Em março de 2020 a prefeitura da cidade divulgou que implantou cerca de 78,2 km de novas ciclovias e ciclofaixas, um crescimento que a colocou entre uma das cidades da América Latina que mais construiu novas infraestruturas ciclovitárias, uma política pública que foi inclusive apontada pelos seus gestores como estratégia segura de incentivar o transporte individual e assim reduzir a disseminação do coronavírus.

Pelo mundo, diversas capitais, como Paris, Barcelona, Londres, Berlim, Buenos Aires, Lima e Bogotá, também investiram em ciclovias e ciclofaixas, como forma de combater a contaminação nos transportes, sendo que muitas delas optaram por construir ciclofaixas

temporárias. Fazendo uma comparação na América Latina, Fortaleza, com seus novos 78,2 km de ciclovias, implantou nesse período mais infraestruturas cicloviárias do que Lima, com 46 km e Buenos Aires, com 17 km, ficando a capital cearense atrás apenas de Bogotá com 84 km, de acordo com publicação da WRI Brasil, que também mostra Fortaleza à frente de Paris, com 50 km de novas ciclovias. (Fortaleza, 2022, p.1)

Coordenado pela Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania (AMC), por meio do Plano de Ações Imediatas de Transporte e Trânsito de Fortaleza (PAITT), o Programa de Expansão da Malha Cicloviária em Fortaleza tem contemplado diversos bairros, como Cocó, Papicu, Cidade 2000, Fátima, Benfica, Jardim América, Cidade dos Funcionários, Bom Jardim, Granja Lisboa. Um ponto intrigante e, e muito peculiar de Fortaleza, é que existem bairros que não possuem saneamento básico, precários ou inexistentes equipamentos públicos, mas que contam com ciclovias, ciclofaixas, semáforos e sinalizações específicas para ciclistas.

Figura 66 - Calçada ciclável a no Bairro de Fatima



Fonte: Acervo Pessoal

A maioria dos bairros do centro e entorno da área central possui boa parte dos domicílios contando com o serviço de esgotamento sanitário. Em contrapartida, os bairros da periferia são os mais carentes em relação a políticas públicas de esgotamento sanitário. Isso se

repete em todas as outras questões de infraestrutura urbana. A este respeito, Rosana Batista (2021) e Jane Jacobs (2011) concordam: a precariedade das periferias reflete a desassistência do Estado e a falta de infraestrutura, seja ela de transporte ou saneamento, torna o subúrbio ainda mais distantes dos elementos de poder da cidade, tais como as áreas nobres, que refletem monumentos, altares e lugares de propaganda.

Esse esquecimento e/ou apagamento das periferias, no entanto, não é exclusividade das terras alencarinas, é, na verdade, comum das cidades globalizadas. (...) Mais do que simples subúrbios, são zonas destinadas a armazenar a precariedade que não combinam com os monumentos de riqueza e poder presentes nos cartões-postais e propagandas turísticas. Para conhecê-las e se conectar a elas, ainda que de forma passageira, as condições funcionam como verdadeiros canais de comunicação. É preciso somente que se queira contratá-las. (Batista, 2021, p. 52)

É uma coisa que todos já sabem: uma rua movimentada consegue garantir a segurança; uma rua deserta não. Mas como isso ocorre, na verdade? E o que faz uma rua ser movimentada ou evitada? (...) Uma rua com infraestrutura para receber desconhecidos e ter a segurança como trunfo devido à presença deles. (Jacobs, 2011, p. 35)

Outro aspecto interessante que o uso da bicicleta na periferia de Fortaleza traz é o de questionar o discurso da insegurança nos bairros mais desassistidos. Feitos de gestos pequenos, anônimos e rotineiros, nas crianças que vão à escola nas garupas das bicicletas dos pais, esse balé de pessoas nas ciclovias e ciclofaixas que é executado dia e noite sem nunca repetir, assim como são as telas de pôr do sol no céu, tornam-se, sem intenção, grandes responsáveis pela ocupação, uso e até segurança da rua, como acredita a jornalista e urbanista Jane Jacobs, ao atribuir os usos dos espaços públicos à sensação de segurança desses lugares.

Aparentemente despreziosos e aleatórios, os contatos das ruas também são decisivos para o florescimento da vida pública, pois forçam o aparecimento da diferença e acabam estimulando a tolerância e a convivência pacífica entre estranhos (Jacobs, 2011, p. 5)

Muito embora possa parecer carregado de sentimentalismo, o uso da bicicleta em Fortaleza, reflete, igualmente, a urbanização como fenômeno de classe, e a qualidade de vida urbana como mercadoria, como elucidamos acima, quanto a distribuição de infraestruturas e recursos na cidade. O caráter comunicativo da bicicleta na cidade se expressa na comunicação visual urbana mas não somente. A comunicação transforma-se em comunhão. Até mesmo o isolamento dos claustros, retiros é tribal e repousa na partilha de um território real e simbólico. (Maffesoli, 2019.) Na megalópole temos o culto do corpo do sexo, da amizade, da comida, do

esporte. o comum é o lugar onde se realiza o culto.

Figura 67 – Ciclofaixa sombreada no Bairro de Fatima

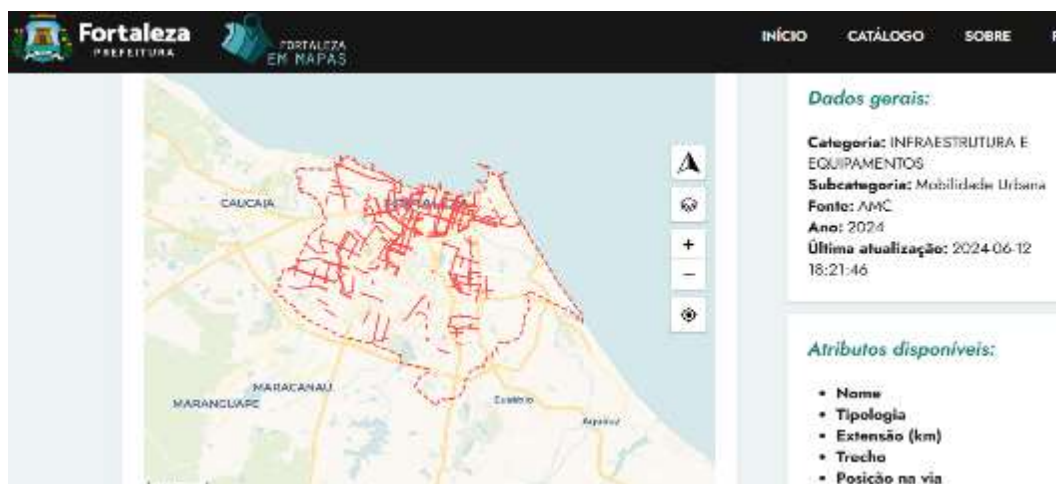


Fonte: Acervo Pessoal

O lugar faz o elo. Altares de celebração técnica, cultural, lúdico-erótica, consumo, esportiva, musical, religiosa, intelectual, política, comemorativa. Comunicar para sentir o corpo do outro, para estar em contato com o diferente ou com o igual, numa fusão quase mística, epifânica, embora cotidiana e recorrente.

As bicicletas e seus usos estão distribuídos em diversos pontos da cidade. As estações de bicicleta se situam entre os shoppings, as praças, os edifícios empresariais, os monumentos e os cartões-postais. Os altares, na metáfora de Maffesoli (2019). Temos bicicletários em estações de bicicletas compartilhadas no Shopping Benfica, Shopping Del Paseo, Shopping Aldeota, Praça das Flores, Aterrinho da Praia de Iracema. “A cidade é pontilhada por uma multiplicidade de pequenos “altares” que têm a mesma função: neles se elaboram os mistérios da “comunicação- comunhão”. (Maffesoli, 2004, p. 59)

Figura 68 – Mapa do sistema ciclovitário de Fortaleza



Fonte: Fortaleza em Mapas

Desta maneira, podemos afirmar que as cidades muitas vezes servem como centros de poder cultural, onde instituições culturais como museus, galerias de arte, teatros, editoras e universidades estão concentradas. O que dialoga, de certa forma, com a ideia de Michel Maffesoli (2004) sobre os “altares das cidades” lugares e espaços da socialidade, compostos por afetos e emoções comuns. Para Maffesoli, a megalópole é desenhada por uma série de “altares” ou “alto lugares”. Em tais lugares, são celebrados diversos cultos de forte componente estético-ético.

Nas áreas urbanas, nos centros históricos, econômicos e políticos, há uma acumulação de recursos culturais e instituições que exercem influência sobre a produção e disseminação da cultura. Isso pode criar uma dinâmica de hegemonia cultural, onde certas formas de expressão cultural são privilegiadas em detrimento de outras.

Ao mesmo tempo, as cidades também são espaços de contestação cultural, onde diferentes grupos sociais buscam expressar suas identidades e valores. Movimentos sociais, comunidades étnicas, grupos de jovens e outros atores sociais frequentemente utilizam os espaços urbanos para reivindicar visibilidade e voz na esfera pública. Isto porque a rua, aquilo que é comum, que separa o que é privado, a rua, a praça, potencializam as ressonâncias das indignações e dão a passagem aos protestos. Isso pode desafiar a hegemonia cultural dominante e promover uma maior diversidade de expressão cultural.

No mapa do Sistema Ciclovitário de Fortaleza vemos como as ciclorrotas são diversas, com o número das ciclovias é significativo, e como o desenho da cidade é ortogonal. No entanto, no mapa não é possível perceber a superposição de poderes, as concentrações de riquezas, os desequilíbrios, os ritmos urbanos da vida sobre duas rodas numa grande metrópole

como Fortaleza.

O crescimento acelerado e anárquico das últimas décadas produziu toda sorte de deslocamento das relações sociais. O mapa é a cidade mosaico onde, junto com a industrialização selvagem, e em boa medida por essa razão, misturam-se estilos de convivência, mesclas de culturas, populações transplantadas e também disparidades insuperáveis de níveis econômicos e fronteiras sociais. (Piccini, 2003, p.4)

Com a pesquisa de campo envolvendo os ciclistas das cidades, que moram nos mais diversos bairros e deslocam-se por inúmeros fluxos cotidianos, elaboramos novos mapas, sociais e afetivos, que apontem expressões variadas sobre a cidade, o multiculturalismo de seus habitantes, e suas impressões sobre os altares econômicos, as mudanças de paisagem e a diversidade de ambientes e estruturas destinadas, ou não, ao ciclista.

A partir das narrativas e representações dos ciclistas, constrói-se uma imagem afetiva de Fortaleza: uma cidade solar, marcada pelas cores do sol e do mar, onde a juventude se expressa com força, mas que também convive com o lixo espalhado e espaços degradados. A cidade é percebida de forma ambígua — ora acolhedora, ora hostil — especialmente em relação à segurança de quem pedala, sendo mais tolerante com bicicletas comuns e desconfiada das esportivas. Ainda assim, prevalece a ideia de uma Fortaleza mais feliz que triste, embora alguns lugares desafiem a mobilidade dos ciclistas. Os mapas cicloafetivos produzidos no grupo focal evidenciam pontos relevantes da cidade, revelando os afetos, medos e desejos que atravessam o pedalar cotidiano.

Especialmente através dos relatos dos ciclistas que já percorreram ou habitaram diversos bairros da cidade e passaram por deslocamentos involuntários, nos aproximamos de várias experiências e formas de transformação urbana, algumas que podem ser vistas como manifestações de poder e hegemonia cultural. Deste modo, foi possível discutir aquelas relacionadas às disputas espaciais e o fenômeno atualmente conhecido como gentrificação, observado inicialmente pela socióloga britânica Ruth Glass na obra “*London: aspects of change*” (1964), para designar as transformações socioespaciais ocorridas em Londres a partir da segunda metade do século XX. À medida que determinadas áreas urbanas são revitalizadas e valorizadas, gradualmente pode ocorrer a expulsão de residentes de baixa renda e comunidades marginalizadas, resultando em disputas sobre o acesso e controle do espaço urbano. Essas transformações muitas vezes refletem interesses econômicos e culturais dominantes.

Num contexto pós-moderno, especialmente em cidades e países de capitalismo

tardio, o acesso aos meios de comunicação ou aos meios de transporte podem evidenciar, no contraste entre centro, bordas e periferias das grandes cidades tais dicotomias e hegemonias. Quando falamos de interesses dominantes e cidades, incluímos aí não só a burguesia, mas também instituições como o Estado e grandes corporações que influenciam quais formas de cultura são promovidas e disseminadas.

A rede cicloviária de Fortaleza está em constante ampliação, são ciclofaixas, ciclovias, ciclorrotas ou passeios compartilhados distribuídos por todas as regionais da Capital. Segundo o Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento, Fortaleza é a Capital brasileira onde as pessoas vivem mais próximas à infraestrutura cicloviária, com 51% dos habitantes morando a menos de 300 metros de alguma infraestrutura específica (ITDP Brasil, 2023, s.p.).

Assim como o conceito de patrimônio tem se ampliado cada vez mais, e não mais se limita somente aos monumentos históricos, artísticos e naturais, paisagens ou os locais particularmente dotados pela natureza que gozam da proteção e dos cuidados especiais da Nação, dos Estados e dos Municípios, o conceito de “paisagem cultural” tem sido inovador e muito importante para discutir e pensar a vida nas cidades.

O conceito, que foi desenvolvido pela Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura (Unesco) desde o início dos anos 1990, destaca especialmente a relevância das interações significativas entre o homem e o meio ambiente natural. (Scifoni,2024; Ribeiro,2007)

Diversos autores, entre eles Milton Santos (1994, p.61), relacionam a paisagem à porção do território que é apreendido pela visão, o que se apresenta diretamente ao observador. E se olharmos bem, as cidades não se compõem apenas pela arquitetura estática, mas por um balé diário de pedestres, ciclistas e veículos diversos que nela circulam. Da mesma forma que a bicicleta é um produto cultural em constante construção de sentidos e significados, as paisagens onde o andar de bicicleta se desenvolve também o são.

A cada instante a paisagem cultural urbana é modificada pelo passeio de ciclistas, ela transforma e dá sentido a experiência do deslocar-se e acessar diversos pontos da cidade. Por assim questionar, o uso da bicicleta não pode ser observado sem olharmos para as paisagens onde a prática se realiza, e de tudo que se desenrola ao seu redor, o prazer, conforto, o desconforto e muitas vezes o confronto. La Rocca (2015) destaca a importância do lugar e da rua como predisposição, funcionando como um palco onde se “encena” a existência fazendo surgir a sua vitalidade. Em relação ao transporte não motorizado, Fortaleza é uma cidade que

tem visivelmente um expressivo e crescente número de pessoas que adotam o transporte ativo como modo de transporte regular. Fortaleza já possui 400 km de malha cicloviária, o que registra um aumento de 488% em comparação com 2013, ano em que se iniciou a implantação das primeiras ciclofaixas e ciclovias na Cidade. (Fortaleza, 2024, s.p)

As ciclovias, ciclofaixas estão quase sempre movimentadas em horários de grande fluxo. Já o pedestre, parece ser menos privilegiado, à primeira vista, temos por hipótese e impressão individual, que há uma falta de atenção generalizada nas calçadas de Fortaleza, em termos de seus padrões técnicos, acompanhada por diversos problemas de estacionamento e usos indevidos do passeio.

A questão das calçadas como parte essencial da infraestrutura das cidades, possui uma função no cotidiano das pessoas e sua importância para a acessibilidade e a qualidade de vida nas áreas urbanas é observada por muitas pesquisadoras, dentre elas Bonfim (2003, 2010), que suscita um debate sobre a maneira como as calçadas, muitas vezes negligenciadas ou mal planejadas, podem ser um reflexo de problemas mais amplos na organização e no planejamento das cidades.

Bonfim (2010) e Jacobs (2011) defendem que as calçadas devem ser vistas como um espaço de convivência, não apenas como uma simples via de passagem para pedestres. A partir dessa visão, argumentam que a qualidade das calçadas afeta diretamente a experiência urbana, influenciando a mobilidade das pessoas, a inclusão social e o conforto dos cidadãos.

As calçadas e aqueles que as usam não são beneficiários passivos da segurança ou vítimas indefesas do perigo, são protagonistas ativos do drama urbano versus a barbárie, é o lugar do desconhecido quando falamos de metrópoles, é diferente da calçada do interior.

A calçada por si só não é nada. É uma abstração. Ela só significa alguma coisa junto com os edifícios e os outros usos limítrofes a ela ou a calçadas próximas. Pode-se dizer o mesmo das ruas, no sentido de servirem a outros fins, além de suportar o trânsito sobre rodas em seu leito. As ruas e suas calçadas, principais locais públicos de uma cidade, são seus órgãos mais vitais. Ao pensar numa cidade, o que lhe vem à cabeça? Suas ruas. Se as ruas de uma cidade parecerem interessantes, a cidade parecerá interessante; se elas parecerem monótonas, a cidade parecerá monótona. Mais do que isso, e retornando ao primeiro problema, se as ruas da cidade estão livres da violência e do medo, a cidade está, portanto, razoavelmente livre da violência e do medo. Quando as pessoas dizem que uma cidade, ou parte dela, é perigosa ou selvagem, o que querem dizer basicamente é que não se sentem seguras nas calçadas. (Jacobs, 2011, p,29).

Em relação ao uso da bicicleta, é possível concluir que apesar de seu uso estar concentrado nas regiões periféricas da cidade, com percursos de extensão média superior ao

recomendado para esse tipo de modal, Fortaleza passa por um momento político com diversas ações voltadas para o fortalecimento do uso da bicicleta, e que ainda tem a tendência de ser amplificado, não podendo assim ser desconsiderado como um dos atores principais da mobilidade. Uma série de aspectos estão relacionados ao uso da bicicleta em Fortaleza, seja como elemento importante dos sistemas de circulação, seja como veículo de humanização dos espaços públicos.

Num contexto em que a cultura de circulação do Brasil tem predomínio no uso intensivo do automóvel, num cenário de cansativos congestionamentos, de privatização do espaço público, de concentração da mobilidade urbana e de impactos ambientais, a bicicleta se apresenta como uma solução para problemas não só de circulação, mas também de segurança.

Depois de anos de negligência da dimensão humana, desde o início do século XXI percebe-se uma urgência crescente em perceber os usos das pessoas nas cidades, e não os pontos da cidade para as pessoas. Os novos desafios globais são um aspecto de uma preocupação muito mais direcionada para a dimensão humana.

Nesse sentido, existem ideais que poderiam ser reforçados, aumentando a preocupação referente aos pedestres, aos ciclistas e à qualidade de vida. Um exemplo seria intervenção política unificada em toda a cidade para garantir que os moradores sejam convidados a caminhar e a andar de bicicleta o máximo possível para exercer suas atividades diárias.

Ferramentas de navegação por GPS popularizadas pelo uso de dispositivos móveis, aplicativos de transporte privado e coletivo, sistema de bicicletas compartilhadas, páginas em redes sociais digitais de coletivos de ciclistas e cicloativistas. Esses são alguns dos recursos tecnológicos disponíveis para quem quer experimentar o ir e vir rápido, aparentemente seguro e acessível em Fortaleza, a troca de informações e o estabelecimento de relações estabelecidas pela escolha do modal de trânsito. Consideramos o aumento do uso da bicicleta em Fortaleza um dos resultados da intensa atuação de pessoas que se articularam em defesa deste meio de transporte, percebemos os cicloativistas como atores importantes para essa realidade. Aponta-se, no presente estudo, tais movimentos sociais como propulsores de políticas públicas direcionadas para a ciclomobilidade e valorização do transporte ativo. Pedalar é um direito, e o uso da bicicleta perpassa uma série de direitos. O direito à cidade, por exemplo, um direito difuso e coletivo, de natureza indivisível, de que são titulares todos os habitantes da cidade, das gerações presentes e futuras. Direito de habitar, usar, circular em vias seguras, e participar da produção de cidades justas, inclusivas, democráticas e sustentáveis. No Brasil, tal direito está

descrito no Estatuto da Cidade (Lei no 10.257/2001) que regulamenta os artigos referentes à política urbana no âmbito federal (arts. 182 e 183 da Constituição Federal de 1988 – CF/1988).

De certo modo, podemos afirmar que um número crescente de indivíduos, tanto os da classe trabalhadora, como os de classe média vem, progressivamente se apropriando da bicicleta como um meio de transporte algumas vezes complementar, outra vezes principal. E este é um comportamento que pode ser observado sob o ponto de vista da participação cidadã.

Com a forte articulação de grupos nas ruas e comunidades digitais temos o uso da bicicleta como importante instrumento para a garantia do direito à cidade e outros direitos fundamentais.

Neste capítulo, vimos como a comunicação visual urbana em Fortaleza tem incorporado a bicicleta de modo a refletir sua presença e importância na cidade. A celebração e a inscrição visual da bicicleta são vistas em manifestações artísticas e elementos urbanos, que reforçam seu papel no cotidiano da metrópole. A bicicleta se insere como um ícone na paisagem urbana ao mesmo tempo que o cicloativismo em Fortaleza se mostrou como um movimento dinâmico, promovendo uma interlocução entre diferentes grupos e contribuindo para a vitalidade urbana, ao engajar a comunidade no debate sobre a mobilidade sustentável e a qualidade de vida nas cidades.

4 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Os procedimentos gerais de pesquisa foram subdivididos em etapas. A primeira trata-se do levantamento do referencial teórico sobre bicicleta, direito à cidade, processos comunicativos e comunicação urbana, esse levantamento foi fundamental para o desenvolvimento da etapa seguinte, exploratória, que inclui observação do fenômeno do uso da bicicleta em Fortaleza, de entrevistas e confecção de uma modelagem metodológica que nos debruçamos neste capítulo. Portanto, a presente pesquisa, do tipo qualitativa, classifica-se como bibliográfica, documental, exploratória e etnográfica.

Optamos pela pesquisa qualitativa por entender que essa modalidade seria a que mais se aplica ao objetivo desta: observar a inscrição da bicicleta na Comunicação Visual Urbana, descrever e conhecer expressões comunicativas urbanas dos cicloativistas e de que forma elas impactaram em mudanças no tecido urbano e compreender quais sentidos, significados e experiência de cidade a bicicleta propicia ao ciclista ao percorrer Fortaleza.

O estudo qualitativo na etnografia urbana com a intenção de trazer luz às reflexões sobre a bicicleta em Fortaleza enquanto bem simbólico, indutor do direito à cidade e relevante instrumento comunicativo e de participação social.

Se o objetivo deste trabalho está centrado na investigação da bicicleta como produto e prática cultural, arguindo a importância deste artefato e bem simbólico na dinâmica do desenvolvimento urbano sustentável da cidade, nosso método de pesquisa teria que ser um forte aliado que desse conta da participação, das perguntas, das descrições e da apresentação das imagens, experiências e imaginários criados pelos ciclistas ao vivenciarem a cidade-cenário-objeto-território de pesquisa.

Na primeira fase do cronograma inicialmente traçado, quando esta pesquisa era ainda um projeto, estabelecemos como procedimento preliminar a coleta de dados acerca da bicicleta na cidade em perspectiva histórica, que trouxesse pistas ou evidências a respeito da presença das bicicletas e possíveis indicações dos impactos desta na política urbana.

Para isso contamos com o acervo físico e digital do Instituto Histórico e Geográfico do Ceará e os jornais de 1950 disponíveis: Correio do Ceará, O Nordeste e O Unitário. O ano de 1950 foi escolhido como ponto de partida para a análise histórica porque na pesquisa bibliográfica houve indicações que aquele ano seria capaz de ilustrar a chegada da bicicleta em Fortaleza. Indicação que foi comprovada ao folhear a capa do jornal Correio do Ceará do dia 1 de janeiro de 1950. Seguimos folheando anos seguintes e escolhemos artigos e ilustrações de

anúncios que dialogavam com nossa pesquisa. Toda a revisão bibliográfica e os dados qualitativos nos ajudaram no entendimento mais abrangente da bicicleta como um instrumento possível de ser inserido numa pesquisa social, ainda que um objeto material, a bicicleta é um meio de transporte ativo, isto é, meio de transporte à propulsão humana. Ela também, além dos usuários, foi encarada com um personagem inanimado presente em todos os diálogos, perguntas e constatações. Este modo de transporte nos trouxe significativas evidências do “viver a cidade”, nos possibilitou observar como os deslocamentos, manifestações e organizações coletivas influenciaram o processo de implantação da estrutura de mobilidade na cidade de Fortaleza.

A fim de proporcionar o referencial teórico sobre os temas de comunicação visual urbana, cicloativismo e paisagem cultural, permitindo uma análise crítica e comparativa das produções acadêmicas existentes, utilizamos a Revisão Sistemática de Literatura (RSL) para compilar, analisar e sintetizar dados e estudos relacionados ao problema de pesquisa, em especial sobre como a comunicação visual do ambiente urbano está relacionada a percepção da inserção da bicicleta na caracterização paisagem cultural de Fortaleza, na criação de imagens e imaginários sobre a cidade. Para tanto, buscamos nas bases de dados de pesquisa: Google Acadêmico, *Scopus*, *Web of Science* estudos que abordem direta ou indiretamente os seguintes temas:

- Comunicação visual em ambientes urbanos.
- Cicloativismo e suas práticas como expressão cultural e urbana.
- Representações visuais e simbólicas da bicicleta em paisagens urbanas.
- Paisagem cultural relacionada à bicicleta
- Imagens, Imaginários e experiências urbanas

Para realizar uma revisão sistemática de literatura sobre nosso tema, o qual consideramos inter e transdisciplinar, foi fundamental estabelecer critérios de inclusão e exclusão claros para garantir relevância na seleção de dados e textos. Os critérios de inclusão adotados foram: tópicos relevantes, tipo de estudo, período de publicação, idioma e contexto geográfico. E os critérios de exclusão, por sua vez: relevância limitada, qualidade acadêmica, área temática divergente, período e atualidade, idioma e acessibilidade. Em detalhamento a seguir:

Tabela 1 – Critérios de Inclusão e Exclusão de dados para RSL

Critérios de Inclusão	
Tipo de Estudo	Artigos empíricos ou teóricos publicados em periódicos revisados por pares, capítulos de livros acadêmicos, teses e dissertações disponíveis publicamente, publicações técnicas e relatórios de organizações reconhecidas no tema.
Período de Publicação	Estudos publicados nos últimos 10 a 15 anos, exceto textos clássicos fundamentais para o entendimento do tema.
Idioma	Publicações em português, inglês, espanhol ou outros idiomas acessíveis e relevantes para o contexto da pesquisa.
Contexto Geográfico	Foco em contextos urbanos, sem restrições geográficas iniciais, mas priorizando áreas relacionadas ao objeto de pesquisa: a cidade de Fortaleza.
Critérios de Exclusão	
Relevância Limitada	Estudos que não mencionem explicitamente temas centrais ou tratem de bicicletas e comunicação visual fora do contexto urbano ou cultural.
Qualidade Acadêmica	Textos com dados insuficientes, fontes não verificáveis ou sem embasamento teórico ou empírico, como textos opinativos.
Área Temática Divergente	Estudos exclusivamente técnicos sobre engenharia urbana ou design de bicicletas, pesquisas puramente técnicas ou econômicas sem relação com cultura visual ou comunicação urbana.
Período e Atualidade	Textos fora do recorte temporal (salvo referências históricas justificadas).

Fonte: Elaborada pela autora.

Durante o processo de identificação, seleção e revisão dos artigos, sempre buscamos relacionar as pesquisas com as nossas questões e encontrar interseções sobre como a comunicação visual urbana, a bicicleta, o cicloativismo, a paisagem cultural, e a cultura visual urbana se relacionam na experiência urbana do ciclista em Fortaleza. Para tanto, listamos códigos de pesquisa para nossa revisão de literatura. E a partir deles traçamos as considerações sobre como as práticas comunicativas, especialmente a presença do estêncil e do grafite e outras intervenções puderam se relacionar com a criação de imagens e imaginários sobre a cidade.

Tabela 2 – Códigos e Termos de pesquisa para Revisão Sistemática de Literatura

Códigos de Pesquisa	Definição	Palavras-chave
Comunicação Urbana	Estudo das práticas de comunicação no espaço urbano, analisando como a cidade comunica seus significados por meio de espaços, sinais e comportamentos urbanos.	"Espaços públicos e comunicação", "Comunicação urbana", "Mobilização através da comunicação urbana"
Comunicação Visual Urbana	Exploração de como imagens, sinais, símbolos e outros elementos visuais refletem a interação dos cidadãos com o espaço urbano.	"Comunicação visual urbana", "Sinalização e comunicação visual", "Elementos gráficos na cidade", "Cidades como mídia visual"
Bicicleta e Cicloativismo	Abordagem do movimento cicloativista e sua relação com a comunicação visual urbana, suas implicações no espaço público	"Cicloativismo urbano", "Ativismo e comunicação", "Bicicleta como forma de resistência"
Paisagem Cultural	Análise das interações entre o ciclista e espaço urbano na formação de uma "paisagem cultural", com foco nas implicações visuais.	"Paisagem cultural urbana", "Cultura e espaço público", "Identidade cultural e visual"
Cultura Visual Urbana	Investigação de manifestações visuais no espaço urbano, como grafite, estêncil, street art, publicidade e manifestações públicas, refletindo identidades sociais e políticas.	"Grafite", "estêncil", "Arte de rua", "Cultura visual e identidades urbanas", "Espaços de expressão visual", "Intervenções artísticas no espaço público"

Fonte: Elaborada pela autora.

4.1 Aproximação do campo-território: pedaladas, interações com ciclistas

Para a penúltima etapa da fase exploratória da pesquisa delimitamos uma estratégia que abrigasse o fértil e extenso campo: percorrer a cidade pedalando, o máximo possível em distância e tempo, conhecer ciclistas, quanto mais diversos possíveis, abordá-los o mais espontaneamente e cordialmente possível, convidando para um diálogo posterior sobre a pesquisa. Esta observação, somar-se-ia às experiências anteriores ao projeto de tese e a última etapa de coleta de dados que se deu na realização de um grupo focal. Neste momento, a compreensão a respeito dos dados desta pesquisa é extraída de uma realidade que é construída conjuntamente com a observadora. A atenção ao problema e ao objetivo da pesquisa acontece na relação com o campo.

Na simpatia, é assim que nos ligamos aos outros. Há uma sobriedade nesse

afeto companheiro da inquietação intelectual. A participação que desenvolvemos no trabalho de campo nos engaja, mas os elos são sutis, deixando que os acontecimentos venham e vão, e que o outro também possa observar e participar. Embora haja outros caminhos — afinal, não é uma fórmula que desejamos construir —, a observação participante como um tipo de simpatia é, a meu ver, um ganho muito expressivo que os esforços de mais de um século de tantas pesquisas nos oferecem. (Caiafa, 2019. p.43)

Inicialmente, percorremos durante cinco meses, de setembro de 2022 a fevereiro de 2023 as principais ciclorrotas, ciclovias e ciclofaixas da cidade. Os indicativos teórico-metodológicos já estavam estabelecidos, mas era necessário viver a maior extensão possível de Fortaleza e deparar-se com experiências tão diversas quanto suficientes para aproximar-se dos sujeitos ciclistas. No período chuvoso, em meados de fevereiro ao início de maio, o número de viagens de bicicleta a campo foi reduzido significativamente, tanto pelos pesquisados quanto pela pesquisadora. E o último trimestre da pesquisa, de junho a agosto de 2023, o número de viagens se intensificou, assim como foi sentido o aumento da temperatura e aumento de ciclistas para interpelar, dialogar e conviver.

Este período resultou em diário de campo que reúne cartas sobre os principais percursos atravessados, que contemplaram bairros dos quatro cantos da cidade: canto leste Caça e Pesca, canto oeste Barra do Ceará, canto Sul Conjunto Palmeiras e canto norte da Praia de Iracema.

A observação se deu de forma assistemática, utilizando-se de instrumentos próprios de coleta: fotografias, diários de pedal, entrevistas. As incursões em campo nos trouxeram imagens relevantes, ainda assim, o estudo foi complementado pela navegação em vídeos no YouTube e perfis do Instagram. Os dados coletados em rua e os disponíveis nos perfis do Instagram buscaram enfatizar aspectos da comunicação visual dos movimentos em defesa da bicicleta, levantando questões acerca das intervenções de rua e uso da linguagem da arte urbana.

O uso do diário de campo como ferramenta de registro teve relevante importância pois no diário soube sutilezas da observação-participante, como a percepção de expressões de emoção. A atenção da pesquisadora à própria experiência e ao movimento dos participantes é entendida como uma fonte importante da pesquisa (Kastrup, 2012)

4.2 Inspirações para o desenho metodológico: etnografia urbana

Dentre as abordagens de nossa pesquisa, temos em especial, a que compreende que a cidade não deve ser vista apenas como um espaço físico, mas como um ambiente de relações

sociais e práticas culturais dinâmicas. A adoção da etnografia urbana foi percebida nesta pesquisa como uma estratégia que nos permitiria consolidar conclusões mais próximas das múltiplas dimensões do fenômeno que nos propomos estudar: imagens e imaginários urbanos relacionados à bicicleta em Fortaleza.

A etnografia urbana nos convida a uma imersão no cotidiano e nos permitiu observar e participar das rotinas dos atores sociais, no nosso caso, os ciclistas, no espaço público. Assim, foi possível entender como os usuários de bicicleta vivenciam a cidade, quais práticas se estabelecem e quais significados são atribuídos à esta mobilidade suave, por propulsão humana, considerando quais imagens e imaginários são construídos de Fortaleza, uma “cidade-palco” para nossa observação, uma cidade que em sentido metafórico representa emoções, sedia cenas dramáticas, felizes, trágicas e cômicas, apresenta um grande balé e transmite uma mensagem a um público expectador.

Deste modo, a etnografia urbana e as contribuições de Magnani (2002) influenciam nosso percurso metodológico, especialmente no que diz respeito à sociabilidade urbana, às relações sociais e significados atribuídos ao espaço urbano. Por meio de pedaladas, entrevistas e observações, buscaremos compreender interações e como as relações sociais se dão no ambiente urbano, evidenciando, por exemplo, as práticas informais e as adaptações dos ciclistas diante dos desafios da cidade.

Assim como Magnani (2002) propõe estudar os circuitos culturais e os lugares de sociabilidade dentro da cidade, ao observar tribos urbanas, cultura *underground* e manifestações juvenis, investigando os modos de vida, práticas culturais e dinâmicas sociais presentes em contextos urbanos, especialmente em São Paulo, buscamos evidenciar como os ciclistas constroem significados e pertencimento na cidade de Fortaleza.

Quando Magnani (2002) elucida a ideia de circuitos culturais, analisando como diferentes grupos sociais compartilham e disputam espaços na cidade, ele apresenta os conceitos de “pedaços” referindo-se a áreas da cidade onde grupos estabelecem relações de pertencimento e sociabilidade, como bairros ou regiões de lazer, e “manchas”, espaços menos delimitados, onde fluxos e interações ocorrem de maneira mais difusa, como praças, avenidas e espaços de grande circulação. Concepção esta que se apresenta em diálogo com os conceitos de Lynch (1960) de Jaime Lerner (2003) que usaremos no último capítulo, a fim de oferecer um olhar mais analítico e focado na construção coletiva dos mapas imaginários ou mentais da cidade.

Em nossa pesquisa, a qual mergulha numa cidade com múltiplos territórios,

delimitada por dozes subdivisões regionais pela gestão municipal, a pesquisadora-ciclista se inspira na sua imersão nos territórios, inicialmente, e posteriormente alça voo, adotando, além do território existencial, um convite aos ciclistas, a desenharem juntos mapas diversos que ilustram seus imaginários e sentimentos sobre o andar de bicicleta.

Deste modo, temos, além dos relatos e diários de campo, outros instrumentos e materiais que nos auxiliam além de descrever paisagens psicossociais dinâmicas, escolhemos também realizar a apreensão de imagens estáticas, através de mapas participativos cicloafetivos, que expressassem o sentimento e imaginários dos ciclistas de 12 territórios da cidade de Fortaleza.

Ousamos desenhar neste trabalho uma modelagem autoral que abrange as várias composições e representações. Com a imagem do mapa da cidade em mente e operando com a aplicação do desenho da cidade em campos diversos, de naturezas distintas: filosóficos, sociais, artísticos e sensíveis. Não postulamos aqui um mapeamento científico preciso e inequívoco, mas um mapeamento de subjetividades. Mapeamento de um território pode se fazer por meio de análise de dados colhidos em bases documentais, entrevistas em profundidade, resultados de questionários, observação participante, dentre outras técnicas de coleta. Um mapeamento prevê a contagem e a pontuação de aspectos relevantes de um território, além de um registro documental que serve de ferramenta de orientação de quem se desloca pelo território mapeado.

A pesquisa intencionou ir além do simples apontamento ou da descrição dos pontos encontrados. Reconheceu aspectos sociais, influências de grupos que povoam o território, observou as mudanças de paisagem dele. Principalmente reconheceu em contexto macro o mapa da cidade, tornando esse instrumento muito mais complexo e relevante do ponto de vista do entendimento do território.

O estudo se deu na experiência desenvolvida pelos territórios percorridos, baseado na capacidade de acionar leituras e interpretações de realidades sociais por meio de práticas que articulam o âmbito investigativo através do diálogo entre pares, observação e percepção do território.

As informações contidas nos mapas que ilustram a pesquisa retratam o cotidiano, expõe questões identitárias e retratam personagens do cotidiano, que compõem a paisagem cultural da cidade, enquanto buscam visibilidade e reúnem os interesses das comunidades na conquista de seus direitos.

Ao considerar que o objeto desta pesquisa sofre constantes alterações, a etnografia urbana aqui aplicada em constante movimento e passagem apresentam-se como uma

possibilidade pois cria fluxos entre o visível e invisível, traz mapas de experimentação e de interpretação da realidade diária que opera simultaneamente em um campo refletido de uma realidade local e global. Um processo subjetivo, explorando a relação entre desejo, corpo e espaço urbano, contribuindo para entender a dimensão subjetiva dos mapas afetivos e os valores simbólicos dos territórios. Uma metodologia que foca na dimensão simbólica e emocional dos espaços urbanos, no caso das bicicletas, revela como elas são incorporadas aos imaginários coletivos, quais sentimentos despertam e como essas representações influenciam a percepção da cidade.

A adoção desta abordagem proporciona uma análise multidimensional, onde dados qualitativos da etnografia se complementam com dados espaciais e sociais. Ao articular as dimensões cultural, espacial e emocional, esperamos que a pesquisa se torne capaz de capturar a complexidade das interações urbanas, oferecendo uma compreensão mais rica dos processos de mobilidade, comunicação e construção de imaginários.

Em suma, utilizar etnografia urbana, como base de pesquisa nos possibilita não apenas mapear e analisar o espaço físico e social da cidade, mas também compreender as narrativas e afetos que permeiam o uso da bicicleta na configuração dos imaginários e práticas urbanas contemporâneas.

4.2 Observação participante

Perceber e agir diligentemente de acordo com as interpretações do mundo dos ciclistas. Viver a cidade sobre duas rodas, experimentando seus barulhos, cenários, cheiros, temperatura. Parar no sinal ao lado deles, conversar com eles. Observá-los, ouvi-los, percebê-los. A observação participante, instrumento de coleta de dados, em que o pesquisador participa das atividades diárias de um grupo de pessoas, se apresenta então como técnica bastante ajustada ao objetivo deste trabalho. Peruzzo (2012, p. 131) define a observação participante como “a inserção do pesquisador no ambiente natural de ocorrência do fenômeno e de sua interação com a situação investigada”.

Observar e participar, dessa forma, são partes de um mesmo processo de conhecimento social, testemunhar, recordar, conviver. Para Angrosino (2012, p. 33), em uma observação participante, os membros da comunidade precisam aceitar o pesquisador também como integrante do seu grupo, “como um vizinho, um amigo que também é, casualmente, um pesquisador”.

Unidos aos registros do acervo da pesquisadora e da sua observação – participante de edições dos encontros de ciclistas coletamos dados que chamamos de “rastros digitais” que datavam do período das manifestações anteriores à publicação do plano ciclovitário municipal, 2008 a 2013. As imagens aqui inseridas são compreendidas como importante registro e representação da cidade, dos sujeitos envolvidos na causa social, de si mesmo, do outro e do espaço físico e social.

Com esse estudo coletamos dados que nos auxiliaram a identificar e estabelecer uma sequência específica de eventos importantes para narrar as transformações vivenciadas no tecido urbano de Fortaleza a partir de momentos que figuram o imaginário dos ciclistas a partir de ações que trouxeram repercussão pública, complementados por artigos em jornal, propagandas em revistas, e vídeos no YouTube e alguns posts do perfil de Instagram no Massa Crítica.

Numa das etapas da fase exploratória da pesquisa, coletamos registros fotográficos de campo feitos pela pesquisadora. Tal recorte exigia um georreferenciamento, a fim de nos certificarmos que os registros haviam sido feitos em Fortaleza, sem extrapolar para a Região Metropolitana, assim percorremos ciclovias e vias diversas a fim de dar conta de bairros das dozes regionais da cidade, macro divisões do território da cidade definidas pelo poder público municipal.

Para dar conta de um dos objetivos da pesquisa que é entender quais arranjos comunicativos podem ser apontados a partir das intervenções dos ciclistas e cicloativistas, recorreremos novamente ao acervo pessoal da pesquisadora, com imagens de convite e cartazes de mobilizações, além de fotografias que documentam eventos que engajaram e reuniram ciclistas em prol de suas bandeiras e reivindicações no período supracitado. E sobretudo do diário de campo das pedaladas pela cidade.

Ainda que estes dados tenham sido coletados, consideramos necessárias entrevistas com personagens que possuem memória da cidade e de eventos relevantes para o estabelecimento da política municipal ciclovitária.

4.3 Entrevistas

As entrevistas somam-se a este trabalho para completar as observações e leituras. Elas foram adotadas para permitir à pesquisadora tomar outros prismas para as respostas que buscamos. Entrevistamos cicloativistas que atuaram e acompanharam os períodos de anteriores

e posteriores a implantação de políticas públicas voltadas ao uso da bicicleta em Fortaleza.

Já, no que diz respeito às memórias sobre a chegada da bicicleta na cidade, havia indagações que a própria experiência e as leituras não poderiam evidenciar completamente. Daí a relevância das entrevistas. Além dos cicloativistas, foram realizadas entrevistas em profundidade com personagens que atribuímos ao primeiro capítulo: Nilo (2023) e Nirez (2021). Fausto Nilo Costa Júnior é um urbanista, poeta e compositor brasileiro. É considerado um dos compositores com maior número de canções, cerca de 400. Fez parte do chamado “Pessoal do Ceará”, junto de artistas como Fagner e Belchior. Além de cantar a cidade, ajudou a desenhar a Fortaleza que temos hoje, especialmente nas regiões centrais e orla, é dele a concepção da nova Praça do Ferreira e o Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura, Mercado dos Peixes, Ponte dos Ingleses. cartões postais que marcam as imagens e imaginários de quem percorre a cidade, a pé, de carro ou bicicleta.

Miguel Ângelo de Azevedo, mais conhecido como Nirez é um jornalista, historiador e desenhista técnico aposentado, além de um dos mais respeitados pesquisadores da música popular do Brasil e dono de um dos mais completos arquivos sobre a cidade de Fortaleza, Ceará. Nirez mantém em sua casa, localizada à rua Professor João Bosco, 560 - bairro Rodolfo Teófilo, segundo o jornal Folha do Ceará, a maior discoteca particular do país. O Arquivo Nirez, conhecido em todo Brasil, é composto por um rico acervo bibliográfico, arquivístico e museológico, como: livros, revistas, rótulos, fotos, slides, negativos, equipamentos antigos etc.

Mais que entrevistas, o contato com estas fontes de pesquisa, puderam contribuir para a análise e exploração de dados históricos relevantes. O encontro teve o objetivo de descobrir fatos, relatos e narrativas, contrastar ou validar ideias preconcebidas da pesquisadora, e encontrar novos vieses.

As entrevistas foram realizadas nos anos de 2021, 2022 e 2023, de forma presencial e uma por telefone. As gravações em áudio resultaram em 12 horas de entrevistas. As entrevistas foram decupadas pelo software *Transcriptor* e revisadas em programa de edição de texto Word, e estão presentes na íntegra nos anexos deste trabalho.

4.4. Realização do grupo focal e elaboração de mapas cicloafetivos

O primeiro passo para a realização do grupo focal se deu na busca e escolha de um local adequado à realização dos procedimentos da pesquisa. Estabelecemos como critérios: a)

um espaço com acessibilidade e amigável ao ciclista; b) situado numa região central da cidade; c) que tivesse uma sala adequada para projeção de imagens e colagem dos mapas; d) de preferência um equipamento público. Após consultas à auditórios, bibliotecas, centros culturais, *coworkings*, hotéis, chegamos à escolha do Teatro São José, situado na Rua Rufino de Alencar, Praça do Cristo Redentor, no Centro da Cidade.

A escolha do centro da cidade como local para a realização desta pesquisa se fundamenta em diversos fatores estratégicos e sociais. Primeiramente, o centro concentra um alto fluxo de trabalhadores e trabalhadoras que utilizam a bicicleta como meio de transporte cotidiano, seja pela acessibilidade, economia ou pela ausência de alternativas de transporte público eficientes, como o metrô⁸.

Esse espaço urbano abriga uma variedade de atividades econômicas — comércio, serviços e repartições públicas — que atraem diariamente um grande número de ciclistas da classe trabalhadora, especialmente aqueles que atuam como entregadores, serviços gerais, comércio informal e outras ocupações populares.

Além disso, o centro da cidade é um ponto de convergência de diferentes rotas cicloviárias e trajetos utilizados por trabalhadores que vêm de bairros periféricos. Isso permite uma amostragem mais representativa da diversidade de trajetos, perfis e desafios enfrentados por esses ciclistas. A visibilidade e o fácil acesso ao centro também facilitam a logística da pesquisa e ampliam as chances de contato direto com os participantes no cotidiano do deslocamento.

O centro comercial torna-se referência para um setor dos habitantes da cidade: passa a ser um local de encontros e intimidades. Pouco a pouco, o "centro" se faz também um centro de certas representações e a cidade o assimila como espaço de identificação e como lugar de expressão urbana. (Silva, 2011,p.18)

Portanto, a escolha do centro da cidade visou garantir maior abrangência, representatividade e relevância dos dados coletados, possibilitando uma compreensão mais próxima da experiência cicloviária da classe trabalhadora no espaço urbano. A cessão do espaço foi feita gratuitamente. Simbolicamente, o espaço carrega em sua história um significado especial, por ter sido sede do círculo operário dos trabalhadores de Fortaleza e alternativa de lazer aos pobres que não tinham acesso aos luxuosos teatros da cidade desde sua fundação em

⁸ O metrô de Fortaleza (Metrofor) tem sua história profundamente marcada por uma série de questões sociais e políticas. Desde seu início nos anos 1990, o projeto do metrô de Fortaleza enfrentou muitos atrasos e impactos sociais negativos. (Braga,2022).

1914. Esse espaço, propício ao livre debate, abrigou a realização do grupo focal “Fortaleza imaginada a partir da bicicleta”.

A proposta da realização do grupo focal foi reunir em um mesmo ambiente ciclistas moradores de diversos bairros de Fortaleza, que representassem pelo menos uma de cada uma das doze subdivisões regionais da cidade. O convite foi realizado de forma presencial, com entrega de cartão postal inserido em envelope contendo o texto de apresentação sobre os objetivos, horário, local, duração da pesquisa; e de forma digital, enviado por whatsapp individualmente aos ciclistas abordados durante as explorações em campo, e enviado por whatsapp para grupos que incluam a participação de ciclistas mulheres em Fortaleza, dentre eles o grupo Mulheres em Movimento BR, do qual a pesquisadora faz parte. O evento iniciou-se às nove horas e foi concluído ao meio-dia. Os participantes foram recebidos com um café de boas-vindas, momento em que assinaram a lista de presença e preencheram o Termo de Consentimento Livre Esclarecido sobre a pesquisa, em duas vias, uma recolhida pela pesquisadora e outra levada pelo participante. A manhã transcorreu com as seguintes etapas:

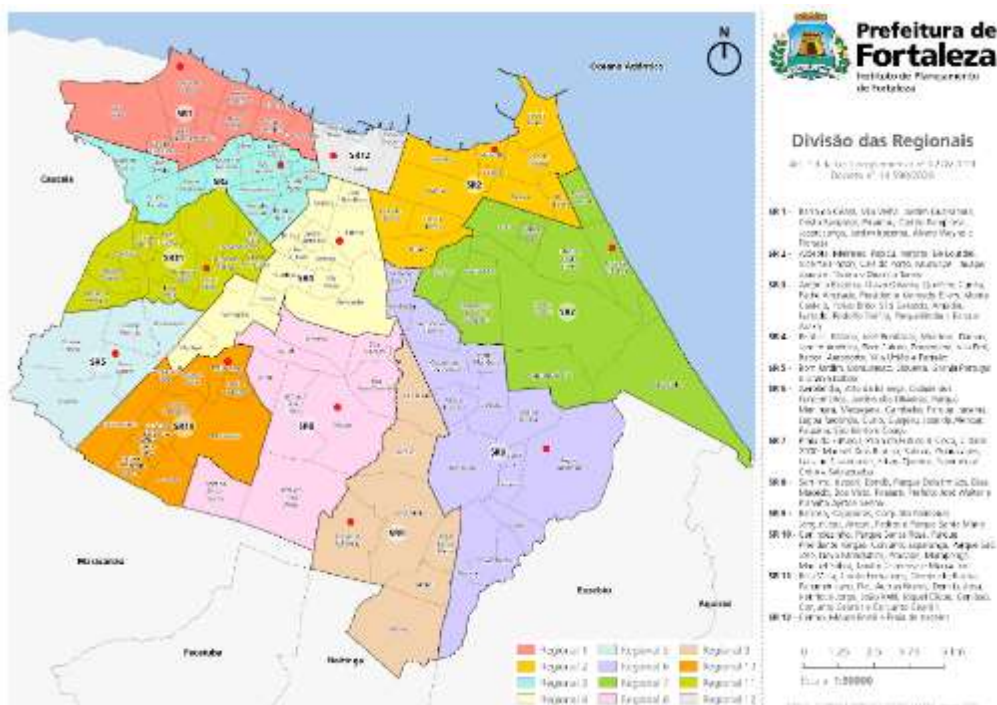
- 1) Preenchimento de questionário individual on-line de perfil sociodemográfico, que poderia ser feito pelo celular ou notebook disponibilizado no local;
- 2) Indicação de uma cor em círculo cromático que o participante associasse à cidade de Fortaleza, como sendo a cor que melhor representasse a cidade, em sua opinião;
- 3) Apontamento no mapa da cidade com subdivisões de regionais, bairro em que reside o participante. Mapa impresso em tamanho A3 foi fixado em *flip-chart*;
- 4) Roda de conversa gravada, mediada pela pesquisadora com roteiro pré-estruturado, a respeito das experiências dos ciclistas na cidade contendo as seguintes perguntas iniciais: Qual a sua relação com a bicicleta? Como é Fortaleza para você a partir do uso da bicicleta? Qual o percurso você costuma fazer com maior frequência com sua bicicleta? Qual uso você faz da bicicleta? Trabalho, transporte, lazer, esporte? Como você guarda sua bicicleta? Há quanto tempo você mora em Fortaleza? Sempre usou bicicleta? Que lugares você cruza que te chamam a atenção? Alguma coisa te alegra ou te incomoda no caminho? Existe um lugar de sua preferência para marcar encontros quando está de bicicleta? Como você interage e percebe as imagens que afirmam a presença do ciclista na cidade?
- 5) Apontamento em cinco mapas da cidade, impressos em papel tamanho AO, colados na parede onde o participante poderia sinalizar através de colagem de ícones gráficos as suas impressões e imaginários quanto os seguintes aspectos do uso da bicicleta na cidade: segurança, insegurança, limpeza, sujeira, hostilidade, acolhimento, juventude, velhice, felicidade, tristeza.

Como compensação para a adesão à reunião em grupo, os participantes receberam uma camiseta com uma imagem que remete à defesa dos ciclistas e respeito à distância de 1,5m nas ultrapassagens, uma placa de sinalização luminosa para as bicicletas “Respeite a Ciclista” e “Respeite o Ciclista”, dois adesivos de carro, e um folder educativo com instrução sobre os gestos corporais que podem ser feitos para aumentar a segurança do ciclista.

4.5 O grupo estudado

O grupo focal com ciclistas contou com oito participantes, moradores dos bairros de oito regionais distintas da cidade. Durante a realização da pesquisa, quatro participantes não compareceram ao convite do evento por motivos pessoais. Para completar a amostra, com 12 respondentes, coletamos a pesquisa com novos encontros presenciais com estes ciclistas que estiveram ausentes. Os participantes vieram dos seguintes bairros: Barra do Ceará, Vicente Pinzón, Monte Castelo, Fátima, Bom Jardim, Jardim das Oliveiras, Praia do Futuro I, Serrinha, Conjunto Palmeiras, Maraponga, Pici, Centro, como mostra o mapa a seguir.

Figura 69 – Mapa dos bairros dos ciclistas participantes da pesquisa



Fonte: Prefeitura de Fortaleza (2024, com indicações feitas pela autora para sinalizar participantes).

A partir do mapa acima, com a lista dos bairros a partir das divisões em Secretarias Executivas Regionais da gestão municipal e da tabela a seguir, podemos observar que houve representatividade de resposta de bairro de todas as regionais, bem como bairros diversos em nível populacional, e de Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), de forma que temos um retrato bastante abrangente dos territórios da cidade, quanto à origem dos respondentes.

Tabela 3 – População e IDH dos bairros participantes da pesquisa

Executiva regional	Bairro	População em 2020	IDH
1	Barra do Ceará	79.840	0,215
2	Vicente Pinzon	50.184	0,331
3	Monte Castelo	14.570	0,434
4	Fátima	25.695	0,694
5	Bom Jardim	41.627	0,194
6	Jardim das Oliveiras	32.597	0,270
7	Praia do Futuro I	7.310	0,291
8	Serrinha	31.713	0,282
9	Conjunto Palmeiras	40.344	0,119
10	Maraponga	11.196	0,390
11	Pici	46.845	0,218
12	Centro	31.459	0,556

Fonte: Elaborada pela autora com dados do IBGE

5 A FORTALEZA IMAGINADA PELO CICLISTA

A bicicleta, símbolo de liberdade, sustentabilidade e mobilidade urbana, tem sido um meio de conexão entre o indivíduo e a cidade. Este trabalho propõe explorar os imaginários urbanos de Fortaleza sob a perspectiva dos ciclistas, um grupo heterogêneo que vivencia a cidade em movimento. A pesquisa, realizada com homens e mulheres entre 20 e 49 anos, revela como o ato de pedalar é comunicativo, simbólico, transcende o deslocamento e se entrelaça com a memória, a identidade e o cotidiano.

Para compreender essas experiências, adotou-se uma abordagem etnográfica, com observação participante do pedalar em Fortaleza, a aplicação de questionários estruturados on-line, entrevistas e grupo focal. O objetivo foi captar as nuances do encontro entre ciclista, bicicleta e cidade. A escolha metodológica garantiu anonimato e conforto aos participantes, assim, possibilitou-se uma troca de percepções e histórias sobre Fortaleza.

Os relatos dos ciclistas destacam uma cidade multifacetada, que ora acolhe, ora desafia. Desde o calor do sol no asfalto até as rotas escondidas entre bairros, a Fortaleza imaginada pelos ciclistas se constrói entre memórias afetivas, desafios urbanos e uma busca constante por pertencimento. Cada pedalada não é apenas um deslocamento, mas uma forma de construir, observar e ressignificar o espaço urbano. É essa Fortaleza, com suas cores, texturas e dinâmicas, que buscamos desvendar nesta etnografia urbana, cicloafetiva.

5.1 Resultados do grupo focal

Optamos por aplicar questionário estruturado on-line, facilitado pela exibição do QR code na sala de aplicação da pesquisa, por entender que as perguntas sobre a caracterização dos participantes tais como gênero, idade e renda familiar, poderiam constranger ou expor de algum modo as pessoas. Para manter nosso compromisso ético, optamos pela resposta individual, deixando a pergunta de identificação (nome da pessoa) como não obrigatória.

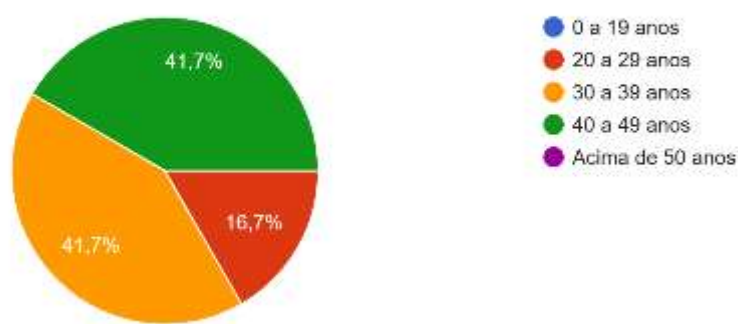
O grupo apresenta um perfil adulto jovem, de renda popular e média, dividido igualmente entre homens e mulheres, com forte vínculo com a bicicleta como meio de mobilidade urbana. A bicicleta, nesse contexto, parece se configurar menos como lazer elitizado e mais como prática de vida e estratégia de acesso à cidade. Vejamos na análise dos dados a seguir.

5.1.1. Dados sociodemográficos do grupo e identidade ciclista

O grupo participante possuía entre 20 e 49 anos, não compareceram adolescentes e jovens de até 19 anos, assim como não houve resposta por parte de pessoas acima de 50 anos. E quanto ao gênero, a pesquisa contou com a participação de seis homens e seis mulheres que assim se identificaram quanto ao gênero.

Gráfico 2 - Faixa etária dos respondentes da pesquisa

Qual sua faixa etária?
12 respostas



Fonte: Elaborado pela autora

Este perfil etário, com a fatia de 30 a 49 anos predominante, nos trouxe algumas interpretações. Esse intervalo de idade é típico de uma fase da vida em que as pessoas já têm maior autonomia financeira, estabilidade no trabalho e organização pessoal, o que os permitiu participar do grupo focal, demonstrando um interesse em uma atividade ou projeto que se relaciona com sua identidade enquanto ciclista.

A ausência de adolescentes e jovens, até 19 anos, é um resultado que pode indicar menor interesse em atividades coletivas ligadas ao uso da bicicleta de cunho acadêmico, nesse formato, caracterizado por uma pesquisa. Talvez prefiram atividades mais esportivas ou informais.

A não participação dos mais jovens também pode indicar, de certo modo, uma restrição de acesso ou mesmo uma compreensão de que os jovens podem ser mais sensíveis a questões segurança: adolescentes podem ter menos autonomia para se deslocar de bicicleta em certos contextos urbanos.

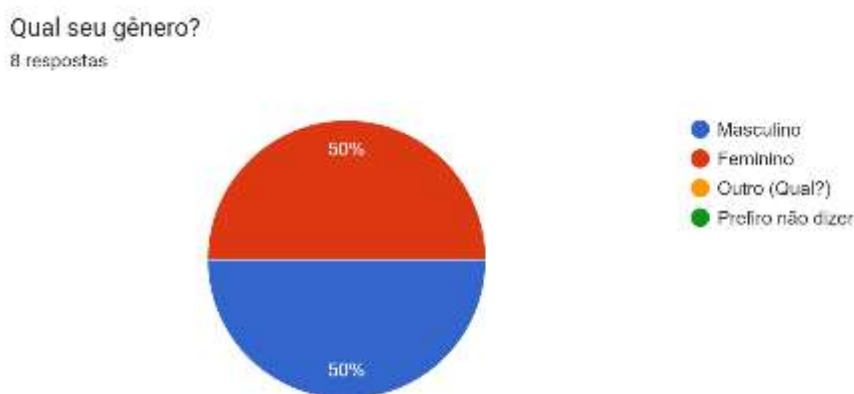
Já a ausência de pessoas acima de 50 anos pode sugerir barreiras físicas ou de saúde para o uso da bicicleta de maneira cotidiana, um distanciamento geracional em relação à

bicicleta como prática de vida urbana ou esportiva, possível falta de identificação com a proposta do grupo ou evento, ou até questões práticas, como receio quanto à segurança no trânsito urbano.

O grupo reflete uma faixa etária adulta jovem, fase ativa e produtiva da vida, provavelmente composta por pessoas que veem na bicicleta não apenas lazer, mas também um estilo de vida consciente, ligado à sustentabilidade, saúde e mobilidade urbana.

A ausência dos extremos etários, muito jovens e mais velhos, revela que ainda existem barreiras de acesso geracionais ou específicas para essas faixas.

Gráfico 3 - Gênero dos respondentes da pesquisa



Fonte: Elaborado pela autora

Quanto o perfil de gênero foi interessante observar uma participação equilibrada, sendo seis mulheres e seis homens. Um equilíbrio de gênero se apresenta como relevante numa pesquisa sobre a bicicleta na cidade ao nosso ver, porque historicamente, o uso da bicicleta, especialmente no espaço público já foi um ambiente muito mais masculino. Isso indica que o grupo conseguiu criar um espaço mais inclusivo e acolhedor para mulheres, provavelmente, pelo fato da pesquisadora, que as convidou, ser também uma mulher.

Sugere também que o uso da bicicleta está se popularizando de maneira mais equilibrada entre gêneros, o que é positivo do ponto de vista social e cultural.

O equilíbrio de gênero mostra avanços na inclusão, mas ainda poderia ser interessante investigar se, por exemplo, há diferenças nas motivações ou nos desafios que homens e mulheres enfrentam no uso da bicicleta.

Gráfico 4 - Renda familiar dos respondentes da pesquisa

Renda familiar?

12 respostas



Fonte: Elaborado pela autora

O grupo pesquisado possui renda majoritariamente baixa a média. A maior parte dos participantes vive com até quatro salários-mínimos, o que no Brasil, e especialmente em Fortaleza, se enquadra em renda popular ou média-baixa. Esse perfil sugere que a bicicleta para esse grupo não é apenas lazer ou esporte, ela pode ser também uma necessidade real de mobilidade mais barata e prática no dia a dia.

Fortaleza tem um perfil urbano em que o transporte público coletivo nem sempre é eficiente e o trânsito é caótico em várias áreas. A bicicleta é então uma alternativa econômica e prática — especialmente para quem não possui carro. Isso reforça a hipótese de que muitos dos participantes veem a bicicleta como meio de transporte cotidiano, não apenas como atividade de lazer.

A ausência de extremos sem renda ou alta renda também nos traz alguns indicativos. O fato de ninguém do grupo ter se declarado como sem renda mostra que os participantes têm ao menos um mínimo de acesso a recursos financeiros, e a bicicleta, por sua vez, apesar de acessível, ainda exige um investimento inicial, compra, manutenção, equipamentos.

Não ter nenhum respondente da pesquisa se apresentando como alta renda sugere que para classes mais altas em Fortaleza, a bicicleta pode não ser percebida como tema de interesse para disponibilidade de um diálogo, muito menos uma necessidade de transporte, talvez seja usada mais em contextos esportivos de elite como ciclismo de estrada, triatlo ou para lazer, menos como modo de vida.

Tabela 4 – Perfil dos ciclistas participantes da pesquisa

Identificação	Bairro	Ocupação	Sexo	Faixa Etária	Filhos	Escolaridade
CX1	Monte Castelo	Eletricista	Homem	Acima de 40 anos	Sim	Ensino Médio
CX2	Fátima	Servidor Público	Homem	Acima de 40 anos	Não	Ensino Superior
CX3	Jardim das Oliveiras	Assessor Parlamentar	Homem	Acima de 40 anos	Sim	Pós-Graduação
CX4	Praia do Futuro I	Professor	Homem	Acima de 20 anos	Não	Ensino Superior
CX5	Serrinha	Vendedor	Homem	Acima de 30 anos	Sim	Ensino Médio Incompleto
CX6	Conjunto Palmeiras	Pedreiro	Homem	Acima de 40 anos	Sim	Ensino Fundamental
CY1	Bom Jardim	Professora	Mulher	Acima de 20 anos	Não	Ensino Superior
CY2	Barra do Ceará	Produtora de eventos	Mulher	Acima de 30 anos	Não	Ensino Médio
CY3	Vicente Pinzon	Garçonete	Mulher	Acima de 20 anos	Não	Ensino Médio Incompleto
CY4	Centro	Estilista	Mulher	Acima de 30 anos	Sim	Ensino Fundamental
CY5	Maraponga	Confeiteira	Mulher	Acima de 30 anos	Sim	Ensino Médio
CY6	Pici	Serviços Gerais	Mulher	Acima de 30 anos	Não	Ensino Fundamental

Fonte: Elaborada pela autora

CY1 – Bom Jardim – Estudante de dança e brincante popular – Ensino Superior – Tem filhos – Mulher acima de 20 anos Rotina: Cursa Técnico em dança, vivencia bastante o bairro de bicicleta, pedala por toda a cidade. Sempre associou a bicicleta à liberdade. No bairro do Bom Jardim, pedalava pelas ruas de terra para visitar amigos e pedalar com a juventude do bairro. Gosta de pedalar em grupo. Na adolescência, a bicicleta se tornou um símbolo de resistência e autonomia, ajudando-a a se deslocar para as atividades culturais. Hoje, como professora e aluna de dança, a bicicleta é uma extensão de sua rotina e um meio de vivenciar a cidade de forma sensorial, conectando seu corpo ao espaço urbano.

CY2 – Barra do Ceará – Produtora de eventos - Ensino Superior completo– Não tem filhos – Mulher acima de 30 anos Rotina: Mora sozinha em uma casa própria. Acorda às 5h30 para tomar café. Usa bicicleta e motocicleta. pedala por 20 minutos até a empresa onde trabalha, prefere pedalar aos fins de semana e usar a moto durante a semana. À noite, faz trabalhos manuais. Cresceu pedalando pelas ruas da Barra do Ceará, em tardes que misturavam brincadeiras com amigos e pequenas aventuras até a praia. Com o passar dos anos, a bicicleta deixou de ser apenas lazer e tornou-se um transporte funcional. Dividindo o tempo entre a bicicleta e a motocicleta, ela redescobriu o prazer de pedalar aos fins de semana, quando o ritmo da cidade desacelera.

CY3 – Vicente Pinzon – Trabalha em um restaurante como garçom – Ensino Médio Incompleto – Não tem filhos – Mulher acima de 20 anos. Vive com uma amiga. Acorda às 7h e pedala por 15 minutos até o restaurante onde trabalha no turno da manhã e tarde. Após o expediente, estuda para terminar o Ensino Médio. Deslocamento: 15 minutos de bicicleta até o restaurante. A bicicleta é uma parceira, troca o modelo da bicicleta, mas mantém a cor azul claro, já morou em diversos lugares da cidade. Agora, como garçom e estudante, a bicicleta é sua aliada e parceira. O trajeto até o restaurante e passeios não é cansativo, mas um momento de reflexão e observação da cidade, reforçando seu desejo de alcançar novos horizontes. Afirma descobrir lugares que só a bicicleta a leva para desfrutar.

CY4 – Centro – Estilista – Ensino Superior– Tem uma filha – Mulher acima de 30 anos Rotina: Mora com uma filha adolescente. Acorda às 4h, pedala 40 a 50km três vezes na semana como triatleta. Pedala esportivamente. Prepara as refeições e costura em casa, dá cursos e atua em diversos projetos culturais. Tem um símbolo de bicicleta tatuado na perna, tamanha paixão pela bicicleta. Com a rotina agitada de estilista e triatleta, pedalar deixou de ser apenas transporte e tornou-se também um estilo de vida. A cidade, para ela, é um cenário de superação e

criatividade, onde a bicicleta é tanto um escape esportivo quanto um ponto de equilíbrio em sua vida. Chateia-se, revolta-se e indigna-se com a falta de respeito aos ciclistas no trânsito.

CY5 – Maraponga – Confeiteira – Ensino Médio – Tem filhos– Mulher acima de 30 anos. Rotina: Mora com os pais, o esposo e um filho. Acorda às 6h30 para preparar o café e o lanche do filho, leva-o para escola de bicicleta. Faz bolos e doces por encomenda, divulga seu trabalho pelo Instagram e comercializa pelo Ifood. O trajeto de bicicleta ida e volta leva 40 minutos. Aprendeu a pedalar ainda criança, nas ruas tranquilas da Maraponga, enquanto ajudava seus pais a buscar mantimentos. Hoje, a bicicleta é um elo entre suas responsabilidades familiares e o negócio que construiu. Ao pedalar para levar seu filho à escola ou fazer entregas, ela reflete sobre como a cidade é, ao mesmo tempo, acolhedora e desafiadora, e como a bicicleta a ajuda a enfrentar ambos os aspectos. Sente-se uma mulher forte e livre por ser ciclista.

CY6 – Pici – Serviços Gerais – Ensino Fundamental – Não tem filhos – Mulher acima de 30 anos Rotina: Vive com um irmão mais velho. Acorda às 5h, prepara um café simples e pedala por 25 minutos até o local onde trabalha como auxiliar de limpeza. Após o expediente, dedica-se a cursos profissionalizantes. Deslocamento: 25 minutos de bicicleta até o trabalho. Cresceu em uma Fortaleza que parecia gigante, mas a bicicleta lhe dava um sentimento de pertencimento e conquista. Desde os tempos de infância, pedalava para brincar e descobrir os arredores do Pici. Hoje, a bicicleta é um recurso essencial para seu trabalho, usa um apito para sentir-se mais percebida no trânsito.

CX1 – Monte Castelo – Eletricista – Ensino Médio – Tem 5 filhos – Homem acima de 40 anos Rotina: Mora com a mãe e duas filhas adolescentes. Acorda às 5h para ir praticar seu esporte na praia, quando retorna prepara o café da manhã da família. Usa bicicleta para tudo. Realiza serviços como eletricista autônomo em toda a cidade. Deslocamento médio: 25 minutos de bicicleta para o centro; trajetos para academia, visitas técnicas, trabalhos, podem variar entre 10 e 40 minutos.

CX2 – Fátima – Servidor Público – Ensino Superior – Não tem filhos – Homem acima de 40 anos Rotina: Vive sozinho em uma casa com árvores no quintal e bicicletas, jardim e uma placa de sinalização que indica circulação de bicicleta na via. Começa o dia às 4h com um café rápido, vai de bicicleta para os treinos e atividades físicas. Sai de casa por volta das 7h30 para o trabalho e pedala cerca de 15 minutos até um órgão público no centro. Após o expediente, frequenta uma academia e bares próximos para socializar. Pedala esportivamente todas as manhãs e aos

fins de semana. Deslocamento: 15 minutos de bicicleta para o trabalho, com rotas seguras e pouco tráfego, relaciona a bicicleta ao bem-estar e à tranquilidade. Pedalando desde a juventude pelo bairro de Fátima, ele desenvolveu um apreço por rotas mais verdes e seguras. Gosta de viajar de bicicleta. Tem um perfil no instagram sobre viagens de bicicleta. Hoje, pedalar não é apenas um meio de transporte, mas também uma prática esportiva que lhe permite começar o dia conectado ao ritmo da cidade e equilibrar sua rotina nada solitária.

CX3 – Jardim das Oliveiras – Assessor Parlamentar – Pós-Graduação – Tem 1 filho – Homem acima de 40 anos Rotina: Mora com a esposa e um filho pequeno. Acorda às 6h e toma café da manhã com a família antes de sair de bicicleta para o trabalho. Orgulha-se de levar o filho na bicicleta para vários lugares desde pequeno e das cadeirinhas que foi trocando com o ganho de peso do filho. O trajeto até o local de trabalho dura cerca de 40 minutos. Após o expediente, dedica tempo à leitura e atividades de planejamento político. Deslocamento: 40 minutos de bicicleta até o trabalho no centro da cidade. Lembra da bicicleta como um passo para a uma vida mais saudável. Para ele, pedalar é também um exercício de compromisso com a cidade.

CX4 – Praia do Futuro I – Professor – Ensino Médio – Tem 1 filho – Homem acima de 20 anos. Mora com mãe e esposa. Acorda às 4h para dar aulas e sair de bicicleta para a Avenida Beira Mar, onde dá aulas de manhã e à tarde. Seu trajeto de 30 minutos pela avenida é relativamente tranquilo. Nos fins de semana, costuma ir à praia próxima para lazer. Deslocamento: 30 minutos de bicicleta até o trabalho, que fica em um bairro vizinho. Associa a bicicleta à vitalidade e ao contato com a natureza. Desde jovem, pedalar pelas avenidas da Praia do Futuro o conectava ao mar e à brisa da manhã. Atualmente, sua rotina como professor e esportista reforça essa ligação, transformando cada pedalada em um ato de renovação física e emocional.

CX5 – Serrinha – Vendedor – Ensino Médio Incompleto – Tem filhos – Homem acima de 30 anos Rotina: Mora com a esposa e três filhos pequenos. Acorda às 5h30 para ajudar na organização das crianças. Sai de bicicleta às 7h, levando 35 minutos até a loja de eletrodomésticos onde trabalha. À noite, faz entregas de bicicleta como renda extra, dá preferências a entrega de farmácia, próxima de casa. Deslocamento: 35 minutos até o trabalho; trajetos adicionais para entregas variam entre 15 e 50 minutos. Conheceu a bicicleta como um meio de transporte funcional, ajudando sua família a realizar tarefas no bairro da Serrinha. Hoje, ela é uma ponte entre sua casa e o trabalho, além de ser sua principal aliada nas entregas noturnas. Cada trajeto representa o esforço constante para equilibrar as demandas familiares e financeiras em uma cidade dinâmica.

CX6 – Conjunto Palmeiras – Pedreiro – Ensino Fundamental – Sim – Homem acima de 40 anos
 Rotina: Mora com a esposa e um neto pequeno. Acorda às 5h e toma um café reforçado antes de sair de bicicleta para os canteiros de obra, que geralmente ficam a até 50 minutos de distância. Trabalha para uma construtora e por empreitadas autônomas aos fins de semana. Deslocamento: 40-50 minutos de bicicleta até obras em regiões centrais da cidade, Aldeota, Meireles e Papicu. a bicicleta sempre foi uma aliada em sua jornada pelo Conjunto Palmeiras e além. Desde os tempos em que pedalava com os amigos do bairro até hoje, quando a usa para trabalhar em obras distantes, a bicicleta simboliza resiliência e conexão com os desafios diários da cidade. Fortaleza, para ele, é um desenho vivo dos seus esforços e conquistas erguidas pelos seu trabalho, com uma música popular, “tá vendo aquele prédio moço? ajudei a levantar”.

No início do encontro, os participantes estavam quietos e demoravam para responder às perguntas. As discussões foram começando lentamente e na metade da reunião, houve aumento da quantidade de relatos e profundidade das reflexões. Na primeira delas, a respeito de como eles se identificam houve respostas mais e menos complexas, alguns destacaram questões familiares ao se apresentarem, como nos depoimentos a seguir:

“eu curso técnico em dança, sou brincante de cultura popular, mãe, faço parte de um fórum de cultura do meu bairro” (CY1)

“sou formado em Serviço Social mas não exerço a profissão. Sou casado e tenho um filho chamado de 5 anos de idade que anda comigo de bicicleta desde 11 meses de idade. Primeiro numa cadeirinha na frente em cima do guidão. Após uns anos ele passou para a cadeirinha traseira sobre a garupa. Hoje já estamos na terceira cadeirinha que suporta até 25kg”(CX3)

“eu perambulo em Fortaleza com meu velocípede azul”. (CY3)

“eu comecei a pedalar na cidade mesmo aí depois que eu comecei a pedalar em distâncias um pouco maiores e hoje eu faço triatlon”(CX2)

Nem todos quiseram falar muito de si, alguns apenas citaram seus nomes e bairro. A identidade como uma categoria de observação em nossa pesquisa, é compreendida como um processo dinâmico e em constante transformação. Para Stuart Hall (2006), a identidade não é uma essência fixa ou imutável, mas um "ponto de sutura" entre as práticas discursivas e os modos como os sujeitos se posicionam culturalmente. Segundo o autor, a identidade se constitui por meio de narrativas que os indivíduos constroem sobre si mesmos, sempre em articulação com os contextos históricos, sociais e culturais em que estão inseridos.

Aplicando essa perspectiva ao universo dos ciclistas, pode-se entender a identidade ciclista como uma construção social e simbólica, formada tanto pelas práticas cotidianas de uso da bicicleta quanto pelas representações que os sujeitos fazem de si mesmos enquanto ciclistas. Não se trata apenas de utilizar a bicicleta como meio de transporte ou prática esportiva, mas de integrar esse uso ao modo como se definem socialmente e se apresentam no mundo.

Complementarmente, Goffman (1985) propõe que a identidade se manifesta a partir da "apresentação de si" nas interações sociais. Para ele, os indivíduos, ao se apresentarem, selecionam aspectos de sua experiência que desejam destacar para construir uma imagem diante dos outros. Assim, quando os ciclistas narram suas relações com a bicicleta — seja como prática cotidiana, vínculo afetivo ou disciplina esportiva — eles também estão performando uma identidade específica que comunica valores, pertencimentos e estilos de vida.

Portanto, analisar como os sujeitos se apresentam e quais elementos associam à prática do ciclismo permite compreender como a identidade ciclista é mobilizada, reforçada ou até mesmo marginalizada em suas narrativas pessoais.

Na apresentação pessoal, a primeira etapa de diálogo no grupo focal, os ciclistas tenderam a destacar frequência, motivação, estilo de uso da bicicleta e valores emocionais ligados ao ato de pedalar. Percebemos então, que a identidade de ciclista era comunicada a partir dessa constância no uso, da emoção associada e da forma como isso se conecta ao modo de vida que eles escolhem ou precisam adotar.

Quando observamos as declarações do grupo sobre suas identidades ao analisar os dados observamos:

Tabela 5 – Quadro base de análise da identificação do grupo da pesquisa

Categoria	Descrição	Exemplos/Indicadores
1. Autodeclaração e Pertencimento	Quando a pessoa se apresenta ou fala espontaneamente sobre sua relação com a bicicleta, indicando que isso é parte de quem ela é.	"Eu sou ciclista", "Pedalo todo dia", "Adoro minha bike".
2. Frequência e Uso	Comentários sobre o uso frequente da bicicleta, mostrando que não é uma prática ocasional, mas parte regular da rotina.	"Uso a bicicleta todos os dias", "Pedalo para ir ao trabalho".
3. Motivação para Pedalar	As razões dadas para pedalar revelam nuances da identidade:	"Amo pedalar", "É meu meio de transporte principal", "Pedalo para

Categoria	Descrição	Exemplos/Indicadores
	paixão, necessidade, saúde, lazer, estilo de vida, militância, etc.	cuidar da saúde", "Defendo mobilidade sustentável".
4. Equipamentos e Estilo	O tipo de bicicleta e acessórios mencionados ajudam a posicionar a pessoa no "mundo dos ciclistas".	"Uso bike de estrada", "Ando de MTB", "Vou de bike elétrica", roupas específicas, capacetes, mochilas, etc.
5. Valores e Emoções Associados	Valores e sentimentos relacionados ao ato de pedalar reforçam a identidade como crença ou ideal de vida.	Liberdade, bem-estar, superação, respeito ao meio ambiente.
6. Comunidade e Representatividade	Participação em grupos de pedal, eventos ou movimentos cicloativistas, reforçando o pertencimento coletivo.	"Faço parte de um grupo de pedal", "Participo de eventos de ciclistas", "Atuo em movimentos cicloativistas"

Fonte: elaborada pela autora.

No grupo analisado, a maioria dos participantes optou por não falar detalhes da sua vida pessoal, o que pode indicar uma certa distância em relação a uma autodeclaração identitária quanto o uso da bicicleta ou uma resistência a se expor nesse contexto.

Entre aqueles que se manifestaram, quatro perfis distintos emergiram. Um deles apresentou a bicicleta como um objeto de prática afetiva e de cuidado, utilizando a bicicleta na construção de laços familiares. Outro expressou a bicicleta como parte de um estilo de vida urbano e livre, revelando uma forte conexão entre pedalar e a experiência da cidade. Um terceiro participante relatou uma trajetória de superação pessoal, onde o uso inicial da bicicleta como meio de transporte evoluiu para a prática esportiva de alta performance. Por fim, uma pessoa se distanciou da identidade ciclista, priorizando aspectos culturais e maternos em sua autodeclaração, sem fazer referência significativa à bicicleta em sua vida.

Tabela 6 - Quadro Comparativo: Identidade do Ciclista a partir das Apresentações Pessoais

Pessoa	Apresentação	Indícios de Identidade Ciclista	Aspectos Relevantes na Apresentação	Análise
CY1	"Eu curso técnico em dança, sou brincante de cultura popular, mãe, faço parte de um fórum de cultura do meu bairro."	Não há menção a bicicleta.	Ênfase em identidade cultural, artística e materna.	A bicicleta, se presente na vida, não constitui um elemento de identidade relevante para esta pessoa.

Pessoa	Apresentação	Indícios de Identidade Ciclista	Aspectos Relevantes na Apresentação	Análise
CX3	“Sou formado em Serviço Social mas não exerço a profissão. Sou casado e tenho um filho de 5 anos que anda comigo de bicicleta desde 11 meses.”	Forte identidade ciclista associada à vida familiar.	Prioriza vínculos afetivos e a prática cotidiana do ciclismo com o filho.	O ciclismo é vivido como prática contínua, afetiva e adaptada ao crescimento da criança. Marca uma dimensão de cuidado e rotina.
CY3	“Eu perambulo em Fortaleza com meu velocípede azul.”	Forte identidade ciclista, simbólica e afetiva.	Bicicleta como companheira de vida e elemento de relação com o espaço urbano.	A bicicleta é central na identidade pessoal; revela liberdade, mobilidade e ligação poética com o ato de pedalar.
CX2	“Eu comecei a pedalar na cidade mesmo, aí depois comecei a pasturar com distâncias maiores e hoje faço triatlo.”	Forte identidade ciclista em processo de evolução.	Ênfase na trajetória de progressão pessoal e especialização esportiva.	O ciclismo é visto como superação e disciplina, transitando do cotidiano urbano para o esporte de alto rendimento.

Fonte: elaborada pela autora.

A pouca participação nesta etapa ou uma minoria em falar de si pode sugerir, por um lado, uma certa desconfiança ou anonimato típico de grandes centros urbanos, onde a vida pública pode até ser intensa, mas as declarações sobre si, e de pertencimento nem sempre são evidentes ou confortáveis. O imaginário de cidade que emerge dessa análise é o de uma cidade que oferece diferentes experiências de mobilidade e pertencimento, mas também de seletividade nas identificações pessoais.

Por outro lado, entre os que se manifestaram, a bicicleta aparece ligada a sentidos de liberdade, bem-estar e mobilidade afetiva, que dialogam fortemente com o imaginário de uma cidade litorânea: a ideia de leveza, espaço aberto, deslocamento livre, quase sempre associados ao mar e ao contato mais direto com a natureza urbana.

O relato que prioriza outros aspectos identitários, cultura popular e maternidade indica um imaginário de que Fortaleza não é apenas um espaço de deslocamentos físicos, mas também de diversidade cultural, onde o pertencimento pode se dar por múltiplos caminhos, não necessariamente pela mobilidade por bicicleta. Por outro lado, o uso da bicicleta como prática de superação e alta performance também ecoa o espírito de cidade grande: um ambiente competitivo, que oferece desafios físicos e de resistência.

Portanto, a análise sugere que o imaginário de uma grande cidade como Fortaleza multifacetado: um espaço que mistura liberdade e anonimato, lazer e competição, pertencimento comunitário e individualização. A bicicleta, nesse contexto, é símbolo de estilos de vida plurais ao mesmo tempo instrumento de integração com a cidade e de expressão pessoal.

O fato de que a bicicleta surge nas falas como prática afetiva, esportiva, de lazer ou não-identificação revela justamente essa produção múltipla do espaço urbano: os sujeitos não apenas usam a cidade, mas a produzem simbolicamente com seus deslocamentos e escolhas de vida. (Lefebvre, 1999;2011). A cidade não é apenas um espaço físico, mas um espaço social, vivido, carregado de práticas e significados.

Além disso, o silêncio da maioria nos recorda a ideia de Lefebvre (2011) sobre a "alienação urbana": em grandes centros, muitos vivenciam a cidade sem se reconhecer plenamente nela ou sem se sentir à vontade para se expor em espaços públicos de fala.

A bicicleta como uma tática de liberdade nos chamou atenção, as práticas cotidianas como andar a pé, ou aqui, pedalar são maneiras pelas quais as pessoas inventam pequenas estratégias de apropriação da cidade, desviando das regras rígidas do planejamento urbano e criando seus próprios significados para os espaços (Certeau, 2012). A bicicleta, nesse caso, aparece como um gesto de liberdade e invenção principalmente nas falas que associam pedalar a um estilo de vida livre, a uma superação pessoal ou a uma vivência afetiva com a cidade.

Portanto, somando essas referências, a análise reflete um imaginário de Fortaleza como um espaço de múltiplos pertencimentos, um lugar de invenção cotidiana e liberdade e um ambiente de tensão entre anonimato e expressão pessoal, visível tanto nos silêncios quanto nos relatos declarados.

5.2 A cidade da cor do sol, céu e mar

Todo elemento que compõe a paisagem da cidade possui um significado intrínseco, ainda que nem todos se configurem como instrumentos de comunicação, alguns deles, como as cores são elementos importantes para a construção de imaginários sobre a cidade. Para interpretar as impressões sensoriais dos sujeitos ciclistas sobre a cor de Fortaleza e como isso nos apoiaria a revelar seus imaginários, seguimos com o roteiro que conduziu os diálogos no grupo. A partir do círculo cromático que estava exposto, estimulou-se a discussão do grupo acerca da temática da cor da cidade. Para incitar a participação neste tema da pesquisa, citamos como referência a pesquisa de Armando Silva (2011) e provocamos uma comparação com a cor de outras cidades, como por exemplo. São Paulo.

São Paulo tem muitas cores, mas a maioria dos seus cidadãos a vê cinza e assim a chama. Não há uma prova científica para prognosticar a cor de uma cidade, pois a cor da cidade é uma elaboração cultural. Por isso é significativo que o forte colorido dos nordestinos, que vemos as suas arquiteturas e na vida cotidiana da sua região de origem, não tenha representação coletiva em São Paulo, a cidade que recebeu o maior número de migrantes desta zona, nos últimos anos. Os imaginários seriam, pois, uma maneira subjetiva e grupal de chamar culturas. (Silva, 2011, p.24)

Ao falar da "cor da cidade", o autor a quem recorremos como referencial para esta etapa da pesquisa propõe uma compreensão que vai além do aspecto físico. Para ele, a cor é uma metáfora para o modo como as pessoas sentem, vivem e imaginam o espaço urbano. A cidade é colorida pelos imaginários coletivos que a atravessam, refletindo emoções como felicidade, medo, nostalgia ou vitalidade.

No âmbito das manifestações visuais, as cores apresentam uma vasta gama de significados e evocam associações com distintas sensações e estados emocionais. Diversas tonalidades adquirem atributos simbólicos em virtude de sua ocorrência no ambiente natural ou em razão de seu emprego reiterado em contextos sociais e culturais específicos.

Quando trazemos este tema para a pesquisa nos detemos aos aspectos simbólicos das cores e como elas influenciam o imaginário coletivo e a comunicação visual. Aqui não estudamos a cor por ela mesma, mas a utilizamos como suporte para entender o nosso objeto de pesquisa.

De maneira complementar Calvino (1990) apresenta cidades construídas pela memória, desejo e sensações dos habitantes, mais do que por sua estrutura física. Cada cidade é uma representação subjetiva, mostrando que a cidade real é sempre filtrada pelas experiências individuais de quem a vive. Quando alguém descreve sua cidade como cinza ou azul, não fala apenas de uma realidade física, mas de uma vivência emocional e simbólica, onde a cor expressa sentimentos, histórias e relações com o espaço urbano.

A cidade que cada pessoa vê é filtrada pela sua experiência sensorial e emocional. Uma cidade pode ser iluminada para uns, sombria para outros, dependendo da história e dos sentimentos de quem a observa. Assim, quando pessoas descrevem a cor da cidade a partir de suas impressões sensoriais, elas estão misturando memória, emoção e ambiente físico. A cidade é feita de experiências subjetivas. (Calvino, 1990) e a cor da cidade pode ser reconhecida pelos imaginários urbanos. (Silva, 2011).

A experiência de viver a cidade sobre duas rodas é estar em constante contato com estímulos sensoriais. No âmbito das manifestações visuais, as cores apresentam uma vasta gama de significados e evocam associações com distintas sensações e estados emocionais. Diversas tonalidades adquirem atributos simbólicos em virtude de sua ocorrência no ambiente natural ou em razão de seu emprego reiterado em contextos sociais e culturais específicos.

Observou-se que a maior parte dos participantes tinham interesse em partilhar a sua impressão sobre a cor da cidade, como evidenciam os relatos a seguir:

“Para mim, Fortaleza é laranja, quente, estamos na terra do Sol, da cor do pôr-do-sol, do calor na maior parte do ano” (CX3)

“Para mim Fortaleza é verde como o Cocó, verde como os verdes mares” (CY3)

“Eu vivo no mar, estou no mar todos os dias, e sempre que lembro da cidade, lembro do nosso mar azul”. (CX4)

“Fortaleza é rosa, da cor do amor”. (CY2)

“O sol irradiando aqui o ano inteiro não deixa dúvida, é laranja. (CX1)

“Laranja é quente, Fortaleza é quente”. (CY6)

“Azul, céu azul, oceano, azul”. (CY5)



Fonte: Elaborado pela autora

As cores roxo, marrom, amarelo e vermelho não foram escolhidas por nenhum participante, e a maioria dos respondentes associou a cor laranja à Fortaleza.

A cor possui uma carga emocional, bastante relevante para entender os imaginários sobre a cidade. Considerar a importância da cor como um elemento interpretativo é

compreender que a cor atua de maneira imediata e emocional, sendo capaz de transmitir significados antes mesmo da interpretação consciente de uma mensagem. (Dondis, 1997)

Para responder a esta pergunta em que os entrevistados eram solicitados a atribuir uma cor à cidade, alguns interpretaram a questão em função das cores existentes na natureza da cidade, associando a cor ao mar e aos parques. No resultado, obtiveram-se três cores com maior representatividade: laranja, azul e verde e as atribuem uma cor ao contexto da cidade em aspectos sensoriais, afetivos, de lazer, ambiências e qualidade de vida.

5.3 Fortaleza das juventudes

Na pesquisa etnográfica urbana, a escuta é um instrumento fundamental para compreender como as pessoas constroem e expressam seus próprios significados sobre temas como este que seria proposto nesta etapa: presença de jovens, idosos, juventude e terceira idade. Escutar, nesse contexto, significou mais do que apenas ouvir: envolveu uma postura atenta, sensível e aberta às narrativas, experiências e interpretações dos sujeitos ciclistas. Através de uma escuta em movimento e ativa, buscou-se captar as múltiplas vozes, os sentidos atribuídos e as nuances presentes nas vivências daquele grupo, cuja maior parte identificava-se como sendo ciclistas jovens.

Assumimos que quando uma pesquisa sobre o imaginário de uma cidade em relação à presença de jovens e idosos é realizada majoritariamente com pessoas entre 20 e 49 anos, existiu o risco de enviesamento nestes resultados. Isso porque a percepção desse grupo etário tendeu a refletir suas próprias experiências, valores e posições sociais, o que pode não corresponder às vivências de jovens mais novos, como adolescentes ou dos idosos. A faixa dos 20 aos 49 anos é geralmente associada à vida adulta ativa, o que pode levar a uma valorização de aspectos como trabalho, mobilidade e consumo, em detrimento das necessidades específicas e representações simbólicas de outros grupos. Assim, jovens e idosos poderiam ser invisibilizados, estereotipados ou ter suas presenças subestimadas na cidade, comprometendo a compreensão mais ampla e plural do imaginário urbano que estivermos a perseguir. Para evitar esse tipo de viés, buscamos dialogar sobre esta constatação na reunião em grupo, já que mesmo com o esforço de incluir na amostra sujeitos de diferentes idades, o grupo era o que era. O grupo era composto por pessoas que se entendiam como jovens. E esse dado, como já interpretado no tópico 5.1.1, também refletiu que as ausências refletiam em si uma representação. Talvez, numa outra cidade, cujo desenho, geografia, planejamento urbano,

políticas de mobilidade, contextos sociais, econômicos que privilegiam as infâncias, adolescentes e idosos, eles ali estivessem presentes. A ausência das pontas das faixas etárias foi um resultado importante na pesquisa.

Por outro lado, especialmente em pesquisas sobre juventude, onde os discursos oficiais tendem a homogeneizar ou estigmatizá-las, escutar as próprias juventudes nos permitiu revelar as diferenças internas do grupo e dar visibilidade às formas diversas de ser jovem em distintos contextos sociais, econômicos e culturais. Assim, a escuta etnográfica urbana deu-se a todo momento, desde os encontros, movimentos, no pedal, naqueles que carregavam caixa de som tocando músicas e sendo então enfatizada no grupo focal, tornando-se essencial para construir um conhecimento mais situado, respeitoso e crítico sobre esse imaginário da cidade quanto a uma possível idade que a cidade se apresenta.

Consideramos importante situar que para entender como uma sociedade constrói seu referencial sobre a juventude, recorreremos a Campos e Barbalho (2011) e Margulis e Urresti (2000) que analisam a relação entre juventude e classes populares. Segundo os autores, muitas análises desconsideram as diferentes formas de ser jovem nos distintos setores sociais, o que pode levar à negação da juventude para os setores populares. Eles propõem, assim, uma nova abordagem do conceito de juventude, que considere de maneira integrada a idade cronológica, a questão geracional, a moratória social e a moratória vital. A idade cronológica, conforme destacam, é um dado objetivo e indispensável para a definição de juventude. Ainda nesse sentido, Aquino (2009) complementa que a faixa etária é não apenas um dado concreto, mas também uma ferramenta que permite a operacionalização do conceito em análises, sendo definida de formas variadas pelas legislações e instituições.

A presença de jovens e idosos pedalando na cidade foi notada em diversas regiões pelos ciclistas participantes da pesquisa, o uso das ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas é percebido como intergeracional, os relatos de todos indicaram a presença de pessoas de todas as idades. Centro, José Bonifácio, Bairro de Fátima, Meireles, Aldeota, Cocó foram os bairros indicados com maior presença de idosos pedalando e Montese, Benfica, Praia de Iracema, Mucuripe e Praia do Futuro com maior presença de jovens.

Figura 70 – Mapa imaginários da cidade quanto à presença de idosos e jovens



Fonte: Elaborado pela autora a partir de indicação dos ciclistas participantes da pesquisa

Nos relatos e comentários Fortaleza é frequentemente percebida como uma cidade predominantemente jovem. Essa impressão é reforçada pela presença dita por eles como visível de jovens em espaços públicos, como praças, praias e ciclovias. Dois citaram o impacto de políticas públicas voltadas especificamente para os jovens: citados por mais de uma vez os Cucas, Centros Urbanos de Cultura, Arte, Ciência e Esporte foram lembrados como lugares frequentados por jovens e ciclistas, que funcionam como polos de formação e lazer para a juventude nas periferias da cidade. Esses espaços oferecem cursos, práticas esportivas e atividades culturais, promovendo o protagonismo jovem e reforçando a ideia de Fortaleza como uma cidade vibrante e dinâmica. Para os participantes, a bicicleta reflete essa juventude. Comentaram perceber que lugares como o Parque do Cocó, o Aterrinho da Praia de Iracema e o entorno das ciclovias urbanas frequentemente atraem jovens que usam bicicletas tanto como lazer quanto como meio de transporte sustentável. Esses espaços reforçam a imagem de Fortaleza como uma cidade que promove a integração social e a prática de esportes ao ar livre, especialmente para a juventude.

Sobre este tema apresentou-se um consenso de que a bicicleta em Fortaleza simboliza tanto o dinamismo da juventude quanto a resistência e a necessidade de trabalhadores

mais velhos, reforçando a importância de políticas públicas inclusivas que reconheçam a diversidade de sua população.

“O Benfica é o bairro universitário, é bairro das casas de estudante, das repúblicas, dos quitinetes, do barzinho, do estádio de futebol, e é rodeado de bicicleta, tem muito jovem. Com certeza a bicicleta e o ônibus são os meios de transporte mais usados pelos estudantes, por isso vejo muitos ciclistas ali, tem muitos bicicletários, praças e lugares para encostar a bicicleta, é lugar de encontro da juventude, acho a cara dos ciclistas. (CX2)

“Para mim o bairro onde vejo mais idosos é o Bairro de Fátima, até a arquitetura do bairro, digamos assim, onde se vê mais casas planas, casas mais tradicionais, e tem também bastante ciclovias, e alguns asilos particulares, casas de acolhimento de idosos, no centro também tem muito, muitas casinhas, você ainda vê os idosos andando nas calçadas.” (CY5)

“A Beira- Mar é um lugar de lazer para os idosos, mesmo com a reforma, antes tinha a Praça dos Estressados, ali você uma concentração de velhinhos fazendo ginástica, de manhã cedo, mas todo bairro se você pensar bem, se tiver praça e aquele projeto dos bombeiros, vai ter idoso se exercitando”(CY6)

“Nas ciclovias quem me chama mais atenção são os veín trabalhador, naquelas bicicletas barra-circular, os trabalhadores, pedreiro, ou com roupa de farda de trabalho de empresa, supermercado, você vê que são operários, na ciclovias da Avenida Aguanambi, quando eu vejo, ou então subindo a ladeiras ali perto do Cocó, ou mesmo na Washington Soares, ou na Parangaba, eles passam voado e na ladeira, mesmo as bicicletas sem marcha, eles sobem bem rapidinho, numa boa.”(CX 1)

“As bicicletas dos idosos são as mais interessantes, você percebe o cuidado deles com elas, são as mais bem pintadinhas, e tem um monte de acessório funcional, para-lama, retrovisor, tem uns que usam caixa de som, buzina de caminhão, levam as ferramentas de trabalho, sacola de compra, cesta, fitinha, têm de tudo”. (CX2)

A diferença de idade nos espaços cicloviários aponta para um contraste entre as demandas e os usos que diferentes grupos fazem desses espaços. Enquanto os jovens muitas vezes utilizam a bicicleta para atividades recreativas ou deslocamentos curtos, os trabalhadores idosos das periferias a utilizam como um recurso essencial para sua subsistência.

Entretanto, essa percepção contrasta com o uso da bicicleta por trabalhadores mais velhos e a presença de idosos ciclistas nas periferias. De acordo com os relatos do grupo, ciclovias localizadas em áreas periféricas da cidade são ocupadas majoritariamente por homens idosos que utilizam a bicicleta como meio de transporte para o trabalho. Isso revela uma faceta

menos discutida da mobilidade urbana em Fortaleza: a bicicleta, para muitos, não é uma escolha de lazer ou exercício, mas uma necessidade econômica. Esses trabalhadores, geralmente homens de meia-idade ou mais velhos, percorrem longas distâncias para suas atividades laborais, mostrando como o uso da bicicleta varia de acordo com a localização e o perfil socioeconômico, concordaram entre si os participantes.

5.4 O lixo e a paisagem

Quando a questão sobre limpeza e sujeira foi levantada, os ciclistas reclamam da falta de conservação das ciclovias, o despejo de entulhos tanto em calçadas, como em ciclovias. Os bairros mais apontados como sujos foram Barra do Ceará, Moura Brasil, Cais do Porto, Messejana e José Walter, enquanto os mais limpos Cocó, Varjota, Meireles, Aldeota, Praia de Iracema.

Figura 71 – Mapa imaginários da cidade quanto à limpeza e sujeira



Fonte: Elaborado pela autora a partir de indicação dos ciclistas participantes da pesquisa

“Tem rua que a gente se sente intruso, tem que pedir licença pra passar de bicicleta na ciclofaixa porque você encontra de tudo, até sofá”. (CY3)

“As limpas são as dos bairros dos ricos, você não vê sujeira na Desembargador Moreira, agora da 13 de maio pra cima começa a sujeirada. Ciclofaixa é um lugar que não passa carro. Então as pessoas podem usar. (CY1)

“Eu já encontrei um contêiner de lixo no meio da ciclofaixa, quando você tá indo para o Farol Velho, na região do porto” (CY2).

“A Leste Oeste, a partir da Marinha, começa a ser um longo depósito de lixo. Você prefere andar pela avenida, é entulho, resto de obra, lixo doméstico. As obras intermináveis da Cagece na região”. (CX6)

“Nessa mesma ciclovía eu já vi morador botando as cadeiras em cima da ciclofaixa, sentando e reunido, conversando, proseando”. (CX3)

A gestão de resíduos sólidos em Fortaleza em nível de legislação e programas municipais parece avançar, no entanto, o cumprimento ou fiscalização destes, já não há como assegurar, impressão advinda da experiência empírica, das incursões pela cidade durante o ano de pesquisa de campo. Em 2024 foram criados os programas municipais "Fortaleza Limpa", e "Recicla Mais", que visavam aumentar a taxa de reciclagem para 50% em oito anos. Como parte dessa iniciativa, foram implementadas rotas de coleta seletiva porta a porta em condomínios residenciais de 11 bairros. Até outubro de 2024, cerca de 150 condomínios, distribuídos em aproximadamente 20 bairros da capital, aderiram ao programa, estimulando a cultura da reciclagem entre moradores, síndicos, porteiros e zeladores (O Povo, 2024).

Estes programas relacionados ao tema não pioneiros, em anos anteriores, existiram outros, como o programa "Fortaleza Bela", uma iniciativa implementada durante a gestão da prefeita Luizianne Lins, entre 2005 e 2012, com o objetivo de promover o desenvolvimento urbano e social de Fortaleza. O programa além de ter foco na limpeza urbana, concentrou-se em descentralizar políticas públicas, levando investimentos e serviços para as áreas periféricas da cidade, tradicionalmente menos favorecidas.

Em Fortaleza, a legislação municipal também evoluiu com a aprovação da Lei Complementar nº 402, de 12 de junho de 2024, que alterou dispositivos do Código da Cidade com o objetivo de aprimorar a gestão de resíduos e a limpeza urbana (Câmara Municipal de Fortaleza, 2024).

Apesar dos esforços de cunho legislativo, Fortaleza ainda enfrenta grandes desafios quando o assunto é limpeza urbana. Em junho de 2024, a cidade registrava quase 1.200 pontos de descarte irregular de lixo, o que evidenciou a necessidade de ações mais eficazes de

fiscalização e educação ambiental (Abrema, 2024). Para incentivar o descarte correto, a Prefeitura concedeu mais de R\$ 10 milhões em bonificações aos cidadãos que adotaram práticas adequadas e também implementou a Taxa de Resíduos Sólidos para financiar e melhorar os serviços de limpeza urbana e manejo de resíduos sólidos (Prefeitura de Fortaleza, 2024a; Prefeitura de Fortaleza, 2024b).

A criação da Taxa do Lixo na cidade gerou intensa polêmica e impactou diretamente o cenário político local. Aprovada em dezembro de 2022 durante a gestão do prefeito José Sarto (PDT), a taxa tinha como objetivo custear os serviços de coleta e destinação de resíduos sólidos na cidade. Contudo, a medida enfrentou forte resistência popular e dividiu a Câmara Municipal (Diário do Nordeste, 2022). Dos 20 vereadores que votaram a favor da criação da taxa, apenas oito conseguiram a reeleição nas eleições seguintes, o que sugere um possível reflexo do descontentamento do eleitorado (Diário do Nordeste, 2024). Além disso, a Taxa do Lixo tornou-se tema central nos debates eleitorais de 2024, com candidatos trocando acusações sobre sua paternidade e responsabilidade pela cobrança (O Povo, 2024).

Outro ponto controverso foi o gasto de R\$ 10 milhões em publicidade sobre o tema do lixo durante o período eleitoral, o que foi interpretado por críticos como uma tentativa da gestão municipal de influenciar a opinião pública, possivelmente infringindo normas eleitorais (Folha de S. Paulo, 2024). A insatisfação popular relacionada à Taxa do Lixo, somada às controvérsias de gestão, pode ter contribuído para a não reeleição do prefeito Sarto. Após sua derrota, o novo prefeito, Evandro Leitão (PT), sancionou em janeiro de 2025 a lei que revogou a cobrança da taxa, cumprindo uma promessa de campanha (Prefeitura de Fortaleza, 2025):

A presença de lixo nas ciclovias de Fortaleza é uma questão que causa indignação e parecia merecer uma reflexão mais profunda que o debate no grupo não daria conta. Pareceu preocupante perceber como áreas destinadas à mobilidade sustentável e ao lazer estão sendo tratadas como extensões informais para depósito de resíduos. Muitos canteiros e espaços ao longo das ciclovias foram citados, nos relatos eles acabam funcionando como pontos improvisados de coleta de lixo, em vez de áreas verdes ou paisagens agradáveis, comprometendo tanto a estética, a paisagem, a beleza, quanto a saúde pública.

Além do impacto visual, o odor desagradável que emana do lixo acumulado torna a experiência de pedalar extremamente desconfortável, afastando os ciclistas e desmotivando o uso das ciclovias. Essa situação escancara uma crítica dos ciclistas como uma das falhas no sistema de gestão de resíduos sólidos da cidade.

5.5 Ora acolhedora, ora hostil

As falas sobre as memórias, imaginários, lembranças e sensação de acolhimento ou hostilidade foram bastante diversas, algumas disseram respeito à infraestrutura existente e outras sobre o comportamento das pessoas, motoristas, moradores, usuários e transeuntes.

Por vezes o termo acolhimento ou hostilidade foi relacionado a barreiras físicas e imaginárias ao ciclista. E o tema violência, acabou surgindo embora não tenha sido uma palavra provocada na discussão a partir do roteiro previsto.

De certo modo, o tema acolhimento e hostilidade amalgamou-se com o tema seguinte que seria segurança e insegurança. As impressões se revelaram de modo muito semelhante, por serem fenômenos profundamente ligados às dinâmicas sociais de pertencimento e exclusão. Em nosso contexto latino-americano, marcado por desigualdade, colonialismo e violência estrutural, o sentimento de ser acolhido está diretamente ligado à percepção de estar seguro em um grupo ou território.

Como aponta Boaventura de Sousa Santos (2006), sociedades latino-americanas carregam uma certa “produção social da insegurança”, onde as populações mais vulneráveis, como indígenas, negros e pobres, experimentam hostilidade como parte da sua vida cotidiana. A falta de acolhimento social reforça o medo, a desconfiança e, portanto, a percepção de insegurança. Por compreender que de certo modo, uma sensação antecipa a outra, mantivemos a ordem pré-estruturada no roteiro, mas tomando nota desta antecipação nos relatos.

Para que a interlocução com os participantes da pesquisa fosse bem sucedida, e com a intenção de minimizar as possíveis sobreposições deste tópico que nos interessava de forma isolada, discutimos de que modo esses temas poderiam se apresentar naquele debate sobre a cidade e sobre os imaginários. Espontaneamente surgiam falas a respeito de sinais como a gestualidade de transeuntes, equipamentos, mobiliário urbano, sombreamento, árvores ou falta delas, pequenas árvores que não faziam sombra, outras tão frondosas que as raízes saltavam o asfalto, sobre livre passeio e livre passagem, muitos elementos que poderiam ser associados ao acolhimento ou o contrário.

Já do ponto de vista de nossa observação, o corpo ciclista pesquisador percebia acolhimento no som, em alguns trechos mais silenciosos, a presença de figuras de confiança parceiras na pesquisa, promovendo relaxamento e conexão. Os pedais acompanhados de ciclistas conhecidos. Já diante da hostilidade, o barulho dos horários de congestionamento, o

congelamento e a desorganização quando sinais queimavam, ruas pouco iluminadas no período da noite, ou o mau cheiro, que de algum modo se relaciona com o tema anterior.

O sociólogo Jessé Souza (2009) afirma que a humilhação social constante no Brasil, por exemplo, produz um estado de alerta crônico, enraizando a hostilidade como experiência corporal e social.

Filosoficamente, acolhimento e hostilidade se ligam a segurança e insegurança porque tocam a experiência mais básica da existência humana: o ser humano é um ser vulnerável, que precisa do outro para se afirmar no mundo. (Lévinas, 1991) O acolhimento é a resposta ética fundamental diante da alteridade, o outro. O rosto do outro nos chama a uma responsabilidade infinita: acolher é reconhecer a vulnerabilidade e a dignidade do outro, o que gera um sentimento de segurança ontológica, de ser no mundo.

Quando há hostilidade, essa relação ética é rompida, e o outro é visto como ameaça, gerando uma vulnerabilidade profunda, tanto no nível existencial quanto político. (Heidegger, 1927). Acolhimento pode ser visto como a tentativa de suavizar essa angústia, de criar um “lugar-no-mundo”. A hostilidade, ao contrário, expõe o ser ao desamparo e à vulnerabilidade radical.

A compreensão dos conceitos de acolhimento e hostilidade foram dialogadas com o grupo a partir da perspectiva da Teologia da Libertação (Boff, 1983; 1986) uma compreensão de que o acolhimento do outro, especialmente do oprimido é um ato filosófico e político contra as estruturas coloniais de violência e exclusão. A falta de acolhimento, ou seja, a hostilidade social, mantém populações inteiras em estado de vulnerabilidade histórica.

Portanto, nesta pesquisa, ancoramos o acolhimento na alusão à espaços comuns, compartilhados, públicos e convidativos, enquanto a hostilidade, do contrário, a nos lançar no abismo da repulsa, fuga e abandono. (Dussel, 1995)

Figura 72 – Mapa imaginários da cidade quanto o acolhimento ou hostilidade ao ciclista



Fonte: Elaborado pela autora a partir de indicação dos ciclistas participantes da pesquisa

“Ali na rua Dr. João Moreira, aquela rua do Passeio Público que vai até a Estação das Artes, para taxi, para carro, em frente às clínicas populares, a gente tem que sair da ciclofaixa, eu prefiro pegar uma subida na avenida ao lado a passar por ali, longe de acolhimento ao ciclista, mais por causa do uso e da rotina daquele quarteirão”

“Lá no Vila do Mar, a gente tem medo de passar entre as pessoas que estão na ciclovia. Quando passo por lá sinto como se os locais quisessem a ciclofaixa só para eles. O mesmo sentimento de ir jogar futebol numa areninha de bairro, se você não for convidado, você não entra nem a pau!. Passar por lá é como se fosse intruso. Não tenho medo de assalto, tenho medo de ser enfrentado por estar invadindo um espaço onde as crianças locais brincam e correm.”

“Aquele ciclofaixa da Ana Bilhar, eu acho que, talvez, por ser a primeira, os motoristas que transitam ali já estão mais acostumados com os ciclistas, eu já percebi muitas vezes que eles dão a preferência ao ciclista, já senti isso várias vezes, tem motorista que dá um sinal, cumprimenta, dando a passagem, ali é legal, eu gosto de passar ali. Dá pra ir voado, sem parar porque os motoristas te respeitam!

"Pedalar pela cidade deveria ser um ato de liberdade, mas às vezes é um exercício me dá muita revolta ver de tão perto pessoas em situação de rua."

"Cada ciclofaixa que vi sendo aberta e pintada no chão onde antes não existia, é um convite para compartilhar o espaço, é um gesto político de acolhimento."

"Ser ciclista é acreditar que o espaço público pode ser, de verdade, de todos — e lutar para que ele não seja somente dos carros"

Todos os participantes mencionaram que sabem que Fortaleza é uma cidade marcada por profundas desigualdades sociais, que são fatores estruturais que alimentam a violência. Cada participante, a sua maneira, mencionou a respeito da concentração de renda e de como uma pequena parcela da população detém grande parte da riqueza, enquanto muitos vivem em condições precárias e como isso está refletindo na paisagem da cidade e na sua experiência de pedalar, percorrer, vivenciar a cidade.

5.6 A cidade acostumada com bicicletas comuns, insegura para as esportivas

Quando a questão sobre o tema segurança e insegurança foi colocada, foram unânimes as respostas sobre a sensação de segurança na Avenida Beira Mar.

Falou-se na existência de muros simbólicos e físicos e de como a segregação espacial reflete a exclusão social, com bairros ricos protegidos por segurança privada e bairros periféricos expostos à violência cotidiana.

Na América Latina, onde há traumas históricos, violência de Estado, desigualdades extremas, há de certo modo uma fisiologia de ameaça.

Uma das participantes falou de se orgulhar de morar num lugar que é conhecido como favela, ao mesmo tempo que entende que a falta de regularização fundiária torna a sua comunidade vulnerável a intervenções externas, desocupações, deslocamentos e problemas que incluem a atuação de facções criminosas.

Quando citada a palavra facção no grupo, quase todos mencionaram os exemplos das pichações nos muros com siglas, como uma espécie de fatiamento da cidade em grupos, lugares permitidos para uns e para outros não.

Em Fortaleza, o crescimento da violência está associado à disputa territorial entre facções, que muitas vezes se estabelecem em comunidades vulneráveis devido à ausência do Estado na opinião do grupo.

Figura 73 – Mapa imaginários da cidade quanto à segurança e insegurança



Fonte: Elaborado pela autora a partir de indicação dos ciclistas participantes da pesquisa

“Além da Beira-Mar, a gente sabe que é um lugar seguro, cheio de polícia. Tem lugar, à noite, que mesmo sem ter gente, Praia do Futuro, um pouquinho, Senador Virgílio Távora é bem seguro, a Bezerra é muito movimentada. A da Perimetral é excelente”

“Duas vezes já tomei um susto, com os motoqueiros passando pela ciclofaixa para ultrapassar os carros”

“Na Sabiaguaba a gente treina de triátlon são bicicletas de alta performance, a gente mesmo nunca foi assaltado, mas um fotógrafo que fica lá fazendo foto dos treinos foi abordado com arma e teve que entregar a câmera. Ele decorou a placa, o modelo, e a cor do carro, acionou a polícia e conseguiu recuperar a câmera”.

“Vou pra praia de Iracema todo dia, então me sinto seguro em todo caminho. Tem um ponto que eu não gosto de passar sozinho porque já teve muito assalto, mas passo lá de vez em quando, na Washington Soares, perto daquele parque de diversões, já teve muita história

de assalto para quem passa sozinho, e em lugares que eu nunca fui, como o Vila do Mar, eu fico inseguro de ir, nunca fui, não sei como que é”.

Todos citaram o crescimento rápido da cidade como algo ruim, surgimento de viadutos, grandes avenidas, novos bairros, comentando que a expansão urbana de Fortaleza resulta em coisas boas e ruins, como o surgimento de assentamentos, comunidades, periferias carentes de infraestrutura básica, enquanto áreas centrais concentram serviços e oportunidades.

As discussões no grupo focal destacaram aspectos diversos relacionados à sensação de segurança no uso de bicicletas e sobre a forma que cada um tem de guardar sua bicicleta.

Alguns participantes relataram se sentir seguros ao deixar suas bicicletas do lado de fora, na porta de casa, outros mencionaram experiências de roubo, mesmo quando as bicicletas estavam dentro de suas residências. Foi citado que bicicletas esportivas são frequentemente alvos de assaltos, especialmente em regiões como a Sabiaguaba. Essas bicicletas, por serem mais valiosas, são vistas como atrativas para venda no mercado ilegal.

Bicicletas comuns parecem ser menos visadas, devido à maior presença e menor valor percebido. A cidade, acostumada com bicicletas em geral, torna as comuns menos "chamativas" para ações criminosas, enquanto as esportivas, apesar de rápidas, acabam sendo vistas como "investimentos valiosos" por assaltantes.

5.7 Uma cidade mais feliz do que triste

Antes mesmo de desenvolvermos neste tópico o que vem a ser uma ideia de uma cidade feliz ou triste, faz-se necessário afirmar que esta pesquisa acontece num espaço-tempo impermanente, onde as sensações, os modos de vida e as próprias relações urbanas estão em constante transformação. O que hoje é percebido como feliz pode, em outra conjuntura histórica ou emocional, ser ressignificado. Assim, compreendemos que a cidade é um organismo vivo, composto pelas experiências individuais e coletivas que nela se entrelaçam.

O último tema, não menos importante, para dar conta dos imaginários urbanos sobre Fortaleza na perspectiva dos sujeitos ciclistas do grupo pesquisado provoca a reflexão sobre o quanto as cidades têm "personalidades" perpassadas por emoções, pela arte, pela cultura e pelas práticas cotidianas dos seus habitantes.

Quando Silva (2011) analisa o urbano a partir da perspectiva dos cidadãos e se refere à cidade como acontecimento estético, o autor demonstra que não é simplesmente o espaço físico que carrega essas emoções, os usos sociais, as políticas públicas. A forma como os sujeitos

relacionam-se com os espaços urbanos dá a uma cidade vida, capaz de ser percebida e imaginada.

Nesta etapa, elucidamos junto aos participantes que uma cidade feliz seria aquela onde o espaço urbano é apropriado pelas pessoas bem-humoradas, festiva através de festas populares, manifestações culturais, ocupações artísticas gerando uma sensação coletiva de pertencimento, vitalidade e bem-estar.

Por outro lado, uma cidade triste seria aquela onde há abandono, exclusão social, violência ou uma arquitetura que inibe o convívio, que impede a expressão e o encontro.

Este momento nos fez constatar e reafirmar algo que já vinha sendo percebido no campo. Em uma só cidade, existem muitas cidades. Existem muitas Fortalezas. Nessas cidades, o imaginário coletivo pode vir a refletir num só dia, todos os sentimentos de medo, isolamento e desamparo, felicidade, euforia, beleza, amparo, conforto.

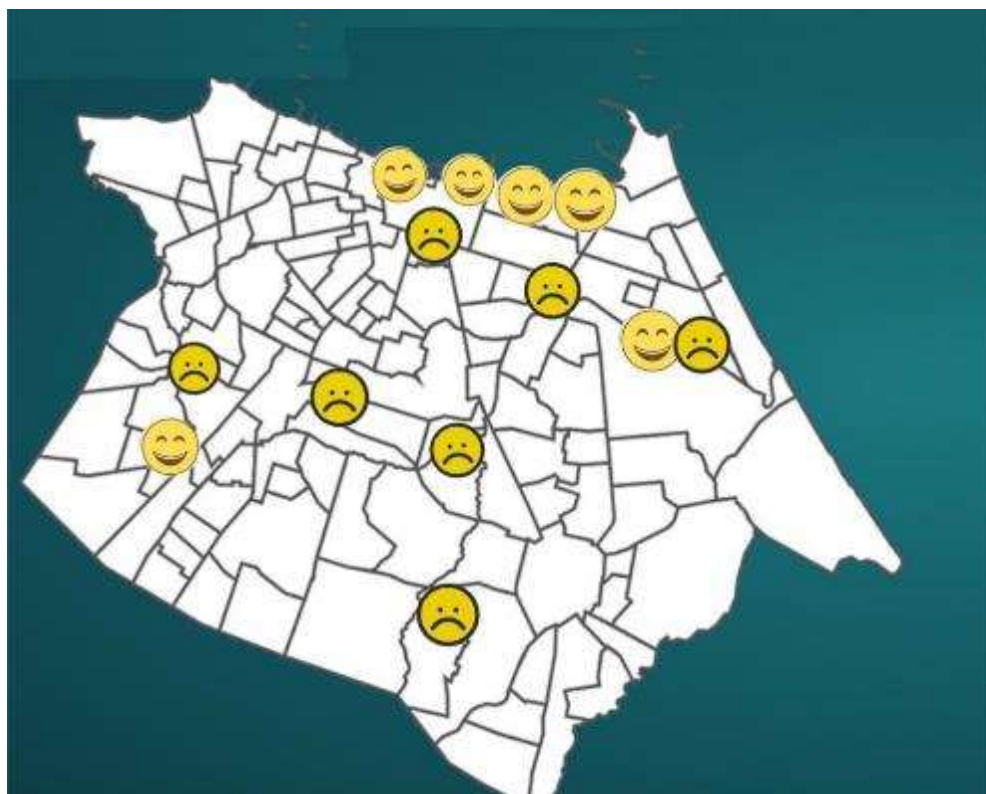
Para melhor refletir sobre este tema, recorreremos ao conceito criado no Butão, em 1972, como alternativa ao Produto Interno Bruto (PIB) tradicional, intitulado Felicidade Interna Bruta (FIB), cujo objetivo é mensurar o desenvolvimento do país com base no bem-estar da população, considerando aspectos econômicos, sociais, culturais, ambientais e espirituais.

Este conceito de felicidade estrutura-se em quatro pilares: desenvolvimento socioeconômico sustentável e igualitário, preservação e promoção dos valores culturais, conservação do meio ambiente e boa governança, desdobrando-se em nove domínios principais, tais como saúde, educação, bem-estar psicológico, uso do tempo, vitalidade comunitária e padrão de vida.

No Brasil, institutos de pesquisa adaptaram o conceito de FIB para a realidade local, simplificando-o por meio de indicadores subjetivos e objetivos que visavam medir a satisfação pessoal dos cidadãos. a percepção da qualidade dos relacionamentos, o acesso à saúde, à educação e ao meio ambiente, entre outros fatores. Cidades como Florianópolis, Fortaleza e Brasília aplicaram versões adaptadas da metodologia, buscando avaliar o nível de bem-estar da população.

Dialogando sobre este conceito, os participantes relacionavam as suas emoções e impressões sobre a cidade ao passo que falavam de memórias sobre lugares da cidade, e buscavam fazer relatos com referências espaciais, territoriais.

Figura 74 – Mapa imaginários da cidade quanto à felicidade e tristeza na cidade



Fonte: Elaborado pela autora a partir de indicação dos ciclistas participantes da pesquisa

“O Bom Jardim é meu lugar de morada, de diversão, de descanso e de felicidades e amizades, muitas felicidades”

“O Cocó é o coração verde da cidade para mim, um lugar que eu sempre me sinto feliz e feliz quando piso lá, é um lugar que só lembra riso, brincadeira, leveza, pessoas felizes, famílias felizes, shows, piquenique, lazer, felicidade e brincadeira e muito verde, que dá paz e felicidade”

“ Não tem jeito, a Beira-Mar é a parte mais feliz da cidade, lá está diversão, shows, riso, show de humor, feira, comida, mar, pôr-do-sol, vida feliz e gente de todo lugar”.

“Eu amo o Centro. Morei em outros bairros e outras cidades, mas minha vontade sempre foi de voltar. É no Centro que estão minhas memórias, cada esquina tem uma história guardada na lembrança.”

Quando a questão sobre o tema felicidade e tristeza na cidade foi levantado, a região de orla da cidade destacou-se como os principais locais de memórias felizes dos participantes, e os bairros mais afastados da praia como aqueles onde se manifestaram lembranças de vulnerabilidades sociais, violência, episódios de enfrentamento no trânsito, e tristezas. No entanto, o bairro Bom Jardim e o Cocó, dois bairros que não são na área litorânea também foram

apontados como locais de imagens, memórias, sensações e imaginários felizes aos ciclistas entrevistados.

5.8 O desenho da cidade

O desenho do mapa da cidade de Fortaleza nos lembra uma arraia ou uma pipa, é resultado de suas características geográficas e urbanísticas. A cidade possui uma forma que combina elementos naturais marítimos, como a costa recortada pelas praias, e construídos, como as vias principais e a disposição ortogonal dos bairros, resultado de um processo de ordenamento espacial que teve início no século XIX.

Iniciamos nossa tese ilustrando a com a planta da cidade criada por Adolf Herbster, e agora nos despedimos dela com a metáfora da pipa e da arraia, tão recortada quanto a malha cicloviária da cidade, ampliada neste século.

Essa semelhança pode ser entendida como uma metáfora visual que destaca a relação entre o espaço urbano e sua identidade

perceptual, conectando-se em nossa tese às ideias de Jaime Lerner (2003) e Kevin Lynch (1960).

A semelhança com uma arraia ou pipa conecta a geografia de Fortaleza à percepção intuitiva de sua forma. Assim, tanto Jaime Lerner (2003) quanto Kevin Lynch (1960) contribuiriam para entender como essa metáfora visual pode ser usada para fortalecer a relação dos habitantes e visitantes com a cidade, criando um senso de pertencimento e facilitando a navegação e compreensão do espaço urbano.

Kevin Lynch (1960) e Jaime Lerner (2003) abordam a forma como percebemos e desenhamos as cidades de maneira complementar, cada um em sua perspectiva, mas ambos enfatizam a relação entre a estrutura urbana e a experiência humana. Kevin Lynch introduz o conceito de "imagem ambiental", que descreve como as pessoas percebem e navegam pelas cidades. Ele argumenta que os mapas imaginários que as pessoas criam de uma cidade são compostos por cinco elementos principais: vias, bordas, distritos, marcos e nós. Sendo as vias *Paths* as ruas, passagens e trilhas que as pessoas percorrem. São os principais elementos para o deslocamento e percepção da cidade. As bordas *edges* os limites ou barreiras que delimitam diferentes áreas, como rios, muros ou vias expressas. Os distritos *districts* áreas com características distintas que podem ser facilmente reconhecidas. Os marcos *landmarks* Pontos de referência visíveis e únicos que ajudam na orientação, como torres, monumentos ou edifícios

icônicos. Os nós *nodes* pontos de interseção ou lugares de concentração de atividades, como praças ou cruzamentos importantes.

Esses elementos contribuem para a legibilidade de uma cidade, ou seja, a facilidade com que os habitantes conseguem compreender e navegar por ela. Lynch também discute como os mapas desenhados por indivíduos refletem as associações emocionais e funcionais que eles têm com os espaços urbanos.

Jaime Lerner (2003) por sua vez, aborda o desenho urbano com foco na simplicidade e na conexão entre as pessoas e os espaços públicos. Em seus trabalhos e no livro *Acupuntura Urbana*, Lerner enfatiza a importância de criar cidades acessíveis, amigáveis e funcionais, onde o formato das vias e a disposição dos espaços promovam a mobilidade sustentável e a convivência. E usa frequentemente metáforas associativas, como comparar o desenho de uma cidade a um "tapete mágico" ou a um "mosaico", para mostrar como diferentes partes da cidade podem se integrar de forma harmônica.

Inspirada muito especialmente na obra de Lerner, nos encaminhamos para as conclusões deste trabalho, trazendo a metáfora da arraia para o desenho da cidade de Fortaleza. A atividade pesqueira em Fortaleza tem raízes históricas, tanto do ponto de vista econômico quanto cultural. No litoral fortalezense, essa prática evoluiu com a construção das jangadas, embarcações rústicas que se tornaram símbolo da cidade e da resistência de seu povo.

Um dos personagens mais emblemáticos ligados à atividade pesqueira e à história social do Ceará é Francisco José do Nascimento, o Dragão do Mar. Jangadeiro de profissão, Dragão do Mar liderou em 1881 uma greve dos pescadores de Fortaleza, recusando-se a transportar escravizados para serem vendidos no sul do país. Esse ato de rebeldia foi fundamental no processo de abolição da escravidão no Ceará, que se tornou a primeira província brasileira a abolir oficialmente a escravidão, em 25 de março de 1884, data hoje celebrada como a Data Magna do Ceará (Damasceno, 2000).

A arraia em nossos pratos, na comida típica, na pesca artesanal não é apenas uma atividade econômica, mas um modo de vida que estruturou comunidades inteiras em Fortaleza, algumas representadas nesta pesquisa. As festas religiosas, como a Festa de São Pedro, padroeiro dos pescadores, ainda hoje reafirmam a importância cultural da pesca para o povo cearense (Coelho, 1992).

Nesse contexto, a pesca artesanal e a presença da arraia na culinária local são elementos alusivos à maneira como a cidade é vivida e imaginada. Assim como a prática pesqueira organiza o cotidiano e fortalece os laços comunitários, a configuração dos espaços

urbanos analisada por Lynch (1960) e criticada por Lerner (2003) também influencia a relação afetiva e funcional que os habitantes estabelecem com Fortaleza. Compreender a cidade é, portanto, integrar essas dimensões: a memória cultural e popular e as dinâmicas urbanas que estruturam a experiência coletiva dos espaços.

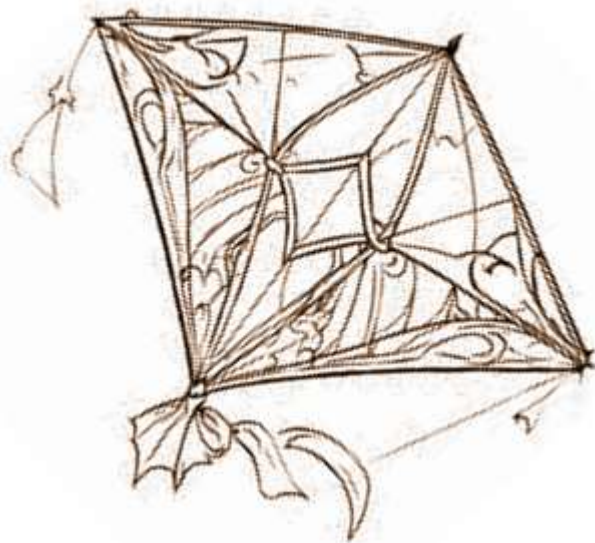
Enquanto Lynch (1960) oferece um olhar mais analítico e focado na percepção individual e coletiva dos mapas imaginários da cidade, Lerner (2003) por sua vez critica a dependência excessiva do automóvel e defende soluções como transporte público eficiente, calçadas largas e vias que convidem à caminhada, o que influencia o formato e a percepção das cidades. Ambos ajudam a entender que os mapas de uma cidade não são apenas representações geográficas, mas refletem a maneira como nos conectamos emocionalmente e funcionalmente com os espaços. Eles revelam como as vias e formas urbanas influenciam a experiência e a identidade das cidades.

Figura 75 – Desenho do mapa ciclovitário de Fortaleza



Fonte: Fortaleza em Mapas

Figura 76 – Ilustração de uma pipa



Fonte: Pinterest

Figura 77 – Ilustração de uma arraia



Fonte: Pinterest

O formato peculiar do mapa de Fortaleza pode ser visto como uma expressão simbólica, algo que reflete a personalidade e o potencial da cidade que escolhemos nos debruçar, para além de sua forma e configuração. Isso dialoga com a ideia de Lerner de que as cidades devem ser "lidas" como organismos vivos e inspiradores.

Em nossa compreensão, a forma que associa Fortaleza a uma arraia ou pipa pode ser interpretada como um símbolo de legibilidade urbana, especialmente aqueles colhidos a partir da etnografia e do grupo focal com os ciclistas: uma cidade associada à uma ideia de juventude, solar, marítima, riscada com sua paisagem por vezes poluída, ora mansa, ora agressiva.

Essa analogia facilita a construção de uma imagem e um imaginário mais clara e memorável da cidade, reforçando sua identidade revelada e construída com o auxílio dos ciclistas, que percorrer por escolha ou falta de escolha, a cidade em duas rodas. Fortaleza apresenta elementos visuais marcantes, como a Avenida Beira-Mar, uma borda natural e simbólica, o centro histórico, um distrito significativo e afetivo nesta pesquisa, e pontos de referência como o Dragão do Mar, o “Chifre do Prefeito” na orla, e outros, que foram lembrados pelos ciclistas participantes do grupo focal, e traduzidos aqui nos mapas ciclo afetivos.

5.9 Mapa cicloafetivo de pontos relevantes para o ciclista e representativos de Fortaleza

Um mapa social e afetivo é uma representação gráfica que destaca os lugares de uma cidade não apenas por sua localização geográfica, mas pelos significados, emoções e relações que as pessoas associam a eles, são construídos a partir da percepção coletiva e se baseiam na vivência cotidiana, nos vínculos emocionais e nas narrativas que conectam as pessoas aos espaços urbanos.

O mapa que resultou de nossa pesquisa inclui elementos subjetivos, a partir dos bairros citados durante o grupo focal, maior parte relacionados aos seus lugares de moradia, trabalho e passeio, locais que possuem significados emocionais, históricos ou culturais importantes, como praças que promovem encontros, ruas que evocam memórias ou edifícios que simbolizam a identidade coletiva.

O mapa cicloafetivo de Fortaleza, criado com as memórias dos ciclistas da pesquisa reflete as experiências urbanas, como as pessoas se sentem em relação a determinados lugares, destacando zonas de pertencimento, uma rejeição bem-humorada, memórias, incorporando, diferentes visões, enfatizando a pluralidade de usos e significados que um mesmo espaço pode ter.

A fim de apontar uma representação complementar dos imaginários urbanos dos ciclistas incluídos na pesquisa, o mapa ilustrado nos permitiu captar a forma como os habitantes se conectam emocionalmente à cidade, evidenciando os imaginários que não são visíveis em mapas tradicionais.

A fim de nos apoiar na compreensão da relação ciclista-cidade, indicam-se pontos de relevância emocional. Ao mapear narrativas afetivas, percebemos uma forte empatia entre os respondentes da pesquisa, especialmente quando surgiam opiniões, memórias coincidentes, ao compartilhar visões sobre os mesmos espaços, e reforçando uma espécie de identidade coletiva da cidade.

Figura 78 – Mapa cicloafetivo de Fortaleza com memórias dos ciclistas



Fonte: Elaborado por Baião Ilustrado a partir de indicação dos ciclistas participantes da pesquisa

A elaboração do mapa cicloafetivo de Fortaleza buscou valorizar a percepção e os afetos das comunidades em relação aos espaços urbanos. A adoção desta técnica de forma complementar permitiu uma compreensão ampliada da cidade, incorporando elementos subjetivos e simbólicos à análise espacial tradicional. No caso de Fortaleza, o projeto mapeou os imaginários e as narrativas de ciclistas sobre diferentes locais e bairros, evidenciando aspectos culturais, afetivos e práticos relacionados à mobilidade ciclística.

O mapeamento revelou que determinados locais da cidade são marcados por experiências singulares e práticas cotidianas que refletem a vivência dos ciclistas. No centro de Fortaleza, por exemplo, emergem memórias ligadas à tradição de consumir pastel com caldo de cana, uma prática que reforça a ideia do centro como um espaço tradicional, onde as experiências alimentares também são culturais.

De maneira semelhante, na Praia do Futuro, o hábito cultural de comer caranguejo às quintas-feiras impulsiona a prática de pedais noturnos pela Avenida Dioguinho, um trajeto considerado seguro e popular entre os ciclistas.

O Estádio Castelão, maior arena esportiva da cidade, é constantemente associado aos dias de clássicos futebolísticos entre os times Fortaleza e Ceará, quando o local é tomado pela energia vibrante das torcidas.

Outro ponto de destaque foi a Sabiaguaba, cuja paisagem é marcada pelas dunas de beleza cênica e valor ambiental. Apesar da valorização desse patrimônio natural, os relatos também apontam o medo de assaltos como um fator que limita a frequência dos ciclistas.

O ponto mais alto da cidade, na Praça da Imprensa, se consolidou como um local de encontro estratégico para ciclistas que planejam pedais mais longos em direção à CE-040. Esse espaço, marcado pelas antenas de TV, é simbólico tanto pela sua geografia quanto pela funcionalidade comunitária. Já a Feira da Parangaba é destacada como um local ideal para observar e adquirir bicicletas antigas, agregando elementos de nostalgia ao imaginário ciclístico.

No bairro Pici, observa-se a predominância de ciclistas universitários que se deslocam pelo campus da Universidade Federal do Ceará, reconhecíveis pelas mochilas em suas costas, integrando mobilidade e formação acadêmica. Outros bairros também possuem associações particulares: o Bom Jardim é lembrado pelo Circo Escola, enquanto a Maraponga destaca-se pela Lagoa, espaço agradável para passeios. O Jardim das Oliveiras, por sua vez, é valorizado pelas árvores e sombras, que proporcionam conforto térmico aos ciclistas e a Barra do Ceará é lembrada pela cena do pôr do sol como icônica daquele lugar.

Esperamos, através de nosso estudo, evidenciar, não apenas trajetos e locais, mas também revelar como os significados atribuídos pelos ciclistas refletem práticas culturais, percepções de memórias, imagens, imaginários e identidade urbana.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho buscou explorar a relação entre a comunicação visual urbana, o cicloativismo e a bicicleta como elemento cultural e comunicativo na cidade de Fortaleza, construindo um panorama sobre a inserção da bicicleta na paisagem da cidade.

As discussões metodológicas revelaram a aplicação da etnografia urbana para capturar a complexidade das interações sociais e espaciais em torno do uso da bicicleta em Fortaleza. As pedaladas, os diários de campo e as interações com o grupo estudado trouxeram à tona nuances diversas, permitindo compreender como diferentes atores experimentam e transformam os espaços urbanos. Ao passar dos três anos iniciais da pesquisa, buscamos construir um grupo de ciclistas que fosse o mais plural e diverso possível, representantes de várias camadas e regiões da cidade.

A inclusão de mulheres, representantes da classe trabalhadora e participantes oriundos da periferia na pesquisa que buscou compreender a realidade de Fortaleza, foi essencial para assegurar que os resultados refletissem, de maneira fidedigna, a diversidade social e econômica da cidade. Fortaleza, como outras grandes metrópoles brasileiras, é marcada por profundas desigualdades sociais, e essas desigualdades atravessam a vivência cotidiana, os desafios e as perspectivas da população. Quando mulheres e pessoas da periferia participam da pesquisa, as realidades que muitas vezes são invisibilizadas ou sub-representadas em estudos tradicionais ganham espaço. Isso confere maior legitimidade aos resultados, pois amplia o espectro de experiências e contextos considerados, acreditamos.

A classe trabalhadora e os moradores da periferia vivenciam questões relacionadas ao transporte público, segurança, educação, saúde e habitação de forma distinta daquelas que estão em situações socioeconômicas mais favoráveis. Incorporar essas vozes nas pesquisas permitiu uma compreensão mais profunda e contextualizada desses temas. As mulheres, especialmente da classe trabalhadora e das periferias, enfrentam desafios interseccionais e suas vozes são fundamentais para apontar lacunas na compreensão das disputas discursivas na cidade por equidade e inclusão.

Dentre os nossos desafios, o maior dele talvez fosse modelar uma metodologia de pesquisa que fosse acessível, inclusiva e sensível às dinâmicas locais de Fortaleza, nosso cenário de estudo. Isso inclui o uso de linguagem clara e o diálogo contínuo com os envolvidos, o mergulho no campo.

No contexto histórico e urbano de Fortaleza, foi evidenciada a transição do uso elitista da bicicleta para sua popularização, marcada por fatores como o crescimento da cidade, o aumento das políticas públicas voltadas à mobilidade urbana e o fortalecimento do cicloativismo. A bicicleta, antes associada a práticas de lazer e esporte, assume hoje um papel simbólico e funcional no cotidiano de Fortaleza, conectando periferias e áreas nobres.

A partir da compreensão da complexidade da comunicação visual urbana buscamos observar como a bicicleta está inscrita na paisagem da cidade, seja por meio de manifestações artísticas, como murais e grafites, ou por celebrações que destacam seu uso. Essas representações visuais contribuem para a criação de imaginários coletivos, promovendo a valorização da bicicleta enquanto símbolo de resistência, sustentabilidade e vitalidade urbana.

Os imaginários sobre Fortaleza, construídos a partir das perspectivas dos ciclistas, revelam uma cidade multifacetada: acolhedora e feliz, mas também marcada por desafios como insegurança, desigualdades e a presença de um ambiente urbano nem sempre propício ao uso seguro da bicicleta. Essas percepções reforçam a relevância de ações culturais que consolidem a bicicleta como parte integrante da identidade urbana, das imagens construídas e dos imaginários dos ciclistas.

Acreditamos que a presente tese aproximou os resultados aos objetivos propostos, ampliando a compreensão sobre o fenômeno comunicacional relacionado à presença das bicicletas no espaço urbano. Por meio da análise das formas simbólicas, narrativas imagéticas e organização política dos ciclistas, foi possível demonstrar como a bicicleta atua como elemento de comunicação e disputa discursiva na cidade.

Esta pesquisa contribui para a comunidade acadêmica ao oferecer um olhar sobre a paisagem urbana, destacando a bicicleta não apenas como meio de transporte, mas como um símbolo de alteridade e resistência. A afirmação da bicicleta enquanto contranarrativa visual e discursiva representa um gesto político que reivindica protagonismo no espaço urbano, abrindo novos caminhos para discussões sobre mobilidade, comunicação e organização social.

A cidade, entendida como suporte comunicativo, torna-se palco de tensionamentos entre as formas simbólicas e as relações de poder. Nesse contexto, os ciclistas, por meio de seu ativismo e da afirmação visual de sua presença, estabelecem estratégias comunicativas que também são mediações.

Esperamos com a pesquisa formular a relação que existe entre cicloativismo e arte urbana, para gerar formas interpretativas através das quais ela é construída, em sua natureza coletiva e criativa. Registramos que as expressões estético-artísticas utilizadas pelos cicloativistas possuem um conjunto de funções comunicativas, e um caráter dialógico com marcadores discursivos. Com estes, por similaridade, foi possível observar uma identidade que consolida o caráter evocativo e persuasivo da arte urbana cicloativista, inscrita de forma coletiva no suporte comunicativo que é a cidade.

A separação entre o olhar militante e o olhar semântico foi essencial para analisar criticamente as representações visuais e narrativas imagéticas que perpassam o fenômeno comunicacional da bicicleta na cidade. Essas representações não só tensionam estruturas de poder, mas também reafirmam a presença do ciclista como um ator relevante na paisagem urbana.

O espaço urbano emerge como um lugar de disputa, onde as relações de poder são expressas visual e discursivamente. Ao mesmo tempo, a bicicleta representa a alteridade, oferecendo uma contranarrativa à hegemonia dos transportes motorizados. Essa visão política sugere que o simples ato de ocupar o espaço urbano com bicicletas é, por si só, um gesto de resistência e comunicação.

Para estudos futuros, propõe-se investigar mais profundamente a bicicleta como mediadora no espaço urbano e em que medida ela transforma a experiência das cidades contemporâneas. Também consideramos que seria valioso explorar as interseções entre comunicação, mobilidade e organização política em outros contextos urbanos, ampliando o debate iniciado nesta pesquisa.

Em última instância, esta tese reafirma a importância de se considerar a bicicleta como um símbolo de transformação socioespacial de Fortaleza. Tanto para a academia quanto para a sociedade, compreender os tensionamentos e as possibilidades geradas pela presença da bicicleta na cidade é fundamental para repensar o futuro das cidades como espaços mais democráticos e inclusivos.

Viver é, essencialmente, mover-se e abrir caminhos no mundo, enveredar-se. E viver uma cidade de bicicleta mais ainda. E quando pensamos em corpo e sociedade, tocamos a essência de "movimento" continuamente ligada a romper a inércia, a não ficar parado. Se a gente pensar filosoficamente corpo e mundo o movimento do corpo também é social porque sempre acontece num espaço cheio de outros corpos, regras e sentidos.

Quando você pedala na rua, seu corpo se move, mas também responde a um movimento social de ocupação do espaço público pelas bicicletas.

Assim, afirmamos nossa pesquisa como uma pesquisa em movimento por envolver a ideia de transformação — seja do corpo, das ideias, das estruturas sociais ou das culturas — e por revelar a profunda conexão entre ação individual e mudança coletiva.

Por fim, esperamos que este estudo venha a contribuir para ampliar o debate sobre a bicicleta como elemento cultural e comunicacional em paisagens urbanas, apontando caminhos para novas investigações que relacionem o campo da comunicação às transformações, e intervenções no espaço público, compreendendo a cidade como mídia, e a bicicleta, enquanto símbolo de mudança e resistência, como um agente de transformação, participação social e comunicação na cidade de Fortaleza.

REFERÊNCIAS

- ABREMA. Fortaleza tem quase 1.200 pontos de lixo e população pede atenção à limpeza: ‘A gente paga por fora’. 2024. Disponível em: <https://www.abrema.org.br/2024/06/07/fortaleza-tem-quase-1-200-pontos-de-lixo-e-populacao-pede-atencao-a-limpeza-a-gente-paga-por-fora/>. Acesso em: 10 abr. 2025.
- AGIER, Michel. Do direito à cidade ao fazer-cidade. O antropólogo, a margem e o centro. *Mana*, 21(3), 483-498, 2015.
- ALVES, M. (2023). Cicloativismo e mobilidade urbana sustentável em Portugal. *Revista Portuguesa de Urbanismo*, Lisboa, v. 15, n. 2, p. 123-140.
- ANDRADE, P. (2020). Nota introdutória: artes públicas para a comunicação turística?. *Revista Lusófona de Estudos Culturais / Lusophone Journal of Cultural Studies*, vol. 7, n. 1, pp. 7-18 DOI: <https://doi.org/10.21814/rlec.2665>.
- ANTP. Mobilidade Humana para um Brasil Urbano, 2017.
- ANTUNES, Ricardo (org.). 2020. *Uberização, trabalho digital e indústria 4.0*. 1. ed. São Paulo: Boitempo. 333 pp
- ARAÚJO, Ana; CARLEIAL, Adelita. O processo de metropolização em Fortaleza: uma interpretação pela migração. *Scripta Nova: Revista eletrônica de geografia e ciências sociais*, ISSN 1138-9788, Nº. 5, 94, 2001.
- ARAÚJO, Montoril. Bicicletas em Macapá. 2013. Blog Nilson Montoril - Arambaé. Disponível em: https://montorilaraujo.blogspot.com/2013/11/bicicletas-em-macapa_12.html. Acesso em: 16 mar. 2025.
- ARENDT, Hannah. *A condição humana*. Tradução de Roberto Raposo, posfácio de Celso Lafer. 10.ed. - Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2007.
- ASSOCIAÇÃO CICLOVIDA. (2023). Relatório anual de ciclomobilidade em Fortaleza. Fortaleza: Associação Ciclovida.
- AUGÉ, Marc. *Não-lugares. Introdução a uma antropologia da supermodernidade*. Campinas: Papirus, 1994.
- AUGÉ, Marc. *Por uma antropologia da mobilidade*. Maceió: UFAL;UNESP, 2010.
- AWNING, John D. H. *Mídia Radical – Rebeldia nas Comunicações e Movimentos Sociais*. São Paulo, Senac, 2002.
- BAITELLO, Norval. (2014). *A era da iconofagia: Reflexões sobre imagem, mídia e cultura*. Paulus.
- BAITELLO, Norval. (2016). *O olho do furacão. A cultura da imagem e a crise da visibilidade*. São Paulo: Centro interdisciplinar de Semiótica da Cultura e da Mídia, 2011.

- BAITELLO, Norval. (2019). Existências penduradas: Selfies, retratos e outros penduricalhos. Por uma ecologia das imagens. Editora Unisinos.
- BARAT, Josef; NAZARETH, Paulo Buarque de. Transporte e energia no Brasil: as repercussões da crise do petróleo. Pesquisa e Planejamento Econômico, Rio de Janeiro, v. 14, n. 1, p. 197-244, abr. 1984.
- BARCELLOS, F. (2015). Cicloativismo e Políticas Públicas no Brasil. Anais II
- BARROS, L. (2022). Infraestrutura ciclovária e segurança dos ciclistas em Fortaleza. 200 f. Tese (Doutorado em Engenharia de Transporte) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza.
- BARROS, T. (2021). Integração da bicicleta no sistema de transporte urbano de Fortaleza. In: SILVA, Ana (Org.). Mobilidade urbana sustentável no Brasil. São Paulo: Editora Mobilidade, p. 123-150.
- BARROSO, M. (2023). Desafios e políticas públicas para o uso da bicicleta em Portugal. Porto: Editora Sustentabilidade.
- BATISTA, Rosana. Cidade em trânsito: as Fortalezas que embarcam no Grande Circular. Universidade Federal do Ceará, 2021.
- BAUMAN, Zygmunt. Comunidade – a Busca por Segurança no Mundo Atual. Rio de Janeiro, Zahar, ed., 2003.
- BAUMAN, Zygmunt. Confiança e medo na Cidade. Rio de Janeiro: Zahar, 2009.
- BELMINO, Silvia Helena. Sinta na pele esta magia: a propaganda turística do Ceará (1987-1994). Fortaleza: Imprensa Universitária, 2018.
- BENJAMIN, Walter. Passagens. 2 ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2018.
- BESSE, J.M.(2014). O gosto do mundo: exercícios de paisagem. Rio de Janeiro: Editora UERJ.
- BIZERRIL, José. O vínculo etnográfico: intersubjetividade e coautoria na pesquisa qualitativa. Universitas: Ciências da Saúde. 2. 10.5102/ucs.v2i2.530.
- BLANCHOT, Maurice. A fala cotidiana. In: _____. A conversa infinita 2: a experiência limite. São Paulo: Escuta, 2007.
- BOFF, Leonardo. A opção preferencial pelos pobres. Petrópolis: Vozes, 1983.
- BOFF, Leonardo. Igreja: carisma e poder. Petrópolis: Vozes, 1986.
- BORJA, Jordi e CASTELLS, Manuel. As cidades como atores políticos. Novos Estudos
- BRAGA, Carlos Kaue Vieira; TOMASIELLO, Diego Bogado; HERSZENHUT, Daniel; OLIVEIRA, João Lucas Albuquerque; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. Impactos da

expansão do metrô de Fortaleza sobre o acesso a oportunidades de emprego, saúde e educação. Brasília: Ipea, 2021. (Texto para Discussão, n. 2767). Disponível em: <http://dx.doi.org/10.38116/td2767>. Acesso em 04 de abril de 2025.

BRASIL, Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito. Ministério das Cidades, Brasília, DF, 2018.

BUITONI, Dulcília Helena Schroeder. Mulher de papel: a representação da mulher pela imprensa feminina brasileira. São Paulo: Summus, 2009.

CAIAFA, Janice. Comunicação e diferença nas cidades. in Lugar Comum: estudos de mídia, cultura e democracia. Rio de Janeiro, nº18, nov. 2002b jun.2003.

CAIAFA, Janice. Comunicação e expressão nas viagens de ônibus. Contemporânea, v. 3, n. 1, p. 123-137, jan/jul. 2005.

CAIAFA, Janice. Comunicação, subjetividade e transporte nas cidades. Novos Olhares, 8(1), 7-19. <https://doi.org/10.11606/issn.2238-7714.no.2019.149997>. 2019

CAIAFA, Janice. Conversações. Contracampo (UFF), Niterói, RJ, v. 10/11, p. 169-184, 2004.

CAIAFA, Janice. Jornadas urbanas. Exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.

CALVINO, Italo. As cidades invisíveis. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA. Lei Complementar nº 402, de 12 de junho de 2024. 2024. Disponível em: <https://sapl.fortaleza.ce.leg.br/norma/13926>. Acesso em: 10 abr. 2025.

CAMPOS, Fernanda de Façanha e. “A rua sabe quem é quem”: a comunicação do graffiti por meio da trajetória da VTS CREW na periferia de Fortaleza. Dissertação (Mestrado em Comunicação) - Programa de Pós-Graduação em Comunicação (PPGCOM), Universidade Federal do Ceará (UFC), 234f, 2020.

CAMPOS, R. & SEQUEIRA, Á. (2018), “O mundo da arte urbana emergente: contextos e atores”, Todas as Artes. Revista Luso-Brasileira de Artes e Cultura, Vol. 1, n.º 2, pp. 70-93.

CAMPOS, R. & SEQUEIRA, Á. (2019), “Entre VHILS e os Jerónimos: Arte

CAMPOS, R., ABALOS JR, J.L.RAPOSOS, O. (2021). Arte urbana, poderes públicos e desenvolvimento territorial: uma reflexão a partir de três estudos de caso, Etnográfica, vol. 25, 681-706.

CAMPOS, Ricardo (2009), “Entre as luzes e as sombras da cidade. Visibilidade e invisibilidade no graffiti”, Etnográfica, vol. 13, n.º 1, pp. 145-170.

CAMPOS, Ricardo (2010), *Porque pintamos a cidade? Uma abordagem etnográfica do graffiti urbano*, Lisboa, Fim de Século.

CAMPOS, Tarciana de Queiroz Mendes; BARBALHO, Alexandre Almeida. Juventude e espaços sociais: uma análise conceitual. *Passagens: Revista do Programa de Pós-graduação em Comunicação - UFC, Fortaleza (CE)*, v. 2, n. 1, jun. 2011.

CAMPOS, R. CÂMARA, S. (2020). *Arte(s) Urbana(s)*. V.N.Famalicão : Húmus.
<https://doi.org/10.4000/sociologico.9582>

CANEVACCI, M. (1997), *A Cidade Polifônica. Ensaio sobre a antropologia da*

CANEVACCI, Massimo. *A cidade polifônica. Ensaio sobre a antropologia da comunicação urbana*. São Paulo: Studio Nobel, 2004.

CARVALHO, Harley Sousa e FREITAS Rafael Mesquita Ferreira . Democracia e resistência na gestão urbana de Fortaleza: um olhar a partir do cicloativismo. *Revista Brasileira de Sociologia do Direito*, v. 4, n. 1, jan./abr. 2017.

CASTELLS, Manuel. 2004. *A galáxia Internet: reflexões sobre Internet, negócios e sociedade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano. Artes de fazer*. Petrópolis: Vozes, 2012.

CRESWELL, Timothy. *On the move: mobility in the modern western world*. Nova York: Routledge, 2006.

CRESWELL, Timothy. Seis temas na produção de mobilidades. In: CARMO, R.M. de; SIMÕES, J. A. *A produção das mobilidades: redes, espacialidades e trajectos*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2009.

COELHO, José Batista de Lima. *História da pesca artesanal no Ceará*. Fortaleza: Edições UFC, 1992.

DAMASCENO, Paulo. *Dragão do Mar: O jangadeiro da liberdade*. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 2000.

DAMATTA, Roberto. *A casa e a rua: espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil*. Rio de Janeiro, Guanabara, 1987

DIÁRIO DO NORDESTE. De 20 vereadores que votaram a favor da Taxa do Lixo, apenas 8 foram reeleitos e retornaram à Câmara de Fortaleza. 2024. Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/pontopoder/de-20-vereadores-que-votaram-a-favor-da-taxa-do-lixo-apenas-8-foram-reeleitos-e-retornaram-a-camara-de-fortaleza-1.3603949>. Acesso em: 10 abr. 2025.

DIÁRIO DO NORDESTE. Entenda o que acontece com a Taxa do Lixo após sanção do prefeito de Fortaleza e quais as pendências. 2022. Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/pontopoder/entenda-o-que-acontece-com-a>

taxa-do-lixo-apos-sancao-do-prefeito-de-fortaleza-e-quais-as-pendencias-1.3315081. Acesso em: 10 abr. 2025.

DIÁRIO DO NORDESTE. Saiba qual é a nova Regional do seu bairro e o que muda após a reestruturação em Fortaleza. Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/metro/saiba-qual-e-a-nova-regional-do-seu-bairro-e-o-que-muda-apos-a-reestruturacao-em-fortaleza-1.3029953>>. Acesso em 08 de jan. 2021.

DISCINI, N. Semiótica e inscrições urbanas. *Todas as Letras – Revista de Língua e Literatura*, São Paulo, v. 24, n. 3, p. 1-17, set./dez. 2022. DOI 10.5935/1980-6914/eLETDO15763

DONDIS, Donis A. *Sintaxe da linguagem visual*. 4. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

DUSSEL, Enrique. *Teologia da libertação: um panorama de seu desenvolvimento*. Editora Vozes, 1999.

FERRARA, Lucrécia D'Aléssio. *A estratégia dos signos: linguagem/espço/ambiente urbano*. São Paulo: Perspectiva, 1981.

FERRARA, Lucrécia D'Aléssio. *Comunicação, mediações, interações*. São Paulo: Paulus, 2015.

FERRARA, Lucrécia D'Aléssio. *Design em espaços*. São Paulo: Rosari, 2002.

FERRARA, Lucrécia D'Aléssio. *Leitura sem palavras*. São Paulo: Ática, 1986.

FERRARA, Lucrécia D'Aléssio. *O texto estranho*. São Paulo: Perspectiva, 1978.

FERRARA, Lucrécia D'Aléssio. *Olhar periférico: informação, linguagem, percepção ambiental*. São Paulo: Edusp/FAPESP, 1999.

FERRARA, Lucrécia D'Aléssio. *Ver a cidade: cidade, imagem, leitura*. São Paulo: Nobel, 1988.

FIGUERES FERRER, E. (2020) Muros poéticos: La práctica artística como una herramienta de transformación social y cultural en el contexto urbano. *Tercio Creciente* (Monográfico extraordinario III), noviembre 2020, pp. 113-128, <https://dx.doi.org/10.17561/rtc.extra3.5696>

FINIZOLA, F.; COUTINHO, S. G. (2010). Em busca de uma classificação para os letrados populares. *InfoDesign - Revista Brasileira de Design da Informação*, [S. l.], v. 6, n. 2, p. 16–29. <https://doi.org/10.51358/id.v6i2.76>

FOLHA DE S.PAULO. Prefeitura de Fortaleza gasta R\$ 10 mi em publicidade sobre lixo em período eleitoral e desafia lei. 2024. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/poder/2024/09/prefeitura-de-fortaleza-gasta-r-10-mi-em-publicidade-sobre-lixo-em-periodo-eleitoral-e-desafia-lei.shtml>. Acesso em: 10 abr. 2025.

FREIRE, P. (2006). *Pedagogia da esperança: um reencontro com a Pedagogia do oprimido*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.

FREITAS, Ricardo. Da Cidade-espetáculo à Cidade-mercadoria: a comunicação urbana e a construção da marca RIO. *Revista Eco-Pós*, [S. l.], v. 20, n. 3, p. 49–65, 2017. DOI: 10.29146/eco-pos.v20i3.14473. Disponível em: https://revistaecopos.eco.ufrj.br/eco_pos/article/view/14473. Acesso em: 21 maio. 2024.

GALEANO, Eduardo. *Os filhos dos dias*. L&PM Editores, 2012.

GANDRA, José Ruy, *História da Propaganda Criativa no Brasil*, São Paulo, Clube de

GARCÍA CANCLINI, Néstor. Cidades e cidadão imaginados pelos meios de comunicação. *Opinião pública*, Campinas, v. 8, n.1, 2002, p. 40-53.

GASKELL, George. Entrevistas individuais e grupais. In: BAUER, Martin W.; GEHL, J. (2010) *Cities for People*. Washington, DC: Island Press.

GEHL, Jan. *Cidades para pessoas*. Tradução: Anita Di Marco. São Paulo: Editora perspectiva, 2015.

GLAESER, Edward L. *Os Centros urbanos*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2011.

GOFFMAN, Erving. *A representação do eu na vida cotidiana*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2013.

GOHN, Maria da Glória. *Movimentos Sociais e Redes de Mobilizações Cívicas no Brasil Contemporâneo*. Petrópolis: RJ: Vozes, 2010.

GOHN, Maria da Glória. *Teoria dos Movimentos Sociais. Paradigmas Clássicos e contemporâneos*. Edições Loyola, São Paulo, Brasil. 1997.

GOMES, Maria de Fátima Cabral et al (orgs). *Renovação Urbana, Mercantilização da Cidade e Desigualdades Socioespaciais*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2015.

GOMES, R. (2023). Mobilidade urbana e cicloativismo: a experiência da Massa Crítica Lisboa. In: CONGRESSO INTERNACIONAL DE MOBILIDADE URBANA Anais [...]. Lisboa: Universidade de Lisboa,. p. 345-359.

GONÇALVES, Helena; PIRES, Helena. "A paisagem urbana e a publicidade exterior: um cenário vivo na configuração da experiência do sentir". Trabalho apresentado em VI Lusocom, Covilhã, 2004.

GONÇALVES, Janayde. (2024). *Diário de campo das Massas Críticas*. Gravações de 1 de maio a 1 de agosto. FOR LIS.

GORAYEB, Adryane. *Cartografia Social e Populações Vulneráveis*. Rede Nacional de Mobilização Social, 2014.

GUTIÉRREZ, Gustavo. *Teologia da Libertação: perspectivas*. 19. ed. Petrópolis: Vozes, 1987.

HALL, Stuart. A identidade cultural na pós-modernidade. 7.ed. Rio de Janeiro: Editora DP&A, 2003.

HARVEY, D. (2014). Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana. São Paulo: Martins Fontes.

HARVEY, David. A condição pós-moderna. Tradução de Adail Ubirajara Sobral; Maria Stela Gonçalves. 19. ed. São Paulo: Loyola, 2010.

HARVEY, David. Cidades rebeldes. São Paulo: Martins Fontes, 2014. HARVEY, David. A brief history of neoliberalism. New York: Oxford Univ. Press, 2005.

HARVEY, David. Espaços urbanos na Aldeia Global reflexões sobre a condição urbana no capitalismo no final do século XX. Cadernos de Arquitetura e Urbanismo, Belo Horizonte, PUC-Minas, n. 4, 1996.

HARVEY, David. O direito à cidade. Lutas sociais, São Paulo, n. 29, 2012.

HEIDEGGER, Martin. Ser e Tempo. Tradução: Fausto Castilho. 2. ed. Petrópolis: Vozes, 2012.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Cidades e Estados. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/ce/fortaleza.html>>. Acesso em: 23 de nov. 2020 e 05 de agosto de 2023.

INSTITUTO DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE. A Bicicleta e as Cidades: Como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana. 2009. Disponível em: <www.energiaemambiente.org.br>.

INSTITUTO DE PLANEJAMENTO DE FORTALEZA (2022). Plano de mobilidade urbana sustentável de Fortaleza. Fortaleza: IPLANFOR,.

IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. Avaliação de políticas públicas: guia prático de análise ex ante. v. 1. Brasília: Ipea; Casa Civil da Presidência da República, 2018.

JACOBS, Jane. Morte e vida das grandes cidades. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

JANNUZZI, P. Avaliação de programas sociais: uma introdução aos conceitos e técnicas. Campinas: Alínea, 2016.

KIDICALM MASS PORTUGAL (2024). Kidicalm Mass Portugal – Espaço para a próxima geração. Consultado a 8 Jul. 2024. <https://kidicalmass.pt>

KIRNER, Janice. Proposta de um método para a definição de rotas cicláveis em áreas urbanas. 2006. 228 p. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de São Carlos, 2006.

LEFEBVRE, Henri. A revolução urbana. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

- LEFEBVRE, Henri. O direito à cidade. 5. ed. São Paulo: Centauro. 2011.
- LEFEBVRE, Henri. A vida cotidiana no mundo moderno. São Paulo, Ática, 1991.
- LEMOS, L. L. e HARKOT, M. K. e SANTORO, P. F. (2017). Mulheres de bicicleta em São Paulo: da "cidade imoral" para a "cidade conquistada". Direito à cidade: uma visão por gênero. Tradução. São Paulo: IBDU.
- LÉVINAS, Emmanuel. Totalidade e Infinito: ensaio sobre a exterioridade. Tradução: José Pinto Ribeiro. Lisboa: Edições 70, 1991.
- LÉVY, Pierre. Cibercultura. Trad. Carlos Irineu da Costa. São Paulo: Editora 34, 1999.
- LUVIZOTTO, Caroline Kraus e CUNHA, Isabel Ferin. Comunicação, Cidadania e Movimentos Sociais: Vivências. 1ª edição - Aveiro: Ria Editorial, 2020.
- LYNCH, Kevin. The image of the city. Cambridge: The M.I.T. Press, 1960.
- MAFFESOLI, Michel. Homo Eroticus: comunhões emocionais. 1ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2014.
- MAFFESOLI, Michel. O Tempo das Tribos – o declínio do individualismo nas sociedades de massa. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2000.
- MAFFESOLI, Michel. Sobre o nomadismo: vagabundagens pós-modernas. Rio de Janeiro: Record, 2001.
- MAGNANI, José Guilherme Cantor. De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. Rev. bras. Ci. Soc.[online]. 2002, vol.17, n.49, pp.11-29.
- MAKOWIECKY, S. (2007). A iconografia urbana e os espaços cênicos da memória. Visualidades (UFG) , v. 5, p. 33-63. DOI: <https://doi.org/10.5216/vis.v5i2.18056>
- MARTÍN-BARBERO, J. Ofício de cartógrafo: travessias latino-americanas da comunicação na cultura. São Paulo: Edições Loyola. 2004.
- MARTINS, Gilberto de Andrade. Metodologia da Investigação Científica para Ciências Sociais Aplicadas. 2ª edição. Editora Atlas, São Paulo, 2009.
- MARX, K. Capital crítica da economia política. São Paulo, Editora Nova Cultural, 1988.
- MEMORIAL DO CONSUMO. Caloi ainda pedala na mente do consumidor. Disponível em: <https://memorialdoconsumo.espm.edu.br/caloi-ainda-pedala-na-mente-do-consumidor/>. Acesso em: 16 mar. 2025.
- MENEZES, Patrícia. Quebra-quebra, lock out: uma história possível dos ônibus. Fortaleza: Premium, 2014.
- MOCELLIM, Alan. Lugares, Não-Lugares, Lugares Virtuais. Revista Eletrônica dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC. Vol. 6, no. 3, jan/jul, 2009.

MONGIN, Olivier. A Condição Urbana: a cidade na era da globalização. São Paulo: Estação Liberdade, 2009.

NEWMAN, Oscar. Creating defensible spaces. Washington, DC: U.S. Department of Housing and Urban Development, 1996.

NILO, Fausto. Entrevista realizada por Janayde Gonçalves. Fortaleza, ago. 2023. (Entrevista não publicada).

NIREZ, Miguel Ângelo. Entrevista realizada por Janayde Goncalves. Fortaleza, ago. 2021. (Entrevista não publicada).

NOBRE, M. (2023). Mobilidade sustentável em Fortaleza: desafios e oportunidades. Revista Brasileira de Urbanismo, Fortaleza, v. 12, n. 3, p. 45-62.

O POVO. "Pai da Taxa do Lixo": cobrança vira embate entre candidatos de Fortaleza. 2024. Disponível em:
<https://www.opovo.com.br/noticias/politica/eleicoes/2024/09/02/pai-da-taxa-do-lixo-cobranca-vira-embate-entre-candidatos-de-fortaleza-veja-checagem-do-o-povo.html>. Acesso em: 10 abr. 2025.

O POVO. 150 condomínios de Fortaleza aderem à reciclagem de resíduos. 2024. Disponível em: <https://mais.opovo.com.br/jornal/reportagem/2024/10/10/150-condominios-de-fortaleza-aderem-a-reciclagem-de-residuos.html>. Acesso em: 10 abr. 2025.

OLIVEIRA, R. (2018). Devagar quase parando: o uso da bicicleta como ferramenta para o estudo da paisagem. In: OLIVEIRA R, Lazos A. (org.) Geografia Histórica do Café no Vale do Rio Paraíba do Sul. Rio de Janeiro: Ed. PUC-Rio.

OLIVEIRA, Catarina Farias de. Comunicação, recepção e memória no Movimento Sem Terra: etnografia do assentamento Itapuí/RS. Imprensa Universitária da Universidade Federal do Ceará (UFC). 2014.

PERUZZO, C. M. K. Observação participante e pesquisa-ação In: DUARTE, Jorge. Métodos e técnicas de pesquisa em comunicação. 2.ed. - 5. reimpr. - São Paulo: Atlas, 2011.

PICCINI, Mabel. Sobre a comunicação nas grandes cidades. OPINIÃO PÚBLICA, vol. IX, nº 2, p. 01-19, Campinas, 2003. Disponível em:
<https://www.scielo.br/j/op/a/XCMssj4JTdL6vgw7bBfJGYt/?format=pdf&lang=pt> Acesso em: jan 2025.

PINA, M. A. (1983). O Pássaro da Cabeça. Lisboa: Editorial Caminho

PINHEIRO, Denise. A Bicicleta na construção das paisagens culturais: um Método De Experiência Da Rota Cicloviária Da Ilha Do Governador, Rj . UFRJ, 2018.
 PONTE, Sebastião Rogério. Fortaleza Belle Époque: reforma urbana e controle social. (1860-1930). 3.ed. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2001.

PONTES, Albertina Mirtes de Freitas. A cidade dos clubes. Modernidade e "glamour" na Fortaleza de 1950-1970. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Ceará, Centro de Humanidades, Curso de Mestrado Acadêmico em História, Fortaleza, 249f, 2003.

PORGES, Stephen W. The Polyvagal Theory: Neurophysiological Foundations of Emotions, Attachment, Communication, and Self-Regulation. New York: W. W. Norton, 2017.

PRIORE, Mary Del. História do cotidiano e da vida privada. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo. Domínios da História. Ensaios de teoria e de metodologia. Rio de Janeiro: Campus, 1997.

RAMOS, Ricardo. Do reclame à comunicação: pequena história da propaganda no Brasil. São Paulo, Publinform, 1970.

REVISTA BICICLETA. Caloi 120 anos de história. Revista Bicicleta, [S.l.], 5.9 anos atrás. Disponível em: Revista Bicicleta . Acesso em: 16 mar. 2025.

ROLNIK, Suely. Cartografia sentimental: transformações contemporâneas do desejo. Porto Alegre: Sulina, Editora da UFRGS, 2007.

ROLNIK, Raquel. (2004). O que é cidade. São Paulo;. Brasiliense.

ROLNIK, Raquel. Guerra dos Lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças. São Paulo: Boitempo, 2015

ROSIN, Lucas Bravo. In: CALIL, Victor; CONSTANZO, Daniela (orgs.) Estudos de Mobilidade por Bicicleta. São Paulo : Cebrap, 2018.

ROUANET, Sérgio Paulo. É a cidade que habita os homens ou são eles que moram nela? Revista USP. Dossiê Walter Benjamin. São Paulo, n.15, p.49-72, set-nov. 1992.

SÁ, Teresa. Lugares e não-lugares em Marc Augé. Tempo Social, São Paulo, vol. 26, n. 2, p.209-229, nov/2014.

SALES, A.; COSTA, A.; VERONESE, R.; FERREIRA, C.; RESENDE, L. Felicidade interna bruta: aplicação e discussão no contexto de cidades de porte médio brasileiras. Revista CADE, [S. l.], v. 12, n. 1, 2013. Disponível em: <https://editorarevistas.mackenzie.br/index.php/cade/article/view/6330>. Acesso em: 10 abr. 2025.

SAMPAIO, Dorian. Anuário do Ceará 1991/92. Fortaleza: Anuário do Ceará Publicações, 1991.

SÁNCHEZ, Fernanda. A reinvenção das cidades para um mercado mundial. Chapecó, SC: Argos, 2010.

SANT'ANNA, Armando. Propaganda: teoria, técnica e prática. São Paulo: Pioneira, 2001.

SANTAELLA, Lúcia. Comunicação e pesquisa: projetos para mestrado e doutorado./ Lucía Santaella-São Paulo: Hacker Editores, 2001.

SANTOS, A. (2022). Integração da bicicleta na infraestrutura urbana: um estudo de caso em Lisboa. Lisboa: Associação Portuguesa de Mobilidade Sustentável. SANTOS, P. G. (2021) Políticas públicas e cicloativismo em Portugal. 250 f. Tese (Doutorado em Engenharia Civil) – Universidade de Lisboa, Lisboa.

SCHERER-WARREN, Ilse. Das mobilizações às redes de movimentos sociais. Sociedade e Estado, Brasília, v. 21, n. 1, p. 109-130, jan./abr. 2006.

SCHETINO, André Maia Pedalando na Modernidade: a bicicletas e o ciclismo no Rio de Janeiro e em Paris na transição dos séculos XIX-XX, 2007.

SECUNDINO NETO, Manoel Paulino. Light versus Ribeiro e Pedreira: as disputas entre a empresa de bonde elétrico e a companhia de ônibus pelo uso das linhas urbanas de Fortaleza. Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual do Ceará, Centro de Humanidades, Curso de Mestrado Acadêmico em História e Culturas, Fortaleza, 2011, 2012.

SENADO FEDERAL. Art. 6º. Disponível em:
<https://www.senado.leg.br/atividade/const/con1988/con1988_15.12.2016/art_6_.asp>. Acesso em 12 de set. 2020.

SILVA, Ana Carla Pereira da. "Que nossas vistas se voltem para os ônibus": a implantação dos ônibus em Fortaleza (1926-1953). Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Humanidades, Curso de Mestrado Acadêmico em História, Fortaleza, 1997, 2016

SILVA, Armando. Imaginários urbanos. São Paulo: Perspectiva, 2011.

SILVEIRA, Sergio Amadeu da. Ciberativismo, cultura hacker e o individualismo colaborativo. In: Revista da Universidade de São Paulo. Dossiê Ciberultura. (p.14 – 27) Jun./jul./ago. 2010.

SILVEIRA, Sérgio Amadeu da; BRAGA, Sérgio; PENTEADO, Cláudio. Cultura, política e ativismo nas redes digitais. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2014. 342

SOARES, Clara da Silva. A invenção da Praia dos Crush: representações sobre sociabilidades juvenis numa praia em Fortaleza/CE. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Ceará, Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Fortaleza, 150, 2020.

SODRÉ, Muniz. A ciência do comum. Notas para o método comunicacional. Petrópolis: Vozes, 2014.

TUAN, Yi-FU. Espaço e lugar: a perspectiva da experiência. São Paulo: DIFEL, 1983. VALDÉS, Marcelo Patricio Allendes. Os Anos 1960 e a Cultura do Consumo Sob a Perspectiva da Publicidade Volkswagen. 2019. 137 folhas. Dissertação (Comunicação Social) - Universidade Metodista de São Paulo, São Bernardo do Campo.

VALE, D. S. (2017). A cidade e a bicicleta: uma leitura analítica. *Finisterra*, 51(103), 45-66

VALENÇA, D. (2023). Políticas públicas para ciclomobilidade em Fortaleza. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE URBANISMO, 15. Fortaleza. Anais [...]. Fortaleza: Universidade Federal do Ceará, 2023. p. 231-245.

VALVERDE, Rodrigo Ramos Hospodar Felipe. Sobre espaço público e heterotopia. *Geosul*, Florianópolis, v. 24, n. 48, p. 7-26, jul./dez. 2009.

VELHO, Gilberto. Antropologia Urbana: encontro de tradições e novas perspectivas. *Sociologia, problemas e práticas*, n. 59, p. 11-18, 2009.

VELHO, Gilberto. Medo, insegurança e violência. In: MACHADO, Lia Zanotta; BORGES, Antonádia; PATRIOTA DE MOURA, Cristina (Org.). *A cidade e o medo*. Brasília: Verbena; Francis, 2014.

VELHO, Gilberto; KUSCHNIR, Karina (Org.). *Pesquisas urbanas: desafios do trabalho antropológico*. Rio de Janeiro: Zahar, 2003.

VELHO, Gilberto; MACHADO, Luiz Antônio. A organização social no meio urbano. *Anuário antropológico*, Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, n. 76, p. 71-80, 1977.

WARDMAN, M; TIGHT, M. PAGE, M. Factors influencing the propensity to cycle to work. *Transportation Research*. Institute for Transport Studies, University of Leeds, Leeds, UK. 2007.

WINKIN, Yves. *A nova comunicação. Da teoria ao trabalho de campo*. Campinas: Papirus, 1998.

XAVIER, G.N. A. (2011). O Desenvolvimento e a inserção da bicicleta na política de mobilidade urbana brasileira. <https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/95554>

XAVIER, Giselle Noceti Ammon. *O Desenvolvimento e a inserção da bicicleta na política de mobilidade urbana brasileira*. 2011.

XAVIER, Wesley Silva. et al. O imaginário dos mascates e caixeiros-viajantes de Minas Gerais na formação do lugar, do não lugar e do entrelugar. *R.Adm.*, São Paulo, v.47, n.1, p.38-50, jan/fev/mar, 2012.

APÊNDICE A – ENTREVISTAS

ENTREVISTA 1 – FAUSTO NILO - Urbanista

Vou começar perguntando sobre como foram as suas experiências com a bicicleta.

- Pessoais?

Pessoais.

- Olha eu nasci numa cidade do interior do Ceará, das mais antigas. Assim, naquela relação que se não me engano são catorze cidades. Pode ser que eu erre essas coisas aí, principalmente agora. Mas é mais de uma dezena, dessas estruturas do Ceará, dentro daquela situação de dificuldade, em termos de desenvolvimento. Tem umas cidades que foram fundadas confirmando assim uma geografia de alguma oportunidade né? E quando eu falo de Quixeramobim, eu tenho que falar que historicamente era um uma dimensão enorme, a área, em alguns mapas vemos que ele chegava aos limites de Aracoiaba e perto de Caucaia, para você ter uma ideia. E muitas cidades vão surgindo ali, como Madalena. Nasci lá, vivi até dez anos de idade, embora tenha morado durante um ano aqui. Meu pai migrou com a família toda, mas desistiu, segundo me recordo, havia uma conversa que ele dizia que não ia morar em uma cidade em que chamavam ele de “seu Zé” e a mulher dele de “Dona Maria” uma relação realmente provinciana, né? Aí ele voltou para Quixeramobim. Aí só com dez anos e quase onze anos eu vim pra cá, morar aqui, mas até meus onze anos minha vida foi praticamente lá, né? Era uma cidade pequena, naquela época ela devia ter uns poucos mil habitantes, era uma extensão ali de uns alguns quilômetros, três quilômetros, dois quilômetros, à beira dum rio e transversalmente não ia além de duzentos e trezentos metros está, ok? Era pequena. Tinha uma estação de trem, né? O trem passava por lá, a segunda etapa desse trem, esse trem é de 1860, por aí. Ele sai de Baturité até o Cedro.

E você andou tudo aquilo de bicicleta?

Não. Essa era a cidade de Quixeramobim ancorada em sistema de trem, nessa dimensão que eu falei. Eu nunca tive bicicleta. E só compreendi depois de grande...o meu pai... Aquilo ia gerar uma confusão muito grande porque a gente era amigo de todos os meninos, todas as classes, todos conviviam, né? Não havia segregação, na missa de domingo e tal no colégio, né? E esses amigos, a maioria já, todos podem morrer...mas nossa brincadeira era futebol. A outra coisa era

andar de bicicleta só que bicicleta eu não tinha. Nunca tive. Talvez tenha sido o presente de Papai Noel que eu mais tenha pedido na infância. Só depois de adulto eu vim a compreender que numa família de estes filhos, seria difícil. Meu pai tinha uma padariazinha da cidade. Aí não dava pra ter bicicleta. Mas, a gente confundia demais essa coisa de rico e de pobre. Só depois eu vim compreender que não era rico, rico? Só deu pra perceber isso quando saí de lá.

Naquela época bicicleta era coisa de rico?

Era. Mas eu tinha uma prima, prima legítima que era criada pelos meus avós e com isso, ela era uma princesa, assim, meus avós eram loucos por ela. E eles deram uma bicicleta pra ela, Monark. Ali deve ter sido 1950. Sim. É isso. É era década de cinquenta. Aí só que era uma bicicleta de mulher. A gente não conhecia essa coisa de bicicleta de mulher ou de homem, era uma novidade. As que existiam lá era com aquele quadro, varão reto.

E aí você aprendeu na bicicleta dela?

Não, eu aprendi numas alugadas, ou algumas de amigos, mas andei muito nessa dela, né? E na dela eu aprendi a soltar as mãos, pedalar e ir soltando, eram várias categorias, primeiro era soltar a mão, depois era além de soltar a mão. E dependendo da bicicleta era mais fácil, difícil e tal. Depois de descer da bicicleta assim quase andando, era uma coisa também, essas coisinhas aí eu aprendi, entendeu? Eu tinha um primo que era mais velho que eu e ele tinha entre os deveres dele na casa, ele tinha a obrigação de buscar o gado de tarde ele era maior que eu, eu tinha o hábito de ir com ele, a gente ia de bicicleta eu ia na garupa e ele tangia o gado, e tinha uma prática danada de bicicleta, entendeu? Naquela época me lembro que tinha posto de aluguel de bicicleta, foi quando andei mais. Quando vim pra cá (Fortaleza) fui morar ali no Mercado de São Sebastião, mas é um período escuro, depois fui pro Zé Bonifácio, e lá também tinha aluguel de bicicleta, ali pela praça, eu andava de maneira razoável assim, eu andava.

Eu acho que o uso predominante da bicicleta, tô falando aqui da década de cinquenta, A invenção, acho que é francesa, né? A bicicleta?

Há quem diga que foi Leonardo da Vinci, até virar um artefato industrial, creio que passa pelos testes dele né, em termos.

É, mas eu digo assim, comercialmente falando, andando na rua mesmo. A impressão que tenho é que era francesa, igual o automóvel francês, depois a Alemanha também se mete, melhora o

formato e os americanos dizem porque fazer muitas. Mas a bicicleta caiu no nosso gosto. Hum. Do meu testemunho no Brasil que é diferente de outros países. Uma cidadezinha do norte da Europa, se pegar um eh ali eu acho que as bicicletas tinham utilidade assim maior, né? Mas aqui não, elas permaneceram muito tempo com quase um um uma coisa de se entreter, né? Simbora dizer brincado, né? E exatamente por quê? Porque as cidades no mundo todo, elas permaneceram caminháveis. Havia problemas específicos, às vezes uma situação topograficamente mais elevada e você tinha problema às vezes porque as ruas não eram ortogonais, eram eram forçadas pela topografia e isso é engraçado e eu observo muito os cearenses quando viajam pra pras cidades antigas eles ficam perdidos né? Porque eles estão habituados ao das quadras que é uma invenção chinesa, né? Sim, exato. Essa malha, se ela chega próximo de cem por cem, ela é considerada hoje num mundo atual nesse que a gente tá falando, ela é considerada hoje como uma vantagem conectora gigantesca. Sim. Por quê? Porque a conectividade tem aspectos muito ricos de possibilidade, porque a cada cem metros você pode mudar a direção.

Hum desculpe interromper, mas você já está respondendo a minha pergunta sete sobre a geografia da cidade e o uso da bicicleta é você se relaciona isso com Fortaleza também por favor?

Pronto Fortaleza tem cerca de setenta por cento do seu traçado dessa maneira. Sim. E é plana? Sim. Eu falo isso há cinquenta e dois anos. Tudo, tudo que eu vou falar pra vocês eu já falo há cinquenta e dois, mas não estou querendo dizer que a cidade deve me ouvir e fazer o que eu digo, mas é que quando você se dedica a uma coisa com muita intensidade e muitas vezes quer resolver, trazer soluções e tal e e ao mesmo tempo, você vai conferindo. Veja, o Urbanismo, ele é muito diferente da Arquitetura. Hoje eu digo, eu comecei como arquiteto. Formei com arquitetura e urbanismo, mas o mercado era arquitetura e nem era pra reduzir isso não, cidade não tinha esses prédios, são alguns do centro e tal era era casa de classe média, classe média alta, não é? Eu comecei fazendo isso, cheguei a fazer junto com o colega, acho que chegamos a fazer trezentas ou duzentas. Quando passou para essa etapa dos prédios a gente passou mais de uma maneira diferente, a gente queria propor uma forma de criar esses edifícios trabalhando com uma **comunidade de moradores**. Para as construtoras não interessava, então eu comecei a resistir muito cedo, muitas vezes eu até aconselhei consultores aqui, dei telefone de colegas que podiam fazer o que ele queria, não o que a gente acreditava como cidade. Olha eu trabalho dentro da lei. Então, eu fui notando que esse mercado pra mim era um pouco complexo, um

pouco. Sim. Difícil. E além do mais tem que entender o fato de que essas torres. Hm-huh. Se eu começar com essa conversa aí já fica ruim. Hm-huh. Bom, eu descobri que havia uma demanda muito grande de compreensão de problemas urbanos mas eu tinha me formado igual aos outros de uma maneira muito leve no urbanismo, porque era uma faculdade que nasceu moderna, bacana, eu fui da primeira turma, mas ela não tinha um corpo de professores disponíveis aqui cê teria que trazer talvez urbanistas do Rio de Janeiro, de São Paulo, isso era muito difícil, embora tenha vindo algumas pessoas que na medida do possível preencher aquele espaço ali. Hm-huh. Mas o que eu quero dizer é que o urbanismo que eu aprendi na faculdade eu devo muito ao Liberal de Castro pela parte da história e com a pessoa que eu ouvia tudo que ele dizia, às vezes a gente tinha discussões, mas ele era muito legal comigo, porque ele sabia que eu não tinha conhecimento para enfrentar discussão, mas ele permitia, era uma figura até falecer a gente foi muito amigo, mas eh o que o que de fato aconteceu comigo é que eu terminei por ser um autodidata e um urbanismo com muito esforço. Aí eu tive um período da minha vida que eu morei em São Paulo. E em São Paulo eu fui pra lá porque eu queria sair daqui ali no período da ressaca daquele período da ditadura eu saí daqui e fiquei quinze anos fiquei um ano e meio em São Paulo e o resto no Rio de Janeiro, eu tenho rotatividade, comecei a fazer um projeto que foi muito importante pra mim, o metrô de São Paulo. Eu desenhei a Estação Santa Cecília, depois sair do metrô e fui morar no Rio de Janeiro e vim aqui porque meu meu antigo sócio me chamava quando ele tinha um projeto maior e isso era muito bom que eu não perdia eu nunca o contato aqui, mas eu morava no Rio de Janeiro porque fazia as letras de música, era lá que tava acontecendo, mas ia todo dia pro centro da sala trabalhar numa empresa carioca e tal. Eu não via muito sentido isso. Quando eu pensava em cidade eu pensava mais no Ceará. Eu tive uma vantagem porque lá tinham boas livrarias, né? Hoje eu tenho minha maneira de estudar Urbanismo, eu tenho instituições que eu confio quando eu quero ler, pesquisar. O urbanismo é uma técnica é uma técnica sensível, alguns dizem que é uma técnica científica, outros dizem que é uma técnica artística também assim eu uso essa palavra pra dizer, é uma técnica, mas não quer dizer que é um é uma coisa rígida e fria, mas ele tem uma coisa que é indispensável que você conheça, que são padrões, se você não tem arquitetura eu acho até que você pode de uma maneira eh quase ingênua ou quase desinformada. O urbanismo só é possível se conhecer esses padrões, de circulação, de usos na cidade.

Como urbanista, você já viu tantos prefeitos entrando e saindo, né? Você já falou com tantos, né? Conversou com tantos e nessa perspectiva da bicicleta? O que você diria? Se você fosse um prefeito ou se você fosse um gestor, que ação você faria para utilizar a

bicicleta como uma estratégia que tornasse Fortaleza uma cidade melhor? Conversando com um colega arquiteto urbanista ele falou das fachadas que talvez as fachadas pudessem favorecer esse uso da bicicleta na cidade? Você já aconselhou algum prefeito em relação a essa questão da bicicleta? Eh ou se você fosse prefeito o que você faria?

Já. Tenho certeza dos propósitos. O problema é que a primeira coisa era estabelecer oportunidades, para que a maioria das pessoas compreendessem a relação possível entre uma bicicleta e uma metrópole. Eu não tô mais enxergando de passear na pracinha, é outra história. E aí o problema não é só da bicicleta, o problema é da compulsão dos módulos de movimentação. Sim e tem um problema hoje em dia que eu considero, hoje em dia não, isso tem persistido, no Brasil tem muito isso. Eu queria me referir aos padrões, padrões quer dizer o seguinte, eu não posso ser organista se eu não tenho como desenhar a curva correta e o espaço de manobra de um caminhão de duas carrocerias, um caminhão comum, de um caminhão pequeno, de um automóvel e de uma bicicleta né? Eu não gosto de conversar com uma pessoa que não conhece isso, porque ela já tá noutra etapa e sem conhecer aquela e isso me inquieta muito e ocorre muito hoje em dia. Por exemplo, vocês devem ter ouvido falar, muitas vezes eu vejo nos jornais pessoas que Fortaleza é um exemplo de mobilidade urbana, isso não é verdade. E não tá nem perto, nem não é verdade e que nessa mobilidade urbana que seria notável de Fortaleza a uma obra que é fundamental que é o uso das bicicletas, nas ciclovias, ciclofaixa e também não não é por aí, não é por aí. A bicicleta em terra plana você pode, dependendo da atividade no cotidiano, digamos, se você considerar uma parcela de trabalhadores industriais ou de coisas correspondente em volume ao industrial, outros tipos de emprego. Você tem para as pessoas uma escala com o país, com a climatologia, com a cultura, com a história, você tem que interpretar esses padrões, você tem que ter um, tem uns que são universais, tem uns que são universais e ainda permanentes. Há dez mil anos, por exemplo, espaço público é resultante de duas adjacências de espaço privado. Isso é universal permanente. Não se descobriu ainda outra maneira de fazer espaço público. Se você é urbanista e está fazendo isso, você também tem que saber é compartilhado, não precisa de polícia. Agora se você desenha tudo pra continuar isso aqui. Hum. Você não é urbanista. Ainda mais, isso é muito difícil e eu tô dando um pequeno micro exemplo de milhares de padrões.

Quando a gente trabalhou no PLANO FORTALEZA 2040, nós fizemos um caderno pra que essas pessoas soubessem que existe esses padrões. Então esses padrões, uma caminhada se for no Ceará, é de quatrocentos metros. Aí eu tenho que andar, eu tenho que sentir, eu tenho que

suar, eu tenho que ver todas as épocas do ano e chegar a conclusão que quatrocentos como é citado para alguns casos planetários seria o nosso mas tem lugares que com seiscentos cê pode resolver, tem frio, tem não tem calor, tem enfim se você tem a quantidade a distância que uma pessoa caminha naturalmente. Aí você sabe que o tamanho de uma vizinhança de uma comunidade coesa se você puder você vai lutar no urbanismo para tanger essa forma para se tornar algo com um raio de quatrocentos metros e que no foco tem uma coisa para todos e muito convergente. Isso é uma coisa, então essa pessoa pode viver melhor nessa condição. Agora quando você tem uma ansiedade de se formar como a nossa, se tem uma cidade assim né? Aqui tem um rio. Exatamente. Isso aqui tudo começa pela densidade, baixíssimo. Tá? Uma densidade média aí de eh será setenta, oitenta, quanto a densidade econômica, assim viabiliza uma cidade pobre, principalmente, deveria ser por volta de trezentos a quatrocentos por hectare. Só pra começar, você vê o começo do problema, não é? Então, você tem uma cidade no centro geométrico dela, um aeroporto errado, mesmo na época que fizeram. O que mais atrapalha o urbanismo é essa coisa de aí você faz uma quadra de oitenta por duzentos. Aí cê faz outra aqui, faz outra aqui, você tá dizendo pras pessoas que quem mora aqui tem que andar de carro. Isso aqui se traduz nisso, e foi feito você sair andando, aí você pega um distrito que se orgulha disso, eu tive diálogo pessoal, com o Prefeito que resolveu nem me contratar porque eu acho que ele não gostou porque ele se orgulha disso. O Eusébio que é constituído de condomínios e as vias que dentre eles são muralhas com calçada de quarenta centímetros. Uma vez me chamaram pra um jantar na casa de uma pessoa do antigo Eusébio e de madrugada eu andando aqui humilde mesmo. Pois então. Zero pessoas. Hum. É o mesmo modelo da vida. É. Quem andava aqui a pé, eram as empregadas domésticas e os trabalhadores, todos dois se ausentaram, hoje a empregada doméstica, vem na garupa do marido e eles todos usam moto. É. A moto no mundo todo ela nunca foi desenhada e considerada um transporte urbano. O Moto era pra polícia, pra uma série de serviços assim e para o uso recreativo, cê saia aquele grupo, aquele cara. Uma estradeira. Uma estrada, etc, mas não como transporte urbano. Eu não posso até hoje se eu quiser fazer um projeto para Fortaleza e o projeto vai ser aprovado lá na Suécia eu mandar um uma proposta dependente de moto, entendeu? No entanto aqui a Honda vem pra cá, se estabelece tem uma loja gigantesca, financiamento é coisa barata. Por quê? Porque quando a cidade esticou todas as cidades do mundo como automóvel no século vinte elas foram crescendo. Então isso aqui que era caminhável não é mais pra variar a maioria que não tem automóvel, mora numa cidade cheia de obra automóvel, viaduto aqui. Barreiras. E o viaduto. Barreiras, etc, mas ela mesmo usa automóvel e quem anda de automóvel é uma pessoa. A

exceção de quando vai deixar filho no colégio. E ele é projetado para levar cinco, né? É. E ele é projetado para levar cinco. Exatamente. E uma família às vezes com cinco membros, tem cinco veículos cada um no seu estilo, na sua cor, no seu exatamente.

Uma pessoa chegou pra mim muito rica daqui e disse assim, Fausto, eu ouço muito falar em mobilidade urbana rapaz realmente me preocupa que um carro é um bicho que ocupa um espaço danado. Eu resolvi estudar em casa porque eu tenho um almoço de domingo. Então vão meu genro, vão minhas filhas, com marido vão e enfim vai todo mundo às vezes junta dez, doze de cada, comê que cê vê uma solução pra isso? Então mudei para uma casa muito grande, com muito terreno. Eu digo, amigo, essa solução aí é essa que você deu? Pra cidade é pesado, isso aí, você não compreendeu não. Não compreende não.

É preferível falar nos modais. Sim. Onde cada transporte tem um papel. Hm. Agora isso depende da cidade. Eu às vezes quero fazer um metrô numa cidade que não seria adequada. O metrô por exemplo um corredor de metrô ele é quarenta vezes mais caro do que um corredor de ônibus rápido. Que a cidade aqui não acredita, que não tem. Ônibus rápido é um ônibus que cria faixas de. Parada, né? Ahm? Expresso sem paradas, né? Não tem parada. É, com poucas paradas. A tentativa que fizeram no WhatsApp é o RT. É, mas ali. Não, a tentativa, né? Pronto, Curitiba. Eh pode comer, olha como é fantástico, Curitiba não é origem, meu amigo Jaime que era meu amigo. Sim. Ele morreu com essa coroa aqui e abriu pra ele muitas coisas, mas pra ser justo eu tenho que dizer que primeiro foi a cidade de Suécia Dinamarca na capital Dinamarca eh Suécia Dinamarca é comparável. Quem primeiro fez isso, não foi Curitiba. É. Curitiba fez de maneira mais prática, adaptou e o mundo tomou mais conhecimento, mas se você pegar um uma literatura competente sobre a história dos relíquias foi em mil novecentos e quarenta na Dinâmica.

O DOT, né? Que é o desenvolvimento orientado do transporte assim?

É aí. Então o que que acontece? Digamos que isso aqui é A e B e aqui eu tenho um, dois, três, quatro localidades que eu analisei a cidade já existe, a maioria dos casos eu vou trabalhar com isso, com a cidade que existe que não pensou isso, aí é que eu vou trabalhar da seguinte maneira, eu vou buscar uma solução de quatrocentos metros pra cá, quatrocentos metros pra cá e quatrocentos metros acima Pra que isso aqui? Vamos isolar um desse aqui. Aqui eu tenho o corredor onde esse ônibus passa indo, passou voltando. Às vezes ele é só de ônibus rápido, mas ele pode conviver com automóveis aqui, né? Essas laterais muito bem, quando ele chega na na

parada não é uma paradinha como essa aqui assim pra coisinha não, não é isso não, é você tem a parada eleva ela é, não, além de elevada, eu tô me ferindo como componente urbanista. Sim. Ela é um lugar central de referência para todos os moradores dessa comunidade. E os caminhos pedestres que as pessoas fazem para a estação, vamos chamar de estação. Hm-huh. É um caminho que oferece para cada grupo deste conforme a quantidade de pessoas dessa ela depende dependendo da cultura do país e etcétera ela varia se for americana ela é pequenininha mas se for sulamericana ela já é maior et cetera mas você pode trabalhar eh relacionando densidade em torno de trezentos e unidades dessa em torno de de quinze mil habitantes etcétera por aí, né? Então eu tô dizendo assim, um tipo de relação, isso pode variar um pouco, né depende de muitos fatores do caso, mas teoricamente seria isso. Então, aqui essa mulher que sai daqui pra pegar esse transporte, que ela vai trabalhar bem aqui ou vai pegar outro corredorzinho faz uma transferência aqui, pega outro aqui né? Então claro que isso não é toda vida é desse jeito. Ela pode ter uma creche bem aqui de maneira que ela saia de casa, deixa a criança na creche, pega o transporte, cai pra cá, volta e OK? E o trabalho, o trabalho digamos, o trabalho é uma pequena indústria, porque a indústria Quando a indústria chegou, ela, ela tinha um, ela causou um problema, primeiro ela foi pro centro, né? Na cidade de que isso não foi aqui. Sim. A cidade é onde tinha o porto, a lógica deles era ficar perto do burro, porque matéria-prima chega Matéria produzida sai pra distribuir. Então, terminava cedo no centro, né? Cidades europeias, etcétera, no centro. Elas foram se instalar no centro. E o que que acontecia primeiro os as tradicionais famílias que moravam no centro com todo aquele conjunto herdado ali do inglês da igreja ela saíram. Hm-huh saíram do centro. E foram apoiados por colegas nossos que inventaram uma coisa chamada por isso que São Paulo tem aqueles bairros jardim? Sim. Ironicamente aqui tem jardins não sei o que já. Hum. Né? Hm-huh. Que ao contrário do que era lá, porque lá é uma coisa luxo não é, mas assim, confortável com natureza, etc. Tchau, centro. Chegou muito migrante. Porque não podemos esquecer que veio o trem um pouco antes. E esse trem, como fez aqui com os da seca, quando ele passou do cérebro pro Crato ele trouxe a turma toda não sei quem veio pra cada cidade tem uma estaçãozinha histórica dessas que ali as pessoas são descendentes de cada interior desse entendeu? E isso aconteceu lá com atração pelo novo trabalho. Cê imagina que a mudança de você trabalhar no clã em casa de maneira artesanal e agora é trabalhar numa coisa que em princípio não sabe nem se você vai consumir aquilo. Você está num trabalho fora do seu interesse. Uhum. É isso que o Karl Marx dizia que no futuro eh o capital ia descobrir como lhe colocar para produzir e ao mesmo tempo consumir pro dinheiro voltar e é o que ocorre hoje. Sim. Você adquire o que não precisa. Que é pra voltar mais rápido

o dinheiro de quem trabalhou. Né? Na realidade é isso aí. Então esse sistema que você forma chama-se corredor. É corredor em urbanismo já se fala há muito tempo. Corredor o quê? Tem várias maneiras de se chamar no mundo. Aqui eu prefiro chamar corredor de urbanização é um nome grande mas é o jeito e vou explicar porquê. De urbanização orientada no feminino pelo transporte público. Ou seja, o corredor de transporte público e o estoque de habitação são a gênese deles misturada misturado. Então se eu tenho, por que isso? Porque uma cidade como o Rio de Janeiro e não precisaria de tanta a Zona Sul carioca por exemplo, ela não precisaria de tanta reforma como Fortaleza precisaria, vou explicar porquê do Rio de Janeiro cê tem a orla, tem uma lagoa aqui, tem um morro aqui assim, tem um morro lá, etcétera. Então, a Zona Sul ela é uma área ela é uma uma cidade linear que onde não podia ser eles cavaram no túnel para conectar com isso aqui uns dois ou três túneis, né? Pronto. Então isso aqui formou a zona sul carioca. Quando disseram ah vamos fazer agora o metrô do Rio de Janeiro. Eu já fiquei seguro que daria certo, embora tenha um erro lá que eles deixaram de fazer a estação da Gávea, não sei o que, metrô é muito complicado você deixar de fazer pra fazer depois. Hm-huh. Cavar o buraco depois. Sim. Ou então cê cavar o buraco e não terminar. Hm-huh e eu participei desses debates e alertei sobre isso tudo. Sim. Porque realmente é rápido e tal. Mas é preciso viabilizar modos diferentes de transporte. O ativo. O ativo é a bicicleta que pede. Hm-huh. Chamado Transporte Ativo. Os não motorizados. Aí você vê os motorizados aí você tem, é, a bicicleta tem as suas frases, pode ter motorizada depois. Hm-huh. Aí você tem eh automóveis, uso individual. Hm-huh. Automóveis uso correto. Não só individual e coletivo. Aí tem cargas. É isso? Uhum. Então eu vou trabalhar nessa cidade essas coisas funcionem bem e se aproxime da viabilidade porque no começo até você fica frustrado, cê vai estudar transporte, cidade é que você descobre que a maioria das vezes não é viável, tem um uma ajuda nossa. Outra coisa que é muito importante compreender nesse sistema de circulação é que tem os causadores do pico. Até hoje são mantidas as atividades de em primeiro lugar de trabalhar, de se educar e eh lazer e um bocado de complementares, mas essas são as fundamentais Então, quando você tem um congestionamento, se você chamar um engenheiro de tráfego, ele vai dizer, olha, não é que são todos assim, mas na formação é parecido com ele. Ele vai dizer Cê vê que as prefeituras sempre tem engenheiros como a segunda pessoa do Prefeito, né? Os engenheiros são são mais pragmáticos e os governantes nós tamo na etapa ainda que tem muito isso, ele quer inaugurar, ele não sabe ganhar voto com projeto compartilhado com a sociedade, eles não sabem. Isso não interessa. Esse é o maior desastre das cidades brasileiras sempre é esse aí.

Tem uma coisa que eu não entendo aqui em Fortaleza: por que as nossas ciclovias não se

conectam?

Por que elas não são planejadas junto com o uso do solo. Elas são planejadas assim uma ideia. Vamos fazer ali? Aí faz adaptado. É por isso que não merece o nome de mobilidade urbana. Eu posso dizer que é mobilidade urbana quando eu tenho uma calibragem aqui que eu tava dizendo, vou ter que voltar, aí cê diz, aqui tá congestionado. Uhum. Aí o engenheiro diz assim, só tem duas soluções. Alargar, tem que derrubar um bocado de coisa e alargar ou tem que fazer um elevado. Eu gostaria, tô com setenta e nove de morrer sem ter que planejar um elevado. Hm-huh. Porque o mundo tá destruindo cada casa. Sim. Mas aqui se fez muito viaduto, muita coisa gestão não é verdade? Uhum. Sim. Então eh o Jalma Urbanista vai dizer assim deixa eu verificar aqui onde é que tem moradia, onde é que tem colégios, onde é que tem universidade, onde é que tem comércio, onde é que tem lazer , etc. Aí traz um mapa pra ele que diz assim, se em quatro anos você estimular que nessa parte aqui aumente o número disto. Nessa aqui não precisa. Nessa eu não sei o que, não sei o que, você equilibra isso e esse trânsito desaparece. O que é lindo no urbanismo na parte de tráfego também existe uns como é que chama um chama-se demonstração que que se usa também para filosofia para é um é uma coisa que demonstra. Hm-huh. Em mil novecentos e cinquenta e sete um jovem engenheiro de tráfego demonstrou que se você tem uma rua que não é um arterial com duas faixas de tráfego e tem outra com três, cê bota uma terceira, cê diz, não, isso aqui tá muito apertado, faz mais um aí, faz mais na terceira. Aqui de AB metade do tempo dessa aqui. Essas coisas se você souber essas coisas você vai a beira-mar que foi alterado no nosso projeto. A gente fez pra ela permanecer assim o resto era para calçadas largas pra atrair também bares do outro lado, comércio do outro lado que a Beira Mar é um bairro esquisito. Nossa. Ela não tem, ela não tem comércio, ela não tem escola. Ela não é uma comunidade, eles tão lá em cima. É Depois do sexto andar é uma coisa que permanece desde os anos vinte, não houve até hoje uma tese que demonstrasse o contrário, depois do sexto andar se de madrugada estiver batendo numa mulher lá embaixo, você nem ligar pra família, você não toma nem conhecimento Sim. Que eu quero dizer com isso?

Que a cidade com ignorância profunda aprovou prédio de cinquenta pavimentos e que nenhum prefeito nunca soube o que é uso misto né?

Se um dia tivesse o uso misto a gente teria tido outra mobilidade. Outro uso da bicicleta. No Plano Mestre Urbanístico de 2040, levantamos dados sobre a cidade toda, toda, toda com as quantidades de moradia, com até com custo estimado. Uhum está guardado. É.

E especificamente sobre o uso da bicicleta, você lembra como está nesse plano?

Assim eh. Lembro. Passa pela transformação principalmente do centro, né? É. Quando eu concluir você vai compreender bem. Nele temos um corredor, por que que eu tô destacando o corredor de urbanização? Porque nesse caso não tem problema, nesse caso eu ponho o metrô ou transporte qualquer, e põe uma bicicleta aqui de lado e pronto, aí eu tenho trezentos metros, OK? Uhum. A quantidade de transporte que você vai oferecer em relação à população é uma coisa desmedida, é uma coisa, não tem viabilidade também pelo excesso Então essa calibragem feita de maneira tal que, digamos, cê tem um corredor aqui, que vem pra cá, tem outro assim, tem outro assim, tem outro aqui assim, tem outro. Como é a cidade? Descubro um percentual de áreas livres ou de densidade baixíssima e eu tenho ali a lagoa da Precabura, digamos que bem aqui é a Lagoa da Precabura, tá bom? Aí eu não vou fazer como todo plano faz, Cidade Jardim. Uh-huh. O zoneamento? OK. Foi um avanço. Só que isso evoluiu sabe pra quê para separar não só essas coisas, separar pessoas. Separar por etnia, separar por causa social. Nível de renda, separado social, por excelência. E cada dia isso ocorre mais. De uma maneira violenta. E isso daqui eu vi pela minha idade. Cheguei aqui tinha duzentos mil habitantes, eu conhecia todos os bairros e de onde ia falar que tinha parentes e tudo e só que ela era uma cidade monocêntrica, tudo passava pelo centro. Sim. Eu quando eu ia pros meus parentes que moravam na Bezerra, eu pegava um ônibus no centro, aí voltava, aí digamos que sábado eu ia pra Parangaba, aí pegava outro ônibus, aí voltava pro centro, tudo ia e voltava pro centro, não tinha vias eh né? Vias perimetrais? Não, é outro nome, lembro já. Não tinha essas vias aqui ó. Ao redor. Uhum. Só tinha sim. Convergentes. Uhum toda a cidade desse tipo em Fortaleza ela nasce seja ela completa ou seja ela com o oceano aqui que é o caso da nossa mas ela é a mesma classificação é uma radial concêntrica Sim. Né? Hum. Então ela nasce nesse foco e ela vai crescendo no começo até um determinado ponto. Pelas convergentes históricas. Sim. Menezes, Joaquim Távora, não sei o que, plantas elas eram quando eu cheguei aqui era isso. Hm-huh. E os bairros, piscinas, não sei quem, por aqui assim. Então se pegava o ônibus vinha pra cá, vinha pra cá, vinha pra cá devagar, né? Todos os caminhos iam andar no centro. No centro. Aí que que aconteceu? Quando isso cresce, chega um ponto, aí os prefeitos vão sendo aconselhados por alguns planos a fazer as orbitais orbitários. Quando cria as orbitais, então o Montese, o povo mesmo faz, não foi não. Hm-huh. Aí eles vão fazendo oitocentos. Uhum. Aí esse centro aqui sofre? Porque só resta a ele a herança cultural edificada. Hm-huh, no caso aqui o comércio popular. Hm-huh. Imediatamente assumiu uma forma de segurá-lo ali com um preço muito alto. Porque a moradia não suportou o convívio com, embora seja um foco de trabalho que poderia

ser uma inconveniência, mas a população do Cedro tá caindo há muitos anos. É, e aí aquela questão do centro administrativo, centro jurídico, né? Que também se desloca, né? Se for se Aí começa a loucura sai tudo daqui. É. Moradia. Quando eu cheguei aqui muitas pessoas e pessoas consideradas importantes e ricas elas moravam numa periferia pedestre em relação ao centro. É, com certeza, poucas famílias registradas. No Jacaré. Cê passa hoje ali na São Gonçalo, é aquele caos, né? É. Eu me emociono tanto que às vezes eu fico meio muito porque eu conheci aquilo, aquelas calçadas de noite, crianças, pessoas sentadas, os vizinhos, etc., e hoje você vê uma coisa que. Caótico. Morreu assim. Né? Então.

Desculpa, antes de você seguir com esse mapa aí eu posso fazer uma pergunta que faz tempo que eu estou querendo fazer porque a gente não falou sobre você andar de bicicleta em Fortaleza nesta Fortaleza da Tristão Gonçalves aí você andou?

Eu nunca andei de bicicleta entre automóveis. Por isso. Uhum. É como se nunca tivesse um. Porque eu quando eu andava lá tinham três veículos daqui. Aqui em Fortaleza não cheguei a comprar uma bicicleta. Nisso aí, a sua entrevista vai ser. Frustrante. Mas nós vamos falar dela um pouco mais. Tá. Eu tô só preparando esse clima aqui. Tá bom. Então, A Fortaleza que nós procuramos, eu resumi com a história do zoneamento aí no zoneamento você pega o esse espaço aqui mediante vários critérios, cê vai criando umas zonas, vai brincando duma realidade que não existe, nem interessa isso aqui, isso tá há quarenta anos tá e aqui ainda se faz plano assim é o nosso deixará de ser feito na etapa de plano diretor para poder fazer do zero o plano diretor porque o Plano Métrico que nós fizemos que vão abrir fosse um plano mestre, um plano mestre, ele, Brasil não usa isso não, ele é uma forma muito antiga de desenho que não é esquemático assim, ele é como se fosse se fosse a forma da cidade. Você estuda todos os componentes de existentes, a história, atualidade, as tendências e hoje as incertezas você tem que deixar a vaga também pra tenho certeza. E aí você depois de compreender tudo isso você estuda os movimentos e usos porque quem produz o uso do solo é o movimento é o uso do solo. Então não tem cabimento sem estudar sozinho em vias, ônibus, eu não sei o que. Se você não estuda o uso do solo, nem tanto se faz aqui. Aqui a gente não estuda, a gente não faz pesquisa. Às vezes um viaduto que você cria num lugar altera a movimentação que tinha no outro. Hm-huh. Ou o contrário, ou piora. O que descarrega numa coisa que vai dar outro problema não sei aonde. Isso não é o que considero Tô dizendo com segurança mesmo. Aí vocês separam isso aí, mediante o ó esse aqui bota o quê? Não, esse aqui cê bota futuro crescimento, isso aqui não é isso aqui num tem perspectiva de não sei o que. E esse aqui? Esse aqui bota passam média

mas tudo assim sem evidência sem receber um o que o projeto está dizendo porque projeto de urbanismo ele tem uma coisa curiosa que eu aprendi assim, se você, se você coloca eh eh propostas desde o início que são fundadas em em muita incerteza, muita coisa conflitante, né? Porque isso aqui são camadas, infinitas camadas de problema, aqui eu tenho tuberculose, aqui eu tenho preço terreno, aqui eu urbanismo ele tem que encarar a superposição dessas camadas, natureza. Coisas de coisas de origem totalmente diferente, doenças eh dinheiro, valor de de solo, eh se é pequeno, se é grande, atividade comercial, tudo, aí cê faz esses mapas todinha.

Seu trabalho é harmonizar isso pras pessoas, pra que as pessoas sempre tenham movimento, tenham natureza, tenham espaço público e espaço privado. Não tem como fugir. Fausto, então vamos tentar discutir a solução, se a gente tem um problema tão gritante, né? Que a gente não tem uma cidade pras pessoas a gente já sabe, a gente não tem calçada pras pessoas, a gente não tem uma cidade que favorece a caminhabilidade, esse uso do solar adequado que ele traçar. Né?

E Fortaleza nem aproveita os setenta por cento do seu potencial. Certo. E o que a gente faz? Dois mil e quarenta, é só olhar lá. Tá tudo lá. Todas as soluções. Sim. Lá dá pra perceber, tá tudo lá, porque se eu for falar pra você, eu vou ficar aqui até amanhã, mas eu tô tentando. Sim. Resumir. Tá. E a bicicleta surge nisso, tá? Tá. Então, aqui é um zoneamento, esse que eu digo que terminou separando pessoas. E aqui vai ser uma cidade existente que era Fortaleza né? Hm-huh. Ela tem um Centro aqui assim e umas vias arteriais convergentes. E tem umas lagoas, uma coisa, tem um rio que faz assim. Nós matamos o rio principal, Riacho Maceió. Aí eu tenho que encontrar aqui o seguinte, quais são esses caminhos preferencialmente. Eu preciso de uma largura também que seja razoável aí eu tenho que ter o padrão, boa rua, o ônibus rápido aqui, os automóveis aqui, a bicicleta aqui e aqui eu vou discutir como deveria ser. O pedestre essa área construída aqui. Qual é a capacidade dela relacionada com isso e com os destinos que ela vai. Sim. E origem. Sim. Quando eu monto esse mapa vai surgir uma coisa que eu vou fazer aqui. Sim. Eu tenho aqui zonas secundárias. Aí que que eu faço? Me diz aí quantos pessoas não tem carro? Não pode ter carro, não quer ter carro ou é idoso ou é jovem, casal, sem filho, etc. Aí o pessoal da estatística me dá esses dados. Aí eu vou conferir esses corredores e ver como a previsão até o ano de 2040. Para fechar isso, por isso que chama corretor de urbanização orientada pelo transporte público A urbanização é orientada pelo transporte público. Ele tem que ser viável, aproximar-se da viabilidade. Quando eu calcular tudo isso vai dar um desenho

pra esse corredor, um desenho pra esse cheio de coisas novas. E aí eu escolho também, no caso, nós trabalhamos com seis pavimento máximo. E conferir até dois mil e quarenta e até onde a cidade possa ser considerada sustentável. Quantas pessoas caberiam? Escola acessível a pé, todas as creches, todas as saúde daquela comunidade, tudo é o trabalho, entendeu? É economia local.

Em Fortaleza quando falamos de habitação só se pensa em entregar conjunto habitacional, né? Mas tem que ter o comércio embaixo. Tem que ter a vida, né? Tem que ter desenhado um lugar de vida. A gente já aprendeu isso, sabe Fausto? É. E a gente se frustra muito assim de saber que a gente não tem uma política habitacional, que pense no desenvolvimento, transporte, usos, comerciais, integrados harmoniosamente, mas vamos voltar para bicicleta

Fizeram a reunião dos ex-presidentes do IAB, fui o primeiro presidente do IAB formado aqui, há muito tempo. Sim. E eu disse: oh só tenho a dizer o seguinte. Aí falei essas coisas. Por que vocês não mandam uma sugestão para o grupo lá da transição para pensar isso de outra maneira, né? Então, nesse corredor aqui eu tenho o ônibus rápido, tem os automóveis e tenho as bicicletas. Hm-huh. A secção deles sempre é essa aqui: Automóveis. Bicicleta? Olhe lá. Sim. Todos eles zona secundária o que que é? Incertezas? Deixar reserva para incerteza? Natureza? “Eu quero dez carros na minha casa que eu sou muito rico”. Pronto. Pode ir pra cá. Porque eu não impede que ele fique rico e queira dez carros Que ele que ele faça essa casa. É melhor e deixar ele fazer do que ficar proibindo o cara que só pode só pode morar em casa pobre eu não posso não houve nenhuma revolução pra mim. Então não sei se vocês me compreenderam. Hum. Aí você desenha isso aqui de maneira que quem mora aqui mora numa coisa eficiente de movimento que pode passar pro outro, pode passar pra esse, pra isso, pra esse. Fizemos todos os cálculos de percurso e de tempo, mora bem aqui, querendo chegar bem aqui e em quanto tempo ela vai, dependendo da hora, em quanto tempo ela volta, uma rede de hospitais a vinte minutos que é o considerado no mundo todo, pra você em vinte em vinte minutos se tiver com o mal qualquer você chegar no hospital e incluído neste transporte poderia. Hm-huh. Chegar ou numa ambulância circulando nesse corredor. Tudo isso levado em conta e a bicicleta Sim.

E a bicicleta?

Agora bicicleta é outro mapa, aqui é o seguinte, o padrão: oito quilômetros, vinte minutos, terra

plana. Vou dar um exemplo pra você, depois volta pra cidade. Eu trabalhei naquele no Porto do Pecém, na parte urbanística, não foi aplicada o Pecém ele está muito bem com relação ao desenho do Porto é considerado um desenho de qualidade agora aqui teoricamente todo o porto ele tem um conjunto típico de atividades eh industriais e etcétera que obrigatoriamente tem que ficar perto dele. Hm-huh. Mas não é verdade que todas as atividades industriais tem que ficar aqui. Uhum. Aqui eu tenho uma via, como é que se chama lá? Rodovia Nacional. Hum. É? É. É. E aqui eu tenho uma faixa interna que vai até aquela cidade tem um açude, qual é o nome meu Deus? Pra cá, pra Canindé e pra lá chega nessa cidade, fico esquecendo o nome. Aqui eu tenho a cidade de Caucaia aliás pra ficar correto pra vocês. E aqui eu tenho a cidade de São Gonçalo de Amarante. E tenho aqui umas vidas, um as cidades na beira da estrada, como tem aqui também ó. Então o que que a gente propôs? Que nesse lado como esse solo não é rico para uso do solo mesmo como cultivo. Agricultura, não sei o que. Você poderia fazer distritos industriais? Ecológicos, com um entendimento entre eles que é a energia, tudo é gerado aqui, energia verde, tudo ecológico, tudo bacana. Sim. E o lixo entra aqui e sai aqui. E aqui nós colocaríamos as habitações. Com natureza maravilhosa, tudo, né? Então, você tem aqui o porto, tem a cidade histórica de de Caucaia, tem a cidade histórica de Caucaia. Aí nesses aqui entra lixo e desse lado sai, sai produtos e de cada uma sai um produto e um resto de lixo. Sim. Esse resto de lixo é a matéria que a outra usa em sequência deu pra entender isso?

Deu pra entender, Fausto, eu queria só voltar no mapa do Fortaleza dois mil e quarenta. Sim. Que você me permite porque eu queria perguntar, né? Lá tem uma proposta de estacionamentos públicos de bicicleta?

No Plano 2040 o volume é o que interessa, não é o estilo, é o volume. Sim. Então esse aqui é o volume, esse aqui é o volume, esse aqui é o volume, esse aqui ó, é um volume, tudo isso (dimensões de edifícios). A bicicleta na escada de um plano mestre o que é fundamental é as trilhas de as conectividades que elas tem, a forma que elas têm a conectividade. Mas quem vai fazer o estacionamento com as galinhas dela é quem vai fazer o projeto aqui detalhado Sim. Não somos nós o remédio, tá? Mas naturalmente você calcula de maneira que cabe. Sim. Porque todos os estacionamentos, grande parte dos estacionamentos são nos próprios corredores.

É, eu pergunto isso porque eu percorri da da praça da Lagoinha, né? Que é uma das últimas estações do metrô, né? Até a Couto Fernandes, lá em cima, na minha opinião, tinha muitos trabalhadores da construção civil, do centro usando a bicicleta na ciclovía, muitos, muitos mesmos. Sim. No horário de dezoito horas depois que encerra o expediente,

né? Tinham muitos trabalhadores usando. Se houvesse os estacionamentos públicos de bicicleta teríamos mais visualmente, de forma concentrada essa presença do usuário de bicicleta na cidade.

Agora, é importante compreender o seguinte: ônibus rápido, indo, ônibus vai voltando tá? Uhum. Que tem as plataformas e etcétera, etcétera. Aí aqui tem um automóvel. Um automóvel e outro móvel. Aí aqui tem com segurança bacana tudo, bicicleta sai e chega nesse prédio, né? Aqui tem a calçada e aqui tem o prédio do outro. Um corredor desse é assim. Sim. Então você está andando sempre numa coisa que tem um fluxo de vários, mas com segurança. Você está na sua parte. Pedalando com segurança; O que é que é difícil um sistema desse tipo aqui? As encruzilhadas. Aqui é preciso ser mestre no desenho viário e na sinalização. Entendeu? Porque tem uma hierarquia. Sim. Primeiro lugar passa o transporte. A característica principal dele é que ele não congestiona. Voltando aqui. Eu acho que no plano, para a bicicleta é previsto que ela possa andar, todo dia, até oito quilômetros. Então, digamos, daqueles trabalhadores na indústria, vamos supor aquilo que eu tava falando bem aqui, ó. Eles podiam morar aqui. Tudo isso aqui. Percebe? Planejamento, Habitação, Transporte? Aí daqui pra cá ele tem menos de vinte quilômetros. Vinte quilômetros. Então eles iam trabalhar todo dia de bicicleta grande parte deles. Está entendendo?

O que mais incrível no Ceará é que a pessoa que decide isso, ela tem segurança que está certo, mesmo sem conhecimento nenhum, de planejamento, de urbanismo. Hum. É como se houvesse uma rejeição ao conhecimento. É como se o conhecimento fosse uma missão daquelas missões antigas que vieram pro Ceará que o cara escreveu isso eu tenho esse livro que é o texto do do como é que chamava ele?? Uh hm. Então esse cara lá uma hora ele fala assim: o que mais me impressionou no Ceará, ele fala do povo e elogia muito bem humorado, bacana, tudo ótimo. E uma hora ele diz assim: agora viajei em muitos lugares do mundo, mas eu nunca vi uma quantidade tão grande de pessoas que “sabem tudo”. Qualquer assunto que você puxar a pessoa fala com a maior autoridade. E é uma coisa da nossa terra mesmo. Entendeu? Não estou dizendo isso com nenhum ressentimento. Sim. Mas é uma certa arrogância, da nossa parte, né? Se eu tô com um biólogo na minha equipe, vou ouvir o biólogo, agora eu não vou dizer, você não acha de ver se cê, olha, eu acho que isso aí devia ser assim

Eu vou fazer pra encerrar a pergunta do das fachadas ativas. Tá. O uso da bicicleta pode ser um fator importante para a implantação das fachadas ativas?

Pode, mutuamente. Uhum. Porque a fachada ativa tinha aqui em Fortaleza. Muro baixo? Não, não tinha muro, pra começar não tinha muro. Eu não vou dizer que tinha que ficar daquele jeito e sem muro, porque aquelas primeiras casinhas, sabe? Umas casas que tem um desenho às vezes assim ó, a Rui Barbosa tem e outras fazer uma aqui que vocês vão me identificar. Isso aqui se chamava na América estilo Califórnia. Hum. Entendeu? Hum. Isso aqui é o primeiro substituto das casas centrais que é o histórico de Fortaleza. Hm-huh. E essas casinhas que eu conheci tudo algumas tão ruins ainda pode ver mas, as vezes foram reformadas assim com as declarações e outras tão autênticas ainda. Derrubaram muito.

E essa semana vai cair a última lá do Mucuripe, a minha amiga que morava lá, em frente ao Mercado de Peixes.

É. Entendeu? Então essas casas chegam, essa moda chega aqui, quando ela chega porque Fortaleza ela se instala com muitas cidades do mundo na mesma época, casinhas com corredor feito como forma de amortecer o calor, a irradiação de calor, né? Nessas duas fachadas da quadra. Entendeu? No centro, sempre tinha uma areazinha descoberta que eu chamava de área. No centro da casa, no fundo da casa e dessa maneira teto alto e dos corredores protegem da casa aqui, que é um lugar só de circulação, tem uma janelinha, você olhava pra rua, que que significa isso? Que a casa era super confortável para a nossa climatologia. Sim. Pronto, aí depois vem os prédios grandes que cercam isso tudo, aí esses vão morrendo e botando outros prédios, aí esse prédio pega calor, passa pra cima dos outros, aí faz essa soma que é hoje. Pessoal, já mudou o clima da cidade, mudou o microclima, né? Assim. Urbano. Por conta do acúmulo de quer dizer, ninguém foi discutir se também além daqueles assuntos que eu já falei, se em Fortaleza as torres devem ser menores. Não houve chance pra essa discussão nem houve chance pra discutir se todo mundo queria recuo ou não. Entendeu? As casas grande parte delas não tinham recuo. Com aquele porteiro dormindo ali, se alguém quisesse assaltar, assaltar com maior facilidade. E não tem ninguém andando na rua porque é só no muro. Se tivesse comércios.

Hoje o urbanismo não tem solução principalmente no período pós-pandêmico, muita coisa que se aprendeu ele não tem solução se ele não aderir a intensificação de uso e a mistura. Sim. Viabilizar transporte, tudo junto, é um pacote. Agora, chegando na bicicleta finalmente: vinte quilômetros ou oito quilômetros, vinte minutos. É a capacidade. Uhum. E ela é considerada transporte ativo, a bicicleta juntamente com foi que eu disse de bicicleta são os dois considerados transporte e tem uma terceira coisa que eu pessoalmente estudo muito e acho que para o Ceará seria adequadíssimo é um trabalho bom para e saudável para jovens mais pobres

inclusive. Sim. E se eu fosse governador do Ceará eu mandava eu fazer, recomendava uns designers assim adequado para nossa região e tudo, duma coisa que tem muitos apelidos, não sei o que. Sim. Que têm oriente. Lisboa também usa agora muito esculhambada, mas usa. Que é um tipo de de uso da bicicleta que você tem o cara dirigindo aqui e aqui tem uma cabinezinha ali, entendeu? Duas pessoas. Três rodas, né Leva um casal e uma criança. E isso podia ser uma maneira de combater gradativamente a moto. Sim. Porque os acidentes aqui são mais raros porque ela funciona como um transporte mas não é aquele que tem na beira mar não porque ele seria motorizado né? Aquele da beira-mar ele é ele é pedalando na cidade de sim. Salvador tá tentando colocar, me disseram eu não vi ainda. Mas Salvador tem um limite das ladeiras, né? Sim Aí parece que estão adaptando elétricos com as vias da dele, mas já é outra história. Mas eu digo, pra nós que que nós propusemos no dois mil e quarenta? Essa bacia da zona secundária tem no máximo no nosso projeto um raio de mil metros. Sim. Mil metros eu ando ainda com a minha idade, mas não posso propor isso como padrão. Hm-huh. Padrão é quatrocentos. Agora se cada zona secundária e três de corredor fosse equipada com isso aqui chama Ecotaxi ele é chamado hoje? Além da bicicleta, leia a respeito do eco-táxi.

Muito obrigada, Fausto.

ENTREVISTA 2 – GUSTAVO PINHEIRO - Cicloativista

Quem é você? Como você gosta de ser identificado? O que você faz, qual sua formação?

Meu nome é Gustavo Pinheiro, eu sou formado em Engenharia Civil, eu trabalho na Prefeitura de Fortaleza na gestão cicloviária, desde o Plano de Ações Imediatas de Transporte e Trânsito de Fortaleza (PAITT) prestando consultoria, uma série de vinculações diferente mas desde dois mil e quatorze trabalhando na promoção e na implantação de ações voltadas para políticas cicloviárias do município de Fortaleza.

Você pode falar sobre sua relação com a bicicleta?

A minha relação com a bicicleta começou na infância, acho que como muita gente né? Que usa a bicicleta enquanto criança, enquanto adolescente como um lazer, como brincadeira, então eh esteve bastante presente na minha vida na na infância e adolescência e a partir de dois mil e nove quando eu tinha vinte e três anos eu passei a usar a bicicleta como meio de transporte. Então assim é o meu principal meio de transporte desde dois mil e nove eu também uso outros meios de transportes não é meu meio de transporte exclusivo Mas a bicicleta está presente na minha vida todas as semanas né? Desde dois mil e nove como um dos meios de transportes que eu utilizo para me deslocar do dia a dia.

Como ciclista, o que você poderia falar sobre Fortaleza? Você considera que a bicicleta te permite percorrer toda a cidade? Você encontra barreiras ao usar a bicicleta? Há lugares que você é impedido de adentrar ou percorrer? Que gostaria de usar a bike mas não consegue?

Fortaleza é uma cidade hoje já bastante estruturada pro uso da bicicleta, né? Principalmente se a gente comparar eh com oito, nove anos atrás então de dois mil e quatorze pra cá houve um crescimento muito grande do número de ciclovias, ciclofaixas, bicicletas compartilhadas, outras ações como paraciclo, bicicletário, então como ciclista eu vejo que a cidade de Fortaleza é uma cidade boa pra andar de bicicleta, tem muitos problemas ainda, mas se você comparar o cenário brasileiro, acho que Fortaleza é uma das cidades mais favoráveis para o uso de bicicleta. A gente também é uma cidade plana, que chove pouco. Aqui tem a questão do sol, mas os

principais deslocamentos da maioria das pessoas é no início da manhã ou no final da tarde, então o sol nesse horário não é um problema. **E eu considero que com a bicicleta eu consigo percorrer a cidade inteira de bicicleta** é claro que a cidade é muito grande então quando os deslocamentos são muito grandes, eu por exemplo já com um deslocamento acima de quinze quilômetros eu já prefiro outro meio de transporte. Algumas pessoas fazem essa distância no dia a dia então vai muito de cada um. Alguns locais um pouco mais difíceis de andar de bicicleta por conta da sua estrutura. Né? Eu vou pegar aqui um exemplo. Aquela e aquela passagem por debaixo do viaduto do Cocó indo para a Avenida Washington Soares. Então ali é um exemplo de um ponto que é difícil usar a bicicleta, né? Eu uso mesmo assim nesse local Mas entendo realmente que em alguns locais ainda há dificuldades eh e pode melhorar bastante o cenário e a segurança e o conforto para quem usa a bicicleta.

Como você descreveria sua trajetória como cicloativista? Você sente orgulho de ter lutado pelo uso da bicicleta em Fortaleza? Você ainda tem contato com o pessoal daquela época das bicicletas do Massa Crítica?

Eu posso me considerar assim como um ciclo ativista né? Porque desde que eu uso a bicicleta em dois mil e nove desde que eu passei a enxergar que esse meio de transporte é um meio de transporte bom não só pra mim né? Quanto à saúde é sair do sedentarismo, né? Melhorar condições de vida, como também pra cidade, né? A bicicleta ela é boa pro meio ambiente, é boa pra saúde coletiva, é boa pro trânsito, não congestiona, não causa acidente. Então eh a bicicleta é algo muito importante pra cidade e desde que eu ando de bicicleta né? E seja antes de estar nessa pauta dentro da prefeitura e depois passei a trabalhar na prefeitura nesta política sempre lutei para que a cidade conseguisse avançar nesse aspecto acho que conseguiu avançar bastante então eu acho que isso é fruto de trabalho de muitas pessoas eh cicloativistas, sociedade civil, técnicos da prefeitura, gestores, né? E pessoas da comunicação. Então acho que houve uma quantidade grande de pessoas que lutaram e que se esforçaram para que várias mudanças acontecessem na cidade e acho que essa essa pauta, né? Tem que continuar viva, né? As pessoas têm que continuar lutando para que esses avanços só continuem.

Você considera que a bicicleta te coloca em COMUNICAÇÃO com a cidade?

Eu acredito que a bicicleta nos coloca em comunicação com a cidade, ela traz um outro olhar de vivência da cidade em relação a quando você está num veículo motorizado né? Você pode passar por um local de carro ou de bicicleta, é uma percepção bem diferente. Tanto pela

velocidade, né? Que você, em velocidades mais baixas você consegue perceber melhor o seu entorno, se relacionar de fato com a cidade. Eh né? Quanto também a própria bicicleta coloca você, né? Em contato com a cidade, né? Enquanto que no carro você fica fechado, muitas vezes de ar condicionado, então você passa pelos locais, você às vezes não percebe alguma coisa, né? Até a própria, sei lá, beleza de uma edificação, ou de um local que você não conhecia, você conseguir facilmente parar, fazer alguma coisa, perceber a cidade, encontrar pessoas, encontrar locais, então assim, no carro você apenas passa, né? A bicicleta está passando, mas você está em constante comunicação com os elementos da cidade.

Que lugares da cidade você considera que são mais simpáticos e mais hostis aos ciclistas?

Eu acho que tem alguns locais que são mais agradáveis pra você pedalar e alguns locais são um pouco mais ok né? Um local agradável em geral, quando tem ciclovia e ciclofaixa, né? Se torna bem mais agradável, né? Alguns locais mais do que os outros, né? Existem ciclovias mais protegidas. A ciclovia da Beira Mar é uma ciclovia bastante protegida, a ciclovia da Bezerra de Menezes inclusive a ciclovia mais usada da cidade ela é bem protegida também. Algumas ciclofaixas já são um pouco menos protegidas mas outras também são bem protegidas como a ciclovia ali da Santos Dumont em direção ao Papicu a ciclovia da Avenida Perimetral da avenida então assim várias ciclovias ciclofaixas que já são protegidas, também a gente tem ciclofaixas bem protegidas ali na Serrinha, então, assim ao longo da cidade inteira, no Bom Jardim, tem ciclofaixa em Messejana. Então assim hoje a malha cicloviária está espalhada por toda a cidade boa parte delas protegidas né? Seja ciclofaixas com proteção, aqueles balizadores brancos ou então a própria ciclovia, ela tem um elemento de concreto que protege o ciclista. E alguns locais são menos agradáveis, né? Principalmente quando não tem ciclovia e ciclofaixa eu mencionei o caso anteriormente ali da Santana Júnior em direção ao Washington Soares tem também vias como a BR cento e dezesseis que não tem ciclovia e é uma ligação importantíssima. É um uma rodovia dentro da cidade, então realmente não é um um local agradável para pedalar. E outras vias, né? Por exemplo, a Silas Munguba na Parangaba que é uma via muito estreita e não tem uma outra alternativa na região e não tem ciclovia nem ciclofaixa então é uma via com muito trânsito né? Volume alto de carros e ônibus e não tem uma ciclofaixa ali pra você conseguir andar com segurança.

O cicloativismo mudou sua experiência e sua relação com a cidade? Quais os principais feitos, memórias, que você considera importante destacar na defesa da bicicleta na cidade?

Sem dúvida, estar nessa causa do transporte, de uma cidade mais humana né? e mais agradável para que as pessoas possam se deslocar com segurança a pé, de bicicleta, de transporte público. Sem dúvida isso mudou a relação né? A minha relação com a cidade realmente torna você mais próximo da cidade em medida prática mesmo, né? Que você andando a pé, de bicicleta você está realmente vivenciando a cidade como até na parte afetiva, né? Porque você vivencia, você trabalha para que a cidade consiga ter realmente melhores condições nesse sentido, então isso realmente aproxima e muda bastante a relação com a cidade. E são memórias importantes, nessa questão, acho que o início, né? Das primeiras ciclofaixas, né? Eh as primeiras ciclofaixas ali da Rua Ana Bilhar, da Rua Canuto de Aguiar no Meireles que foram as primeiras, ainda em dois mil e treze e que houve muita repercussão, tanta repercussão positiva quanto repercussão negativa. Muita matéria da imprensa tanto positiva quanto negativa. Então aquelas duas ciclofaixas elas realmente colocaram a pauta na cidade Muita gente reclamou, realmente foi assim um momento em que o debate se intensificou e acho que foi muito importante para iniciar a discussão na cidade e no ano seguinte né? A próxima implantação que houve na cidade foram as ciclofaixas da Santos Dumont e Dom Luís e aí a recepção já foi bem melhor eu acho que esse esse anos dois mil e treze quatorze essas discussões essas foi muito importante para que a cidade se desenvolver e criar cenário para que se iniciasse essa transformação e essas essas implantação de ciclovias e ciclofaixa na cidade. Então acho que esse momento né? Do início ali dois mil e treze, dois mil e quatorze né? Que a partir daí que a gente conseguiu aumentar as implantações. E tudo que aconteceu de facilidades para bicicleta de lá pra cá. Eu acho que também um tempo depois ali em dois mil e dezenove dois mil e vinte a cidade já conseguiu fazer né? Ciclofaixas e ciclovias ainda melhores, né? Com ainda mais espaço, ali no início de dois mil e quatorze não imaginava fazer uma ciclofaixa tão larga por exemplo quanto hoje tem ali na Santos Dumont e ali no Papicu né? Enquanto hoje tem uma ciclofaixa larga como por exemplo na praia de Iracema né? Ciclofaixa também bastante significativa que tem na Avenida Perimetral com com uma proteção boa, né? É uma faixa de proteção entre a ciclofaixa e a faixa de tráfego. Então eu acho que esses esses momentos foram marcos que eu consideraria.

ENTREVISTA 3 - FELIPE ALVES - Bike Anjo e Ciclovida

Quem é você? Como você gosta de ser identificado? O que você faz, qual sua formação?

Sou engenheiro civil, especialista em mobilidade sustentável. Atuo com projetos relacionados a mobilidade ativa e sustentável, além da atuação no cicloativismo (já fiz parte das diretorias da Associação de Ciclistas Urbanos de Fortaleza - CICLOVIDA, da União de Ciclistas do Brasil - UCB, e atualmente coordeno o Bike Anjo Fortaleza).

Você pode falar sobre sua relação com a bicicleta?

Desde a adolescência já utilizava a bicicleta para lazer e transporte, de forma natural, em outras cidades menores que Fortaleza ou apenas em bairros específicos de cidades maiores (nasci aqui, mas me mudei na infância e retornei em 2011). Quando retornei para Fortaleza, já adulto, com CNH, e sem pensar muito, comecei a me deslocar prioritariamente de carro. Após os estresses vindos do trânsito, foi que comecei a questionar o pq de não se deslocar de bicicleta em Fortaleza, e conheci o cicloativismo local e nacional, que me fez voltar a usar primariamente a bicicleta como meio de transporte, além de mudar até minha atuação profissional.

Como ciclista, o que você poderia falar sobre Fortaleza?

Com a experiência de pedalar aqui por mais de 10 anos, é visível que a cidade melhorou bastante para quem pedala, e é a que mais diminuiu as mortes no trânsito. Na área técnica, é reconhecida como a capital brasileira que teve os maiores avanços, e concordo com isso. Mas não significa que temos um cenário perfeito, ainda temos enormes problemas que não são resolvidos porque o poder público não abre mão de priorizar os carros na mobilidade.

Você encontra barreiras ao usar a bicicleta? Há lugares que você é impedido de adentrar ou percorrer? Que gostaria de usar a bike mas não conseguia?

Sim. Apesar de não existirem muitas proibições explícitas, existem diversos trechos de vias da cidade que não são nem um pouco convidativos a pedalar - com tráfego intenso, velocidades muito elevadas, e sem infraestrutura cicloviária - que podem ser considerados perigosos, e acabam desestimulando quem precisa passar por ali. Existe também uma dificuldade de integrar a bicicleta com outros modos, especialmente o ferroviário, pois não existem bicicletários nas estações do Metrofor, e os horários que permitem entrar com a bici nos trens ainda são muito limitados.

Você se considera um cicloativista? Como você descreveria sua trajetória como tal?

Sim. Como já mencionado, para voltar a pedalar em Fortaleza, em 2011, busquei conversar com grupos organizados, e me envolvi no cicloativismo, onde me encontro até hoje. Para quem tem alguma formação no tema da mobilidade, e “insiste” em pedalar na cidade mesmo com diversos contratempos, me parece um caminho muito natural se engajar para tentar melhorar as condições.

Você sente orgulho de ter lutado pelo uso da bicicleta em Fortaleza?

Muito, já fomos inclusive reconhecidos pelo próprio poder público como importantes atores no lançamento do Plano Cicloviário Integrado de Fortaleza - PDCI - e no início da expansão da malha cicloviária, então acredito ter feito algo (mesmo que pouco) por esta transformação da cidade.

Você tem fotos que poderia compartilhar que ilustram essa atuação?

Pode dar uma olhada nos perfis da Ciclovida, Bike Anjo Fortaleza, UCB, que tem diversos registros de diversos eventos

Você considera que a bicicleta te coloca em COMUNICAÇÃO com a cidade?

Com certeza, a relação com a cidade de quem pedala é totalmente diferente de quem anda de carro, por exemplo. Você observa melhor os locais por onde passa, tem liberdade de parar em qualquer lugar, tem melhor relação com as pessoas ao redor, e traz diversos benefícios à cidade como um todo.

Que lugares da cidade você aponta como mais simpáticos e mais hostil aos ciclistas?

Mais simpáticos: praças, parques e locais de lazer como a Avenida Beira Mar, Lago Jacarey, etc

Mais hostis: avenidas com características de estradas (algumas inclusive são rodovias mesmo) e vias expressas. Ex: Washington Soares, Raul Barbosa, BR-116, Sen. Carlos Jereissati, Augusto dos Anjos, Mister Hull, Via Expressa, etc

O cicloativismo mudou sua experiência e sua relação com a cidade?

Sim, o envolvimento no cicloativismo acaba ensinando sobre e envolvendo em diversas outras pautas relacionadas, como meio ambiente, habitação, transporte público. Você passa a conhecer os agentes políticos, participar de audiências públicas, se interessar por instrumentos como plano diretor e lei de uso e ocupação do solo, além dos planos de mobilidade. Resumindo, passa a se interessar muito mais pelos processos que envolvem debater e tentar melhorar a cidade.

Quais os principais feitos, memórias, que você considera importante destacar na defesa da bicicleta na cidade?

Apesar de não termos pesquisas consistentes que comprovem, a maioria das pessoas acredita (de forma empírica) que tem muito mais gente pedalando hoje na cidade do que a 10 anos atrás, e isso é uma consequência lógica da expansão da rede cicloviária, que tem muito a ver com a atuação do cicloativismo local. Além disso, o indicador mais importante na minha opinião é a redução das mortes no trânsito. São mortes banais, que não deveriam ser tratadas como “acidentes”, e que podem ser evitadas.

Sobre as mortes de ciclistas, você participou de alguma instalação de bicicletas brancas em Fortaleza? Ou você recorda mortes de ciclistas que tiveram uma certa comoção, ou maior visibilidade?

Infelizmente sim. A própria criação da Ciclovida teve como motivação o início de um processo contra uma empresa de transporte público em 2012 ou 2013 (a fundação foi em 2013, mas não lembro se o processo iniciou em 2012). Foi um caso que um motorista de táxi atropelou um ciclista que carregava uma criança para a escola e matou o menino de 5 anos. Após este caso, ainda tivemos alguns outros onde pessoas que estavam se deslocando de bicicleta foram atropeladas e mortas, e na maioria nada aconteceu nem com quem matou, e nem no local onde ocorreu para aumentar a segurança.

Você poderia falar um pouco mais sobre Ciclovida?

Em 2012 os cicloativistas faziam parte da Massa Crítica Fortaleza (que apesar de ter nascido como um evento em diversas cidades do mundo, em Fortaleza acabou virando um coletivo). O coletivo tinha um viés mais anarquista, anônimo e sem líderes, e tinha o princípio de não dialogar com o poder público. Com a necessidade de diálogo em algumas questões que o poder

público estava começando a demonstrar colaboração, e devido ao caso do menino atropelado que queríamos colaborar na justiça, surgiu a necessidade da criação de uma associação formal de ciclistas, e daí surgiu a Ciclovida. A criação da Ciclovida não extinguiu a Massa Crítica, algumas pessoas participavam de ambas, de formas diferentes. Enquanto a Massa Crítica realizava intervenções/ações diretas na cidade, a Ciclovida comparecia às reuniões subsequentes com o poder público para discutir as melhorias demandadas. A Ciclovida passou também a organizar vários eventos para chamar mais atenção para o tema, como as Semanas da Mobilidade, Mês da Mobilidade, Dia do Ciclista, Dia de Bike ao Trabalho (junto com o Bike Anjo), etc. Também se envolveu com o cicloativismo nacional, participou de eventos em outros estados e até internacionais. Infelizmente hoje não tem mais atuação (assim como a Massa Crítica), mas algumas das pessoas ainda atuam ou de forma autônoma ou em outros coletivos.

Você participou da criação voluntária da Praça do Ciclista?

Sim, foi numa época que outras cidades do Brasil já tinham reconhecidas alguma praça do ciclista, mas Fortaleza ainda não. Como uma provocação à AMC, que ficava no prédio em frente, foi escolhida aquela praça na Aguanambi, próxima ao jornal O Povo, para ser batizada como praça do ciclista, e de lá saíam as bicicletas e outros protestos. Com a saída da AMC do prédio em frente, e o quase desaparecimento dos eventos cicloativistas em Fortaleza, a praça praticamente não tem mais movimentação a respeito de ciclistas, mas ainda é reconhecida por muita gente por este “apelido”

O Bike Anjo ainda funciona na Luiza Távora? Tem muitos voluntários? Como a gente faz para participar?

O Bike Anjo é uma rede de voluntários que teve início em São Paulo, e depois se espalhou por várias cidades do Brasil e outros países. O objetivo da rede é auxiliar gratuitamente as pessoas a se deslocar de bicicleta na cidade, desde quem ainda nem sabe se equilibrar na bicicleta, até quem já sabe mas ainda não tem experiência para pedalar no trânsito. O coletivo acaba sendo mais reconhecido pelo seu evento mais famoso, a Escola Bike Anjo - EBA - que acontece de forma mensal para ensinar as pessoas que ainda não sabem pedalar. Atualmente a EBA Fortaleza acontece no Parque das Crianças, no Centro, em um domingo de manhã a ser definido de acordo com a disponibilidade dos voluntários, e sempre é divulgada nas redes do Bike Anjo Fortaleza (facebook/instagram). Quem quiser aprender, é só comparecer e aguardar ser

atendido, e para se voluntariar pode chegar no evento e conversar com alguém, ou entrar em contato nas redes para saber mais.

ENTREVISTA 4 - MIGUEL ÂNGELO - Nirez

Como começou sua relação com as bicicletas?

Eu fui ciclista de 1951 a 1959 em Fortaleza. Comprei uma bicicleta para usar como meio de transporte no meu trabalho. Eu era cobrador e conhecia todos os lugares da cidade, ia pra tudo de bicicleta e sabia onde vendiam bicicletas e acessórios.

Você lembra de alguma loja específica da cidade, alguma que você frequentava com mais assiduidade, pode falar dela?

Sim, lembro bem da loja J. Gusen e CIA, que ficava na Rua Pedro Pereira. Lá vendiam peças para bicicletas, faróis, dínamos e muitos enfeites. Nessa época todo mundo gostava de enfeitar suas bicicletas. Você sabe o que é o dínamo?

Sei, aquele dispositivo que você pedala e acende o farol da bicicleta.

Pois bem, naquela época as bicicletas tinham faróis. Outra loja que recordo ficava na Avenida Tristão Gonçalves, em frente à Praça da Lagoinha. Na fachada, tinham várias rodas de bicicleta. Essa loja era do pai de uma moça chamada Vera Lúcia, que tocava acordeom na Rádio Iracema.

Você participou de alguma coisa que tenha sido marcante para você em relação ao uso da bicicleta na cidade, algo que povoe seu imaginário sobre Fortaleza?

Participei! Em 1956 eu participei de uma corrida de bicicleta, uma prova de ciclismo. Naquela época a gente chamava corrida de bicicleta. Nessa prova a largada era na Praça José de Alencar. Fomos até Maranguape e voltamos. Nessa, fiquei em 33º lugar. Mas houve outra corrida, mais sofisticada, com ciclistas da Itália, Suíça e Inglaterra. Fiquei em 13º lugar nessa prova.

Como era o uso de bicicletas naquela época em Fortaleza? Como era ser um ciclista na cidade nesse período?

Em 1954, na década de 50, para ter uma bicicleta, você precisava emplacar na Inspetoria de Trânsito. A minha tinha placa, mas não lembro o número. Se fosse pego sem placa, a bicicleta era levada para o depósito da Inspetoria, e só era devolvida depois que a situação fosse regularizada.

Nirez, você acha que eu consigo acessar fotos, registros desse período?

Se você pesquisar bem, vai encontrar registros nos jornais Gazeta, Correio ou no Arquivo do Ceará. As ruas da cidade passaram a ser asfaltadas em 1954 pela prefeitura, era uma cidade em crescimento, mas o transporte público ainda tava sendo estruturada, minha filha tenho que desligar.

APÊNDICE B - INSTRUMENTO DE COLETA DE DADOS

ROTEIRO DO GRUPO FOCAL -TEATRO SÃO JOSÉ

QUESTÃO	COLETA
Quem é você? Qual sua faixa etária? 0 a 19 anos. 20 a 29 anos. 30 a 39 anos. 40 a 49 anos. Acima de 50 anos. Qual seu gênero? Masculino Feminino Outro (Qual?) Prefiro não dizer Renda familiar? Até dois salários mínimos. Entre dois e quatro salários mínimos. Entre quatro e dez salários mínimos. Entre dez e vinte salários mínimos. Acima de vinte salários mínimos. Sem renda.	Formulário celular
Qual seu bairro?	Apontar no mapa
Qual a sua relação com a bicicleta?	Fala espontânea grupo focal

Qual o percurso você costuma fazer com maior frequência com sua bicicleta? Qual uso você faz da bicicleta? trabalho transporte lazer esporte Como você guarda sua bicicleta? Há quanto tempo você mora em Fortaleza? Sempre usou bicicleta? Que lugares você cruza que te chamam a atenção? Alguma coisa te alegra ou te incomoda no caminho? Existe um lugar de sua preferência para marcar encontros quando está de bike?	
Qual cor representa Fortaleza para você?	Apontar no círculo cromático
Dentre as emoções que você sente ao andar de bicicleta pela cidade? <i>calma medo nostalgia satisfação ameaça adoração tristeza felicidade</i>	Apontar no mapa com adesivo
Mencione qual local você considera ser <i>Mais perigoso(a) - Mais seguro</i> <i>Mais frequentado por jovens - Mais frequentado por idosos</i> <i>Mais triste - Mais feliz</i> <i>Com as ruas mais limpas - Com as ruas mais sujas</i>	Apontar no mapa com adesivo
<i>O lugar mais amistoso ao ciclista</i> <i>O lugar mais hostil ao ciclista</i>	Apontar no mapa com adesivo

APÊNDICE C – TERMO DE CONSENTIMENTO

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)

Olá, você está sendo convidado por JANAYDE DE CASTRO GONÇALVES como participante da pesquisa intitulada FORTALEZA IMAGINADA A PARTIR DA BICICLETA: REPRESENTAÇÕES, MAPAS E SENTIDOS.

Esta entrevista, a ser realizada em 25 de fevereiro de 2023, às 9 horas, tem como objetivo relacionar a cidade de Fortaleza e o uso da bicicleta. Seu resultado será disponibilizado publicamente e poderá contribuir para estudos relacionados à cidade e para o desenvolvimento de políticas públicas e culturais da cidade.

A presente pesquisa está sendo realizada no Programa de Pós-Graduação em Comunicação pelo Instituto de Cultura e Arte (ICA) da Universidade Federal do Ceará.

declara que é de livre e espontânea vontade que está como participante desta pesquisa.

Eu declaro que li cuidadosamente este Termo de Consentimento Livre e Esclarecido e que, após sua leitura, tive a oportunidade de fazer perguntas sobre o seu conteúdo, como também sobre a pesquisa, e recebi explicações que responderam por completo minhas dúvidas. E declaro, ainda, estar recebendo uma via assinada deste termo.

Entrevistado

Janayde de Castro Gonçalves - pesquisadora

Fortaleza, data.

ANEXO A - TRANSCRIÇÃO ARTIGO JORNAL CORREIO DO CEARÁ 1950

“O veículo criou estradas. Era uma penosa aventura, no século passado, vencer longas distâncias percorrendo caminhos acidentados, que hoje se tornaram maravilhosas rodovias. Ainda hoje a velha questão da galinha e do ovo permanece, sabe quem tenha nascido primeiro. Quando se trata de invenções, deve ser indicado em dizer quem teria criado as estradas planas e sólidas, dando aos romanos a expansão do Oriente Médio ao norte da África e na Europa Inteira. Quem teria provocado a construção das estradas que hoje são uma maravilha no traçado de qualquer país civilizado? Não é difícil provar que foram invenções. Era o que Belloc dizia há longos anos: o veículo criou a estrada. Mas o auto-veículo ocupa o primeiro plano dessas benesses que iriam transformar a vida sedentária e pacífica de muita gente. A história, antes de chegar ao nosso continente, remonta de longos anos e se pudéssemos voltar à 1801 encontramos a tal de Trevithick, Richard Trevithick transportando os primeiros numa estrada. Nos Estados Unidos a estrada de ferro diminuiu o entusiasmo pelas estradas de rodagem. Também não havia veículos que tornassem cômoda uma viagem, tão cômoda como um trem que vinha de Nova York, rompia colinas e penetrava furiosamente apitando e causando alarde nas áridas terras do Oeste. Somente novo impulso foi dado a essa invenção do transporte, depois que Charles Goodyear inventou os pneumáticos de borracha. Foram adaptados pela primeira vez nas bicicletas que exigiam em fins do séculos passado, prodígios de equilíbrio. A bicicleta, em seus primeiros tempos, não tinha esse nome. O alemão Draws concebeu um tipo aperfeiçoado dos cavalos de pau: duas rodas e no meio um selim. As pessoas sentavam-se, empurravam com os pés no chão e impulsos alternados no pequeno veículo. Tinha um nome curioso, em homenagem ao seu inventor que chamava-se Draisina. Durante longo tempo, principalmente depois das lutas de Napoleão, a draisina gozou de uma popularidade incomparável. Depois apareceu, por volta de 1855, em Paris, a bicicleta. Se a draisina foi abandonada porque cansava, a bicicleta do francês Pierre Michaux adquiriu inúmeros fãs. Mas, somente graças a William Pope, de Hartford, o novo invento ampliou suas condições de segurança. A rodinha dentada que vemos hoje, a corrente, os tubos de aço e o assento datam daquela época. Os pneumáticos vieram mais tarde, com o veterinário irlandês John Dunlop. A aplicação do pneumático à bicicleta aumenta indefinidamente a popularidade desse veículo. Goodyear, segundo as histórias dos inventos revolucionaram o mundo, apenas aperfeiçoou o que em 18945 o inglês Robert Thompson havia feito, conseguiu Thompson encher uma câmara de ar de borracha e cobri-la de couro ou mesmo lona. Depois, Dunlop apareceu, já em 1888,

com processo idêntico, o que comprova o desinteresse pela descoberta de 1845. Diante desses fatos e da procura do público, forçosamente as estradas teriam de ser abertas e aperfeiçoadas. Em pouco tempo, Dunlop conseguiu levantar um capital de 25 milhões de dólares e conquistar o mercado mundial. As campanhas populares, tão em voga nos Estados Unidos, imediatamente iniciaram vasta propaganda exigindo boas estradas. O governo não devia olhar apenas para os lugares onde passava o "cavalo de ferro" mas cuidar das imediações das cidades, seus lugares pitorescos, e se, possível ligar as cidades, aperfeiçoando as condições de transporte. O escocês John McAdam muito contribuiu para isso, inventando o processo de construção de estradas que possibilitasse a extinção dos atoleiros. Enquanto se processava esse movimento cognominado : A Boa Estrada, os legisladores discutiam. Quem deveria pagar a conservação das rodovias? Remontavam a fatos históricos, e lembravam que Napoleão Bonaparte teve peculiar interesse pelas vias de comunicação, por onde passavam seus exércitos. Seria conveniente criar uma taxa especial para os ciclistas? Não - assim, o entusiasmo descreveria bastante e os legisladores tornaram-se iam impopulares. Os proprietários das bicicletas? Também não. Foram os próprios ciclistas que chamaram a atenção dos governos pelo novo problema e daí ter sido iniciada a grande tarefa de recortar os Estados Unidos em um labirinto de estradas. Hoje a mania do ciclismo é universal. Nas ruas de Oslo, Copenhague e Amsterdam, cada pessoa possui sua bicicleta e lugares determinados para o seu trânsito, ao lado dos automóveis, filho mais desenvolvido e aperfeiçoado, da mesma árvore que deu ao mundo a bicicleta, o velocípede, a motocicleta.

ANEXO B - FOTOS ACERVO PESSOAL





Olá querido ciclista,

Eu me chamo Janayde Gonçalves, sou jornalista e estou fazendo um doutorado em comunicação. Quero entender que imaginário de Fortaleza se cria a partir do uso da bicicleta.

No dia 25 de fevereiro, primeiro sábado pós-carnaval, eu vou fazer uma reunião de ciclistas, chamada grupo focal, no Teatro São José, para conversarmos sobre o pedalar na cidade.

Estou convidando você para esse café da manhã e quero te entregar, em retribuição e agradecimento pela sua presença, um placô: respeite o ciclista, um adesivo de carro e uma camiseta, como lembrança desse dia.

Desde agora, agradeço sua participação e espero que ela seja muito útil à pesquisa e a todos os ciclistas da nossa cidade.

Qualquer dúvida me chama no whatsapp! 85 98818586

