



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
CENTRO DE CIÊNCIAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
CURSO DE GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

FELIPE MACHADO GASPAR

**DO PEDAL AO PERTENCIMENTO: A BICICLETA COMO FERRAMENTA DE
APROPRIAÇÃO DA CIDADE PELOS ESTUDANTES-TRABALHADORES**

FORTALEZA

2026

FELIPE MACHADO GASPAR

DO PEDAL AO PERTENCIMENTO: A BICICLETA COMO FERRAMENTA DE
APROPRIAÇÃO DA CIDADE PELOS ESTUDANTES-TRABALHADORES

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao
Curso de Graduação em Geografia do Centro
de Ciências da Universidade Federal do Ceará,
como requisito parcial à obtenção do grau de
licenciado em Geografia.

Orientadora: Profa. Dra. Maria Edivani
Silva Barbosa

FORTALEZA

2026

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)

- G232p Gaspar, Felipe Machado.
DO PEDAL AO PERTENCIMENTO: A BICICLETA COMO FERRAMENTA DE APROPRIAÇÃO
DA CIDADE PELOS ESTUDANTES-TRABALHADORES / Felipe Machado Gaspar. – 2026.
74 f. : il. color.
- Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Ciências,
Curso de Geografia, Fortaleza, 2026.
Orientação: Profa. Dra. Maria Edivani Silva Barbosa.
1. Mobilidade urbana. 2. Direito à cidade. 3. Bicicleta. 4. Estudante-trabalhador. 5. Fortaleza. I. Título.
CDD 910
-

FELIPE MACHADO GASPAR

DO PEDAL AO PERTENCIMENTO: A BICICLETA COMO FERRAMENTA DE
APROPRIAÇÃO DA CIDADE PELOS ESTUDANTES-TRABALHADORES

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao
Curso de Graduação em Geografia do Centro
de Ciências da Universidade Federal do Ceará,
como requisito parcial à obtenção do grau de
licenciado em Geografia.

Aprovada em:

BANCA EXAMINADORA

Profa. Dra. Maria Edivani Silva
Barbosa (Orientadora)
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof. Me. Douglas Ribeiro de Oliveira
Secretaria de Educação do Ceará (Seduc)

Prof. Me. Eduardo Rodrigues Alves
Secretaria Municipal de Educação de Fortaleza (SME)

À minha família, pela capacidade de acreditar em mim e de investir nos meus sonhos. À minha mãe, cujo cuidado e dedicação foram, em muitos momentos, a fonte da esperança necessária para seguir em frente. Aos meus amigos e professores, pelo apoio, pela escuta e pela presença constante ao longo dessa caminhada.

AGRADECIMENTOS

A realização deste trabalho foi possível graças ao apoio e à contribuição de diversas pessoas que estiveram presentes ao longo da minha trajetória acadêmica. Agradeço, primeiramente, a minha mãe Hosana Célia e a minha avó Maria do Socorro que são a base de toda a minha força e inspiração para conseguir realizar nossos sonhos, expresso aqui a minha mais profunda gratidão por todos os ensinamentos, o cuidado, amor incondicional e carinho que me foi dado durante toda a vida. Nada disso teria sido possível sem o apoio e a presença constante de vocês.

Ao meu avô, Everaldo Filomeno Ferreira, "caba que nunca morreu e nem tem inveja de quem morre" espero que esteja orgulhoso aí de cima, continuarei cuidando da nossa família como o senhor sempre ensinou e vamos seguir o mais longe que der. Obrigado por ter me ajudado em tudo o que foi possível junto da mãe e da vó.

Às queridas Yana Soares e Thais Miranda, obrigado todo o apoio e auxílio fundamental ao longo de toda essa caminhada, sem vocês esse trabalho não teria sido iniciado, agradeço de coração toda a paciência.

Aos meus amigos dos mais diversos grupos que acompanharam toda essa trajetória e me deram forças para que eu concluísse essa etapa, por mais que tenha pensado em desistir diversas vezes, vocês foram essenciais para que esse momento tivesse uma conclusão. Não conseguirei elencar todos aqui, mas deixo aqui um agradecimento especial e representativo a Luciano Rodrigues por todos os conselhos e puxões de orelha.

À minha orientadora, Profa. Dra. Maria Edivani Silva Barbosa, agradeço por ter aceitado me guiar na elaboração deste trabalho, pela confiança depositada em mim e pelos conhecimentos compartilhados ao longo do processo de orientação.

Aos Prof. Me. Douglas Ribeiro de Oliveira da Secretaria de Educação do Ceará (Seduc) e Prof. Me. Eduardo Rodrigues Alves Secretaria Municipal de Educação de Fortaleza (SME) agradeço por ter aceitado participar da banca avaliadora, contribuindo para a finalização dessa etapa tão importante.

A todos os professores da Universidade Federal do Ceará, que contribuíram com seus conhecimentos durante minha formação acadêmica e humana, deixo meu sincero agradecimento por todos os ensinamentos tão necessários.

Aos servidores técnico-administrativos e terceirizados da Universidade Federal do Ceará, deixo aqui o grande reconhecimento pelo trabalho diário, fundamental para o funciona-

mento da instituição.

Aos participantes da pesquisa, que gentilmente compartilharam suas experiências, percepções e vivências cotidianas relacionadas ao uso da bicicleta em Fortaleza, deixo meu sincero agradecimento, pois suas contribuições foram fundamentais para o desenvolvimento da análise empírica.

Por fim, a todos os familiares, amigos e pessoas que, mesmo não sendo citados nominalmente, contribuíram direta ou indiretamente para que este trabalho se tornasse possível, deixo registrada minha mais sincera e humilde gratidão.

“O mundo é diferente da ponte pra cá.”

(Racionais MCs)

RESUMO

Este trabalho analisou de que maneira o uso da bicicleta e o funcionamento do sistema cicloviário de Fortaleza contribuem ou limitam a efetivação do direito à cidade para jovens estudantes-trabalhadores. Partindo do referencial teórico do direito à cidade, articulado aos debates sobre mobilidade urbana e desigualdades socioespaciais, a pesquisa buscou compreender como as condições de deslocamento interferem no acesso à educação, ao trabalho e a outros espaços da vida urbana. Metodologicamente, adotou-se uma abordagem mista, combinando pesquisa bibliográfica, levantamento por meio de survey aplicado a jovens residentes em Fortaleza e procedimentos qualitativos associados à autoetnografia. Os resultados evidenciam que a bicicleta possui potencial para ampliar o acesso à cidade, reduzir custos e tempo de deslocamento e fortalecer o sentimento de pertencimento urbano. No entanto, esse potencial é condicionado por limites estruturais, como a descontinuidade da infraestrutura cicloviária, a insegurança no trânsito e a desigualdade territorial na oferta de equipamentos urbanos, que afetam de forma mais intensa os moradores das periferias. Conclui-se que a mobilidade ciclística, embora represente uma alternativa importante para estudantes-trabalhadores, ainda não se efetiva de maneira equitativa em Fortaleza, revelando que a consolidação do direito à cidade depende de políticas públicas integradas que enfrentem as desigualdades históricas do espaço urbano.

Palavras-chave: Mobilidade urbana; Direito à cidade; Bicicleta; Estudante-trabalhador; Fortaleza.

ABSTRACT

This study analyzed how bicycle use and the operation of the cycling system in Fortaleza contribute to or limit the realization of the right to the city for young working students. Based on the theoretical framework of the right to the city, articulated with debates on urban mobility and socio-spatial inequalities, the research sought to understand how daily mobility conditions affect access to education, work, and other urban spaces. Methodologically, a mixed approach was adopted, combining bibliographic research, a survey applied to young residents of Fortaleza, and qualitative procedures associated with autoethnography. The results indicate that the bicycle has the potential to expand access to the city, reduce travel time and costs, and strengthen the sense of urban belonging. However, this potential is constrained by structural limitations, such as the discontinuity of cycling infrastructure, traffic insecurity, and territorial inequalities in the distribution of urban equipment, which more strongly affect residents of peripheral areas. It is concluded that cycling mobility, although an important alternative for working students, is not yet equitably realized in Fortaleza, revealing that the consolidation of the right to the city depends on integrated public policies capable of addressing historical urban inequalities.

Keywords: Urban mobility; Right to the city; Bicycle; Working students; Fortaleza.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Identidade de gênero	49
Figura 2 – Faixa etária	50
Figura 3 – Secretária executiva regional (parte 1)	50
Figura 4 – Secretária executiva regional (parte 2)	51
Figura 5 – Autoidentificação étnico-racial	51
Figura 6 – Moradia	52
Figura 7 – Infraestrutura ciclovária	52
Figura 8 – Frequência de uso da bicicleta	53
Figura 9 – Segurança ao pedalar em Fortaleza	55
Figura 10 – Finalidades do uso da bicicleta	55
Figura 11 – Desafios no uso da bicicleta	55

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	14
2	METODOLOGIA DA PESQUISA	17
2.1	Procedimentos técnicos	17
2.1.1	<i>Pesquisa bibliográfica</i>	17
2.1.2	<i>Levantamento de campo (Survey)</i>	18
2.1.3	<i>Autoetnografia e Observação</i>	19
2.2	Análise dos dados	19
3	ENTRE ESPAÇO, ACESSO E PERTENCIMENTO: REFLEXÕES SOBRE O DIREITO À CIDADE	21
3.1	Fundamentos teóricos do direito à cidade	21
3.2	Direito à cidade, mobilidade e educação	22
3.3	Desafios contemporâneos e perspectivas	24
4	A FORTALEZA DA MOBILIDADE EXISTE? CARACTERIZAÇÃO DA CIDADE	26
4.1	A cidade de Fortaleza: aspectos gerais	26
4.2	Fortaleza apartada: as profundas desigualdades socioespaciais	29
4.3	O Plano Diretor Participativo Municipal e os desafios da mobilidade urbana	31
5	A REALIDADE DO ESTUDANTE-TRABALHADOR NO ENSINO SUPERIOR BRASILEIRO: DESAFIOS E PERSPECTIVAS	33
5.1	Desigualdades sociais e o acesso à educação superior	35
5.2	A dupla jornada e a qualidade de vida	38
5.3	A permanência e os desafios institucionais	39
5.4	As representações sociais do estudo e do trabalho entre jovens de classes populares	43
5.5	Síntese teórica: articulações e caminhos para a compreensão do estudante-trabalhador	45
6	ANÁLISE DE DADOS	48
6.1	Categorias de análise	56
6.1.1	<i>Pertencimento</i>	57

6.1.2	<i>Vínculo e sociabilidade</i>	59
6.1.3	<i>Democratização do acesso à cidade</i>	61
6.1.4	<i>Insegurança</i>	62
7	CONCLUSÃO	65
	APÊNDICES	71
	APÊNDICE A – Questionário Aplicado	71

1 INTRODUÇÃO

As cidades brasileiras foram historicamente produzidas a partir de processos de urbanização desiguais, marcados pela concentração de investimentos públicos, pela valorização seletiva de determinados territórios e pela exclusão sistemática de parcelas significativas da população do acesso pleno aos bens e serviços urbanos. Essas dinâmicas contribuíram para a consolidação de cidades fragmentadas, nas quais o direito de circular, permanecer e usufruir do espaço urbano não se distribui de forma homogênea entre os diferentes grupos sociais. Nesse cenário, a noção de direito à cidade torna-se fundamental para compreender como as desigualdades urbanas se expressam no cotidiano e afetam diretamente a vida dos sujeitos.

O direito à cidade ultrapassa a ideia de acesso físico ao espaço urbano. Ele envolve a possibilidade concreta de participação na vida urbana, de apropriação dos espaços e de exercício efetivo de direitos, como trabalho, educação, lazer e mobilidade. A forma como a cidade é organizada, planejada e vivida interfere diretamente nessas possibilidades, evidenciando que o acesso à cidade é também um processo político e social, condicionado por escolhas históricas e institucionais.

Entre as dimensões que estruturam o acesso à cidade, a mobilidade urbana ocupa lugar central. Os deslocamentos cotidianos não são neutros: eles refletem desigualdades territoriais, prioridades de planejamento e modelos de desenvolvimento urbano. No contexto brasileiro, a predominância histórica do transporte motorizado individual produziu cidades extensas, dependentes de longos deslocamentos e pouco acessíveis para grande parte da população. Diante disso, os modos de transporte ativos, como a bicicleta, passam a ser discutidos como alternativas capazes de tensionar esse modelo e ampliar as possibilidades de circulação urbana.

Em Fortaleza, essas questões assumem contornos específicos. O processo de expansão urbana da cidade ocorreu de forma acelerada e profundamente desigual ao longo do século XX, intensificando-se especialmente entre as décadas de 1950 e 1980, conforme analisam Costa (2014) e Dantas, Silva e Costa (2009), período marcado pela industrialização, pelo crescimento demográfico e pela adoção de políticas urbanas que concentraram investimentos nas áreas centrais e litorâneas, resultando em uma organização espacial caracterizada pela segregação socioespacial. Embora, a partir da década de 2010, Fortaleza tenha incorporado políticas de mobilidade ativa, como a ampliação da malha cicloviária que agora é prevista no Plano de Mobilidade Urbana (2015), essas iniciativas ainda não alcançam o território de maneira equitativa. Persistem diferenças significativas na qualidade da infraestrutura, na segurança dos deslocamentos e no

acesso aos equipamentos urbanos entre distintas regiões da cidade.

No contexto de Fortaleza, o uso da bicicleta se insere como uma prática cotidiana atravessada por contradições. Para muitos sujeitos, pedalar representa uma estratégia para reduzir custos, encurtar distâncias e reorganizar o tempo gasto nos deslocamentos diários. Ao mesmo tempo, essa prática é limitada por fatores como a descontinuidade das ciclovias, a insegurança no trânsito, a falta de manutenção da infraestrutura e a desigualdade territorial na oferta de condições adequadas para o deslocamento ativo. A bicicleta, portanto, revela tanto possibilidades concretas de acesso à cidade quanto os limites estruturais que condicionam esse acesso.

Essas contradições tornam-se ainda mais visíveis quando observadas a partir da realidade dos jovens que conciliam trabalho e estudo. O estudante-trabalhador constitui um perfil cada vez mais presente no ensino superior brasileiro, resultado da ampliação do acesso às universidades e das transformações recentes no mercado de trabalho. No entanto, a permanência desses jovens no ensino superior está diretamente relacionada às condições materiais de vida, entre as quais se destaca a mobilidade. O tempo e a qualidade dos deslocamentos cotidianos impactam o cansaço, a organização da rotina, a saúde e as possibilidades de permanência acadêmica.

A partir dessa articulação entre mobilidade urbana, direito à cidade e condição do estudante-trabalhador, emerge a problemática central deste trabalho. Embora a bicicleta seja frequentemente apresentada como alternativa sustentável e democrática de deslocamento, sua efetivação como meio cotidiano de acesso à cidade depende das condições urbanas concretas em que os sujeitos estão inseridos. Diante disso, coloca-se a seguinte questão de pesquisa: de que maneira o uso da bicicleta e o funcionamento do sistema ciclovitário em Fortaleza contribuem ou limitam a efetivação do direito à cidade para jovens estudantes-trabalhadores?

O objetivo geral da pesquisa consiste em analisar o uso da bicicleta e o funcionamento do sistema ciclovitário em Fortaleza e sua contribuição para a efetivação do direito à cidade, considerando a realidade de jovens que conciliam trabalho e estudo. De forma complementar, os objetivos específicos buscam compreender a bicicleta e sua interferência no acesso a diferentes espaços e atividades da vida urbana; analisar o papel da infraestrutura ciclovitária no acesso à educação e na permanência universitária; identificar as percepções e experiências dos ciclistas em relação ao espaço urbano; e apontar os principais desafios e potencialidades do uso da bicicleta como meio de locomoção na cidade.

A escolha do tema está diretamente relacionada ao envolvimento do autor com a

problemática investigada. A reflexão proposta neste trabalho parte da vivência cotidiana de conciliar estudo, trabalho e deslocamentos urbanos utilizando a bicicleta como principal meio de locomoção ao longo da graduação. Essa experiência permitiu observar, de forma concreta, os impactos da mobilidade na organização da rotina, no desgaste diário e no acesso à cidade. Longe de assumir um caráter meramente autobiográfico, essa vivência funciona como ponto de partida para uma análise crítica que dialoga com realidades compartilhadas por outros jovens em condições semelhantes, fundamentando a escolha metodológica que incorpora a autoetnografia.

A relevância da pesquisa reside na possibilidade de articular os debates sobre direito à cidade, mobilidade urbana e educação a partir das experiências concretas de estudantes-trabalhadores, evidenciando como as desigualdades socioespaciais se manifestam no cotidiano dos deslocamentos. Ao analisar o uso da bicicleta nesse contexto, o estudo busca contribuir para a reflexão sobre políticas públicas de mobilidade que ultrapassem a lógica da simples expansão da infraestrutura e considerem, de forma efetiva, as condições de segurança, equidade territorial e acesso real à cidade.

Este trabalho está estruturado em sete seções, incluindo esta introdução. A segunda descreve a metodologia da pesquisa, detalhando os procedimentos adotados e as estratégias de análise. A terceira apresenta o referencial teórico, discutindo o direito à cidade e suas articulações com mobilidade e educação. A quarta realiza uma caracterização histórica e socioespacial da cidade de Fortaleza, situando os processos de desigualdade urbana. A quinta aborda a realidade do estudante-trabalhador no ensino superior brasileiro e seus desafios de permanência. A sexta seção apresenta e analisa os dados empíricos da pesquisa. Por fim, a sétima seção reúne as considerações finais, retomando os principais resultados e apontando possibilidades de aprofundamento do debate.

2 METODOLOGIA DA PESQUISA

A metodologia desta pesquisa foi pensada para dar conta dos objetivos propostos e, ao mesmo tempo, compreender como o uso da bicicleta se relaciona com o cotidiano dos jovens que trabalham e estudam em Fortaleza. Para isso, adotou-se uma abordagem mista, reunindo dados quantitativos e relatos qualitativos, o que possibilita observar tanto aspectos mais práticos dos deslocamentos quanto as experiências e percepções dos participantes. A pesquisa bibliográfica oferece a base necessária para entender o tema; o survey ajuda a levantar informações sobre perfil e avaliação dos ciclistas; a observação associada à autoetnografia, permite aprofundar as vivências ligadas ao uso da bicicleta na cidade. A análise dos dados combina essas diferentes etapas, permitindo comparar e interpretar os resultados de maneira mais completa.

Para alcançar os objetivos, a pesquisa adota uma abordagem metodológica mista, combinando procedimentos quantitativos e qualitativos. Essa escolha permite reunir dados objetivos e estatísticos com a análise das percepções, experiências e significados atribuídos pelos participantes, possibilitando uma compreensão mais ampla do fenômeno estudado. Dessa forma, a pesquisa busca não apenas quantificar o uso da bicicleta e suas condições, mas também contextualizar essa prática em suas dimensões sociais, políticas e territoriais, valorizando o caráter humano e social da mobilidade urbana.

2.1 Procedimentos técnicos

A pesquisa será desenvolvida a partir de três procedimentos técnicos centrais, organizados em etapas complementares e sequenciais:

2.1.1 Pesquisa bibliográfica

A etapa inicial consiste na pesquisa bibliográfica, a qual fundamentará a construção do referencial teórico e o embasamento metodológico da investigação. Foram consultados livros, artigos científicos, teses e dissertações de fontes secundárias, com o objetivo de delimitar o problema de pesquisa, identificar lacunas do conhecimento e subsidiar a elaboração dos instrumentos de coleta de dados. Conceitos como Direito à Cidade, urbanismo, territorialidade, mobilidade ativa serão trabalhados ao longo desta pesquisa para embasamento teórico e posterior categorização e análise dos dados coletados. No contexto específico de Fortaleza, destaca-se a

necessidade de compreender como os processos de expansão urbana desordenada impactaram o planejamento integrado de mobilidade, habitação e a distribuição de aparelhos públicos, resultando em desigualdades no acesso à cidade e em deficiências na implementação de sistemas comuns, retratando as dificuldades na execução de políticas públicas efetivas e inclusivas. Essa análise preliminar permitirá situar a discussão sobre mobilidade ativa e ciclovitária no cenário urbano da capital cearense.

2.1.2 Levantamento de campo (Survey)

Em seguida, foi realizado um levantamento com base nas respostas obtidas por meio de um formulário estruturado, organizado a partir do método Survey. Essa estratégia consiste na aplicação de questionários padronizados com o objetivo de coletar informações sobre opiniões, atitudes e comportamentos de um grupo de pessoas, permitindo descrever e analisar determinadas características do universo pesquisado. Trata-se de uma técnica de abordagem quantitativa que utiliza instrumentos estruturados, como formulários on-line, possibilitando a sistematização e o tratamento estatístico dos dados coletados (GIL, 2008).

Para a coleta dos dados empíricos, será aplicado um questionário elaborado na plataforma Google Forms junto a um grupo de WhatsApp composto por aproximadamente 170 participantes, que apresentam diferentes perfis e também formas de vínculo e uso da bicicleta. O instrumento foi composto por questões fechadas e abertas. As questões fechadas terão caráter categórico e nominal, voltadas à obtenção de informações sociodemográficas, além de escalas ordinais de avaliação, utilizadas para mensurar a percepção dos participantes sobre a qualidade da malha ciclovitária e o tempo de deslocamento, bem como itens de múltipla escolha. Já as questões abertas serão destinadas à coleta de relatos qualitativos, permitindo aos participantes expressar percepções, experiências e práticas cotidianas relacionadas ao uso da bicicleta e à integração com outros modais de transporte.

O survey foi aplicado por meio de um formulário on-line do google forms, com adesão voluntária dos participantes, divulgado por mensagem em um grupo de WhatsApp composto por aproximadamente 170 membros, que reúnem ciclistas urbanos e pessoas interessadas em mobilidade. A amostra da pesquisa foi constituída a partir das 65 respostas válidas obtidas durante o período de 16 dias em que o formulário permaneceu disponível, sendo todas elas consideradas para análise. A aplicação do instrumento buscou contemplar, de forma especial, o grupo de interesse da pesquisa, composto por estudantes-trabalhadores, independentemente de

utilizarem ou não a bicicleta em seus deslocamentos diários, de modo a ampliar a compreensão sobre as condições de mobilidade e acesso à cidade vivenciadas por esse público.

2.1.3 *Autoetnografia e Observação*

Tomando como unidade de análise a cidade de Fortaleza, com ênfase em seu sistema cicloviário, buscando analisar como se dá o acesso à cidade, se ele se diferencia para classes sociais, regionais, perfil do público e condição financeira foi feita a observação e para aprofundar a compreensão qualitativa, foi utilizada a técnica de autoetnografia, que é uma técnica de pesquisa qualitativa que combina elementos da autobiografia e da etnografia, permitindo ao pesquisador analisar a própria experiência pessoal como parte do fenômeno estudado. Essa abordagem busca compreender a realidade social a partir das vivências individuais, relacionando-as com contextos culturais, históricos e coletivos. Por meio da reflexão crítica sobre a própria trajetória, o pesquisador produz conhecimento que articula o pessoal e o social, o individual e o coletivo (Ellis; Adams; Bochner, 2011). Assim, o pesquisador pode entender práticas e rotinas relacionadas ao acesso a aparelhos de trabalho, educação, cultura, esporte e lazer por meio de diferentes modais e como os públicos percebem e/ou utilizam a bicicleta como principal meio de locomoção para o acesso desses espaços.

Esses registros buscaram evidenciar não apenas os aspectos objetivos da infraestrutura cicloviária, mas também elementos subjetivos vinculados ao sentimento de pertença e ao acesso a novos espaços urbanos (trabalho, lazer, convivência, cultura e educação). Dessa forma, foi possível compreender como a bicicleta pode se constituir como meio de transporte ativo e sustentável, em especial no deslocamento de jovens para acessar esses aparelhos, analisando os fatores relacionais que favorecem ou dificultam sua consolidação.

2.2 Análise dos dados

Para o tratamento dos dados qualitativos provenientes das questões abertas do questionário, adotou-se a técnica de análise temática de conteúdo, conforme proposta por Bardin (2011). Essa abordagem metodológica consiste na interpretação sistemática de comunicações verbais, por meio de procedimentos organizados em etapas, que envolvem a leitura inicial do material (pré-análise), a identificação de unidades de sentido e o agrupamento dessas unidades em categorias analíticas. A utilização dessa técnica possibilitou compreender percepções, experi-

ências e significados atribuídos pelos participantes às práticas de mobilidade urbana, ao uso da bicicleta e às condições de acesso à cidade, complementando a análise quantitativa dos dados obtidos.

Os dados coletados por meio do questionário estruturado foram obtidos diretamente pela plataforma Google Forms, que disponibiliza recursos de tabulação e visualização em tempo real. As respostas fechadas foram sistematizadas automaticamente, possibilitando a obtenção de frequências, percentuais e medidas descritivas básicas, como médias e desvios-padrão. Esses dados não tiveram a finalidade de constituir uma amostragem estatística, mas de expor quantitativamente as respostas obtidas ao longo da pesquisa.

Já as respostas abertas foram extraídas da plataforma e analisadas a partir da técnica de análise temática de conteúdo, com o objetivo de identificar categorias temáticas e significados centrais presentes nos relatos dos participantes, oferecendo subsídios interpretativos que complementam e contextualizam os dados quantitativos. A articulação entre essas duas etapas possibilitou a triangulação metodológica, conferindo maior consistência ao material analisado e contribuindo para a credibilidade das discussões e das considerações finais do estudo.

3 ENTRE ESPAÇO, ACESSO E PERTENCIMENTO: REFLEXÕES SOBRE O DIREITO À CIDADE

O debate em torno do direito à cidade tem se consolidado e ganhado força nos últimos anos, como uma das mais relevantes discussões no campo da urbanização crítica, das políticas públicas e da cidadania. Originalmente formulado pelo filósofo e sociólogo francês Henri Lefebvre, o conceito emerge como uma resposta às transformações impostas pelo processo de urbanização acelerada e pela concentração do capital nos espaços urbanos (Lefebvre, 2001). Posteriormente, autores como David Harvey ampliaram essa reflexão, ressaltando o caráter político e coletivo do direito à cidade e suas implicações nas dinâmicas do capitalismo global (Harvey, 2012).

A compreensão desse direito exige ir além da simples garantia de acesso físico ao espaço urbano: trata-se da possibilidade de participar ativamente da produção e da transformação da cidade, de modo que ela reflita as necessidades e aspirações da coletividade. Nesse sentido, o direito à cidade está profundamente relacionado a temas como justiça social, mobilidade, democracia urbana e, de forma particular, à efetivação de direitos fundamentais como a educação.

3.1 Fundamentos teóricos do direito à cidade

O direito à cidade, tal como formulado por Lefebvre na década de 1960, não deve ser entendido apenas como uma extensão dos direitos humanos já reconhecidos, mas como um direito coletivo que articula múltiplas dimensões da vida urbana. Para o autor, a cidade é obra coletiva da sociedade, e viver nela significa também poder transformar, sendo assim, Para Lefebvre (2001), o direito à cidade não pode ser compreendido apenas como o acesso individual aos recursos urbanos, mas como um direito coletivo de transformação e recriação da cidade conforme as necessidades sociais. Sendo parte dessa necessidade coletiva de acesso e pertencimento, o direito à cidade apresenta-se como uma garantia de que aqueles que constroem e transformam o espaço urbano, possam, de fato, usufruir do que foi produzido coletivamente. Nesse sentido, o documento Habitat III Policy Paper 1, elaborado pelo Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos, define o direito à cidade como:

O direito à cidade oferece um marco alternativo para repensar as cidades e, portanto, deve constituir o eixo central da Nova Agenda Urbana, sendo definido como o direito de todos os habitantes, presentes e futuros, de ocupar, usar e produzir cidades justas, inclusivas e sustentáveis, entendidas como um bem comum essencial à qualidade de vida. O direito à cidade também implica responsabilidades dos governos e das pessoas de reivindicar, defender e promover esse direito. (UN-HABITAT, 2016, tradução nossa)

Para Harvey (2014), o direito à cidade não pode ser reduzido à liberdade individual de

acesso aos recursos urbanos, pois envolve a possibilidade de transformação coletiva da cidade e dos próprios sujeitos. O autor destaca ainda que o espaço urbano é historicamente utilizado como mecanismo de absorção do capital excedente, revelando o vínculo profundo entre a expansão capitalista e a conformação das cidades. Nesse sentido, o direito à cidade expressa uma disputa permanente entre interesses do capital e das elites urbanas e as reivindicações coletivas por espaços mais inclusivos, democráticos e socialmente justos.

Um dos pontos centrais do debate sobre o direito à cidade é a sua natureza coletiva. Diferente de outros direitos que podem ser exercidos de forma individual, esse direito está intrinsecamente vinculado à ação coletiva, uma vez que o espaço urbano constitui um produto social, construído a partir de práticas compartilhadas (Harvey, 2012).

Isso mostra que a cidade funciona como um espaço de disputas e conflitos de interesse. Processos como a gentrificação, a privatização de espaços públicos, a expansão desigual da infraestrutura e a segregação socioespacial revelam como o direito à cidade é frequentemente negado a parcelas significativas da população. Nesse sentido, Fernandes (2010) argumenta que a efetivação do direito à cidade depende da construção e da aplicação de instrumentos jurídicos e políticos capazes de assegurar justiça social e promover a gestão democrática do espaço urbano. Assim, reivindicar o direito à cidade significa também reivindicar igualdade no acesso a bens e serviços urbanos, bem como questionar modelos de urbanização que produzem exclusão e reforçam desigualdades sociais.

3.2 Direito à cidade, mobilidade e educação

No contexto brasileiro, o direito à cidade é posto de forma particularmente desafiadora. As desigualdades socioeconômicas, somadas a processos históricos de segregação urbana, resultam em territórios marcados por contrastes extremos. Enquanto determinadas áreas concentram investimentos, serviços e oportunidades, outras permanecem isoladas, precarizadas e submetidas a dinâmicas de violência e exclusão. Dois elementos revelam-se fundamentais para a compreensão dessa realidade: a mobilidade, que se mostra como geradora de acesso à cidade, e a educação, como elemento formador de pensamento crítico.

A mobilidade urbana, nesse contexto, não pode ser compreendida como um elemento neutro do planejamento urbano. Conforme analisa Maricato (2000), a natureza e a localização dos investimentos públicos regulam quem e quantos terão, de fato, acesso à cidade, influenciando diretamente os padrões de segregação territorial e as condições de vida nos diferentes bairros.

Assim, quando a circulação é restrita pela precariedade do transporte público, pelos altos custos ou pela insegurança associada a determinados territórios, o direito à cidade torna-se profundamente limitado.

Além disso, a configuração do espaço urbano é fortemente condicionada por processos de especulação imobiliária. Maricato (2000) demonstra que há uma relação direta entre a abertura de grandes vias, a realização de obras de infraestrutura e a criação de oportunidades para o capital imobiliário, de modo que muitos investimentos públicos são orientados menos pelas necessidades de mobilidade da população e mais pela lógica da valorização fundiária. Essa dinâmica contribui para a concentração de recursos em áreas já privilegiadas e para a reprodução de desigualdades socioespaciais.

A educação, por sua vez, é diretamente afetada por essas barreiras. Jovens que vivem em áreas segregadas, muitas vezes dominadas por facções ou privadas de infraestrutura adequada, veem seu acesso às escolas e universidades comprometido. A limitação de mobilidade e a negação de condições dignas de deslocamento público tornam-se, assim, mecanismos de perpetuação das desigualdades sociais. As políticas de transporte urbano têm obrigatoriedade de oferecer às pessoas o acesso a atividades e serviços de saúde e educação, atividades culturais e de lazer, além de oportunidades de emprego. A restrição da mobilidade urbana e as condições precárias tidas no deslocamento contribuem diretamente para a reprodução das desigualdades sociais. Nesse caso, as políticas públicas de transporte devem ser pensadas e orientadas pelas necessidades reais da população, especialmente dos grupos de menor renda, que frequentemente enfrentam trajetos longos e cansativos na busca pelo acesso a serviços e atividades cotidianas, em razão do seu afastamento territorial e da ausência de alternativas adequadas de transporte para chegar a destinos mais centralizados (Faria; Lima, 2016).

Dessa forma, refletir sobre o direito à cidade implica reconhecer que sua efetivação está diretamente relacionada à democratização do acesso aos espaços urbanos, o que envolve, de maneira indissociável, a mobilidade e a educação. Ambos se configuram como dimensões estruturantes da vida urbana, a medida em que condicionam a circulação, a permanência e a apropriação da cidade pelos diferentes grupos sociais. Quando barreiras territoriais, econômicas e políticas restringem a mobilidade e comprometem o acesso à educação, o direito à cidade torna-se seletivo e profundamente desigual. Nesse sentido, a construção de cidades socialmente justas exige políticas públicas capazes de articular planejamento urbano, mobilidade e acesso aos serviços coletivos, orientadas pela função social da cidade e da propriedade e pela gestão coletiva

do espaço urbano, elementos fundamentais para a consolidação do direito à cidade, conforme discutido por Rodrigues (2004).

3.3 Desafios contemporâneos e perspectivas

No cenário contemporâneo, as cidades enfrentam dilemas e problemáticas que se mostram cada vez mais complexos, marcados pela intensificação da urbanização baseada na lógica do capitalismo neoliberal. A financeirização da moradia, a mercantilização dos espaços urbanos e a subordinação do planejamento urbano aos interesses do capital têm intensificado de forma constante processos de exclusão socioespacial e dificultado a efetivação do direito à cidade (Harvey, 2012; 2014).

Nesse contexto, o espaço urbano passa a ser compreendido prioritariamente como mercadoria, e não como bem coletivo, o que compromete o acesso de forma igualitária à cidade e aos seus recursos. Associados a esse processo, se observa o surgimento de padrões de segregação urbana, expressos na privatização de áreas públicas, na fragmentação do tecido urbano e na redução do espaço público, muitas vezes limitado apenas à função de circulação. Rolnik (2000) aponta que a perda da multifuncionalidade da cidade e a separação rígida de suas funções contribuem para o enfraquecimento do sentido público e político do espaço urbano, reduzindo as possibilidades de encontro, convivência e uso cotidiano da cidade. Segundo a autora, esse modelo de organização urbana, fortalecido pela lógica neoliberal, se propõe como uma forma de ampliar as desigualdades sociais e territoriais e a restringir o acesso de diferentes grupos à cidade.

Frente a esse quadro, é de grande importância pensar alternativas que fortaleçam a participação social e reafirmem o espaço urbano como um bem coletivo. Nesse sentido, Fernandes (2010) destaca que a efetivação do direito à cidade depende da aplicação de instrumentos jurídicos e institucionais capazes de ampliar a gestão democrática e de garantir a função social da cidade e da propriedade. O autor ressalta que mecanismos como a participação popular no planejamento urbano e a atuação de movimentos sociais constituem avanços importantes nesse processo, embora sua implementação enfrente limites e tensões em contextos marcados pela predominância dos interesses do capital imobiliário e financeiro.

É nesse contexto de disputas, agora apresentado, que a mobilidade urbana se revela como um dos principais vetores para a concretização do direito à cidade. Ao mesmo tempo, em que possibilita o acesso a serviços básicos, oportunidades de trabalho, lazer e educação,

a mobilidade também expõe de forma concreta e amparada na realidade das grandes massas populacionais as desigualdades de planejamento e a exclusão de grupos mais vulneráveis. Discutir o direito à cidade, portanto, exige compreender a mobilidade não apenas como mero deslocamento físico, mas como um elemento que serve de estruturação para a qualidade de vida e da sustentabilidade urbana. Assim, o próximo capítulo aprofunda essa relação ao analisar a perspectiva da qualidade de vida e sustentabilidade baseada na mobilidade urbana da cidade de Fortaleza, relacionando os conceitos fundamentais até então trabalhados, com as várias realidades presentes nas diversas Fortalezas, revelando seus desafios e suas possibilidades enquanto instrumento de democratização do espaço urbano e de efetivação de direitos sociais.

4 A FORTALEZA DA MOBILIDADE EXISTE? CARACTERIZAÇÃO DA CIDADE

Esta seção apresenta uma parte da trajetória da cidade de Fortaleza a partir de seus aspectos históricos, geográficos e socioespaciais, com o objetivo de situar a análise sobre mobilidade urbana e direito à cidade desenvolvida nesta pesquisa. Inicialmente, é apresentada uma caracterização geral da capital cearense, na qual se demonstra que o processo de urbanização foi marcado por um crescimento acelerado, desigual e fortemente segregador, o que produziu profundas diferenciações entre as áreas centrais e periféricas da cidade.

Nesse percurso histórico, destacam-se eventos como a construção dos fortes coloniais, o papel da economia algodoeira, as migrações associadas aos períodos de seca e a instalação dos campos de concentração para retirantes. Esses processos contribuíram para a ocupação precária de áreas periféricas e para a formação de comunidades historicamente marginalizadas, que expressam, ao mesmo tempo, situações de vulnerabilidade estrutural e formas próprias de resistência e construção identitária no espaço urbano.

A seção também evidencia as desigualdades socioespaciais que se intensificaram ao longo do tempo, principalmente a partir da valorização seletiva do litoral e da concentração de investimentos nas áreas centrais e na parte leste da cidade. Essa dinâmica reforçou a lógica de segregação urbana e produziu um padrão desigual de acesso à cidade e às oportunidades urbanas, com impactos diretos nas condições de mobilidade cotidiana da população.

Por fim, foi realizada uma leitura crítica sobre os desafios enfrentados nos processos de debate e implementação do Plano Diretor Participativo e das políticas recentes de mobilidade urbana, como a ampliação da rede cicloviária. Embora demonstrem avanços importantes, as iniciativas trabalhadas ainda encontram limites impostos pela histórica desigualdade territorial de Fortaleza, o que restringe a efetivação plena da mobilidade ativa, especialmente entre as populações periféricas. Com isso, busca-se compreender a produção histórica e desigual do espaço urbano fortalezense como condição fundamental para analisar os desafios contemporâneos da mobilidade e para situar o uso da bicicleta como uma prática diretamente vinculada ao direito à cidade.

4.1 A cidade de Fortaleza: aspectos gerais

Fortaleza consolidou-se como o principal centro urbano, econômico e político do estado do Ceará ao longo do século XX e passou a ocupar posição central na rede urbana

nordestina, especialmente a partir das transformações urbanas intensificadas no período pós-Segunda Guerra Mundial (Dantas; Silva; Costa, 2009). Localizada na faixa litorânea setentrional do estado, a cidade apresenta clima tropical quente e relevo predominantemente plano, condições naturais que influenciaram sua expansão territorial e a ocupação contínua do espaço urbano.

De acordo com o Censo Demográfico de 2022, Fortaleza possui aproximadamente 2,5 milhões de habitantes, configurando-se como uma das cidades mais populosas do país e consolidando sua centralidade urbana no contexto cearense (IBGE, 2022). Com base nesses dados, a capital passou a ocupar a quarta posição entre os municípios mais populosos do Brasil, superando Salvador, informação amplamente divulgada pela imprensa nacional a partir dos resultados do Censo (DIÁRIO DO NORDESTE, 2023).

A dinâmica de crescimento da cidade esteve historicamente associada a um modelo de urbanização marcado pela concentração seletiva de investimentos públicos, conforme analisado por Dantas, Silva e Costa (2009), o que produziu profundas desigualdades socioespaciais. A distribuição desigual da infraestrutura urbana contribuiu para que as condições de mobilidade variassem de acordo com o local de moradia, impondo maiores custos econômicos e temporais aos moradores das áreas periféricas, aspecto central para a compreensão das desigualdades no acesso à cidade.

A formação histórica de Fortaleza remonta ao século XVII, quando a ocupação do território ocorreu de forma incipiente e com função predominantemente militar. A posse efetiva da área se deu a partir da construção do Forte São Sebastião, em 1611, na região da Barra do Ceará, marco inicial da ocupação permanente (Costa, 2014). Durante o período colonial, a cidade manteve reduzida relevância econômica e crescimento urbano lento, condição alterada somente no final do século XVIII, com a emancipação da Capitania do Ceará em 1799 e a intensificação das atividades comerciais no início do século XIX:

A carta real de 17 de janeiro de 1799 emancipou o Ceará da Capitania de Pernambuco. Este fato, que resultou na permissão de comércio direto com o reino, contribuiu para o crescimento da Capital (Costa, 2014, p. 91).

No decorrer do século XIX, a inserção do Ceará no circuito de exportação do algodão impulsionou o crescimento urbano de Fortaleza, fortalecendo sua centralidade política e econômica. Nesse contexto, destacam-se as primeiras intervenções sistemáticas do poder público na organização do espaço urbano, como o plano de Silva Paulet, elaborado em 1812, que instituiu o traçado em xadrez e introduziu uma lógica racional de ordenamento da cidade:

Silva Paulet elaborou o primeiro plano de expansão da vila, que se tornou a matriz básica da forma urbana da cidade de Fortaleza. Inspirado no traçado em xadrez, desprezou o sentido de seu crescimento natural, que tendia a acompanhar as tortuosidades do Pajeú (Costa, 2014, p. 93).

Entretanto, o processo de modernização urbana ocorreu de forma desigual. A partir das primeiras décadas do século XX, a expansão da cidade passou a ser acompanhada pela formação de áreas de ocupação precária, sobretudo nas zonas periféricas, resultado da exclusão das camadas populares do acesso à terra urbanizada e à infraestrutura adequada (Dantas; Silva; Costa, 2009).

As secas de 1915 e 1932 intensificaram esse processo ao provocar fluxos migratórios expressivos do interior para a capital. Como resposta, o Estado instituiu campos de concentração para retirantes, como os do Alagadiço e do Urubu, localizados em áreas periféricas de Fortaleza. Embora apresentados oficialmente como espaços de assistência, esses campos funcionaram como instrumentos de controle territorial e segregação social, restringindo a circulação das populações sertanejas e condicionando seu acesso à cidade, conforme analisado por Belik (2023) e descrito em reportagem da Marco Zero Conteúdo (2022).

Com o desmonte desses campos, parte significativa dessas populações permaneceu nas áreas onde havia sido confinada, dando origem a processos de ocupação permanente e à formação de bairros populares. Na zona oeste de Fortaleza, especialmente na região da Barra do Ceará, consolidaram-se comunidades marcadas tanto pela precariedade urbana quanto pela construção de fortes vínculos sociais e territoriais, conforme analisado por Bernardo Neto (2014).

Ao longo do século XX, a modernização dos sistemas de transporte urbano, iniciada com a implantação dos bondes elétricos em 1914 e ampliada posteriormente com a expansão do transporte por ônibus ao longo da primeira metade do século XX, contribuiu para a expansão territorial da cidade, sobretudo em direção às zonas leste e sul. A consolidação do uso do automóvel reforçou um padrão de crescimento horizontal e aprofundou a dependência de modos de transporte motorizados, intensificando a segregação socioespacial (Dantas; Silva; Costa, 2009).

Conforme tratam os autores também no trecho a seguir:

A implantação de grande indústria automobilística no Brasil exigiu a formação de uma nova política de organização espacial, visando a utilização do transporte rodoviário (Dantas; Silva; Costa, 2009, p. 156).

Esses processos históricos estruturaram um modelo urbano desigual, cujas marcas permanecem visíveis nas atuais condições de mobilidade urbana. As populações residentes nas

áreas periféricas enfrentam maiores obstáculos para acessar trabalho, estudo e serviços urbanos, realidade que reforça a importância de analisar a mobilidade ativa como alternativa possível, porém atravessada por desigualdades estruturais no espaço urbano fortalezense.

4.2 Fortaleza apartada: as profundas desigualdades socioespaciais

O processo de urbanização de Fortaleza esteve historicamente associado a dinâmica de diferenciação socioespacial, particularmente intensificadas a partir da incorporação do litoral ao tecido urbano. Conforme analisa Pereira (2014), até o início do século XX, áreas como a Praia de Iracema, que até então era chamada de Praia do Peixe, não ocupavam posição central no planejamento da cidade, sendo utilizadas de forma limitada e ocupadas por populações de menor renda. Esse quadro começou a se alterar quando setores das elites urbanas passaram a identificar o litoral como espaço privilegiado para práticas de lazer, dando início a um processo de valorização seletiva dessas áreas.

A urbanização do espaço litorâneo das cidades de Salvador, Recife, Fortaleza e Natal é analisada a partir da produção de suas orlas como lugares do lazer, da vilegiatura, do morar e do turismo. Demonstra-se que, a partir da segunda metade do século XX, a vilegiatura marítima expande-se espacialmente e se consolida como um dos vetores de metropolização das capitais nordestinas. (PEREIRA, 2014, p. 18).

Segundo o autor, a introdução das práticas de vilegiatura marítima representou um marco na reorganização socioespacial da capital cearense. A instalação de residências de uso temporário, clubes e equipamentos de lazer à beira-mar contribuiu para a reconfiguração da orla, especialmente na Praia de Iracema e, posteriormente, no Meireles, que a partir da década de 1940, passou a ser espaço preferencial das camadas de maior renda. Esse movimento não apenas redefiniu o uso do litoral, mas também reforçou padrões de segregação urbana, ao deslocar populações pobres para áreas menos valorizadas e perpetuar a lógica de que o litoral é área de lazer para um determinado setor da sociedade que compreende a elite local (Pereira, 2014).

Segundo Pereira (2014), em sua tese de doutorado, trata exatamente dessa nova lógica para o litoral, agora sendo um lugar a ser disputado e ocupado por quem deseja demonstrar poder e usufruir de um lazer marítimo, assim ele aponta que:

[...] se hoje a orla é lugar privilegiado para a moradia e para a moradia eventual, deve-se ao projeto modernizador da sociedade urbana que se constitui nas cidades litorâneas (PEREIRA, 2014, p. 38).

A estruturação do espaço urbano nas cidades brasileiras ocorreu historicamente de forma marcada pela segregação socioespacial, na medida em que os diferentes grupos sociais passaram a se concentrar em áreas distintas do território urbano. Conforme analisa Diógenes, ao dialogar com a teoria do espaço intraurbano, esse processo resulta de uma dinâmica na qual as camadas de maior renda influenciam diretamente a produção do espaço, concentrando infraestrutura, serviços e investimentos públicos nas áreas por elas ocupadas, enquanto os bairros populares permanecem à margem das políticas urbanas (Diógenes, 2005, p. 16).

Em Fortaleza, essa lógica se expressa de maneira evidente na concentração histórica de infraestrutura urbana e equipamentos coletivos nas zonas centrais e, sobretudo, na zona leste da cidade, enquanto as zonas oeste e sul apresentam maiores déficits estruturais e predominância de bairros populares e de autoconstrução. A centralização das atividades econômicas e de serviços no Centro e, posteriormente, na Aldeota, reforçou a dependência da população periférica em relação aos sistemas de transporte coletivo, historicamente marcados por precariedade e altos custos de deslocamento (Diógenes, 2005).

Paralelamente a esse padrão de segregação, é visto no bairro da Barra do Ceará, um processo recente de valorização e ampliação dos espaços de lazer, que tem contribuído para o fortalecimento da vida social e para a apropriação comunitária do espaço urbano. Intervenções urbanas realizadas na área do Marco Zero, voltadas à revitalização da orla oeste de Fortaleza, buscaram integrar o espaço público às práticas de convivência e lazer da população local. Esses espaços passaram a abrigar atividades comerciais e culturais, mantendo referências tradicionais do bairro, como estabelecimentos históricos ligados à memória e à identidade local.

Além disso, a Avenida Mozart Lucena consolidou-se como um importante eixo de comércio e serviços da Barra do Ceará, funcionando como centralidade local e contribuindo para a dinamização econômica e social do bairro. Tanto o Marco Zero quanto a Avenida Mozart Lucena desempenham, assim, papel relevante na valorização urbana da Barra do Ceará, reforçando a construção de uma identidade territorial associada à convivência, à cultura e ao uso cotidiano dos espaços públicos, mesmo em um contexto urbano historicamente marcado pela desigualdade socioespacial (Diógenes, 2005).

Após o exposto, é possível compreender que a desigualdade espacial em Fortaleza compromete de forma direta o exercício do direito à cidade. Conforme Lefebvre (2001), quando o acesso ao espaço urbano é limitado pelas condições impostas pela organização da cidade, o direito à cidade torna-se restrito e desigual. No contexto contemporâneo, essa fragmentação

espacial se expressa também nas dificuldades de deslocamento enfrentadas pelas populações periféricas, que precisam percorrer longas distâncias para acessar trabalho, educação e outros serviços urbanos. Nesse cenário, a mobilidade ativa pode ser compreendida como uma alternativa potencial, especialmente para jovens que conciliam trabalho e estudo, embora seu uso ainda seja condicionado por barreiras estruturais, como a precariedade da infraestrutura viária e a ausência de políticas públicas efetivas de incentivo aos modos de transporte não motorizados.

Essa Fortaleza apartada pode ser compreendida como resultado de um modelo de desenvolvimento urbano que produziu desigualdades persistentes no acesso à cidade. Conforme analisam Dantas, Silva e Costa (2009), a expansão periférica por meio de loteamentos precários e desprovidos de infraestrutura básica expressa a continuidade de um processo histórico de exclusão espacial e social. Esses processos ajudam a explicar, no contexto contemporâneo, as dificuldades de mobilidade e o acesso desigual aos serviços urbanos.

4.3 O Plano Diretor Participativo Municipal e os desafios da mobilidade urbana

A aprovação do Plano Diretor Participativo de Fortaleza (PDPFor), em 2009, representou um marco institucional na tentativa de reorganizar o crescimento urbano da cidade e enfrentar as desigualdades territoriais historicamente construídas. O plano propõe a integração entre políticas de habitação, transporte, meio ambiente e uso do solo, reconhecendo a mobilidade urbana como elemento estruturante para o acesso à cidade e para a efetivação de outros direitos urbanos (Fortaleza, 2009).

Apesar dos avanços normativos, a implementação do PDPFor enfrenta limitações que vem do rápido adensamento populacional, da pressão do mercado imobiliário sobre áreas valorizadas e da persistência da expansão periférica. Nesse contexto, políticas que tem a mobilidade ativa como seu foco passaram a ganhar maior visibilidade, onde é possível destacar a ampliação da infraestrutura cicloviária e da incorporação da bicicleta como componente do sistema de mobilidade urbana, conforme previsto no Plano de Mobilidade Urbana de Fortaleza (Fortaleza, 2015).

Aproximadamente a partir de 2013, Fortaleza intensificou ações voltadas à mobilidade urbana sustentável, com destaque para a ampliação da infraestrutura destinada aos modelos de deslocamento ativo. Segundo informações oficiais da Prefeitura Municipal, a malha cicloviária da cidade ultrapassou 480 km de extensão em 2024, resultado de intervenções que buscaram ampliar e conectar trechos existentes, como a implantação de novas ciclovias pela

cidade (Prefeitura de Fortaleza, 2024). Essas iniciativas sinalizam um determinado esforço institucional de valorização da bicicleta como meio de transporte urbano e de qualificação dos espaços públicos destinados à circulação não motorizada.

Entretanto, conforme apontam estudos do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), a ampliação da infraestrutura cicloviária, embora fundamental, não garante por si só maior equidade no acesso à cidade. O uso da bicicleta e de outros modos ativos permanece fortemente condicionado pela forma urbana, pela renda e pela localização dos domicílios, sendo mais recorrente entre populações que enfrentam restrições de acesso a alternativas de transporte mais rápidas ou confortáveis (IPEA, 2022). Assim, quando dissociada de políticas integradas de uso do solo, habitação e redução das desigualdades territoriais, a mobilidade ativa tende a reproduzir limitações já existentes na estrutura urbana.

Dessa forma, os avanços recentes observados em Fortaleza no campo da mobilidade ativa representam um passo importante no reconhecimento da bicicleta como meio de transporte urbano. Contudo, a efetividade dessas políticas depende de sua articulação com estratégias mais amplas de planejamento urbano capazes de enfrentar as causas estruturais da desigualdade socioespacial. O desafio contemporâneo da cidade consiste, portanto, em transformar a mobilidade urbana em instrumento de justiça social e espacial, buscando dar garantias de que o deslocamento cotidiano seja não apenas possível, mas também seguro, digno e igualitário para os diferentes grupos sociais.

5 A REALIDADE DO ESTUDANTE-TRABALHADOR NO ENSINO SUPERIOR BRASILEIRO: DESAFIOS E PERSPECTIVAS

A figura do estudante-trabalhador está cada vez mais presente no cotidiano brasileiro, configurando-se como um fenômeno social e educacional característico do contexto contemporâneo. Esse processo está diretamente relacionado à expansão do ensino superior e às transformações ocorridas no mercado de trabalho, que passaram a exigir níveis mais elevados de qualificação para a inserção e a permanência profissional. Nesse cenário, estudar e trabalhar deixam de ser etapas sucessivas da trajetória de vida e passam a ocorrer de forma simultânea.

De acordo com Benevides e Lima (2023), o estudante-trabalhador é aquele que “frequenta o ambiente de estudos, mas que, ao mesmo tempo, desenvolve atividades laborais” (p. 2). Essa definição evidencia a coexistência de duas dimensões centrais da vida social: a formação acadêmica e o trabalho remunerado. Se trata então de um sujeito que transita cotidianamente entre o universo educacional e o mundo do trabalho, assumindo responsabilidades que demandam tempo, energia e constante capacidade de conciliação do seu tempo e energia.

As autoras destacam ainda que esse fenômeno é resultado direto das mudanças nas relações produtivas e educacionais intensificadas a partir do final do século XX, conforme discutido por Vargas e Paula (2013 apud Benevides; Lima, 2023). A flexibilização do trabalho, a precarização dos vínculos empregatícios e a crescente competitividade do mercado tornaram a qualificação contínua uma exigência permanente, fazendo com que a formação acadêmica deixe de ser apenas um meio de ascensão social e passe a assumir um papel central na manutenção da empregabilidade e da posição ali adquirida.

Nesse mesmo sentido, Benevides e Lima (2023), ao dialogarem com Vargas e Paula (2013), apontam que a expansão do ensino superior no Brasil, impulsionada por políticas públicas como o Programa Universidade para Todos (PROUNI)¹, o Fundo de Financiamento Estudantil (FIES)² e o Programa de Apoio a Planos de Reestruturação e Expansão das Universidades Federais (REUNI)³, contribuiu para ampliar o acesso de grupos sociais historicamente excluídos,

¹ O Programa Universidade para Todos (PROUNI) foi instituído pela Lei nº 11.096, de 13 de janeiro de 2005, com o objetivo de ampliar o acesso ao ensino superior privado por meio da concessão de bolsas de estudo integrais e parciais a estudantes de baixa renda e egressos da escola pública, ou bolsistas integrais da rede privada, mediante critérios socioeconômicos e de desempenho no Exame Nacional do Ensino Médio (ENEM).

² Fundo de Financiamento Estudantil (FIES) O Fundo de Financiamento Estudantil (FIES) foi criado em 1999, por meio da Lei nº 10.260, de 12 de julho de 2001, como um programa destinado ao financiamento de cursos de graduação em instituições privadas de ensino superior, possibilitando que estudantes custeiem seus estudos por meio de crédito educativo, com pagamento posterior à conclusão do curso, conforme regras definidas pelo Governo Federal.

³ Programa de Apoio a Planos de Reestruturação e Expansão das Universidades Federais (REUNI) O Programa de Apoio a Planos de Reestruturação e Expansão das Universidades Federais (REUNI) foi instituído pelo Decreto nº

especialmente trabalhadores das camadas populares. Como consequência, o perfil do estudante universitário brasileiro tornou-se mais heterogêneo, com maior presença de alunos mais velhos e inseridos no mercado de trabalho durante a graduação.

Dados citados por Benevides e Lima (2023), com base no Mapa do Ensino Superior no Brasil (2020), indicam que cerca de 40,3% dos estudantes das universidades públicas e 61,8% das instituições privadas exercem algum tipo de atividade remunerada. Esses números demonstram que o estudante-trabalhador não representa uma situação excepcional, mas uma condição amplamente disseminada no ensino superior brasileiro.

Essa realidade, contudo, envolve contradições importantes. Embora o trabalho seja fundamental para garantir a permanência nos estudos, ele também reduz o tempo disponível para as atividades acadêmicas, compromete o descanso e dificulta a participação plena na vida universitária. Conforme analisam Benevides e Lima (2023), a sobreposição entre trabalho e estudo tende a provocar impactos negativos à saúde dos estudantes, resultando em desgaste físico e psicológico decorrente da sobrecarga cotidiana e da dificuldade de conciliar essas duas esferas da vida.

É importante ressaltar que a categoria “estudante-trabalhador” não se restringe a um único perfil socioeconômico. Embora seja mais frequente entre estudantes de origem popular, que necessitam do trabalho para garantir sua subsistência, ela também está presente entre jovens de classes médias que buscam autonomia financeira e experiência profissional. Conforme Fernandes e Oliveira (2017), muitos universitários percebem o trabalho como parte do processo formativo, associado à construção da identidade adulta e à preparação para a inserção no mercado de trabalho.

Por outro lado, Pereira e Coutrim (2020) observam que, para estudantes das camadas populares, o trabalho assume caráter central de sobrevivência. Esses alunos raramente dispõem da possibilidade de dedicar-se exclusivamente aos estudos, o que torna o vínculo laboral simultaneamente um facilitador da permanência e um obstáculo ao desempenho acadêmico. Essa ambiguidade revela o duplo caráter do fenômeno: o estudante-trabalhador é, ao mesmo tempo, resultado das políticas de democratização do acesso ao ensino superior e expressão das desigualdades estruturais que ainda marcam o sistema educacional brasileiro.

Então, a figura do estudante-trabalhador representa um novo paradigma no campo

6.096, de 24 de abril de 2007, com a finalidade de ampliar o acesso e a permanência no ensino superior público federal, por meio da expansão de vagas, criação de novos campi, cursos e turnos, bem como da reorganização acadêmica e administrativa das universidades federais.

educacional brasileiro. Ela expressa, por um lado, as transformações econômicas, as exigências crescentes de qualificação e a ampliação do acesso ao ensino superior; por outro, evidencia as tensões entre o direito formal à educação e as condições concretas de permanência nesse nível de ensino. Conforme analisam Benevides e Lima (2023), a simultaneidade entre trabalho e estudo impõe limites objetivos à trajetória acadêmica, relacionados à sobrecarga de tempo, ao desgaste físico e psíquico e à dificuldade de conciliar as demandas institucionais, o que compromete não apenas a qualidade de vida, mas também as possibilidades de conclusão do curso. Compreender o estudante-trabalhador, portanto, significa compreender uma dimensão central da contemporaneidade, marcada pela necessidade constante de conciliar formação e trabalho em um contexto de desigualdades sociais persistentes.

5.1 Desigualdades sociais e o acesso à educação superior

A discussão sobre o estudante-trabalhador não pode ser dissociada do contexto de desigualdades estruturais que historicamente caracterizam o sistema educacional brasileiro. O acesso ao ensino superior, embora ampliado nas últimas décadas, continua fortemente determinado pela origem social, econômica e racial dos indivíduos. A condição de precisar trabalhar enquanto estuda é, em muitos casos, consequência direta da posição ocupada na hierarquia social e das limitações materiais que impedem o estudante de se dedicar exclusivamente à vida acadêmica.

De acordo com Vargas e Paula (2013), o processo de democratização da educação superior, embora tenha avançado desde a Constituição Federal de 1988, ainda não se concretizou plenamente. As autoras destacam que o princípio constitucional da igualdade de condições para o acesso e a permanência na escola (art. 206, inciso I) é frequentemente comprometido na prática, uma vez que as políticas educacionais tendem a ignorar as especificidades do estudante que trabalha. Nesse sentido, programas de expansão do ensino superior, como o REUNI e o PROUNI, representaram avanços importantes no aumento do acesso, mas se mostraram insuficientes para assegurar condições efetivas de permanência e conclusão dos cursos pelos estudantes-trabalhadores.

O aumento de vagas e a criação de universidades públicas em regiões interioranas contribuíram para o ingresso de grupos sociais anteriormente excluídos do ensino superior, mas não foram suficientes para eliminar os obstáculos econômicos e culturais relacionados à permanência. Conforme analisam Benevides e Lima (2023), a educação superior brasileira

continua distante da universalização, uma vez que as desigualdades de oportunidades continuam a se reproduzir a partir de fatores geográficos, étnicos e sociais. Nesse contexto, estudantes oriundos das classes populares, frequentemente egressos da escola pública e inseridos em situações de vulnerabilidade, enfrentam dificuldades adicionais, pois precisam conciliar os estudos com o trabalho para garantir renda, contribuir com o orçamento familiar e arcar com despesas como transporte, alimentação e materiais didáticos.

A pesquisa de Pereira e Coutrim (2020), realizada com estudantes de camadas populares da Universidade Federal de Ouro Preto (UFOP), evidencia que muitos desses alunos mantêm atividades laborais intensas e utilizam a renda obtida tanto para o sustento pessoal quanto para o apoio financeiro familiar. Essa condição, embora fundamental para a sobrevivência, impõe elevados níveis de desgaste e reduz significativamente o tempo disponível para a dedicação às atividades acadêmicas, contribuindo para atrasos, trancamentos e, em alguns casos, para a interrupção dos cursos. As autoras analisam que, para esse grupo social, o trabalho assume um caráter ambíguo, pois ao mesmo tempo em que viabiliza o acesso e a permanência na universidade, também se configura como um fator que limita o desempenho acadêmico e dificulta a continuidade da trajetória universitária.

Fernandes e Oliveira (2017) analisam o estudante-trabalhador como expressão das exigências da sociedade capitalista contemporânea, na qual a escolarização e a qualificação profissional viraram condições centrais para a inserção e permanência no mercado de trabalho. As autoras destacam que a crescente competitividade e a busca por estabilidade e independência financeira levam muitos estudantes a conciliar trabalho e estudo, assumindo uma dupla jornada cotidiana. Nesse contexto, a formação superior passa a responder não apenas a projetos individuais de ascensão social e implementação do sonho de transformação da sua vida e de seus familiares, mas também às demandas estruturais do sistema produtivo, revelando as contradições entre a necessidade de qualificação e as condições desiguais enfrentadas pelos estudantes que precisam trabalhar para garantir sua subsistência.

O estudo de Rocha e Rezende (2021), realizado com jovens de classes populares na cidade do Recife, contribui para a compreensão dessa contradição ao analisar as representações sociais atribuídas ao estudo e ao trabalho. Os autores identificam que a educação é amplamente percebida como um caminho legítimo para a melhoria das condições de vida e para a ascensão social, enquanto o trabalho aparece como uma necessidade imediata e inadiável. Nesse contexto, o estudante-trabalhador é movido por uma dupla lógica: o investimento no estudo como projeto

de futuro e a obrigação de garantir a própria subsistência ou contribuir para o sustento familiar. Essa tensão evidencia que, mesmo diante da ampliação do acesso às políticas educacionais, as desigualdades socioeconômicas continuam a influenciar de forma significativa as trajetórias escolares e profissionais desses jovens.

Além dos fatores econômicos, existem barreiras de ordem cultural e institucional que influenciam o acesso e a permanência no ensino superior. Conforme analisam Vargas e Paula (2013), a trajetória dos estudantes oriundos das camadas populares é frequentemente marcada por rupturas e incertezas, uma vez que muitos são os primeiros de suas famílias a ingressar na universidade. Essa condição implica lidar com o desconhecimento das regras, das exigências e dos códigos do ambiente acadêmico, o que tende a gerar insegurança, dificuldades de adaptação e fragilização do sentimento de pertencimento institucional.

Paralelamente, a expansão do ensino superior privado produziu novas dinâmicas de exclusão. Embora essas instituições tenham absorvido parte significativa da demanda reprimida, a oferta concentra-se, em grande medida, em cursos noturnos, frequentemente associados a infraestrutura limitada e custos elevados. Nesse contexto, muitos estudantes precisam manter jornadas extensas de trabalho durante o dia, o que compromete o tempo disponível para os estudos e afeta o acompanhamento das atividades acadêmicas. Assim, conforme apontam Vargas e Paula (2013), a ampliação do acesso ao ensino superior, quando não acompanhada de políticas de permanência, não assegura condições adequadas de formação nem igualdade de oportunidades.

Nesse sentido, Vargas e Paula (2013) destacam que a democratização do ensino superior não pode ser reduzida à expansão de vagas, seja no setor público ou privado. Para as autoras, esse processo exige a criação de condições concretas que possibilitem aos estudantes das classes trabalhadoras não apenas ingressar, mas permanecer e concluir seus cursos, enfrentando as desigualdades que atravessam suas trajetórias educacionais.

Diante desse cenário, Benevides e Lima (2023) e Pereira e Coutrim (2020) ressaltam a importância da implementação de políticas integradas de assistência estudantil, capazes de garantir condições mínimas de permanência, como acesso à alimentação, transporte, moradia e auxílios financeiros. Essas políticas devem ser compreendidas como um direito social e como parte fundamental do compromisso do Estado com a redução das desigualdades educacionais. Sem esse suporte, o estudante-trabalhador tende a permanecer em situação de vulnerabilidade, dividido entre a necessidade de sustento e as exigências da formação acadêmica.

As desigualdades sociais e econômicas estruturam, portanto, o fenômeno do estudante-trabalhador. Elas ajudam a explicar não apenas por que tantos jovens precisam trabalhar para estudar, mas também evidenciam os limites das políticas públicas de democratização do ensino superior no Brasil. Embora o acesso tenha se ampliado nas últimas décadas, ainda persistem restrições relacionadas às condições materiais e institucionais que dificultam a transformação desse acesso em oportunidades efetivamente iguais.

5.2 A dupla jornada e a qualidade de vida

A expressão “dupla jornada” é amplamente utilizada nos estudos sobre estudantes-trabalhadores para designar a convivência simultânea entre o trabalho remunerado e as exigências acadêmicas. Essa condição não se restringe apenas à organização do tempo, mas envolve também desgaste físico, emocional e impactos sobre a saúde e o bem-estar dos estudantes, que precisam conciliar responsabilidades distintas em uma rotina marcada por sobrecarga.

De acordo com Benevides e Lima (2023), a falta de tempo é uma das principais dificuldades relatadas pelos estudantes-trabalhadores. A necessidade de cumprir longas jornadas de trabalho, somada aos deslocamentos e às demandas acadêmicas, reduz o tempo destinado ao descanso, ao lazer e ao estudo, interferindo diretamente na qualidade de vida. Essa rotina exaustiva tende a gerar cansaço constante e dificulta a manutenção de um equilíbrio entre vida pessoal, trabalho e formação acadêmica.

Fernandes e Oliveira (2012) observam que o acúmulo de papéis desempenhados pelo estudante-trabalhador resulta em desgaste físico e mental, além de comprometer o desempenho acadêmico e as relações interpessoais. Os autores apontam que muitos estudantes chegam às aulas cansados e desmotivados após um dia de trabalho, o que limita sua participação nas atividades universitárias e intensifica a sensação de tensão entre o desejo de aprender e as exigências impostas pelo trabalho.

Nesse contexto, Benevides e Lima (2023) destacam que o trabalho pode assumir um caráter ambíguo na vida do estudante. Para alguns, ele representa autonomia, conquista pessoal e orgulho; para outros, configura-se como um obstáculo à dedicação aos estudos. Essa ambivalência evidencia que, embora o trabalho seja necessário para a subsistência, ele pode comprometer a trajetória acadêmica quando não existem condições adequadas de conciliação entre essas duas dimensões da vida.

Pereira e Coutrim (2020) também apontam que a dupla jornada impacta negativa-

mente a vivência universitária, sobretudo no que se refere à socialização. Muitos estudantes-trabalhadores relatam dificuldade de participar de atividades extracurriculares, integrar-se a grupos de estudo e construir vínculos no ambiente acadêmico. A universidade, nesse cenário, deixa de ser um espaço de convivência e troca para se tornar um local de passagem rápida, orientado apenas pelo cumprimento de obrigações.

Além dos impactos individuais, a literatura evidencia que a organização institucional do ensino superior contribui para agravar a sobrecarga vivenciada pelos estudantes-trabalhadores. Vargas e Paula (2013) ressaltam que a universidade ainda se estrutura a partir de um modelo de estudante ideal, com disponibilidade de tempo integral e sustentação familiar, o que desconsidera a realidade de grande parte dos discentes que precisam trabalhar. Horários rígidos, atividades obrigatórias incompatíveis com a jornada de trabalho e pouca flexibilidade curricular tornam a permanência mais difícil para esse grupo.

Dessa forma, a qualidade de vida do estudante-trabalhador é resultado da articulação entre condições materiais, institucionais e subjetivas. Quando não há políticas de apoio, flexibilidade acadêmica e reconhecimento da dupla jornada como realidade legítima, instala-se um ciclo de sobrecarga, cansaço e vulnerabilidade. Assim, compreender a dupla jornada significa reconhecer que a permanência no ensino superior não depende apenas do esforço individual, mas de condições estruturais que possibilitem aos estudantes conciliar trabalho, estudo e vida pessoal de maneira menos desigual.

5.3 A permanência e os desafios institucionais

A permanência do estudante-trabalhador no ensino superior configura-se como um dos principais desafios da educação brasileira contemporânea. Embora o acesso às universidades tenha se ampliado de forma significativa nas últimas décadas, o ingresso, por si só, não assegura a democratização efetiva do ensino. Permanecer e concluir o curso são etapas igualmente fundamentais, sobretudo para os estudantes que precisam conciliar a formação acadêmica com o trabalho remunerado.

Nesse sentido, Vargas e Paula (2013) destacam que a legislação educacional e as políticas públicas nacionais ainda não contemplam de maneira adequada a realidade do estudante-trabalhador. As autoras apontam que, apesar de a maioria dos estudantes exercer algum tipo de atividade laboral, essa condição é raramente considerada na formulação das políticas educacionais, o que acaba por dificultar a permanência e a conclusão dos cursos por

parte desse público.

Forçoso é reconhecer que as instituições têm agido da mesma forma que a legislação brasileira. Historicamente constituídas para atender as elites, não conseguem sequer reconhecer no cansaço e no desgaste de seus alunos que chegam assoberbados na sala de aula o perfil de aluno desenhado e desejado para configurar a democratização da educação superior no país. (Vargas; Paula, 2013, p. 475).

Os dados a seguir tomam por base a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua – Educação (PNADC-Educação) ⁴, eles foram divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e analisados por Oliveira e Matos (2025), em 2023 havia aproximadamente 6,9 milhões de jovens de 18 a 29 anos matriculados no ensino superior brasileiro. Desses, 66,4% estavam inseridos no mercado de trabalho, o qual é o equivalente a cerca de 4,2 milhões de jovens, enquanto 33,6% dedicavam-se exclusivamente aos estudos. Em outras palavras, sete a cada dez universitários brasileiros compõem a força de trabalho, seja na condição de ocupados ou desocupados (OLIVEIRA; MATOS, 2025).

Os dados da PNADC-Educação (2023) também evidenciam que a realidade do estudante-trabalhador varia entre os sistemas de ensino: nas instituições privadas, 72,7% dos estudantes conciliam estudo e trabalho, enquanto nas instituições públicas esse percentual é de 53,2%. Em ambos os casos, a maioria atua na condição de trabalhador ocupado (89,5% na rede privada e 86,2% na pública). Além disso, 68,4% desses estudantes frequentam cursos noturnos, o que demonstra a adaptação da rotina acadêmica à jornada laboral.

No que se refere às características do vínculo empregatício, o IBGE (2023) aponta que 72,4% dos jovens estudantes-trabalhadores são assalariados do setor privado, dos quais 49,4% possuem carteira assinada e 23% trabalham sem registro formal. As áreas com maior concentração de jovens universitários empregados são: informação, comunicação e atividades financeiras, imobiliárias e administrativas (23,2%); educação, saúde humana e serviços sociais (20,7%); e comércio e reparação de veículos (18,7%), que, juntas, reúnem 62,7% das ocupações.

A jornada semanal de trabalho é outro aspecto que interfere diretamente na permanência e no rendimento acadêmico. Quase a metade dos estudantes-trabalhadores (47,8%) atua entre 40 e 44 horas semanais, seguidos daqueles que trabalham de 21 a 30 horas (17,4%) e até

⁴ Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua – Educação (PNAD Contínua Educação) é um suplemento temático da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua, realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). O levantamento tem como objetivo produzir informações sobre escolarização, frequência escolar, nível de instrução e condições educacionais da população brasileira, sendo aplicado de forma periódica. A PNAD Contínua Educação passou a integrar a pesquisa a partir de 2016, com atualizações em anos posteriores.

20 horas (17,4%). Tais dados demonstram a intensidade da rotina desses jovens e reforçam a necessidade de políticas públicas e institucionais que garantam condições reais de permanência e de saúde física e mental no ambiente universitário (Oliveira; Matos, 2025; IBGE, 2023).

Essa lacuna institucional evidencia que, embora o discurso sobre democratização e inclusão esteja presente nas políticas educacionais, as práticas universitárias ainda se organizam a partir de um modelo tradicional de estudante, caracterizado pela disponibilidade de tempo integral, ausência de vínculos laborais e maior possibilidade de envolvimento com a vida acadêmica. Esse modelo não corresponde à realidade da maioria dos estudantes do ensino superior brasileiro, especialmente daqueles que precisam conciliar trabalho e estudo.

A literatura aponta que as dificuldades de permanência do estudante-trabalhador estão associadas a diversos fatores, como a insuficiência de políticas de assistência estudantil, a rigidez dos horários acadêmicos, a ausência de apoio pedagógico e psicológico e as limitações relacionadas ao transporte e à moradia. Benevides e Lima (2023) destacam que as universidades precisam rever suas estruturas institucionais para reconhecer o estudante-trabalhador como parte legítima do corpo discente. Esse reconhecimento envolve não apenas a concessão de auxílios financeiros, mas também a reorganização pedagógica, considerando o tempo disponível e o ritmo de aprendizagem desses estudantes.

Logo, em virtude das desigualdades que existem, muitas pessoas não podem se dedicar exclusivamente aos estudos, pois necessitam ganhar dinheiro para a manutenção da vida. No ensino superior, essa realidade se torna ainda mais evidente, uma vez que, em sua maioria, os estudantes são adultos que já enfrentam responsabilidades financeiras e de gestão que não estavam presentes durante a infância e a adolescência. (Benevides; Lima, 2023, p. 2).

Pereira e Coutrim (2020) analisam que a invisibilidade institucional é uma das formas mais recorrentes de exclusão vivenciada pelos estudantes-trabalhadores. Segundo as autoras, muitos docentes e gestores desconhecem ou desconsideram a realidade desses alunos, o que contribui para sentimentos de isolamento e desvalorização. Embora a diversidade discente seja frequentemente reconhecida em termos formais, as instituições raramente promovem adaptações curriculares, metodológicas ou organizacionais capazes de atender às diferentes condições de vida dos estudantes.

No caso específico do estudante trabalhador de camadas populares, o desafio é a permanência na universidade, considerando a impossibilidade de abster-se do trabalho em prol dos estudos e a consequente dificuldade de conciliar vida acadêmica com atividade laborativa. (Pereira; Coutrim, 2020, p. 2).

Além disso, o perfil socioeconômico dos estudantes que trabalham demanda políticas de apoio contínuo. Em muitos casos, a renda proveniente do trabalho é insuficiente para cobrir os custos relacionados à permanência no ensino superior, como transporte, alimentação, moradia e materiais didáticos. Vargas e Paula (2013) observam que, embora programas de assistência estudantil tenham avançado, sua cobertura ainda é limitada e desigual, alcançando apenas parte dos estudantes e concentrando-se, principalmente, nas instituições federais, enquanto universidades estaduais e privadas carecem de mecanismos equivalentes.

Por mais amadurecida que esteja a intenção democratizante, processos como esse não se instalam de forma indolor na sociedade. Alvo de disputas e tensões por deslocar, por sua própria natureza, os centros de poder e direitos, abriga os mais intensos debates. (Vargas; Paula, 2013, p. 464).

Outro obstáculo recorrente refere-se à falta de flexibilidade na organização do tempo acadêmico. Fernandes e Oliveira (2012) apontam que muitos cursos mantêm atividades obrigatórias em horários incompatíveis com a jornada de trabalho dos estudantes, o que exige constantes negociações com empregadores e professores. Essa situação gera insegurança, ansiedade e risco de prejuízo acadêmico, uma vez que imprevistos no trabalho podem resultar em faltas, atrasos ou dificuldades na conclusão do curso.

O fato mais presente entre as desvantagens vivenciadas é a dificuldade de administrar o tempo, já que esses estudantes cumprem horários em seus respectivos locais de trabalho, o que consequentemente diminui o tempo disponível para realizar as atividades acadêmicas, uma maior dedicação aos estudos. Seguindo o mesmo pensamento, surge também o cansaço físico e mental, decorrentes da correria da dupla jornada. (Fernandes; Oliveira, 2012, p. 10).

A ausência de políticas que articulem de forma efetiva trabalho e educação reforça o caráter excludente do sistema. Vargas e Paula (2013) destacam que, em outros contextos nacionais, existem programas públicos que reconhecem formalmente a condição do trabalhador-estudante, oferecendo flexibilização curricular e apoio institucional. No Brasil, entretanto, a conciliação entre trabalho e estudo ainda é tratada como responsabilidade individual, e não como uma questão central das políticas educacionais.

A precarização das relações de trabalho agrava ainda mais esse cenário. Muitos estudantes estão inseridos em empregos informais, temporários ou de baixa remuneração, o que os coloca em situação de vulnerabilidade constante. Pereira e Coutrim (2020) indicam que, nessas condições, a universidade tende a ser vivenciada como um espaço de passagem, e não de pertencimento, já que a permanência está condicionada à capacidade do estudante de sustentar-se financeiramente.

Benevides e Lima (2023) ressaltam que, na ausência de políticas institucionais consistentes, a permanência do estudante-trabalhador passa a depender quase exclusivamente de sua capacidade individual de resistência. Essa lógica reforça uma visão meritocrática, na qual o sucesso acadêmico é atribuído ao esforço pessoal, desconsiderando as desigualdades estruturais. Rocha e Rezende (2021) contribuem para essa análise ao demonstrar que o mérito está sempre condicionado pelas condições sociais de origem, colocando os jovens das camadas populares em desvantagem desde o início de suas trajetórias educacionais.

Diante desse contexto, torna-se necessário repensar o papel das universidades como espaços que promovam não apenas a produção de conhecimento, mas também a justiça social. Vargas e Paula (2013) defendem que políticas de permanência efetivas devem estar articuladas a práticas pedagógicas inclusivas, capazes de reconhecer as necessidades concretas dos estudantes-trabalhadores. Isso envolve maior flexibilidade de horários, adaptação metodológica, ampliação de modalidades híbridas de ensino e fortalecimento do diálogo entre gestores, docentes e discentes.

Por fim, a permanência do estudante-trabalhador também se relaciona à dimensão simbólica da identidade universitária. Fernandes e Oliveira (2012) apontam que muitos estudantes trabalhadores não se reconhecem plenamente como universitários, pois não conseguem participar de eventos acadêmicos, atividades de pesquisa ou espaços de convivência, o que reforça o sentimento de exclusão. Assim, a efetivação da permanência exige mais do que a ampliação de vagas ou a concessão de bolsas, demandando uma mudança estrutural e cultural na forma como a universidade se organiza. Nesse sentido, a permanência constitui um indicador central da democratização do ensino superior, pois revela se o acesso se converte, de fato, em formação e conclusão do curso.

5.4 As representações sociais do estudo e do trabalho entre jovens de classes populares

Compreender a realidade do estudante-trabalhador exige considerar não apenas as condições materiais de vida, mas também os significados que esses sujeitos atribuem ao estudo e ao trabalho. As percepções construídas sobre essas duas dimensões influenciam diretamente as escolhas, as expectativas e como os jovens lidam com a dupla jornada no cotidiano.

Rocha e Rezende (2021), ao analisarem jovens de classes populares, identificam que o estudo é amplamente percebido como um caminho legítimo para a melhoria das condições de vida e para a superação da pobreza. Para esses jovens, a educação representa a possibilidade

de “ter um futuro melhor”, “ser alguém” e romper com trajetórias marcadas pela exclusão social. Esse valor atribuído ao estudo revela o peso simbólico que a escolarização assume como promessa de mobilidade social, mesmo diante das dificuldades concretas para permanecer no ensino superior.

Por outro lado, o trabalho aparece nas narrativas desses jovens como uma necessidade imediata, associada à sobrevivência, à responsabilidade e à dignidade. Pereira e Coutrim (2020) observam que, entre estudantes das camadas populares, trabalhar é compreendido como obrigação moral e condição básica para a manutenção da vida, o que torna a conciliação com os estudos um desafio constante. Essa situação produz uma relação ambígua, na qual o trabalho é visto simultaneamente como essencial e como um fator que limita o tempo, a energia e a dedicação à formação acadêmica.

Essa ambivalência também se manifesta na forma como os jovens avaliam esforço e mérito. Rocha e Rezende (2021) apontam que há uma forte valorização da figura do estudante “esforçado”, aquele que trabalha e estuda ao mesmo tempo, enfrentando dificuldades sem desistir. Essa valorização reforça a ideia de que o sucesso depende fundamentalmente do empenho individual, enquanto o fracasso tende a ser interpretado como resultado de falta de esforço, desconsiderando as desigualdades estruturais que atravessam essas trajetórias.

Vargas e Paula (2013) contribuem para essa discussão ao destacar que esse imaginário do esforço individual está associado a uma lógica educacional que responsabiliza o estudante por sua permanência e desempenho, ignorando as condições sociais e institucionais desiguais. Nesse sentido, a universidade tende a exigir que o estudante-trabalhador se adapte a uma estrutura rígida, em vez de reconhecer e acolher sua realidade específica.

O trabalho, entretanto, não é percebido apenas de forma negativa. Fernandes e Oliveira (2012) observam que muitos estudantes atribuem à experiência profissional valores como maturidade, autonomia e responsabilidade. Para parte desses jovens, trabalhar contribui para a construção da identidade adulta e para o desenvolvimento de habilidades que também influenciam a vida acadêmica. Ainda assim, esse reconhecimento não elimina os efeitos da sobrecarga e do cansaço impostos pela dupla jornada.

Benevides e Lima (2023) ressaltam que a valorização simbólica do trabalho convive com sentimentos recorrentes de exaustão, frustração e sofrimento físico e emocional. A necessidade de conciliar estudo e trabalho, sem o devido suporte institucional, compromete a qualidade de vida e reforça processos de autocobrança, nos quais os próprios estudantes se responsabilizam

pelas dificuldades que enfrentam.

Além disso, as representações do estudo e do trabalho estão inseridas em um contexto histórico marcado pela exclusão educacional. Vargas e Paula (2013) lembram que o ensino superior, por muito tempo, foi restrito às elites, e que a ampliação do acesso é um processo recente. Apesar dos avanços, o imaginário social ainda associa a universidade a um espaço que não foi pensado para os jovens das classes populares, o que contribui para sentimentos de não pertencimento, conforme também analisam Pereira e Coutrim (2020).

Assim, as representações do estudo e do trabalho entre jovens de classes populares são atravessadas por contradições. Elas expressam, ao mesmo tempo, esperança de transformação e vivências de sacrifício, valorização do esforço e sentimentos de culpa, projetos de futuro e limitações concretas do presente. Compreender essas representações permite entender como os estudantes-trabalhadores constroem sentido para suas trajetórias e resistem, simbolicamente, às desigualdades que marcam o ensino superior brasileiro.

5.5 Síntese teórica: articulações e caminhos para a compreensão do estudante-trabalhador

A discussão desenvolvida ao longo desta seção permitiu compreender o estudante-trabalhador como um fenômeno central da realidade educacional brasileira contemporânea, profundamente articulado às desigualdades sociais, econômicas e institucionais que atravessam o ensino superior. Longe de constituir uma condição excepcional, essa figura expressa transformações mais amplas nas relações entre trabalho, educação e juventude, bem como os limites do processo de democratização do acesso à universidade.

Conforme discutido nas subseções anteriores, o estudante-trabalhador não pode ser entendido apenas como alguém que acumula estudo e trabalho de forma circunstancial. Trata-se de um sujeito que vivencia, de maneira contínua, a tentativa de conciliar dois projetos interdependentes: a necessidade de garantir a subsistência e o investimento na formação acadêmica como estratégia de mobilidade social. Nesse sentido, Benevides e Lima (2023) e Vargas e Paula (2013) demonstram que a ampliação do ensino superior, associada às novas exigências do mercado de trabalho, consolidou a simultaneidade entre estudar e trabalhar como parte da experiência de grande parcela dos universitários.

A análise das desigualdades sociais e do acesso ao ensino superior evidenciou que, embora o Brasil tenha avançado na ampliação de vagas e na interiorização das universidades, a permanência continua sendo um desafio significativo. Estudantes que são das camadas populares

enfrentam obstáculos materiais, culturais e institucionais que dificultam a continuidade da trajetória acadêmica. Como apontam Pereira e Coutrim (2020), o trabalho assume um caráter ambíguo: viabiliza a permanência por meio da renda, mas, ao mesmo tempo, compromete o tempo, a energia e o desempenho acadêmico, produzindo trajetórias marcadas por esforço constante e vulnerabilidade.

A discussão sobre a dupla jornada e a qualidade de vida aprofundou essa compreensão ao evidenciar os impactos subjetivos e corporais da conciliação entre trabalho e estudo. Fernandes e Oliveira (2012) e Benevides e Lima (2023) destacam que o cansaço, o estresse e a sobrecarga fazem parte do cotidiano do estudante-trabalhador, afetando o rendimento acadêmico, a saúde física e o bem-estar emocional. Ainda assim, essa experiência é frequentemente acompanhada por sentimentos de orgulho, responsabilidade e superação, o que revela a força simbólica do trabalho como elemento constitutivo da identidade desses sujeitos.

No que se refere aos desafios institucionais de permanência, a literatura analisada aponta que o ensino superior brasileiro ainda se organiza a partir de um modelo de estudante ideal, com disponibilidade de tempo integral e sustentação familiar. Vargas e Paula (2013) e Pereira e Coutrim (2020) evidenciam que a ausência de políticas específicas, como maior flexibilidade curricular, reconhecimento da condição de trabalhador e ampliação da assistência estudantil, contribui para a exclusão simbólica e material dos estudantes-trabalhadores. Assim, a democratização do ensino superior não se esgota na ampliação do acesso, mas exige condições concretas que garantam a permanência e a conclusão dos cursos.

A análise das representações do estudo e do trabalho entre jovens de classes populares, desenvolvida a partir de Rocha e Rezende (2021), revelou a dimensão simbólica que atravessa essas trajetórias. O estudo é amplamente percebido como promessa de futuro e possibilidade de transformação, enquanto o trabalho aparece como necessidade imediata e valor moral associado à dignidade e à responsabilidade. Essa dualidade expressa tanto a esperança de ascensão social quanto as limitações impostas pelas desigualdades estruturais, evidenciando como os estudantes-trabalhadores constroem sentido para suas experiências em contextos adversos.

De modo geral, o estudante-trabalhador emerge como uma figura emblemática da contemporaneidade, marcada pela tensão constante entre sobrevivência e projeto de futuro, esforço individual e desigualdade estrutural, cansaço cotidiano e expectativa de transformação, tudo isso sendo margeado por conquistas que esse indivíduo sabe que podem trazer melhorias para além dele, sendo assim depositada uma esperança de que a família também possa se

transformar a partir do momento que tenha possibilidades para uma melhoria de vida. Sua trajetória revela os avanços alcançados na ampliação do ensino superior, mas também explicita as contradições de um sistema que se tornou mais acessível, sem se tornar plenamente inclusivo.

Assim, a síntese teórica construída nesta seção oferece o suporte necessário para a análise empírica que se seguirá. Na próxima seção, os dados coletados por meio do formulário foram analisados à luz dessas discussões, buscando compreender como as experiências concretas dos estudantes dialogam com os padrões, desafios e contradições apontados pela literatura. Essa articulação entre teoria e realidade permitirá ter uma leitura mais completa sobre como os estudantes-trabalhadores vivenciam, no cotidiano, o desafio de estudar e trabalhar no contexto brasileiro atual.

6 ANÁLISE DE DADOS

Esta seção apresenta e discute os resultados obtidos a partir do questionário aplicado a jovens residentes em Fortaleza que, em diferentes intensidades, utilizam a bicicleta como meio de deslocamento urbano. Conforme o recorte metodológico delineado na seção de metodologias deste trabalho, os dados analisados referem-se a sessenta e cinco respostas válidas, coletadas por meio de um formulário eletrônico do *Google Forms* (APÊNDICE A) e posteriormente exportadas para análise. A investigação buscou articular elementos quantitativos e qualitativos, de modo a compreender não apenas a distribuição das práticas de mobilidade, como frequência de uso, utilização de meios alternativos, tempo de deslocamento e avaliação da infraestrutura urbana, mas, também, as dimensões subjetivas associadas à experiência de circulação e apropriação da cidade por estudantes que conciliam trabalho e estudo.

Dessa forma, a análise propõe refletir sobre como as condições materiais do deslocamento, o tempo gasto nas trajetórias cotidianas, sua percepção de segurança e as infraestruturas cicloviárias influenciam nas possibilidades de acesso desses estudantes-trabalhadores também moldam as vivências urbanas desses sujeitos. Todos os dados e excertos apresentados nesta seção têm como base as respostas obtidas por meio do formulário eletrônico elaborado no *Google Forms*.

As respostas provenientes do formulário foram extraídas da plataforma *Google Forms* e exportadas em formato CSV, permitindo a consolidação do banco de dados e a verificação de consistência interna com o auxílio da tabulação automática e a utilização de inteligência artificial para a compilação, leitura e organização desses dados. O conjunto final compreendeu sessenta e cinco participantes, majoritariamente estudantes universitários que também trabalharam na cidade de Fortaleza, com diversidade etária, de gênero e de local de moradia, o que possibilitou a realização de cruzamentos de dados de forma bem abrangente.

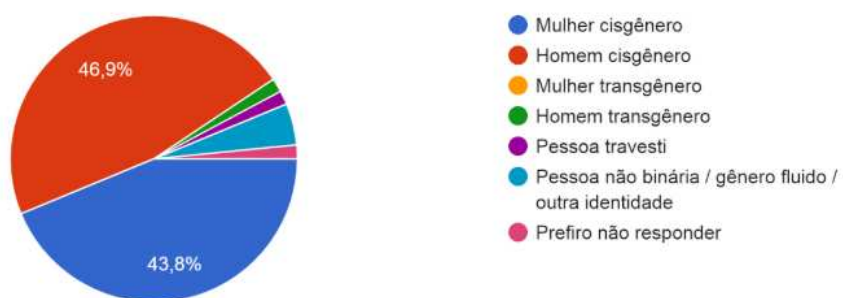
O tratamento analítico dos dados combinou abordagens quantitativas e qualitativas, articulando-se ao referencial teórico construído nos capítulos anteriores. Para as questões fechadas, será produzido gráficos e tabelas para análise quantitativa dos dados, permitindo observar a frequência e a distribuição percentual de respostas. Essa estratégia favorece a identificação de padrões gerais de comportamento, como o uso cotidiano da bicicleta, o tempo médio de deslocamento e a condição de estudante-trabalhador. Já nas questões abertas, aplicou-se a técnica de análise temática de conteúdo, com base na leitura flutuante das respostas, identificação de unidades de sentido e agrupamento em categorias analíticas (Bardin, 2011). Essa

codificação possibilitou compreender percepções subjetivas sobre mobilidade, pertencimento urbano e as dificuldades enfrentadas por jovens que conciliam trabalho e estudo.

Importante salientar que no formulário continha o termo de consentimento e para participação na pesquisa. Os dados foram tratados de forma anônima, sem identificar o nome dos participantes, se orientando apenas por dados sociodemográficos.

A análise do perfil sociodemográfico revelou predominância de respondentes identificados como homem e mulher cisgênero, com pequena representatividade de identidades não binárias, sinalizando alguma heterogeneidade, mas também a persistência de padrões de gênero, na prática ciclovitária. Essa prevalência pode ser vista em números, conforme mostra a Figura 1, com isso a pesquisa teve um recorte de 46,9% de homens; 43,8% de mulheres cisgênero; 4,7% de pessoas não binárias/ gênero fluido/ outra identidade; 1,6% de Homens transgênero; 1,6% de Pessoas travesti e 1,6% optaram por não responder.

Figura 1 – Identidade de gênero



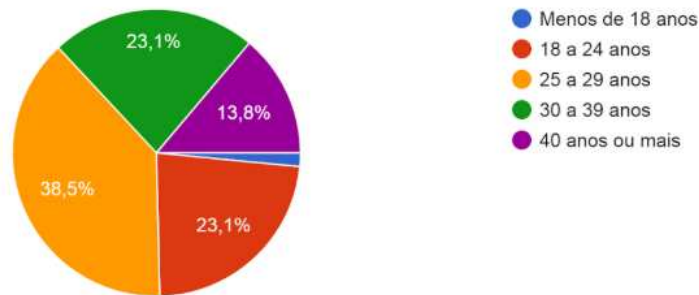
Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

Ainda com relação à primeira análise, a Figura 2 revela que a faixa etária se deu em grande maioria para pessoas acima dos 18 anos, as faixa mais representadas foram as de 25 a 29 anos (38,5%); 18 a 24 (23,1%); 30 a 39 anos (23,1%); 40 anos ou mais (13,8%) e menores de 18 anos (1,5%).

A pesquisa também considera como categoria importante de análise as Regionais¹ administrativas de residência dos respondentes, uma vez que essa variável permite observar

¹ A cidade de Fortaleza passou por uma reestruturação administrativa em 2021, quando a Prefeitura Municipal instituiu uma nova divisão territorial composta por 12 Regionais, substituindo o modelo anterior. Essas Regionais são responsáveis pela gestão descentralizada de políticas públicas e pela coordenação administrativa de serviços urbanos em seus respectivos territórios. Além das Regionais, o município passou a ser organizado em 39 territórios, que agrupam bairros com características socioespaciais semelhantes e funcionam como unidades intermediárias de planejamento e gestão. Essa reorganização teve como objetivo ampliar a eficiência administrativa e aproximar o poder público das demandas locais da população.

Figura 2 – Faixa etária



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

percepções construídas a partir de diferentes áreas do território de Fortaleza, contemplando assim as diversas “Fortalezas” que existem em nossa cidade, sendo assim a coleta de dados a seguir apontou para uma concentração de respostas em 4 regionais, que estão listadas na seguinte ordem regional 3 com 21,5%; regional 1 e 2 com 15,4% em cada uma e regional 4 com 12,3% como mostram os gráficos que constam na Figura 3 e 4:

Figura 3 – Secretária executiva regional (parte 1)

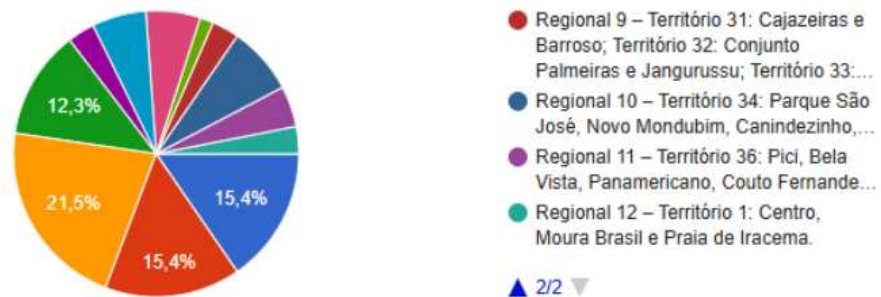


Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

A análise dos dados de autoidentificação racial mostra que 55,4% dos participantes se declararam brancos, 27,7% se identificaram como pardos e 15,4% como pretos. Esse recorte, que consta no gráfico da Figura 5, evidencia a predominância de pessoas brancas na amostra, seguida por um grupo significativo de indivíduos pardos e, por fim, pretos, o que ajuda a contextualizar o perfil racial dos respondentes.

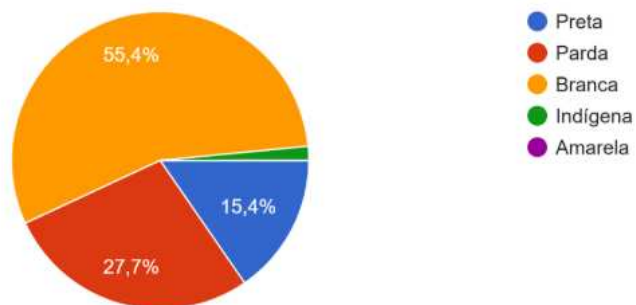
O gráfico da Figura 6 mostra que 41,5% das pessoas participantes se declaram moradoras de periferias, comunidades ou regiões classificadas como de vulnerabilidade, enquanto

Figura 4 – Secretária executiva regional (parte 2)



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

Figura 5 – Autoidentificação étnico-racial



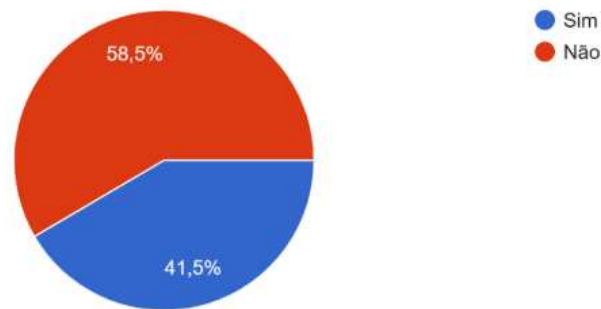
Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

58,5% afirmam não residir nesses territórios. Esse resultado indica que quase metade da amostra vive em contextos onde o acesso a serviços urbanos, mobilidade, segurança e infraestrutura tende a ser mais precário. Essa informação é relevante porque ajuda a compreender como condições territoriais influenciam a rotina, os deslocamentos e as oportunidades de estudo e trabalho dos respondentes.

A presença significativa de participantes provenientes de áreas vulneráveis reforça a necessidade de considerar o impacto das desigualdades socioespaciais nas experiências analisadas. Morar em regiões mais afastadas ou com menor oferta de serviços públicos costuma intensificar o tempo de deslocamento, aumentar a exposição a riscos no trajeto e limitar o acesso a oportunidades educacionais e profissionais.

Durante as perguntas a seguir foi verificada a avaliação da infraestrutura cicloviária de Fortaleza seguindo as percepções dos participantes, essas respostas analisaram a qualidade e abrangência das ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas, passeios compartilhados e bicicletários. Entre

Figura 6 – Moradia



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

os respondentes, 41,5% classificam a infraestrutura como regular, indicando que, embora existam trechos destinados ao ciclismo, eles ainda não garantem continuidade, segurança ou manutenção adequada. Além disso, 21,5% avaliam como boa, e outros 21,5% consideram muito ruim, o que mostra uma divisão significativa entre percepções positivas e negativas. Já 15,4% avaliam como ruim, reforçando que existem avaliações críticas.

A distribuição dos dados, que podem ser visualizados na Figura 7, sugere que a cidade possui avanços que atendem a uma perspectiva de trazer a bicicleta como um dos modais de principal locomoção, mas ainda enfrenta limitações estruturais que afetam a experiência de quem utiliza a bicicleta como meio de transporte. O predomínio das avaliações regular, ruim e muito ruim reflete problemas como descontinuidade das rotas, sinalização insuficiente, pontos de conflito com veículos motorizados e falta de manutenção. Essa percepção tem impacto direto na mobilidade de jovens que dependem da bicicleta para conciliar estudo e trabalho, especialmente aqueles que vivem em regiões periféricas e enfrentam trajetos mais longos e inseguros.

Figura 7 – Infraestrutura ciclovitária

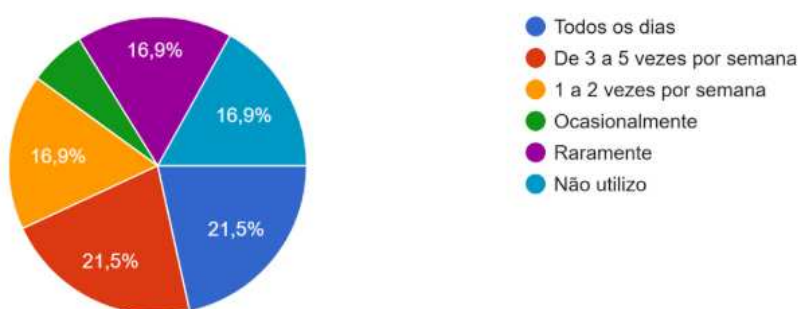


Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

A amostra da Figura 8 reflete a frequência de uso da bicicleta entre os participantes. Os resultados indicam uma distribuição equilibrada entre diferentes padrões de uso. Cerca de 21,5% utilizam a bicicleta de 3 a 5 vezes por semana, mesmo percentual dos que pedalam de 1 a 2 vezes por semana. Já 16,9% afirmam pedalar todos os dias, enquanto outros 16,9% usam a bicicleta apenas ocasionalmente. Além disso, 16,9% dizem utilizar raramente.

Essa variação revela que a bicicleta ocupa papéis distintos no cotidiano dos respondentes. Para parte deles, ela funciona como meio regular de deslocamento. Para outros, o uso é mais esporádico, o que pode estar ligado a fatores como infraestrutura inadequada, insegurança no trânsito ou longas distâncias entre casa, estudo e trabalho. A presença de um grupo significativo que utiliza a bicicleta com frequência reforça a importância de políticas que qualifiquem a mobilidade ativa

Figura 8 – Frequência de uso da bicicleta



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

Os dados obtidos por meio do formulário permitem traçar um panorama do perfil dos participantes, de suas percepções sobre segurança, das finalidades de uso da bicicleta e dos principais obstáculos enfrentados nos deslocamentos urbanos em Fortaleza. Em relação à identidade de gênero, observa-se uma distribuição relativamente equilibrada entre homens cisgênero (46,9%) e mulheres cisgênero (43,8%), com a presença, ainda que minoritária, de Homem transgênero, Pessoa travesti, Pessoa não binária/ gênero fluido/outra identidade. Esse dado evidencia que existe sim uma certa diversidade de perfis que utilizam a bicicleta, embora ainda predominem identidades cisnormativas.

No que se refere à sensação de segurança ao pedalar, os resultados que constam na Figura 9 indicam um cenário preocupante. Apenas 9,2% dos respondentes afirmam sentir-se seguros na maior parte do tempo, enquanto a maioria relata insegurança total ou parcial, a

depender do horário ou da região da cidade. De modo geral, mais de 80% da amostra expressa algum grau de insegurança ao utilizar a bicicleta em Fortaleza, o que aponta para limites estruturais na consolidação desse modal como alternativa cotidiana de deslocamento.

A análise dos desafios enfrentados, conforme os dados que constam no gráfico da Figura 11, reforça essa percepção. A falta de segurança no trânsito aparece como o principal obstáculo, seguida pela falta de respeito por parte dos motoristas e pela precariedade da infraestrutura cicloviária. Outros fatores, como longas distâncias, clima quente e ausência de bicicletários, também são mencionados, indicando que as dificuldades não se restringem apenas à infraestrutura física, mas envolvem comportamentos sociais e a forma como a bicicleta é integrada ao sistema viário da cidade.

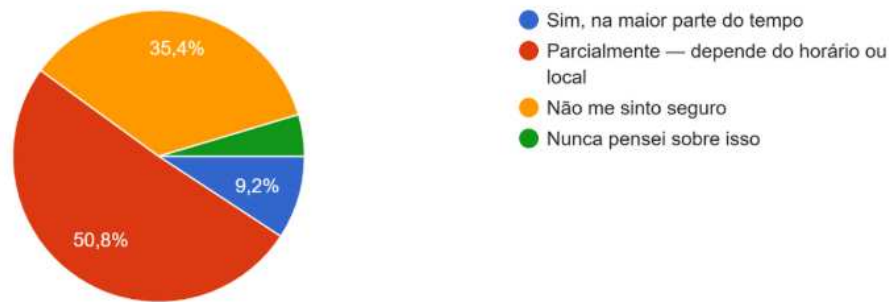
Ao relacionar esses dados com a variável de gênero, é visto que mulheres e pessoas de identidades dissidentes tendem a vivenciar a insegurança de forma mais intensa. Para além dos riscos associados ao trânsito, esses grupos enfrentam camadas adicionais de vulnerabilidade, como o assédio e a violência de gênero, o que restringe ainda mais o uso da bicicleta como meio de locomoção cotidiana.

Quanto às finalidades de uso, conforme aparece no gráfico da Figura 10, a bicicleta aparece majoritariamente associada ao lazer e ao esporte, mas também desempenha papel relevante na mobilidade diária. Um número significativo de participantes utiliza a bicicleta para o trabalho e para fins educacionais, o que evidencia sua importância para estudantes-trabalhadores que buscam reduzir tempo e custos de deslocamento. No entanto, os elevados índices de insegurança e os obstáculos relatados comprometem a regularidade e a confiabilidade desse meio de transporte.

Assim, os resultados demonstram que, embora a bicicleta possua potencial para ampliar o acesso à cidade e contribuir para a permanência de estudantes-trabalhadores no ensino superior, sua utilização é limitada por condições urbanas desiguais. A experiência de pedalar em Fortaleza não é neutra: ela é atravessada por fatores como gênero, território e classe social. Para que a bicicleta se consolide como instrumento efetivo de mobilidade e inclusão urbana, torna-se necessário enfrentar tanto os problemas estruturais da cidade quanto as desigualdades sociais que moldam o uso do espaço urbano.

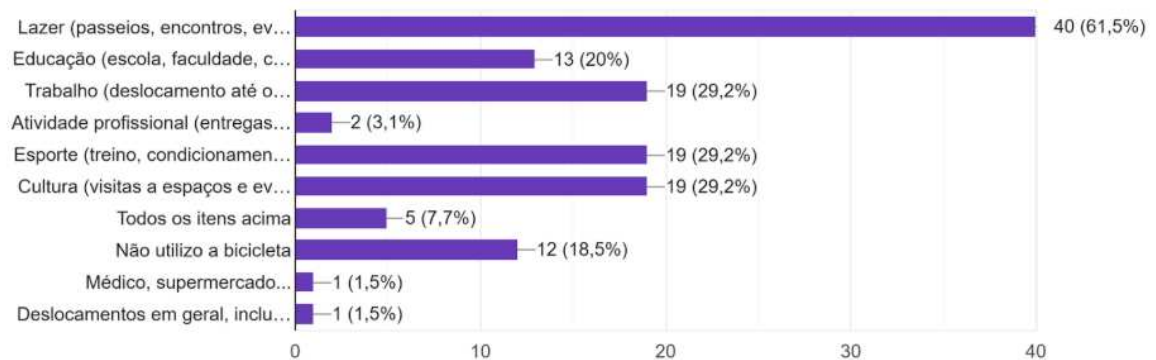
Ao articular os dados sociodemográficos, territoriais e perceptivos apresentados neste capítulo, torna-se evidente que a experiência de pedalar em Fortaleza é profundamente condicionada por desigualdades urbanas. As percepções de insegurança, os desafios relatados

Figura 9 – Segurança ao pedalar em Fortaleza



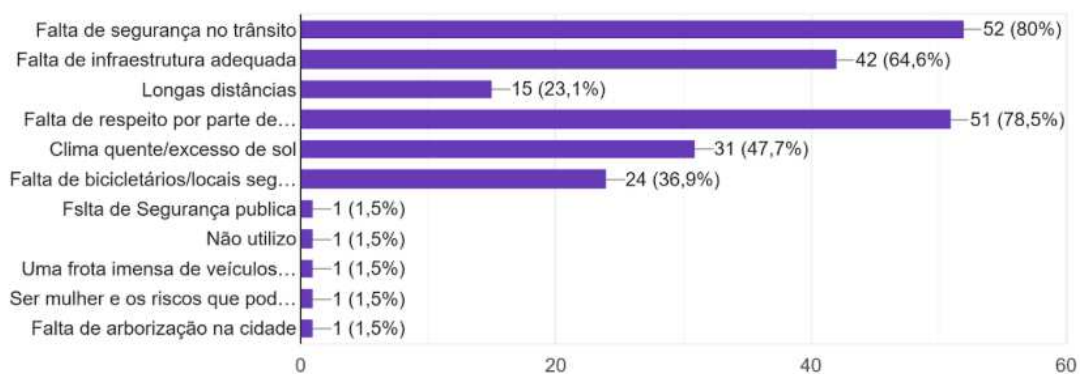
Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

Figura 10 – Finalidades do uso da bicicleta



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

Figura 11 – Desafios no uso da bicicleta



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

e as finalidades de uso da bicicleta não se distribuem de forma homogênea pela cidade, mas variam conforme fatores como local de moradia, gênero, acesso à infraestrutura e inserção socioeconômica. A análise das regionais evidencia que os territórios oferecem condições distintas para a mobilidade ciclística. Enquanto em algumas áreas os obstáculos estão mais associados

ao trânsito intenso e à descontinuidade da infraestrutura, em outras somam-se dificuldades estruturais mais amplas, como longas distâncias, vias em pior estado, iluminação precária e maior sensação de insegurança. Esses elementos reforçam que o uso da bicicleta não depende apenas da decisão individual, mas das condições concretas oferecidas pelo espaço urbano.

Quando esses dados são observados em conjunto com o perfil dos participantes, especialmente no que se refere à condição de estudante-trabalhador, percebe-se que a bicicleta ocupa um papel ambíguo. Por um lado, ela surge como alternativa estratégica para reduzir custos e tempo de deslocamento entre casa, trabalho e estudo. Por outro, os elevados índices de insegurança e os obstáculos estruturais limitam sua utilização regular, tornando o ato de pedalar uma prática marcada por riscos, restrições e adaptações constantes.

Além disso, os dados revelam que gênero e território atravessam de forma significativa a experiência de mobilidade. Mulheres e pessoas de identidades dissidentes relatam camadas adicionais de vulnerabilidade, que se somam às dificuldades já impostas pela infraestrutura urbana. Assim, a bicicleta, longe de ser um meio neutro de transporte, reflete e reproduz desigualdades sociais presentes na cidade.

Dessa forma, os resultados apresentados até aqui indicam que a mobilidade ciclística em Fortaleza deve ser compreendida não apenas a partir de indicadores quantitativos, mas também das experiências subjetivas dos sujeitos que pedalam. É nesse sentido que, no próximo tópico, a análise avança para a construção de categorias analíticas, a partir das respostas abertas do formulário, buscando aprofundar como os estudantes-trabalhadores percebem, narram e significam o uso da bicicleta em seu cotidiano urbano. Essa etapa permitirá compreender de maneira mais detalhada os sentidos atribuídos à mobilidade, à cidade e ao direito de circular em condições dignas.

6.1 Categorias de análise

A seção introduz e discute as quatro categorias analíticas que se consolidaram a partir do processo de leitura e interpretação das respostas abertas fornecidas pelos participantes da pesquisa. As categorias foram elencadas em pertencimento; vínculo e sociabilidade; democratização do acesso à cidade e insegurança, constituindo assim os eixos interpretativos que servirão para orientar a compreensão das percepções e experiências que surgem vindo do uso da bicicleta na relação dos sujeitos com a cidade.

A construção dessas categorias ocorreu por meio da leitura e percepção da recor-

rência de temas, sentidos e articulações presentes nas respostas, bem como de combinações identificadas no corpo das respostas dos participantes, que registraram agrupamentos frequentes entre duas ou mais dimensões como, por exemplo, “Pertencimento/Insegurança” e “Pertencimento/Democratização do acesso à cidade”. Essas similaridades indicam que as experiências relatadas pelos participantes não se apresentam de forma isolada, mas conforme foram descritas pelos participantes podem ser atravessadas por sobreposições e assim complementarem umas as outras.

Com isso, as subseções que seguem buscam em primeiro lugar explicitar conceitualmente cada categoria, atribuindo assim sua relevância para a leitura dos dados. Em segundo lugar, é tentado validar essas categorias por meio da incorporação de trechos das falas dos participantes, transcritas conforme aparecem nas respostas abertas dos participantes de modo a demonstrar como cada uma delas vem das experiências concretas narradas pelos ciclistas e como se articula com os demais elementos presentes no conjunto de respostas.

Essa abordagem cria uma base interpretativa sólida para a análise, permitindo que os desdobramentos apresentados nos tópicos seguintes não apenas venham a descrever categorias, mas revelem as implicações críticas, suas interlocuções e o modo como cada uma delas pode contribuir para compreender o papel da bicicleta na vivência, apropriação e disputa da cidade na visão de jovens estudantes trabalhadores.

A seguir, cada categoria será apresentada com maior profundidade, articulando a sua definição, evidências empíricas (por meio das respostas do público) e discussão crítica.

6.1.1 *Pertencimento*

A categoria Pertencimento emerge nas falas dos participantes como um elemento central da experiência de pedalar na cidade, articulando percepção sensorial, reconhecimento do espaço urbano e ampliação das possibilidades de deslocamento cotidiano. O pertencimento relatado não aparece apenas como uma sensação subjetiva, mas como resultado da relação prática entre o ciclista e a cidade, construída a partir do uso cotidiano da bicicleta. Esse vínculo se expressa claramente em falas como:

“A bicicleta faz com que a gente enxergue a cidade em escala humana, se atentando a detalhes que impactam no cotidiano”

“[...] não consigo pensar hoje na minha relação com a cidade dissociada do pedal. Minha zona de ação se ampliou enormemente”.

A partir dessas falas, é possível identificar duas dimensões centrais do pertencimento. A primeira diz respeito à forma de conhecer a cidade por meio do pedalar, ou seja, um aprendizado construído na prática. Os participantes relatam que a bicicleta permite “ver e ser visto”, perceber as variações do terreno e notar detalhes do espaço urbano que costumam passar despercebidos em deslocamentos motorizados. A segunda dimensão refere-se à ampliação do alcance cotidiano, evidenciada pela possibilidade de acessar trajetos que antes eram longos ou inviáveis, especialmente quando dependentes do transporte público:

“Me sinto seguro em dizer que eu mesmo me assegurei desse direito quando comecei a pedalar, moro no Grande Bom Jardim, até a praia levo quase duas horas através do transporte público. Esse tempo reduz drasticamente na bike, que me permite acessar toda a cidade de maneira rápida, porém não segura.”

Essas dimensões indicam que o pertencimento não se restringe a um sentimento abstrato, mas está diretamente relacionado à maneira como o corpo em movimento negocia o espaço urbano. Pedalar possibilita uma relação mais direta com a cidade, ao mesmo tempo em que evidencia seus limites e contradições. As falas também revelam que o pertencimento é relacional e condicionado por fatores estruturais, como infraestrutura, segurança e atenção do poder público. O sentimento de apropriação do espaço convive com limitações materiais, especialmente quando se observa a desigualdade entre diferentes áreas da cidade. Um dos participantes destaca essa assimetria ao afirmar:

“É notório a diferença de estrutura das ciclovias na parte nobre e litorânea da cidade e a periferia”.

Dessa forma, o pertencimento não pode ser compreendido de maneira homogênea, pois é atravessado pelas desigualdades socioespaciais que moldam o acesso e a experiência urbana. Outro aspecto recorrente nos relatos refere-se à temporalidade do pertencimento. Diversos participantes indicam que a apropriação da cidade por meio do pedal não é imediata, exigindo um período de adaptação e condicionamento. Somente após esse processo o ciclista passa da atenção exclusiva ao esforço físico para uma percepção mais ampla do espaço urbano:

“[...] essas observações só puderam ser feitas após superado o período de condicionamento, ao ter iniciativa da locomoção por pedal, é preciso algum tempo para se acostumar, até lá a concentração vai toda no fôlego e trajeto”

Essa dimensão temporal traz implicações importantes para o planejamento urbano e para as políticas públicas. A simples implantação de infraestrutura cicloviária não garante, por si só, a construção do pertencimento. É necessário considerar a formação de hábitos, a construção

de confiança no trânsito e ações contínuas de educação e conscientização, especialmente voltadas aos condutores de veículos motorizados, que detêm maior responsabilidade na dinâmica viária.

Em síntese, a categoria Pertencimento evidencia que a bicicleta funciona como meio de percepção e apropriação da cidade, permitindo ao ciclista desenvolver uma relação mais próxima com o espaço urbano. Ao mesmo tempo, essa experiência revela e é atravessada pelas desigualdades existentes, tanto no plano material quanto no simbólico. Assim, o pertencimento vivenciado pelos participantes não deve ser romantizado, pois, embora seja real e significativo, permanece condicionado por fragilidades estruturais, como infraestrutura insuficiente, falta de manutenção, clima e insegurança no trânsito.

6.1.2 Vínculo e sociabilidade

A categoria Vínculo e sociabilidade reúne relatos que indicam que o uso da bicicleta é compreendido pelos participantes como uma prática relacional, capaz de transformar o deslocamento urbano em uma experiência de interação social. Pedalar não se restringe ao ato de ir de um ponto a outro, mas cria possibilidades de encontro, reconhecimento e construção de vínculos, tanto em situações cotidianas quanto na formação de redes e coletivos de ciclistas. Essa dimensão aparece em falas como:

“[...] andar de bicicleta traz uma materialidade diferente à cidade”

“[...] favorece amizades reais com pessoas iguais a nós, com mesmo pensamento ou parecidos.”

A sociabilidade associada ao uso da bicicleta pode ser observada em dois níveis principais. O primeiro refere-se à sociabilidade imediata e cotidiana, marcada por interações informais, como ver e ser visto, cumprimentar conhecidos e estabelecer contatos espontâneos ao longo do percurso. Um dos participantes descreve essa experiência ao afirmar:

“Consigo me integrar com mais calma à cidade. Percebo outras coisas que não percebo em carro... vejo pessoas conhecidas e consigo falar com elas [...]”

Essa dimensão evidencia que o modal ciclístico altera o ritmo do deslocamento e a escala de percepção do espaço urbano. Em comparação ao automóvel, a bicicleta reduz a velocidade e favorece uma relação mais próxima com o entorno, permitindo interações que dificilmente ocorreriam em deslocamentos motorizados.

O segundo nível diz respeito à sociabilidade organizada, que assume um caráter coletivo e, em alguns casos, político. Para alguns participantes, pedalar ultrapassa a esfera individual e passa a integrar práticas de ocupação do espaço urbano e de reivindicação por direitos:

“Hoje a bicicleta se transformou em um movimento político pra mim, ocupar espaços na cidade, aplicar conhecimento sobre ela, conhecer a cidade no todo, viver e sentir as ruas”

Nesse sentido, a bicicleta atua como catalisadora de ações coletivas, fortalecendo sentimentos de pertencimento a grupos e ampliando a consciência sobre o direito à cidade. No entanto, essa dimensão política da sociabilidade convive com tensões importantes. A insegurança urbana aparece como um fator que limita a possibilidade de encontros seguros e enfraquece as interações no espaço público. Diversos relatos mencionam o comportamento agressivo de motoristas, o desrespeito no trânsito e a precariedade das vias como obstáculos constantes à experiência ciclística.

Essa ambivalência é sintetizada por um participante ao afirmar:

“A bicicleta faz com que a gente enxergue a cidade em escala humana, se atentando a detalhes que impactam no cotidiano, seja relações interpessoais que são perdidas pelo uso excessivo de motorizados, como os ganhos de liberdade de deslocamento e de integração entre pessoas e entre a rua e o ambiente construído.”

Outro relato reforça essa limitação ao mencionar:

“preconceito com ciclista, falta de respeito ainda muito grande”

Dessa forma, o vínculo e a sociabilidade produzidos pelo uso da bicicleta constituem dimensões centrais da experiência urbana dos participantes, mas permanecem atravessados por contradições. Se, por um lado, o pedal amplia encontros, favorece interações espontâneas e possibilita formas de ação coletiva, por outro, esses processos são continuamente restringidos pelas condições de insegurança relatadas. Assim, a sociabilidade associada à bicicleta revela-se ao mesmo tempo potente e vulnerável, dependendo diretamente da qualidade das relações no trânsito, da infraestrutura disponível e do reconhecimento do ciclista como sujeito legítimo do espaço público.

6.1.3 *Democratização do acesso à cidade*

A categoria Democratização do acesso à cidade funciona como um ponto de convergência das demais categorias analíticas, permitindo compreender como o uso da bicicleta se insere no cotidiano urbano a partir de suas potencialidades e limitações enquanto tecnologia de mobilidade mais acessível. As falas dos participantes indicam que a bicicleta amplia o acesso a espaços, serviços e oportunidades na cidade, ao mesmo tempo em que evidenciam os limites impostos pela precariedade da infraestrutura e pela insegurança no trânsito.

Essa percepção aparece de forma clara em relatos como:

“[...] A bike me permite viver espaços da cidade que doutro modo eu não conheceria”

“Utilizo a bicicleta raramente e mais voltada a atividades de lazer, todavia considero perigoso o uso dela considerando a estrutura do município de Fortaleza. É notório a diferença de estrutura da ciclovias na parte nobre e litorânea da cidade e a periferia.”

As falas, especialmente de moradores de áreas periféricas, reforçam a leitura da bicicleta como instrumento de democratização espacial, na medida em que reduz barreiras econômicas e temporais no deslocamento urbano. Ao mesmo tempo, elas revelam que essa democratização ocorre de forma desigual, sendo condicionada pela distribuição assimétrica da infraestrutura ciclovitária entre diferentes regiões da cidade.

Nesse sentido, os relatos apontam que o potencial de democratização do acesso à cidade por meio da bicicleta encontra limites na forma como a infraestrutura urbana foi historicamente planejada, priorizando o transporte motorizado individual. Ainda que existam instrumentos de planejamento voltados à mobilidade ciclística, como o Plano Diretor Ciclovitário Integrado (PDCI), os participantes percebem que, na prática, a cidade continua reproduzindo uma lógica de segregação entre modais e usuários. Assim, a bicicleta expõe tanto possibilidades concretas de acesso quanto a necessidade de políticas públicas redistributivas que garantam segurança e equidade para quem opta por meios de transporte não motorizados.

O caráter instrumental e, ao mesmo tempo, emancipatório do uso da bicicleta também se manifesta na redução de tempo e custos de deslocamento. Para muitos participantes, o pedal viabiliza o acesso a atividades de trabalho, estudo e lazer de forma mais rápida:

“[...] Esse tempo reduz drasticamente na bike, que me permite acessar toda a cidade de maneira rápida, porém não segura.”

Essa experiência ganha contornos de direito quando os respondentes associam o uso da bicicleta à noção de direito à cidade e ao direito de ir e vir, questionando os limites do sistema de transporte urbano:

"Temos todos o direito de ir e vir, mas não temos esse direito assegurado quando pensamos no quão defasado é o sistema público de transporte e toda a mobilidade urbana de fortaleza, que foi pensada seguindo o plano carrista onde as ruas não foram feitas para os pedestres e nem para os ciclistas."

Dessa forma, a bicicleta deixa de ser compreendida apenas como um modal alternativo e passa a ser vista como uma forma de reivindicação por políticas de mobilidade mais inclusivas. No entanto, os relatos também indicam que fatores como o clima, as exigências do trabalho e do estudo e as normas de ambientes formais limitam o uso cotidiano da bicicleta. Menções ao "calor excessivo" e à dificuldade de chegar "suado" a determinados compromissos revelam que a democratização do acesso não depende apenas da existência de ciclovias, mas também de condições complementares.

Nesse sentido, os participantes apontam a necessidade de pensar a mobilidade ciclística de forma integrada, considerando elementos como sombreamento urbano, espaços para troca de roupa, bicicletários adequados e a integração com o transporte público. Assim, validar a categoria Democratização do acesso à cidade implica reconhecer tanto seu potencial simbólico e prático quanto os condicionantes estruturais que ainda limitam sua efetivação no cotidiano urbano.

6.1.4 Insegurança

A categoria Insegurança emerge nas respostas do formulário como um elemento recorrente e central, atravessando e tensionando as demais categorias analíticas que já vimos aqui, sendo elas o pertencimento, vínculo e sociabilidade e democratização do acesso à cidade. Mais do que um aspecto isolado, a insegurança aparece como um fator estruturante da experiência ciclística, condicionando diretamente a forma como os participantes percebem, utilizam e se apropriam do espaço urbano.

A análise das falas revela que a insegurança é vivenciada de diferentes maneiras, variando conforme recortes sociais, territoriais e de gênero. Essa multiplicidade de percepções aparece em relatos como:

"Só fui perceber o quanto o trânsito é perigoso quando virei ciclista. É apavorante competir espaço com veículos maiores, principalmente quando não há

ciclofaixa. Por conta disso, não uso a bicicleta para deslocamento diário”

“Andar de bicicleta é bom, é saudável, é um ótimo cardio, tem que ter mais ciclofaixas em fortaleza para trajeto único de bicicletas, pois há muitos e muitas que desrespeitam tal trajeto feito apenas para ciclistas.”

“A cidade é linda. Pedalar fortaleza é um eterno paradoxo, apesar de ser prazeroso, existe os percalços que toda capital brasileira tem: falta de conscientização dos motoristas.”

Esses relatos evidenciam que a insegurança não se restringe a uma sensação subjetiva, mas está associada a condições concretas do ambiente urbano. As respostas apontam múltiplas fontes dessa insegurança. No plano comportamental, destacam-se o desrespeito e a agressividade de motoristas e motociclistas. No plano infraestrutural, surgem menções à ausência, descontinuidade ou má qualidade das ciclovias, além da manutenção deficiente. Já no plano institucional, os participantes ressaltam a fiscalização insuficiente e a desigualdade na manutenção dos serviços entre diferentes áreas da cidade. Por fim, no plano socioespacial, aparece a sensação de abandono em determinados territórios, especialmente nas periferias, como expressa o seguinte relato:

“Influência de maneira que me questiono como a desigualdade é palpável em fortaleza como várias coisas e Serviços básicos tem sua manutenção pontual em áreas nobres da cidade e estes mesmo serviços e acessos são abandonados e sucateados na zona Operária e comunidades”.

Essas dimensões convergem para uma percepção de risco que está profundamente enraizada nas desigualdades urbanas e territoriais. A insegurança, nesse sentido, funciona como um ponto de inflexão para a compreensão das demais categorias de análise. A experiência de pertencimento é fragilizada quando o ciclista percebe o risco constante no deslocamento; o vínculo e a sociabilidade tornam-se limitados diante do medo de acidentes, agressões ou outras formas de violência; e a democratização do acesso à cidade perde sua efetividade quando se restringe a áreas específicas, deixando as regiões periféricas à margem de uma infraestrutura segura e adequada.

Essa ambivalência aparece de forma clara nas falas que associam ganhos objetivos ao uso da bicicleta, como rapidez e autonomia, a condicionantes que limitam sua utilização cotidiana:

“me permite acessar toda a cidade de maneira rápida, porém não segura”.

Além disso, os participantes identificam que fatores ligados à cultura urbana e à governança reforçam a vulnerabilidade do ciclista. O desrespeito no trânsito, a ausência de políticas consistentes de incentivo ao modal ciclístico e a falta de manutenção da infraestrutura são compreendidos como problemas estruturais, e não como falhas pontuais. Relatos que mencionam “falta de fiscalização” e “preconceito com ciclista” indicam que a insegurança é, ao mesmo tempo, técnica e simbólica, afetando tanto a integridade física quanto o reconhecimento do ciclista como sujeito legítimo do espaço público.

Por fim, torna-se evidente a inseparabilidade entre insegurança e desigualdade territorial. A insegurança não é vivenciada de forma homogênea na cidade: áreas com infraestrutura precária, serviços abandonados e menor presença do poder público concentram riscos maiores, tornando a experiência ciclística profundamente desigual. Assim, validar a categoria Insegurança implica reconhecer sua centralidade explicativa. Ela não se apresenta apenas como mais uma dimensão da experiência urbana, mas como uma lente que redefine o sentido, os limites e a viabilidade das experiências descritas nas demais categorias de análise.

7 CONCLUSÃO

A presente pesquisa buscou analisar de que maneira o uso da bicicleta e o sistema ciclovitário de Fortaleza contribuem ou deixam de contribuir para a efetivação do direito à cidade entre jovens estudantes-trabalhadores, baseado nas realidades de constante locomoção e desgaste a que esses sujeitos estão inseridos. A partir da articulação entre fundamentação teórica, análise do contexto urbano fortalezense e investigação empírica conduzida por meio de uma análise qualitativa, foi possível buscar traçar discussões de como mobilidade, educação e desigualdade socioespacial se entrelaçam na experiência desses sujeitos. Retomando o objetivo geral e os objetivos específicos apresentados na metodologia, é entendido que todos foram alcançados de maneira coerente, dentro das limitações que uma pesquisa qualitativa traz, mas que de toda maneira foi integradora ao longo do estudo. Em primeiro lugar, foi compreendido que a bicicleta, embora muitas vezes vista apenas como modal alternativo, emerge como instrumento central para ampliação do acesso à cidade, isso é colocado de diversas formas nas respostas colhidas através do formulário. Os dados revelam que estudantes-trabalhadores utilizam a bicicleta para reduzir distâncias, diminuir custos e reorganizar temporalidades de deslocamento que seriam insustentáveis através do transporte público tradicional, devido a fatores como tempo de espera, trânsito e lotações. As falas analisadas mostram que pedalar transforma a percepção urbana e produz experiências de pertencimento, transformando esse meio ativo como uma prática de exercício/locomoção que permitem “ver e ser visto”, ampliando dessa maneira a zona de circulação cotidiana. Assim, confirmou-se a hipótese de que a mobilidade ativa, quando acessível, atua como vetor de democratização do espaço urbano. No entanto, a mesma hipótese também encontra limites estruturais significativos, revelados especialmente pelas categorias de insegurança e desigualdade territorial.

A análise territorial dos participantes evidenciou a força das desigualdades socioespaciais em Fortaleza. Moradores, especialmente, de áreas periféricas, utilizam mais intensamente a bicicleta como resposta à precariedade do transporte coletivo e ao custo dos deslocamentos. Entretanto, são justamente esses territórios onde a infraestrutura ciclovitária é mais fragmentada, menos iluminada e menos protegida, reforçando uma questão já levantada em outros capítulos, onde aqueles que mais precisam do modal são também os que mais enfrentam riscos. Essa desigualdade material se refletiu nas respostas dos participantes ao declararem sentir certo nível de insegurança ao pedalar.

Dessa forma, o estudo demonstra que o potencial emancipador da bicicleta depende

de condições urbanas que garantam segurança e continuidade viária. Embora Fortaleza tenha avançado na expansão da malha ciclovitária e em políticas de mobilidade, como previsto no Plano Diretor Participativo e nos planos setoriais mais recentes, os resultados mostram que tais investimentos não se distribuem de maneira igualitária pela cidade, concentrando-se nas áreas de maior renda e requalificação urbana. Dessa forma, é possível confirmar que as análises teóricas de Lefebvre, Harvey e Rolnik apresentadas na seção 1, retratam essa realidade a qual está posta o direito à cidade que segue sendo tensionado por interesses econômicos e decisões históricas que privilegiam certas porções do território.

No que se refere ao estudante-trabalhador, a investigação empírica reforça as contradições apresentadas ao longo do trabalho. A bicicleta surge como solução mais dinâmica quando se pensa a insuficiência que o transporte público tem para atender, de fato, as demandas da população, onde também se insere esse personagem do estudo; a bicicleta também se insere como elemento revelador dos limites estruturais enfrentados por esses jovens, principalmente na locomoção para sair de seus bairros. A dupla jornada, que impõe uma rotina exaustiva, atravessada por cansaço, longos deslocamentos e falta de tempo; nessas condições, a bicicleta pode significar tanto autonomia quanto sobrecarga física, especialmente em contextos de calor intenso, baixa segurança e ausência de infraestrutura integrada. Ainda assim, muitos participantes relataram que pedalar contribui para alívio emocional, sensação de liberdade e fortalecimento de vínculos sociais, reforçando a dimensão subjetiva da mobilidade ativa como prática de saúde, convivência e resistência.

As quatro categorias analíticas consolidadas em pertencimento; vínculo e sociabilidade; democratização do acesso à cidade; e insegurança mostraram que foram bem adequadas para ajudar a compreender a complexidade das vivências descritas. Elas demonstram que o ato de pedalar não se restringe ao deslocamento, mas que ele envolve também experiências políticas, sensoriais, afetivas e coletivas. Se, por um lado, a bicicleta amplia horizontes e aproxima o sujeito da cidade, por outro, a insegurança atua como a barreira mais elencada que condiciona o alcance real desse pertencimento. Assim, as categorias se complementam ao revelar que democratizar a mobilidade é democratizar o próprio direito à cidade e tal democratização só poderá ser concretizada quando for acompanhada de políticas públicas que enfrentem de forma coesa as desigualdades históricas que afetam esses lugares.

Considerando a totalidade da pesquisa e os resultados obtidos, principalmente por meio das respostas dadas de forma anônima via formulário, este trabalho tenta de alguma forma

contribuir para ampliar a discussão sobre como jovens estudantes-trabalhadores vivenciam a mobilidade urbana e como a bicicleta pode funcionar como ferramenta de acesso, pertencimento e resistência em uma cidade marcada por desigualdades estruturais. Dessa maneira, também é possível compreender a necessidade de políticas urbanas integradas que se permitam ir além da simples implantação de ciclovias, incorporando aspectos como sombreamento, segurança pública, integração modal, bicicletários acessíveis e programas educativos que envolvam motoristas e ciclistas.

Para finalizar, é importante ressaltar que essa pesquisa se propõe a ser mais um ponto de debate para um tema que se mostra ser mais longo e complexo, assim é esperado que a pesquisa possa abrir caminhos para investigações futuras, para se aprofundar em temas de estudos como:

- (a) as diferenças de gênero na experiência ciclovária;
- (b) os impactos do clima e das distâncias na rotina do estudante-trabalhador;
- (c) a relação entre mobilidade ativa e permanência universitária;
- (d) a efetividade das políticas ciclovárias nas periferias.

Essas possibilidades reforçam que as considerações aqui apresentadas não encerram o tema, mas contribuem para um debate mais amplo sobre mobilidade, desigualdade e direito à cidade.

Assim, é visto que a bicicleta, no contexto de Fortaleza, é um instrumento de potência e limite, em relação a potência seria por permitir acesso, autonomia e pertencimento; limite por esbarrar em um modelo urbano que ainda privilegia o transporte motorizado e produz inseguranças que inviabilizam, por diversos fatores, uma fortaleza que pedale com segurança. A efetivação do direito à cidade, portanto, exige reconhecer e enfrentar essas tensões, garantindo que a mobilidade, parte essencial desse direito, seja, de fato, posta em prática para a maior parcela da população.

REFERÊNCIAS

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2016.

BELIK, Laura. **Campos de concentração no Ceará (1915, 1932): histórias apagadas do processo de urbanização de Fortaleza**. In: ENANPUR – Encontro Nacional da ANPUR, XX., 2023, Belém. Anais... Belém: ANPUR, 2023.

BENEVIDES, Tamna Emanuelli Pinto; LIMA, Aline Venceslau Vieira de. *A qualidade de vida do trabalhador-estudante: uma revisão sistemática da literatura*. In: CONEDU – Congresso Nacional de Educação. Campina Grande, 2023.

COSTA, Maria Clélia Lustosa. **Fortaleza, capital do Ceará: transformações no espaço urbano ao longo do século XIX**. *Revista do Instituto do Ceará*, Fortaleza, 2014.

DANTAS, Eustógio Wanderley Correia; SILVA, José Borzacchiello da; COSTA, Maria Clélia Lustosa (orgs.). **De cidade a metrópole: (trans)formações urbanas em Fortaleza**. Fortaleza: Edições UFC, 2009.

Fortaleza ultrapassa Salvador e se torna a cidade mais populosa do Nordeste e a 4ª do Brasil, diz Censo. **Diário do Nordeste**, Fortaleza, 2023. Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/ceara/fortaleza-ultrapassa-salvador-e-se-torna-a-cidade-mais-populosa-do-ne-e-4-do-brasil-diz-censo-1.3386144>. Acesso em: 11 nov. 2025.

DIÓGENES, Beatriz Helena Nogueira. **A dinâmica do espaço intra-urbano de Fortaleza e a formação de “novas centralidades”**. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 11., 2005, Salvador. Anais... Salvador: ANPUR, 2005.

ELLIS, Carolyn; ADAMS, Tony E.; BOCHNER, Arthur P. Autoethnography: an overview. *Forum Qualitative Sozialforschung*, v. 12, n. 1, 2011.

FARIA, Carlos Aurélio Pimenta de; LIMA, Rafael dos Santos. Mobilidade urbana, desigualdades sociais e políticas públicas. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, v. 18, n. 1, 2016.

FERNANDES, Edésio. **Direito urbanístico e política urbana no Brasil**. Belo Horizonte: Del Rey, 2010.

FERNANDES, Priscila Dantas; OLIVEIRA, Kecia Karine Santos de. *Trabalho e educação: análise reflexiva da dupla jornada do estudante-trabalhador*. São Cristóvão: Universidade Federal de Sergipe, 2012.

FORTALEZA (Município). Plano Diretor Participativo de Fortaleza. Fortaleza: Prefeitura Municipal de Fortaleza, 2009.

FORTALEZA (Município). Plano de Mobilidade Urbana de Fortaleza (PlanMob-FOR). Fortaleza: Prefeitura Municipal de Fortaleza, 2015.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

HARVEY, David. O direito à cidade. *Lutas Sociais*, n. 29, 2012.

HARVEY, David. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico 2022**. Rio de Janeiro: IBGE, 2022.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Forma urbana e mobilidade sustentável: evidências de cidades brasileiras**. Brasília: IPEA, 2022.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. 5. ed. São Paulo: Centauro, 2001.

Campos de concentração no Ceará: a seca de 1932. **Marco Zero Conteúdo**, Recife, 2022. Disponível em: <https://marcozero.org/campos-de-concentracao-ceara-seca-de-1932/>. Acesso em: 11 nov. 2025.

MARICATO, Ermínia. Urbanismo na periferia do mundo globalizado: metrópoles brasileiras. *São Paulo em Perspectiva*, v. 14, n. 4, 2000.

NETO, Bernardo. **Barra do Ceará**. Fortaleza: Secretaria Municipal da Cultura de Fortaleza (Secultfor), 2014. (Coleção Pajeú).

OLIVEIRA, Luiz Paulo Jesus de; MATOS, Daniela Abreu. Jovens universitários/as e os desafios em conciliar estudo e trabalho. **Nexo Jornal – Ponto de Vista**, São Paulo, 17 fev. 2025. Disponível em: <https://pp.nexojornal.com.br/ponto-de-vista/2025/02/17/jovens-universitarios-as-e-os-desafios-em-conciliar-estudo-e-trabalho>. Acesso em: 12 nov. 2025.

PEREIRA, Alexandre Queiroz. **A urbanização vai à praia: vilegiatura marítima e metrópole no Nordeste do Brasil**. Fortaleza: Edições UFC, 2014. (Coleção Estudos Geográficos).

PEREIRA, Lucinéa de Souza; COUTRIM, Rosa Maria da Exaltação. Estudantes trabalhadores de camadas populares em seu desafio cotidiano de conciliar trabalho e estudo. *Revista Temas em Debate*, Ouro Preto, v. 23, p. 1–16, 2020.

PREFEITURA DE FORTALEZA. **Malha ciclovária de Fortaleza alcança mais de 480 km de extensão com nova implantação na Av. Borges de Melo**. Fortaleza, 2024. Disponível em: <https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/malha-ciclovitaria-de-fortaleza-alcanca-mais-de-480-km-de-extensao-com-nova-implantacao-na-av-borges-de-melo>. Acesso em: 12 jan. 2025.

ROCHA, Enid; REZENDE, Valéria. *A representação social do estudo e do trabalho na vida cotidiana de jovens de classes populares*. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), 2021.

RODRIGUES, Arlete Moysés. **A cidade e o urbano: desigualdades e justiça social**. São Paulo: Contexto, 2004.

ROLNIK, Raquel. **A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo**. São Paulo: Studio Nobel, 2000.

UN-HABITAT. **Habitat III policy paper 1: right to the city and cities for all**. Nairobi: United Nations Human Settlements Programme, 2016.

VARGAS, Hustana Maria; PAULA, Maria de Fátima Costa de. A inclusão do estudante-trabalhador e do trabalhador-estudante na educação superior: desafio público a ser enfrentado. *Revista Avaliação*, Campinas; Sorocaba, v. 18, n. 2, p. 459–485, jul. 2013.

APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO APLICADO

1. Declaração de Consentimento

Declaro estar ciente dos objetivos da pesquisa, do caráter acadêmico do estudo e da garantia de anonimato das informações fornecidas, autorizando o uso das respostas para fins científicos.

2. Qual a sua faixa etária?

- Menos de 18 anos
- 18 a 24 anos
- 25 a 29 anos
- 30 a 39 anos
- 40 anos ou mais

3. Qual é a sua identidade de gênero?

- Mulher cisgênero
- Homem cisgênero
- Mulher transgênero
- Homem transgênero
- Pessoa travesti
- Pessoa não binária / gênero fluido / outra identidade
- Prefiro não responder
- Outro: _____

4. Você se autodeclara como:

- Preta
- Parda
- Branca
- Indígena
- Amarela
- Outro: _____

5. Você é moradora/or de periferia, comunidade, ocupação ou região de vulnerabilidade?

- Sim
- Não

6. Você se localiza em qual das 12 regiões administrativas (Secretarias Regionais – SERs)

de Fortaleza?

- Regional 1
- Regional 2
- Regional 3
- Regional 4
- Regional 5
- Regional 6
- Regional 7
- Regional 8
- Regional 9
- Regional 10
- Regional 11
- Regional 12

7. Qual seu principal meio de transporte e locomoção na cidade? *(Se necessário, assinalar mais de uma opção)*

- Ônibus
- Automóvel (carro ou moto)
- Bicicleta
- A pé
- Transporte de passageiros sobre trilhos (metrô ou VLT)
- Outro: _____

8. Como você avalia a infraestrutura cicloviária de Fortaleza (ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas, passeios compartilhados e bicicletários)?

- Muito ruim
- Ruim
- Regular
- Boa
- Muito boa
- Excelente

9. Com que frequência você utiliza a bicicleta?

- Todos os dias
- De 3 a 5 vezes por semana

- 1 a 2 vezes por semana
- Ocasionalmente
- Raramente
- Não utilizo

10. **Para quais finalidades você utiliza a bicicleta?** *(Se necessário, assinalar mais de uma opção)*

- Lazer
- Educação (escola, faculdade, cursos)
- Trabalho (deslocamento até o emprego)
- Atividade profissional (entregas, serviços etc.)
- Esporte
- Cultura
- Todos os itens acima
- Não utilizo a bicicleta
- Outro: _____

11. **Comparado a outros meios de transporte (ônibus, carro, moto etc.), como você avalia o tempo de deslocamento com a bicicleta?**

- Menor – considero mais rápido
- Igual – o tempo é parecido
- Maior – considero mais demorado
- Depende do trajeto
- Nunca comparei

12. **Você se sente seguro ao pedalar em Fortaleza?**

- Sim, na maior parte do tempo
- Parcialmente – depende do horário ou local
- Não me sinto seguro
- Nunca pensei sobre isso

13. **Quais são os principais desafios que você encontra ao utilizar a bicicleta?** *(Se necessário, assinalar mais de uma opção)*

- Falta de segurança no trânsito
- Falta de infraestrutura adequada
- Longas distâncias

- Falta de respeito por parte de motoristas
- Clima quente / excesso de sol
- Falta de bicicletários ou locais seguros para estacionar
- Outro: _____

14. Como o uso da bicicleta influencia o modo como você enxerga e vivencia a cidade de Fortaleza?

(Explique como pedalar afeta sua percepção dos espaços, das pessoas e do acesso aos lugares na cidade.)