



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
CENTRO DE CIÊNCIAS AGRÁRIAS
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS INTERDISCIPLINARES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM AVALIAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

LUCIANA RIBEIRO MOURA

**CICLISMO EM FORTALEZA COMO ALTERNATIVA DE MOBILIDADE: UM
OLHAR AVALIATIVO SOBRE PROGRAMAS CICLOVIÁRIOS MUNICIPAIS**

FORTALEZA

2019

LUCIANA RIBEIRO MOURA

CICLISMO EM FORTALEZA COMO ALTERNATIVA DE MOBILIDADE: UM OLHAR
AVALIATIVO SOBRE PROGRAMAS CICLOVIÁRIOS MUNICIPAIS

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Avaliação de Políticas Públicas da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Avaliação de Políticas Públicas. Área de concentração: Multidisciplinar.

Orientadora: Prof^a Dr^a Alba Maria Pinho de Carvalho

FORTALEZA

2019

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal do Ceará
Biblioteca Universitária

Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

M887c Moura, Luciana Ribeiro.

Ciclismo em Fortaleza como alternativa de mobilidade : um olhar avaliativo sobre programas cicloviários municipais / Luciana Ribeiro Moura. – 2019.
172 f.

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Ciências Agrárias, Programa de Pós-Graduação em Avaliação de Políticas Públicas, Fortaleza, 2019.
Orientação: Profa. Dra. Alba Maria Pinho de Carvalho.

1. Questão Urbana. 2. Bicicleta. 3. Mobilidade Urbana. 4. Mobilidade Cicloviária. 5. Programas Municipais. I. Título.

CDD 320.6

LUCIANA RIBEIRO MOURA

CICLISMO EM FORTALEZA COMO ALTERNATIVA DE MOBILIDADE: UM OLHAR
AVALIATIVO SOBRE PROGRAMAS CICLOVIÁRIOS MUNICIPAIS

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Avaliação de Políticas Públicas da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Avaliação de Políticas Públicas. Área de concentração: Multidisciplinar.

Aprovada em: 11/04/2019.

BANCA EXAMINADORA

Prof^a Dr^a Alba Maria Pinho de Carvalho (Orientadora)
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof. Dr. Alcides Fernando Gussi
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof^a Dr^a Eliana Costa Guerra
Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN)

À Maria de Fátima Bezerra Ribeiro (*in memoriam*), minha mãezinha, meu amor maior, minha parceira de vida. Este trabalho acadêmico tem também suas marcas no apoio incondicional e na sua participação no observar ciclistas e condições de pedalar quando, na intimidade profunda de nossa parceria, rodávamos a cidade... de fato, nestes percursos, ela se fez uma atenta interlocutora!...

AGRADECIMENTOS

Ao final dos percursos na construção desta dissertação, sinto, mais do que nunca, que o apoio recebido, de diferentes formas, foi decisivo para seguir e avançar nestes caminhos difíceis, surpreendentes e maravilhosos do produzir conhecimento no campo da avaliação de políticas públicas. Assim, quero registrar minha gratidão a pessoas que comigo vivenciaram diferentes momentos nesta produção acadêmica.

À Jacira Braga, pelo apoio irrestrito no desenvolvimento do Mestrado, desde a seleção até a defesa da dissertação. A sua participação cotidiana nos meus percursos acadêmicos foi elemento de incentivo permanente a fazer-me superar dificuldades de percurso.

À Prof^a Dr^a Alba Maria Pinho de Carvalho, minha orientadora, que se fez parceira acadêmica, contribuindo para abertura de horizontes analíticos, fazendo do objeto de estudo uma “janela” para ver o mundo social e adentrar nas configurações do Estado e das Políticas Públicas.

À Prof^a Dr^a Silvânia Monte, pela oportunidade de vivenciar o cotidiano de reflexões, discussões e pesquisas no Laboratório de Estudos de Políticas Públicas – LEPP onde pude gestar a ideia de adentrar na Política Urbana, investigando o Programa Bicicletar.

Ao Prof. Dr. Alcides Gussi e a Prof^a Dr^a Eliana Costa Guerra, integrantes da Banca, pela apreciação do trabalho no seu processo, oferecendo-me preciosas pistas analíticas para avançar na Avaliação do Campo de Mobilidade Urbana.

Ao Prof. Dr. Carlos Américo Leite Moreira, pelo seu empenho e competência na construção do Mestrado Acadêmico de Políticas Públicas, construindo vias democráticas na coordenação do curso.

À CAPES, tendo em vista que o presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

RESUMO

A dissertação, ora apresentada a público, consubstancia as reflexões e descobertas analíticas de pesquisa avaliativa desenvolvida no período 2017-2018 sobre a mobilidade urbana cicloviária em Fortaleza, no contexto contraditório das intervenções municipais na metrópole fortalezense, nas Gestões do Prefeito Roberto Cláudio Bezerra, nesta área específica, no período 2013-2018. Nesta perspectiva, assumi, como referência nesta pesquisa avaliativa, dois programas municipais de ciclismo urbano: Programa Bicicletar e Programa Bicicletas Integradas ao Transporte Público – PBITP. Ao longo dos percursos e desdobramentos desta investigação avaliativa, adentrei na complexidade do ciclismo urbano em Fortaleza, centrando as análises em três eixos: o ciclismo como via de mobilidade urbana na metrópole Fortaleza, na segunda década do século XXI, circunscrevendo-o como tendência contemporânea, em meio aos seus dilemas; configurações do Bicicletar e PBITP como programas municipais de bicicletas públicas, avaliando os sentidos sócio-políticos destes dois programas e sua legitimidade como intervenções do governo municipal; repercussões da implementação do Bicicletar e PBITP na criação de infraestrutura no âmbito do ciclismo urbano em Fortaleza e no tocante à cultura em torno do ciclismo, considerando as tensões entre padrões de invisibilidade e múltiplas formas de violência e a emergência de um tratamento de respeito ao ciclista como ator urbano. O esforço avaliativo de dimensões da Política de Mobilidade Urbana Cicloviária exigiu (re)construir nexos e mediações com a Política de Mobilidade Urbana, como matriz institucional, tendo, como horizonte de análise, a Questão Urbana na contemporaneidade. Para tanto, trabalhei vias abertas por autores de referência neste campo de estudo: Henri Lefebvre, David Harvey, Erminia Maricato, Raquel Rolnik, Renato Boareto. Nesta direção, movimenteí, como categorias analíticas de sustentação teórica desta produção acadêmica: avaliação, questão urbana, direito à cidade, mobilidade urbana, mobilidade cicloviária, ciclismo urbano, programas públicos cicloviários, sociabilidade cicloviária, cultura no trânsito. Na construção do processo investigativo, busquei assumir uma perspectiva contrahegemônica no campo epistêmico da avaliação de políticas públicas, tomando, como base, duas matrizes avaliativas: o Paradigma Pós-Constructivista de Raul Lejano e a Avaliação em Profundidade de Léa Rodrigues. Particularmente, da matriz de Lejano, tomei, como inspiração, suas indicações da fusão de texto e contexto, considerando a dimensão

complexa e multidimensional da experiência avaliativa. Especificamente, da matriz de Avaliação em Profundidade, formulada por Léa Rodrigues, construi o desenho metodológico da investigação a partir dos eixos analíticos indicados: análise do contexto da política de mobilidade cicloviária no âmbito da Política de Mobilidade Urbana no cenário brasileiro e fortalezense; análise de conteúdo das Políticas de Mobilidade Cicloviária no Brasil e em Fortaleza, procedendo minucioso exame do material oficial; trajetória institucional dos Programas Bicicletar e PBITP; espectro temporal e territorial, considerando a gestão de Roberto Cláudio na metrópole Fortaleza no período 2013-2018. Para dar concretude ao encaminhamento da Avaliação sob a ótica de tais matrizes, delineei o desenvolvimento de uma pesquisa social de natureza qualitativa com um triplo encaminhamento: Realização de uma enquete sobre os Programas Municipais Bicicletar e Bicicletas Integradas ao Transporte Público, no sentido de avaliar a questão do conhecimento e legitimidade social destes Programas, atingindo um contingente de 1.000 pessoas de diferentes grupos e segmentos da sociedade fortalezense; Estudos de campo em estações dos Programas Bicicletar e Bicicletas Integradas ao Transporte Público, com observações sistemáticas dos fluxos de movimento de retirada e devolução de bicicletas, do perfil dos usuários(as), com contatos e conversas com usuários dos Programas que se dispuseram a falar, buscando perceber a sua percepção sobre estes serviços municipais de ofertas de bicicletas e as estruturas da cidade para o ciclismo; Mapeamento institucional da infraestrutura implementada na cidade de Fortaleza de apoio ao ciclismo como via de mobilidade, utilizando pesquisa virtual em sites da Prefeitura Municipal de Fortaleza e visita aos órgãos vinculados à Política de Mobilidade Urbana Cicloviária.

Palavras-Chave: Questão Urbana. Bicicleta. Mobilidade Urbana. Mobilidade Cicloviária. Programas Municipais. Bicicletar. Bicicletas Integradas.

ABSTRACT

The dissertation, presented to the public, is based on the reflections and analytical findings of evaluative research developed during the period 2017-2018 on urban mobility in Fortaleza, in the contradictory context of municipal interventions in the Fortaleza metropolis, in the Mayor's Office, Roberto Cláudio Bezerra, specific area in the period 2013-2018. In this perspective, I assumed, as reference in this evaluative research, two municipal urban cycling programs: Bicycling Program and Integrated Bicycles to Public Transport Program - PBITP. Along the paths and unfolding of this evaluation research, I entered into the complexity of urban cycling in Fortaleza, centering the analyzes in three axes: cycling as a way of urban mobility in Fortaleza metropolis, in the second decade of the XXI century, circumscribing it as a contemporary trend, in the midst of their dilemmas; Bicycle and PBITP configurations as municipal public bicycle programs, evaluating the socio-political meanings of these two programs and their legitimacy as interventions of the municipal government; repercussions of the implementation of Bicycling and PBITP in the creation of infrastructure in the field of urban cycling in Fortaleza and with respect to the culture around cycling, considering the tensions between patterns of invisibility and multiple forms of violence and the emergence of a treatment of respect to the cyclist as an urban actor. The evaluative effort of dimensions of the Urban Cycle Mobility Policy required (re) to build bridges and mediations with the Urban Mobility Policy, as an institutional matrix, having, as a horizon of analysis, the Urban Quetão in contemporaneity. To that end, I have worked open routes by reference authors in this field of study: Henri Lefebvre, David Harvey, Erminia Maricato, Raquel Rolnik, Renato Boareto. In this direction, I have moved, as analytical categories of theoretical support of this academic production: evaluation, urban question, city right, urban mobility, cycling mobility, urban cycling, public bicycle programs, cycling sociability, culture in traffic. In the construction of the investigative process, I sought to assume a counter-hegemonic perspective in the epistemic field of public policy evaluation, based on two evaluative matrices: Raul Lejano's Post-Constructivist Paradigm and Léa Rodrigues In-Depth Assessment. Particularly, from the Lejano matrix, I took, as inspiration, his indications of the fusion of text and context, considering the complex and multidimensional dimension of the evaluative experience. Specifically, Léa Rodrigues developed the methodological design of the research from the analytical axes

indicated: analysis of the context of the mobility policy in the ambit of the Urban Mobility Policy in the Brazilian scenario and strengthen; analysis of the contents of the Cycle Mobility Policies in Brazil and Fortaleza, carrying out a thorough examination of the official material; institutional trajectory of the Bicycling and PBITP Programs; temporal and territorial spectrum, considering the management of Roberto Claudio in Fortaleza metropolis in the period 2013-2018. In order to make concrete the referral of the Evaluation from the perspective of such matrices, I outlined the development of a social research of a qualitative nature with a triple routing: Conducting a survey on Municipal Bicycle Programs and Integrated Bicycles to Public Transport, in order to evaluate the question of knowledge and social legitimacy of these Programs, reaching a contingent of 1,000 people from different groups and segments of society strengthen; Field studies in stations of the Bicycling and Integrated Bicycles Programs to Public Transport, with systematic observations of the movements of movement of bicycle withdrawal and return, of the profile of the users, with contacts and conversations with users of the Programs that were willing to speak , seeking to perceive their perception on these municipal services of bicycle offers and the structures of the city for cycling; Institutional mapping of the infrastructure implemented in the city of Fortaleza to support cycling as a way of mobility, using virtual research on websites of the City Hall of Fortaleza and visits to the bodies linked to the Cycle Urban Mobility Policy.

Keywords: Urban Issues. Bicycles. Urban Mobility. Cycle Mobility. Municipal Programs. Bicicletar. Integrated Bicycles.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
Antaq	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
ANTP	Associação Nacional de Transportes Públicos
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
APA	Área de Proteção Ambiental
Bird	Banco Internacional para a Reconstrução e o Desenvolvimento
BNH	Banco Nacional da Habitação
CAF	Comitê de Articulação Federativa
CBTU	Companhia Brasileira de Trens Urbanos
CCJC	Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania
CMTU	Código Municipal de Transporte Público
COCICLO	Coordenadoria de Gestão Ciclovária
ConCidades	Conselho das Cidades
Conit	Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte
CVT	Comissão de Viação e Transportes
CTASP	Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público
CTC	Companhia de Transporte Coletivo
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
EBTU	Empresa Brasileira de Transportes Públicos
EIV	Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança
Etub-CPM	Estudos de Transporte Urbano em Cidades de Porte Médio
FDTU	Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos
FNRU	Fórum Nacional de Reforma Urbana
Geipot	Grupo Executivo de Estudos de Integração da Política de Transportes
GTDN	Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDHM	Índices de Desenvolvimento Humano Municipal
IJF	Instituto José Frota
IPI	Imposto sobre Produtos Industrializados
IULCLG	Imposto Único Sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos

JOCAP	Jornada Cearense de Pós-Graduação e Pesquisa em Avaliação de Políticas Públicas
JOINPP	Jornada Internacional de Políticas Públicas
MAPP	Mestrado Profissional de Avaliação de Políticas Públicas
MDT	Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos
PAC	Programas de Aceleração do Crescimento
PAITT	Plano de Ações Imediatas de Transporte e Trânsito
PBITP	Programa Bicicletas Integradas ao Transporte Público
PEC	Proposta de Emenda à Constituição
PDCI	Plano Diretor Cicloviário Integrado
PDTU	Plano Diretor de Transporte Urbano
PL	Projeto de Lei
PlanMob	Plano de Mobilidade Urbana
PMF	Prefeitura Municipal de Fortaleza
PMDB	Partido do Movimento Democrático Brasileiro
PNAD	Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio
PSDB	Partido da Social Democracia Brasileira
PT	Partido dos Trabalhadores
RMF	Região Metropolitana de Fortaleza
SCSP	Secretaria da Conservação e Serviços Públicos
Semob	Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana
SUDENE	Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste
TCU	Tribunal de Contas da União
Trancol	Estudo de Transporte Coletivo
Trensurb	Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO: A AVENTURA DA PESQUISA NO CAMPO DE AVALIAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS	13
1.1	Percursos e Trilhas na Construção do Objeto	13
1.2	Bicicletar e Bicycletas Integradas ao Transporte Público: Uma “Janela” para Adentrar nas Configurações Contraditórias da Mobilidade Urbana Cicloviária no Contexto da Metrópole Fortaleza	16
2	AVALIAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS: CIRCUNSCREVENDO UMA CATEGORIA FUNDANTE NO PROCESSO DE INVESTIGAÇÃO AVALIATIVA	20
2.1	Avaliação de Políticas Públicas como Campo em Construção: Configurações Contemporâneas	20
2.2	O Desenho Metodológico da Pesquisa Avaliativa: Um Caminho se Fazendo nos Circuitos da Investigação	25
3	A QUESTÃO URBANA COMO HORIZONTE ANALÍTICO	30
3.1	Cidades como Palco da Vida Social e o Direito à Cidade como Direito Fundamental da Vida Democrática	30
3.2	As Cidades em Questão na Contemporaneidade Brasileira	35
3.3	A Política de Mobilidade Urbana no Contexto da Vida Brasileira Contemporânea: Marcos Político-Institucionais	40
3.4	Mobilidade Cicloviária: Uma Alternativa em Meio ao Caos do Trânsito, da Poluição, da Imobilidade nos Circuitos das Cidades Brasileiras	57
4	FORTALEZA, METRÓPOLE NORDESTINA: A MOBILIDADE URBANA EM FOCO	62
4.1	A Cidade de Fortaleza: Crescimento e Periferização	63
4.2	Mobilidade Urbana no Contexto da Urbanização Periférica de Fortaleza: Segregação Sócioespacial e o Espriamento da Malha Urbana	70
4.3	A Mobilidade Cicloviária em Fortaleza: da utilização utilitária à tendência contemporânea do ciclismo urbano	79
4.4	A Política de Mobilidade Urbana em Fortaleza nos Anos 2000	82

4.4.1	<i>A Mobilidade Urbana como Questão de Política Pública nas Gestões Municipais de Fortaleza: um mergulho histórico nas três últimas décadas</i>	82
4.4.2	<i>Roberto Cláudio Bezerra e sua Opção Estratégica na Mobilidade Urbana: Uma Dimensão em Avaliação nos Percursos de Contextualização da Política</i>	89
5	BICICLETAR/PBITP COMO INTERVENÇÕES MUNICIPAIS NO ÂMBITO DA MOBILIDADE CICLOVIÁRIA – (2014-2018)	95
5.1	Configuração dos Programas na Cidade de Fortaleza	95
5.2	Uma Abordagem Avaliativa do Alcance Social dos Dois Programas Públicos de Mobilidade Cicloviária: Descobertas a partir de Uma Enquete	99
6	NAS TRILHAS DO CICLISMO NA METRÓPOLE FORTALEZA: EXPRESSÕES DE UMA AVALIAÇÃO EM PROFUNDIDADE	114
6.1	Mobilidade como uma Via de Acesso ao Direito à Cidade: Potencialidades e Dilemas do Ciclismo	116
6.2	O Ciclismo como um Campo Heterogêneo e Multifacetado em sua Teia de Motivações e Interesses: Diferentes Tipos de Ciclistas no Espaço Urbano de Fortaleza dos Anos 2000	119
6.3	Andar de Bicicleta como uma Tendência Crescente na Fortaleza MetrÓpole: O Olhar e o Sentir dos Ciclistas	125
6.4	Olhares e Percepções sobre a Implementação do Bicicletar e PBITP: Dois Programas Cicloviários Públicos no Foco Avaliativo ...	136
6.5	Os Programas Públicos Municipais e a Infraestrutura para o Ciclismo em Fortaleza	143
6.6	Ciclismo no Contexto do Trânsito da Disputa de Modais: Entre Violências e uma Emergente Cultura de Respeito	147
7	À GUIA DE CONCLUSÕES: DELINEANDO UMA AGENDA PARA A CONTINUIDADE DA INVESTIGAÇÃO AVALIATIVA NO CONTEXTO CONTRADITÓRIO DA MOBILIDADE CICLOVIÁRIA	155
	REFERÊNCIAS	162
	APÊNDICE A – INSTRUMENTO DE COLETA DE DADOS	172

1 INTRODUÇÃO: A AVENTURA DA PESQUISA NO CAMPO DE AVALIAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS.

1.1 Percursos e Trilhas na Construção do Objeto.

Em setembro de 2016, já ao longo das primeiras disciplinas do Mestrado Acadêmico de Políticas Públicas, mudei de tema e de área de estudo¹. Passo, então, a trabalhar Política de Mobilidade Urbana, com foco no Programa Municipal Bicicletar da Prefeitura de Fortaleza. Assim, lancei-me em um campo totalmente novo de estudo, a construir um grande desafio. Ao adentrar no campo da Mobilidade Urbana, o meu interesse era avaliar o Programa Bicicletar de uma ótica gerencialista, na perspectiva da eficácia, eficiência e efetividade. Ao longo das disciplinas do Mestrado, especificamente a disciplina Estado e Políticas Públicas no Brasil, começo a perceber os limites desta avaliação gerencialista, começando a delinear a exigência de um estudo do Bicicletar no contexto da metrópole Fortaleza, em uma perspectiva avaliativa mais ampla.

Comecei, de forma titubeante, a buscar caminhos e linhas analíticas. Um primeiro esforço foi apropriar-me do próprio Programa Bicicletar no contexto da mobilidade urbana de Fortaleza. Já em 2017, ao produzir o texto para a Jornada Internacional de Políticas Públicas – JOINPP – comecei a perceber a exigência de trabalhar o Programa Bicicletas Integradas ao Transporte Público que, então, passei a considerar como “uma via do Sistema Bicicletar²”.

No decorrer da disciplina Práticas em Avaliação de Políticas Públicas³, ministrada pelo Professor Alcides Gussi, ao produzir Oficinas no campo avaliativo,

¹ Ingressei na primeira turma do Mestrado Acadêmico em Avaliação de Políticas Públicas /UFC, no segundo semestre de 2016, com o Projeto – **Avaliação da Execução da Política Municipal do Idoso da Cidade de Fortaleza.**

² Artigo apresentado na VII Jornada Internacional de Políticas Públicas/2017 – **Mobilidade e Política Pública: uma análise de bicicletas integradas, na perspectiva da sustentabilidade.** Nesta primeira aproximação, situava o Programa Bicicletas Integradas ao Transporte Público como um desdobramento do Bicicletar. Posteriormente, constatei tratar-se de dois Programas Municipais distintos que se complementam e se articulam, no âmbito da Política de Mobilidade Urbana Cicloviária em Fortaleza.

³ A disciplina Práticas de Avaliação em Políticas Públicas, ministrada pelo Professor Alcides Fernando Gussi, no primeiro semestre de 2017, foi construída a partir de Oficinas e Seminários. Especificamente, no tocante às oficinas, voltadas para a Política Pública em estudo, cada mestrando (a), produziu três Oficinas, trabalhando as seguintes temáticas: análise de conteúdo e bases conceituais da política em avaliação; análise do contexto de formulação da política e análise da trajetória institucional.

trazendo para a Política Pública em estudo, fui, pouco a pouco, chegando à constatação do vínculo orgânico entre os dois programas municipais, quais sejam, Bicicletar e Bicicletas Integradas ao Transporte Público. Desse modo, demarco, como campo empírico de estudo avaliar os Programas Municipais Bicicletar e Bicicletas Integradas ao Transporte Público, no âmbito da Política de Mobilidade Urbana Ciclovitária de Fortaleza.

Na disciplina Avaliação em Políticas Públicas, ao desenvolver as oficinas 1, 2 e 3, propostas pelo Professor Alcides Gussi, fui adentrando nas configurações da Avaliação em Profundidade. Neste sentido, foi deveras fecundo a interlocução sistemática com a minha então co-orientadora Professora Alba Carvalho. Assim, foi se delineando o meu objeto de investigação em sua complexidade, percebendo que o meu interesse avaliativo incide no desvendamento da política de mobilidade ciclovitária na Gestão Roberto Cláudio Bezerra.

O exame de Qualificação, em novembro de 2017, foi um marco decisivo para consolidar os delineamentos do objeto, já tendo a Professora Alba Carvalho como minha orientadora oficial. O texto apresentado teve como título “Fortaleza nas Trilhas de Bicicletas Públicas: uma Avaliação de Programas Municipais no Âmbito da Mobilidade Ciclovitária”. De fato, nesta produção, como fruto dos meus estudos e investigações sobre a mobilidade urbana no Brasil e, sobretudo, em Fortaleza, consegui construir análises fundantes na perspectiva da dissertação. Considera que a produção acadêmica da Qualificação consubstancia alicerces que ora retomo na dinâmica expositiva deste texto final que ora apresento.

Nos processos investigativos que fundamentam esta dissertação, procurei, ao longo do ano de 2017 e, sobretudo em 2018, apresentar trabalhos em eventos científicos que me possibilitaram avançar em sistematizações e análises, adentrando, sempre mais, em dimensões da mobilidade ciclovitária. Dentre estes trabalhos, todos apresentados em co-autoria com a minha orientadora, destaco: (i) “Mobilidade e Política Pública: uma análise de bicicletas integradas, na perspectiva da sustentabilidade”, apresentado na VII Jornada Internacional de Políticas Públicas, em São Luiz (MA), em 2017; (ii) “Um Ensaio Avaliativo da Política de Mobilidade Urbana em Fortaleza: nas Trilhas do Bicicletar”, apresentado no VI SEMEAP – Seminário Modelos e Experiências de Avaliação de Políticas, Programas e Projetos, em Recife (PE), em 2017; (iii) “Avaliação da Implantação do Sistema de Bicicletas Públicas: Uma Alternativa à Mobilidade Urbana no Município de Fortaleza”, apresentado no III

ERECAP NE – Encontro Regional dos Estudantes do Campo de Públicas no Nordeste, em Arapiraca (AL), em 2017; (iv) “Fortaleza nas Trilhas de Bicicletas Públicas: Uma Avaliação de Programas Municipais no Âmbito da Mobilidade Ciclovária”, apresentado no I CONCECAP – Congresso Cearense do Campo de Públicas, em Fortaleza (CE), em 2018.

Nos meus percursos como pesquisadora no campo da avaliação de políticas públicas, após mais de dois anos de estudos e redefinições, hoje, na finalização da dissertação, o objeto investigativo delineia-se com mais clareza. Entendendo, então, as lições de Pierre Bordieu (1999), no seu texto clássico “Introdução a uma Sociologia Reflexiva”, de que o objeto é construído em um processo permanente de infinitas aproximações, com toques e retoques, a exigir vigilância permanente do pesquisador e paciência e sensibilidade do artesão. É o “artesão intelectual” de Wright Mills (1980) que procurei encarnar ao longo desses anos de aprendizagem do ofício da pesquisa. Assim, neste momento final do método de exposição desta produção acadêmica, vejo, com lucidez que o processo permitiu-me, que a pesquisa avaliativa que estou a empreender tem, como fio condutor, a discussão sobre a mobilidade urbana ciclovária em Fortaleza, no contexto contraditório das intervenções municipais na metrópole fortalezense, nas gestões do Prefeito Roberto Cláudio Bezerra, nesta área específica, no período 2013-2018. Nesta perspectiva, assumi, como referência nesta minha pesquisa avaliativa, dois programas municipais: Programa Bicletar e Programa Bicicletas Integradas ao Transporte Público/PBITP. Ao longo dos percursos e desdobramentos deste processo investigativo, adentrei na complexidade do ciclismo urbano em Fortaleza, centrando as análises em três eixos:

Eixo 1 - discutir o ciclismo como via de mobilidade urbana na metrópole Fortaleza, na segunda década do século XXI, circunscrevendo-o como tendência contemporânea, em meio aos seus dilemas.

Eixo 2 - circunscrever as configurações do Bicletar e PBITP como programas municipais de bicicletas públicas, avaliando os sentidos sócio-políticos destes dois programas e sua legitimidade como intervenções do governo municipal.

Eixo 3 - avaliar as repercussões da implementação do Programa Bicletar e do PBITP, na criação de infraestrutura para o ciclismo urbano em Fortaleza e na construção de uma cultura em torno do ciclismo, considerando a confluência entre invisibilidade e formas de violência e a emergência de um tratamento de respeito ao ciclista como ator urbano.

Em um raciocínio problematizador, ao longo dos percursos trilhados, configurei como objetivo geral de investigação, avaliar dimensões da política da mobilidade cicloviária em Fortaleza, na gestão do Prefeito Roberto Cláudio Bezerra (2013-2018), focando a implementação do sistema de Bicicletas Públicas – Bicletar, em articulação com o programa Bicicletas Integradas ao Transporte Público, avaliando os sentidos sócio-políticos destes dois programas e sua legitimidade como intervenções do governo municipal.

Em verdade, trata-se de um esforço avaliativo no sentido de adentrar na lógica interna da intervenção municipal, no campo da mobilidade cicloviária de Fortaleza, na gestão ora em curso que, em seu discurso oficial, destaca a mobilidade urbana como uma área prioritária, buscando sintonizar-se com uma tendência contemporânea.

Na viabilização desta proposta avaliativa, incidi o meu olhar nos possíveis rebatimentos da intervenção cicloviária na metrópole Fortaleza, no sentido de contribuir para maior visibilidade do ciclismo, sobretudo com a criação de uma infraestrutura na cidade, em termos de ciclovias e ciclofaixas, bem como no processo de reforço de uma cultura de respeito ao ciclista.

1.2 Bicletar e Bicicletas Integradas ao Transporte Público: Uma “Janela” para Adentrar nas Configurações Contraditórias da Mobilidade Urbana Cicloviária no Contexto da Metrópole Fortaleza.

Para realizar um estudo da Mobilidade Urbana Cicloviária em Fortaleza na gestão municipal em curso, impõe-se adentrar na Política Nacional de Mobilidade Urbana que, de fato, expressa, em nível do País, preocupações, diretrizes, e, mesmo, proposições e alternativas, no tocante à questão da mobilidade urbana em tempos contemporâneos.

Nesse esforço de pensar criticamente esta política, em diferentes escalas, cabe demarcar um pressuposto fundante: discutir Política de Mobilidade Urbana implica, necessariamente, focar a Questão Urbana, a encarnar estilos de vida, circunscritos nas cidades, implicando em complexas questões. A rigor, verifica-se um nexo orgânico entre Mobilidade Urbana e Questão Urbana. Não se pode discutir e pensar a Mobilidade Urbana sem considerar os dilemas e paradoxos da Questão Urbana, traduzida como o direito à cidade, com reais possibilidades de moradia, de

acesso a bens e serviços e a deslocamentos, que assegurem uma vida digna à população habitante, no contexto de cidades sustentáveis.

Inegavelmente, a Política de Mobilidade Urbana insere-se no campo das Políticas Urbanas, na perspectiva de garantir sustentabilidade no viver na cidade. Tanto é que, no contexto da vida brasileira, a Política de Mobilidade Urbana ganha visibilidade, adquirindo status de uma política pública, no âmbito da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, no século XXI, mais precisamente no contexto institucional do Ministério das Cidades, criado em 2003, no primeiro governo Lula.

É preciso atentar que até o limiar dos anos 2000, o Estado Brasileiro não utilizava o termo “mobilidade urbana,” referindo-se, sim, à “transporte urbano e trânsito”, sem a devida ênfase na questão da mobilidade urbana que, no final do século XX e limiar do século XXI, despontava como um dilema contemporâneo no interior do sistema global do capital. É no contexto do Ministério das Cidades, instituído em 2003, no Governo de Luís Inácio Lula da Silva, que as questões de transporte, trânsito, deslocamentos, vias de acesso passam a ser tratadas, de forma mais abrangente, como mobilidade urbana. Em verdade, “mobilidade urbana” é um conceito novo, surgido a partir das lutas dos movimentos sociais, para designar uma velha questão que vem acompanhando o complexo processo de urbanização brasileira.

A mobilidade urbana constitui-se hoje, um dilema no contexto das cidades no Brasil e no mundo globalizado. Fortaleza, na condição de metrópole nordestina, vivencia, nesta segunda década do século XXI, as expressões deste dilema, com sérios problemas de mobilidade urbana, no contexto de uma cidade com forte dominância do automóvel e as consequências daí advindas.

No cenário urbano fortalezense, a tendência contemporânea, a expressar-se no contexto brasileiro de utilização da bicicleta, vem ganhando maior visibilidade a partir, inclusive, de programas cicloviários desenvolvidos pelo poder público municipal.

Ao mesmo tempo, a Prefeitura Municipal de Fortaleza (PMF), na gestão Roberto Cláudio Bezerra, vem realizando intervenções urbanas, de peso, que propiciam a utilização dos automóveis, ou seja, do transporte automobilístico privado individual, sobretudo nas diferentes áreas nobres da cidade, com criação de binários, construção de viadutos e túneis.

De fato, no campo da mobilidade urbana de Fortaleza, tem-se claramente configurado um cenário de contradições que interpela o exercício do pensar crítico, no âmbito da avaliação de políticas públicas.

Neste trabalho, delinhei pontuações sobre o contexto contraditório da gestão Roberto Cláudio Bezerra no âmbito da mobilidade, a abrir vias de estudos a serem posteriormente trabalhadas. A rigor, esta contradição na intervenção municipal não é suficientemente discutida nas abordagens disponíveis sobre esta “era Roberto Cláudio Bezerra” em curso desde 2013 na metrópole fortalezense.

Ao longo dos percursos de estudos bibliográficos e documental, fui percebendo que a avaliação dos dois programas municipais – Bicletar e Programa Bicicletas Integradas ao Transporte Público – só ganham sentido quando pensados dentro da Política Ciclovária, como parte constitutiva da Política de Mobilidade Urbana da metrópole Fortaleza, marcada pela complexidade de problemas e de interesses constitutivos da Questão Urbana. São interesses de segmentos e grupos que perpassam o Estado em nível municipal, expressando-se em prioridades, diretrizes e investimentos da gestão estatal.

Tais constatações e descobertas foram-me possibilitando ver que a avaliação de programas ciclovários municipais constituem uma “janela” que me possibilitou ver o campo da mobilidade urbana, direcionando-me para a especificidade da mobilidade urbana ciclovária.

A minha pretensão, como pesquisadora, é contribuir para uma discussão crítica sobre a Mobilidade Urbana Ciclovária em Fortaleza, neste contexto contraditório das intervenções desenvolvidas pela gestão Roberto Cláudio Bezerra, nesta área.

Desse modo, busquei investigar dimensões da política de mobilidade ciclovária em Fortaleza, a partir, inclusive, da implementação do Bicletar e PBITP, adentrando nos olhares e percepções de ciclistas urbanos que transitam em Fortaleza.

Na construção deste trabalho, o esforço avaliativo de dimensões da Política de Mobilidade Urbana Ciclovária exigiu (re)construir nexos e mediações com a Política de Mobilidade Urbana, como matriz institucional, tendo, como horizonte de análise, a Questão Urbana na contemporaneidade. Para tanto, trabalhei vias abertas por autores de referência neste campo de estudo: Henri Lefebvre, David Harvey, Erminia Maricato, Raquel Rolnik, Renato Boareto. Nesta direção, movimenteiei, como categorias analíticas de sustentação teórica desta produção acadêmica: avaliação, questão urbana, direito à cidade, mobilidade urbana, mobilidade urbana ciclovária, ciclismo urbano, programas públicos ciclovários, sociabilidade ciclovária, cultura no

trânsito. Na construção do processo investigativo, busquei assumir uma perspectiva contrahegemônica no campo epistêmico da avaliação de políticas públicas, tomando, como base, duas matrizes avaliativas: o Paradigma Pós-Construtivista de Raul Lejano e a Avaliação em Profundidade de Léa Rodrigues.

Para dar concretude ao encaminhamento da Avaliação sob a ótica de tais matrizes, delineei o desenvolvimento de uma pesquisa social de natureza qualitativa com o cruzamento de diferentes técnicas: observação sistemática, enquete, conversas informais e entrevistas.

Na construção da análise do material empírico, trabalhei o método de Análise de Conteúdo a partir de Temas de Análise. Tenho clareza que esta produção acadêmica, que ora apresento, é uma primeira aproximação analítica, no campo da avaliação, a delimitar “achados” que, antes de tudo, são interpelações para a continuidade da pesquisa.

2 AVALIAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS: CIRCUNSCREVENDO UMA CATEGORIA FUNDANTE NO PROCESSO DE INVESTIGAÇÃO AVALIATIVA.

Em atendimento às exigências do estudo avaliativo do ciclismo em Fortaleza, com foco nos Programas Ciclovitários Municipais na gestão do Prefeito Roberto Cláudio – (2013-2018) – Bicicletar e Bicicletas Integradas ao Transporte Público/PBITP – impõe-se a necessidade de circunscrever a proposta analítica da avaliação que circunscreve o norte no meu esforço investigativo. Para tanto, como pesquisadora, sinto-me interpelada a buscar fundamentos nos “percursos paradigmáticos na avaliação de políticas públicas” (GUSSI, 2016), trabalhados ao longo do Mestrado em Avaliação de Políticas Públicas.

2.1 Avaliação de Políticas Públicas como Campo em Construção: Configurações Contemporâneas.

Como mestranda no exercício do ofício da pesquisa no campo de Avaliação de Políticas Públicas, parto do entendimento sustentado por estudiosos desta área acadêmica, com destaque para Alcides Gussi e Alba Carvalho⁴, de que a Avaliação em Políticas Públicas é um campo analítico, constituído com base em uma epistemologia do próprio campo, no sentido de uma reflexão crítica sobre os percursos da Avaliação de Políticas Públicas, a adentrar em suas diferentes perspectivas. E, justamente é a partir desta reflexão epistemológica que o campo analítico de Avaliação de Políticas Públicas ganha visibilidade no contexto acadêmico. Nesta perspectiva, afirma Alba Carvalho (2018), como tese fundante em sua fala na Mesa da Jornada Cearense de Pós-Graduação e Pesquisa em Avaliação de Políticas Públicas - JOCAP:

“... a avaliação em Políticas Públicas tem estatuto de campo analítico, construído por diferentes perspectivas e paradigmas que circunscrevem visões, entendimentos, cosmovisões distintas. De fato, o campo analítico da

⁴ Alcides Gussi e Alba Carvalho integram o corpo docente do Mestrado Profissional de Avaliação de Políticas Públicas – MAPP que, há mais de uma década, vem desenvolvendo estudos sistemáticos, no âmbito da epistemologia de Avaliação em Políticas Públicas. Especificamente, Alcides Gussi tem extensa produção acadêmica neste campo, tendo desenvolvido um pós-doutorado direcionado à construção deste campo epistemológico. Alba Carvalho tem empreendido reflexões nesta área, apresentada em diferentes eventos do MAPP, como recentemente o fez em Mesa na Jornada Cearense de “Pós-Graduação e Pesquisa em Avaliação de Políticas Públicas” – JOCAP, em 8 de julho de 2018.

avaliação em Políticas Públicas estrutura-se a partir de diferentes matrizes, decorrentes da produção do conhecimento por diferentes especialistas e pesquisadores”. (2018 p.2)

Em verdade, o campo analítico de Avaliação de Políticas Públicas é marcado por diferentes matrizes em disputa. Segundo Alcides Gussi (2017;2018), essas matrizes configuram duas grandes perspectivas: a perspectiva hegemônica, dominante por décadas, compreendendo matrizes tradicionais, de inspiração positivista, direcionadas para a eficiência e eficácia das Políticas Públicas, dentro da lógica do eficientismo; a perspectiva contra-hegemônica, emergente e em construção a propor-se a avaliar em profundidade.

Em diálogo com Gussi, Carvalho (2018), enfoca que a avaliação em profundidade não é simplesmente um modelo metodológico, constituindo, sim, uma perspectiva teórica-política em construção, em aberto. E, esta perspectiva norteia práticas, “buscando determinações e mediações entre o contexto e a experiência de uma determinada política pública, orientada por uma teoria crítica, a explicitar a dimensão política da Política Pública, no jogo de interesses sociais e de sujeitos. (CARVALHO, 2018)

A perspectiva contra-hegemônica, encarnada em uma cosmovisão de avaliação de políticas públicas em construção, materializa-se em diferentes configurações contemporâneas, formuladas por diferentes estudiosos e estudiosas nas últimas três décadas, efetivando uma ruptura com as matrizes tradicionais, de inspiração positivista, direcionadas para o eficientismo que por décadas, foram dominantes no campo da avaliação de políticas públicas⁵.

Assim, na busca de demarcar referências fundantes no campo da avaliação em Políticas Públicas, adentrei em matrizes avaliativas que, pela sua lógica analítica, abrem-me horizontes fecundos nos processos do meu empreendimento avaliativo do ciclismo em Fortaleza.

Dessa forma, tomo como inspiração, paradigmas contra-hegemônicos que delineiam configurações contemporâneas, seguindo vias que vão da perspectiva crítico-dialética, passando pelas visões construtivistas e pós-construtivistas, no sentido de uma avaliação em profundidade. Em um esforço heurístico, sistematizei 4 (quatro) configurações sínteses de matrizes avaliativas, quais sejam: Paradigma

⁵ Uma obra referência na perspectiva das matrizes tradicionais é o livro *Elaboração e Avaliação de Projetos*, de Nilson Hoalinda.

Crítico Dialético; Paradigma Construtivista; Paradigma Pós-Construtivista; Paradigma de Avaliação em Profundidade. Para tanto, apresento 4 quadros sínteses. Senão vejamos!

Quadro 1 - Configuração Síntese do Paradigma Crítico-Dialético

DIMENSÕES ANALÍTICAS	PARADIGMA CRÍTICO DIALÉTICO MARIA OZANIRA SILVA E SILVA (2008)
CONFIGURAÇÃO DA LÓGICA ANALÍTICA	Avaliação política, capaz de perceber a relação dialética entre política e técnica, entre intencionalidades e procedimentos científicos. Inspiração no método crítico-dialético, com base em uma construção marxiana. Avaliação é um processo eminentemente político, pois atribui valor e potencializa mudanças nas políticas implementadas. Está circunscrita na pesquisa social aplicada.
PROPOSTA AVALIATIVA	A avaliação compreende três funções: técnica (correção de desvios, comprovação de metas e mudanças); política (instrumento de controle social); acadêmica (construção do conhecimento). Tem como objetivos: identificar informações válidas, confiáveis para que possam fundamentar juízos; comprovar extensão e grau dos resultados (medição) e servir de base para tomada de futuras decisões.
DINÂMICA DO PERCURSO AVALIATIVO	O processo de avaliação consistirá em cinco momentos: 1 - atividades preliminares, que consistiriam na negociação entre avaliadores e contratantes esforço de compatibilização de interesses e competências; 2 - a elaboração do plano composto por um marco teórico, a concepção de avaliação e de valores, a abordagem qualitativa e quantitativa e com sua materialização no projeto; 3 - a implementação da política consubstanciada pelo levantamento dos dados; 4 - o processamento, análise e síntese dos dados sob uma organização dos mesmos por meio de uma divisão em capítulos e de um conjunto de conclusões e recomendações; 5 - por fim, pela aplicação dos resultados, onde são destacados os entraves da pesquisa, tais como: incompetência técnica, ininteligibilidade, discordância dos gestores da política pública pesquisada ou se suas conclusões ferirem seus interesses. Daí a importância de se produzir um instrumental adaptado aos sujeitos receptores da política para ser instrumento de controle e pressão social.

Quadro 2 - Configuração Síntese do Paradigma Construtivista

DIMENSÕES ANALÍTICAS	PARADIGMA CONSTRUTIVISTA EGON GUBA E YVONNA LINCOLN (2011)
CONFIGURAÇÃO DA LÓGICA ANALÍTICA	Avaliação construtivista responsiva ou interpretativa hermenêutica, filiando-se ao paradigma crítico. Formulação avaliativa denominada de quarta geração por ser construída a partir de críticas às três gerações anteriores de avaliação quais sejam: mensuração, descrição e juízo.
PROPOSTA AVALIATIVA	A avaliação é uma construção resultante de consenso entre construtores informados e esclarecidos, não constituindo uma correspondência com uma realidade objetiva. Logo, a avaliação não pretende chegar a conclusões irrefutáveis, a nenhuma certeza ou verdade objetiva.
DINÂMICA DO PERCURSO AVALIATIVO	Eles elencam quatro fases para o processo avaliativo responsivo: a identificação dos grupos de interesses e suas respectivas reivindicações e questões; o confronto entre as diversas ideias; o equacionamento das ideias não resolvidas no segundo momento, (aqui, o método de levantamento de dados dependerá do tipo de ideias a serem avaliadas – reivindicações, questões ou preocupações) e a negociação final com todos os grupos, sob a orientação do avaliador.

Quadro 3 - Configuração Síntese do Paradigma Pós-Construtivista

DIMENSÕES ANALÍTICAS	PARADIGMA PÓS - CONSTRUTIVISTA RAUL P. LEJANO (2012)
CONFIGURAÇÃO DA LÓGICA ANALÍTICA	Avaliação concebida na fusão do texto e contexto, considerando a dimensão complexa e multidimensional da experiência avaliativa. Privilegia uma ampliação da análise política no processo avaliativo, trazendo para esta análise a contextualidade e a complexidade. É a chamada avaliação experiencial.
PROPOSTA AVALIATIVA	A avaliação exige um paradigma crítico ou interpretativo, trabalhando com narrativas coerentes, buscando adentrar na lógica da trama, considerando os diferentes protagonistas e suas versões e visões.
DINÂMICA DO PERCURSO AVALIATIVO	O percurso metodológico do paradigma pós-construtivista, busca uma ligação direta entre política e ação, texto e contexto. Daí a importância de recursos metodológicos, tais como: histórias, narrativas e testemunhos. Essa abordagem é alicerçada em uma ética pragmática no sentido de promover empoderamento aos que dela tomam parte ou uso.

Quadro 4 - Configuração Síntese do Paradigma Avaliação em Profundidade

DIMENSÕES ANALÍTICAS	AVALIAÇÃO EM PROFUNDIDADE LÉA CARVALHO RODRIGUES (2008; 2011)
CONFIGURAÇÃO DA LÓGICA ANALÍTICA	Partindo da negação do conceito de avaliação como julgamento de valor, a avaliação é concebida como compreensão e interpretação, centrando o foco no processo de concretização da política, ou seja, na sua vivência. É a avaliação hermenêutica-compreensiva, com observação empírica de contextos específicos. Avaliação com dimensão política, na perspectiva da noção de ação pública.
PROPOSTA AVALIATIVA	<p>Foco no processo da política, configurando-se como avaliação processual, multidimensional e interdisciplinar. É uma avaliação contextual (a partir de dentro), holística, fazendo uso, principalmente, de métodos etnográficos de pesquisa, tais como: análise de conteúdos, fotografias, imagens, grupos focais, entrevistas, surveys⁶ e observações de campo.</p> <p>Esta proposta avaliativa em profundidade assemelha-se à avaliação experiencial de Lejano e assume a dimensão eclética, consignada por Chelimsky. Caracteriza-se como empreendimento eclético ao agrupar perspectivas e métodos diversos, ao desenvolver análise do contexto (social, econômico, político, cultural) e análise organizacional, ao articular métodos quantitativos e qualitativos.</p> <p>Sendo uma perspectiva multidimensional, constrói a investigação avaliativa trabalhando diferentes formas de acesso à informação: questionários, grupos focais, entrevistas, observações de campo, análise de conteúdo institucional e abordagem cultural.</p> <p>Assim, esta perspectiva avaliativa é suficientemente ampla para incluir a lógica da medida, via abordagem quantitativa e a lógica da compreensão, via abordagem qualitativa, sendo que privilegia as análises qualitativas que encontram no método etnográfico, no âmbito da antropologia, a sua alternativa metodológica por excelência.</p>
DINÂMICA DO PERCURSO AVALIATIVO	Uma avaliação em profundidade propõe-se a abarcar, a um só tempo, as dimensões dadas em sentido longitudinal (aprofundamento) como latitudinal (generalidade). Assim, a multidisciplinaridade e a interdisciplinaridade configuram-se como condição primeira da tarefa. A dinâmica do percurso avaliativo materializa-se em quatro eixos analíticos: 1 - análise de conteúdo do programa com atenção a três aspectos: (formulação; bases conceituais e

⁶ Método quantitativo de pesquisa: questionários diretos em que a pessoa completa com ou sem assistência. Feitos por e-mail, telefone, carta ou entrevista.

	<p>coerência interna). 2 - análise de contexto da formulação da política: (levantamento de dados sobre o momento político e as condições socioeconômicas em que foi formulada a política em estudo, com atenção para a articulação entre as instâncias local, regional, nacional, internacional e transnacional. 3 - trajetória institucional de um programa (esta dimensão analítica pretende dar a perceber o grau de coerência/dispersão do programa, ao longo do seu trânsito pelas vias institucionais). 4 - espectro temporal e territorial: (por meio desta dimensão analítica, procura-se apreender a configuração temporal e territorial do percurso da política estudada de forma a confrontar as propostas/objetivos gerais da política com as especificidades locais e sua historicidade).</p>
--	---

2.2 O Desenho Metodológico da Pesquisa Avaliativa: Um Caminho se Fazendo nos Circuitos da Investigação.

No encaminhamento do percurso avaliativo do objeto, perseguindo o alcance dos objetivos propostos e sob a a inspiração das bases teóricas aqui esboçadas, configuro o desenho metodológico na imbricação de duas vias:

- **A Metodologia de Avaliação de Políticas Públicas**, considerando a definição no âmbito de determinadas matrizes.
- **A Metodologia dos Processos Investigativos**, no âmbito de estudos no campo do social.

É esta uma tessitura, construída de forma orgânica e articulada, em permanente processo, na configuração do desenho metodológico, a constituir a “pedra de toque” nos processos de avaliação de políticas públicas.

Nesta perspectiva, delimito, como base de construção, duas matrizes inspiradoras de avaliação de Políticas Públicas: o **Paradigma Pós-Contrutivista de Raul Lejano** e a **Avaliação em Profundidade de Léa Carvalho**. São duas matrizes avaliativas interconectadas que convergem para o esforço de analisar a política em investigação – Política de Mobilidade Urbana Ciclovária em Fortaleza – dentro do contexto onde tal política está inserida, considerando determinações em nível local, em articulação com definições nacionais e tendências internacionais. Assim sendo, a composição destas duas matrizes no campo da avaliação, abrem-me vias analíticas fecundas para a investigação avaliativa da articulação dos Programas Bicicleta e Bicicletas Integradas ao Transporte Público.

Com base nas inspirações destas duas matrizes, entendo que o meu esforço avaliativo é no sentido de analisar criticamente o texto da Política – justificativa, diretrizes, objetivos, metas, dinâmica de atuação – no contexto sócio-político-cultural onde a Política de Mobilidade Urbana Cicloviária foi gestada, implantada e vem se institucionalizando. Assim sendo, é decisivo cotejar o discurso oficial, em suas definições, com os interesses sociais, os posicionamentos, as deliberações e definições do Estado, encarnados na política pública em estudo.

Concretamente, venho tentando desenvolver, de forma sistemática, o esforço avaliativo de analisar os discursos oficiais dos programas Bicicletar e Bicicletas Integradas ao Transporte Público, no contexto da mobilidade urbana cicloviária em Fortaleza, em sua complexidade, focando as gestões do atual Prefeito Roberto Cláudio Bezerra (2013 - 2016; 2017...), no âmbito das administrações municipais nos anos 2000, circunscrevendo a “Era Juraci” e a “Fortaleza Bela” de Luizianne Lins.

Cabe demarcar, na condição de pesquisadora, o que retomei de cada uma das duas matrizes nos processos de articulação dos programas Bicicletar e Bicicletas Integradas ao Transporte Público, no âmbito da Política de Mobilidade Urbana em Fortaleza, enfocando de modo particular a mobilidade urbana cicloviária.

No paradigma pós-construtivista de Raul P. Lejano (2012), tenho, como referência primeira, suas indicações da fusão do texto e contexto, considerando a dimensão complexa e multidimensional da experiência avaliativa. Pelas trilhas de Lejano (2012), privilegio a contextualidade e complexidade, configurando a chamada avaliação experiencial. Nesta direção, entendo que, na condição de avaliadora da articulação dos Programas Bicicletar e Bicicletas Integradas ao Transporte Público, preciso considerar a multidimensionalidade e a complexidade dos fenômenos que só podem ser apreendidos, através da realização na prática, ou seja, vivendo o cotidiano da política. Neste sentido, vou conferir maior atenção às características processuais e contextuais da realização da política de mobilidade urbana na utilização da bicicleta como via transporte e mobilidade.

Por fim, assumo como referência analítica, por excelência, o Paradigma da Avaliação em Profundidade, propugnado por Léa Carvalho Rodrigues (2008; 2011) que constitui um norte no esforço avaliativo por mim empreendido.

Assumindo como tarefa avaliativa a articulação de dois programas municipais – Bicicletar e Bicicletas Integradas, no âmbito da mobilidade urbana

ciclovária em Fortaleza, encarno a diretriz de Rodrigues de construir a perspectiva avaliativa a partir do local, ampliando seu escopo e seu alcance interpretativo em nível de realidade brasileira. De fato, parto das configurações de programas de ciclomobilidade em Fortaleza, considerando desenhos de programas de uso de bicicletas como alternativa de mobilidades em outros espaços urbanos brasileiros.

Com inspiração na avaliação em profundidade de Léa Rodrigues, reafirmo a perspectiva de uma avaliação contextual, no sentido da compreensão e interpretação, encarnando a dimensão hermenêutica – compreensiva, com privilegiamento de métodos de pesquisa, junto aos usuários das bicicletas públicas e aos militantes cicloativistas e, ainda, junto aos ciclistas por hobby/lazer, ciclistas utilitários e ciclistas que exercem a cultura da recusa.

Ao longo do processo de investigação, vou continuar o esforço de efetivar a dialética entre as trajetórias institucional do Bicletar/Bicicletas Integradas e a compreensão singular dos sujeitos envolvidos nestes programas em seus interesses e demandas. Igualmente, assumo como diretriz a indicação analítica de Léa Rodrigues de que as trajetórias institucionais não são percorridas senão pelos sujeitos, mas sem se limitar às produções discursivas e suas práticas, formando uma noção em profundidade da relação entre o cidadão e as políticas públicas, sem desconsiderar os contextos de exclusão quais sejam, o não – cidadão e a ausência de políticas públicas.

Com esta inspiração analítica de Rodrigues, delineio, em meu desenho metodológico, os seus quatro eixos analíticos:

- Análise de conteúdo do programa com atenção a três aspectos: formulação; bases conceituais e coerência interna. Para tanto, venho procedendo o exame do material institucional.
- Análise de contexto da formulação da política, efetivando, para tanto, o levantamento de dados sobre o momento político e as condições socioeconômicas em que foi formulada a política em estudo, com atenção para a articulação entre as instâncias local, regional, nacional, internacional e transnacional.
- Trajetória institucional do programa, buscando compreender o grau de coerência/dispersão do programa, ao longo do seu trânsito pelas vias institucionais. É o que Gussi (2008), explicita, a partir de Pierre Bourdieu, no ensaio “A Ilusão Biográfica,” de trazer, em uma dinâmica, permeada

de multiplicidades das trajetórias institucionais, à semelhança das trajetórias de vida.

- Espectro temporal e territorial, tendo em vista a gestão Roberto Cláudio Bezerra na metrópole Fortaleza, no período 2013-2018, com foco avaliativo nos dois programas cicloviários municipais: Bicicletar e PBITP. Para tanto, desenvolvi estudos sistemáticos nas estações dos dois programas, realizando entrevistas com ciclistas.

Imbuída dessa perspectiva da avaliação em profundidade, assumo a condição de uma pesquisadora em formação que precisa ter claro o papel do avaliador, como um investigador da realidade, buscando colher e recolher os diversos textos e contextos em suas relações e mediações, desvelando o dito e o não dito. Isso implica uma atuação no sentido de interpretar a relação entre as legislações e outros documentos oficiais, as trajetórias institucionais e as produções discursivas coletadas ao longo da investigação.

Para dar concretude ao encaminhamento da Avaliação sob a ótica de tais matrizes, delineio o desenvolvimento de uma pesquisa social de natureza qualitativa com um triplo encaminhamento:

- Realização de uma enquete sobre os Programas Municipais Bicicletar e Bicicletas Integradas ao Transporte Público, no sentido de avaliar a questão do conhecimento e legitimidade social.
- Mapeamento institucional da infraestrutura implementada na cidade de Fortaleza de apoio ao ciclismo como via de mobilidade.
- Estudos de campo em estações dos Programas Bicicletar e Bicicletas Integradas ao Transporte Público, com observações sistemáticas dos fluxos de movimento de retirada e devolução de bicicletas, do perfil dos usuários (as), com contatos e conversas com usuários dos Programas que se dispuseram a falar, buscando perceber a sua percepção sobre estes serviços municipais de ofertas de bicicletas e as estruturas da cidade para o ciclismo.

No tocante a realização da enquete, cabe esclarecer que trabalhei um instrumento constituído de dez questões fechadas e uma aberta, buscando atingir um contingente de 1.000 pessoas, envolvendo diferentes grupos e segmentos da sociedade fortalezense.

Para a construção do mapeamento institucional, utilizei pesquisa virtual em

sites da Prefeitura Municipal de Fortaleza e visitas aos órgãos vinculados à Política de Mobilidade Urbana Cicloviária.

Em relação especificamente ao estudo de campo nas estações dos Programas Bicicletar e Bicycletas Integradas ao Transporte Público, circulei por diferentes estações, situadas em locais diferenciados e em horários distintos. Nesta incursão em campo, continuei a desenvolver observações sistemáticas, com registro no Diário de Campo. Ademais, durante os processos de observação, efetivei contatos, conversas informais, também registradas no respectivo Diário de Campo.

Posteriormente, a partir das relações estabelecidas com ciclistas usuários do Bicicletar e do Bicycletas Integradas ao Transporte Público, desenvolvi entrevistas semi-estruturadas e entrevistas livres, em total de 15 depoimentos. Todo o material levantado em campo foi transcrito, passando a ser material trabalhado via Análise de Conteúdo, a partir de temas-chaves. Para efeito heurístico, definimos sete temas de análise:

TEMA I – O ciclismo como alternativa de mobilidade: dimensões pessoais, ambientais e políticas.

TEMA II – Ciclismo como campo heterogeneo e multifacetado: diferentes tipos de ciclistas na cena urbana em diferentes tempos.

TEMA III – Sentidos e significados do andar de bicicleta: percepções, sentimentos e emoções do ciclista.

TEMA IV – Percepções acerca dos programas públicos municipais de bicicletas compartilhadas: Bicicletar e PBITP.

TEMA V – O ciclista no trânsito: disputa de modais.

TEMA VI – Infraestrutura cicloviária: ciclovias e ciclofaixas.

TEMA VII – Cultura no trânsito: respeito ao ciclista e do ciclista – relações entre motoristas, motociclistas, ciclistas e pedestres.

3 A QUESTÃO URBANA COMO HORIZONTE ANALÍTICO.

3.1 Cidades como Palco da Vida Social e o Direito à Cidade como Direito Fundamental da Vida Democrática.

Para Lefebvre o direito à cidade “[...] só pode ser formulado como direito à vida urbana, transformada, renovada” (2011, p.117). Tomando como referência a contribuição de Lefebvre, Harvey (2013) acrescenta que o direito à cidade não se restringiria apenas ao direito dos cidadãos terem acesso aos recursos e oportunidades que a cidade pode oferecer, mas, antes de tudo, ao direito coletivo de transformar as cidades, no exercício conjunto de remodelação dos processos de urbanização, enquanto nós mesmos nos transformamos como sujeitos com capacidade de agência. Para este autor, o direito à cidade deve satisfazer às necessidades humanas além daquelas relacionada ao consumo, considerando que o aumento do consumo no espaço urbano encarece a vida na cidade e distancia a população de baixa renda do processo produtivo (HARVEY, D. 1992).

O direito à cidade é, ao mesmo tempo, um mote que desperta atração e soa deveras convincente, mas também uma complexa e provocativa formulação. Em algumas das passagens em que aborda esse direito, Lefebvre (1999), trata de questões bastante amplas, embora todas envolvidas com o projeto de uma nova cidade, na verdade, de uma nova “vida urbana”, aquela que será possível com a “urbanização total”, ou seja, com a “sociedade urbana⁷”. É nesse sentido que “o direito à cidade não pode ser concebido como um simples direito de visita ou de retorno para as cidades tradicionais. Só pode ser formulado como direito à vida urbana, transformada, renovada”.

Assim, na ótica de Lefebvre, o direito à cidade pressupõe o direito a usufruir dos benefícios ofertados por um lugar que proporciona encontros, regido pela lógica de valor de uso e não do valor de troca, a imperar na sociedade urbana industrial/capitalista. O direito a usufruir da cotidianidade, como um lugar de festa, de prazer, rompendo com a dinâmica da mercantilização. A utopia do direito à cidade

⁷ No livro *A Revolução Urbana*, Henri Lefebvre utiliza-se de um pensamento dialético para pensar a produção do espaço urbano. Para este autor, a sociedade urbana é uma virtualidade, ou um objeto possível, relacionado a um processo e a uma práxis. A sociedade urbana é a causa e a consequência da superação da cidade industrial, a partir de um processo denominado pelo filósofo de revolução urbana.

implica o direito de criar, o direito à apropriação das obras urbana, o direito à informação⁸ e expressão das ideias, superando o direito clássico e liberal à propriedade privada, avançando na perspectiva da publicização (MARCUSE, 2012).

Peter Marcuse (2012) afirma que, no contexto das cidades, o âmbito dos direitos envolvidos deve ser o daqueles que possibilitariam uma vida decente, tais como o direito a ter água tratada, a respirar ar puro, a uma boa moradia, melhorias sanitárias, mobilidade, educação, um bom sistema de saúde, participação nas tomadas de decisão, dentre outros, devendo ser tratados como prioridade, pois caracterizam necessidades existenciais.

Em verdade, esta ampliação do direito à cidade envolve uma demanda ampla, a incluir tanto aquelas que podem ser atendidas ao se cumprir determinadas previsões legais, como também outras demandas por melhorias ainda não previstas legalmente. Trata-se de demandas emergentes percebidas como fundamentais, pois corroboram para a dignidade da vida humana, implicando num apelo a um plano moral, ou seja, envolve também um sentido político e filosófico. Contudo, as demandas legais e demandas emergentes, não podem ser percebidas como aspectos separados, concorrentes e/ou incompatíveis. Afinal de contas,

O direito à cidade é um direito unitário, um único direito que reivindica uma cidade em que todos os direitos das pessoas separados, frequentemente e mencionados em cartas, agendas e plataformas são implantados. É o direito à cidade, não direitos à cidade. É um direito à justiça social, que inclui, mas ultrapassa o direito à justiça individual⁹ (Marcuse, 2012 p. 34).

A faceta desse direito é percebida de forma similar por Mark Purcell que, partindo também de Lefebvre, acrescenta ser uma das consequências da abordagem sobre o prisma do direito à cidade, a “reformulação tanto das relações sociais do capitalismo quanto a atual estrutura da cidadania democrático liberal¹⁰” (PURCELL, 2002, p.3). O direito à cidade possui, portanto, uma natureza de transformação radical e deverá “reformatar a arena de tomada de decisão nas cidades: reorienta as tomadas

⁸ MARCUSE, Peter. Who right(s) to what city? In BRENNER, Neil; MARCUSE, Peter; MAYER, Margit (orgs.). Cities for the people not for profit: critical urban theory and the right to the city. London/New York: Routledge, 2012. p. 24-41; LEFEBVRE, op. cit.

⁹ “... the right to the city is a unitary right, a single right that makes claim to a city in which all of the separate and individual rights so often cited in charters and agendas and platforms are implanted. It is the right to the city, not rights to the city. It is a right to social justice, which includes but far exceeds the right to individual justice”. Tradução livre da autora do texto.

¹⁰ “[...] reworking both the social relations of capitalism and the current structure of liberal democratic citizenship.” Tradução livre da autora do texto.

de decisão para além do estado e da produção do espaço¹¹". Assim, há uma potencialidade de ampliação envolvida em relação às possibilidades de intervenção democrática, mesmo na forma direta, consistindo no fato de que se deve ampliar a abrangência dos possíveis sujeitos a serem alvo de controle por parte da cidadania.

Afirma Purcell:

Muitas das decisões que produzem o espaço urbano são tomadas dentro da esfera estatal, mas muitas delas são tomadas fora de seu escopo. As decisões de investimentos de empresas, por exemplo, estariam no alcance do direito à cidade porque tais decisões jogam um papel importante na produção do espaço¹². O controle não seria meramente para estabelecer seus parâmetros e condicionamentos, como já, de certa forma, ocorre atualmente. Com o direito à cidade em plena materialização, esse controle passaria a não mais ter intermediários e seria feito diretamente pela cidadania, pelos habitantes impactados, que teriam a partir de então "um assento literal no quadro corporativo¹³". Essa mudança representaria um significativo rompimento com os postulados clássicos do estado liberal democrático, especificamente no que diz respeito ao processo de tomada de decisão e o verdadeiro dogma da liberdade de mercado (PURCELL, 2002 p.4).

Ademais, a materialização do direito à cidade, nesses termos, proporcionaria uma verdadeira "apropriação" do espaço urbano e não propriamente do que já é produzido na e pela cidade em si. Em verdade, trata-se do direito de produzir aquilo que de fato atenderia às reais necessidades dos habitantes do espaço urbano, satisfazendo, assim, os seus anseios. Isso tornaria possível a apropriação da vida cotidiana e a submissão dos seus desdobramentos às necessidades dos seus habitantes. Via de consequência, a importância desses espaços passaria a ser aferida por seu "valor de uso"; contrapondo-se a uma lógica vigente que valoriza esses espaços pelo seu "valor de troca", na medida em que os concebe e os trata como uma mercadoria que é mensurada como uma espécie de commodity e que também serve para mensurar outros bens/mercadorias que com elas se relacionam (PURCELL, 2002).

Harvey (2012) defende que os movimentos que lutam pelo direito à cidade devam convergir seu foco de interesse, para a tomada de decisão a respeito da

¹¹ "[...] reframes the arena of decision-making in cities: it reorients decision-making away from the state and toward the production of urban space." Tradução livre da autora do texto.

¹² "Many of the decisions that produce urban space are made within the state, but many more of them are made outside it. The investment decisions of firms, for example, would fall within the purview of the right to the city because such decisions play a critical role in producing urban space." *In*: PURCELL, 2002, pg. 4. Tradução livre da autora do texto.

¹³ "[...] a literal seat at the corporate table [...]". *In*: PURCELL, 2002, pg. 4. Tradução livre da autora do texto.

destinação do excedente produzido pelo capitalismo que, atualmente, tem desencadeado as crises de superacumulação e a consequente materialização na forma das intervenções urbanísticas, norteadas por uma lógica urbanística capitalista. Portanto, a decisão sobre a destinação desse excedente deveria ser repassada para o âmbito do Estado, sob o controle da sociedade civil, pois trata-se de algo que interessa a toda coletividade, devendo sair da exclusiva orientação dada pelos empreendedores privados. É esta uma utopia de urbanização a tensionar com os interesses do capital a perpassarem o contexto das cidades.

Adicional à precisão do escopo desse novo direito há de se determinar quais setores da sociedade seriam seus principais beneficiários, pois, como se denota, é um direito que implica mudanças estruturais na sociedade, seja de cunho econômico, social ou político. Via de consequência, para alguns segmentos, a materialização desse direito constitui condição para o atendimento de muitos de seus anseios, já para outros, os segmentos dominantes, vinculados ao capital, este direito não possui o mesmo grau de urgência ou então exigirá redução de seus privilégios para tornar possível o atendimento da demanda da coletividade, sobretudo os trabalhadores que habitam às margens urbanas. Todavia, ao se definir os potenciais beneficiários, acabamos também por identificar os setores da sociedade que poderão conduzir as lutas para a materialização do direito à cidade, os quais, pela natureza das transformações exigidas, transmutam-se em setores revolucionários, na luta pelo direito à cidade.

Nesse sentido, Marcuse faz um esforço para esclarecer o alcance da afirmação de Lefebvre de que o direito à cidade constitui um apelo e uma exigência e faz, de pronto, uma reformulação desses dois aspectos. Desse modo, denota que haveria uma “demanda exigente” para aqueles segmentos sociais privados de bens materiais básicos e da garantia de direitos legais e haveria “aspiração futura” para segmentos descontentes com a vida como se apresenta atualmente. Assim, detalhando demanda e aspiração, afirma que:

A demanda proviria daqueles diretamente necessitados, diretamente oprimidos, aqueles para quem mesmo suas mais imediatas necessidades não são atendidas: os sem-teto, famintos, encarcerados, que sofrem perseguição em razão de gênero, religião ou raça. É uma demanda para os que sofrem danos em sua saúde em razão do trabalho, os que possuem renda abaixo de suas necessidades de subsistência, os excluídos dos benefícios da vida urbana. A aspiração vem especialmente daqueles superficialmente integrados no sistema e compartilham de seus benefícios materiais, mas que são tolhidos em termos de oportunidade para atividade

criativa, oprimidos em suas relações sociais, talvez culpados com relação a uma não merecida prosperidade, não satisfeitos em suas esperanças de vida¹⁴ (MARCUSE, 2012).

Dentro do primeiro grupo de pessoas, tem-se pelo menos duas categorias: a dos excluídos e a dos despossuídos; já no segundo grupo, estão incluídas pessoas que, embora materialmente usufruam dos benefícios produzidos pelo sistema produtivo, sentem suas aspirações intelectuais, culturais e políticas alienadas pelo modelo produtivo e, uma vez que se sentem numa caminhada para um “beco sem saída”, denunciam, de forma contundente, suas contradições (MARCUSE, 2012; HARVEY, 2012).

As duas grandes categorias de descontentes e potenciais condutores das lutas para a implantação do direito à cidade não podem ser vistas como conflitantes ou competidores entre si, pois elas aspiram por demandas necessárias ao homem e à vida humana em sociedade. Se for necessário e onde for possível fazer alguma escolha, com priorização de um dos dois segmentos, deve-se mirar o primeiro. Por sua vez, a relativa distância dos dois segmentos, deve ser enfrentada, ao mesmo tempo em que se deve canalizar todos os esforços para o inimigo comum o qual representa o grande obstáculo à materialização do direito à cidade: o modelo de produção capitalista e seu conseqüente estilo de vida (MARCUSE, 2012).

Em verdade hoje, em tempos contemporâneos, empreende-se, no espaço urbano, lutas a tensionarem com o estilo de vida, gestado nesta civilização do capital, regida pela lógica do acirramento da mercantilização: tudo se transforma em mercadoria. Nesta perspectiva, cabe sublinhar as lutas no âmbito da mobilidade urbana, a contraporem-se à lógica da civilização do automóvel e seus perversos desdobramentos.

Como pesquisadora no campo da Política Urbana, a incidir o olhar, especificamente, na Política de Mobilidade Ciclovária, sinto-me profundamente instigada a pensar estas políticas ciclovárias no contexto contraditório do Estado Brasileiro, com foco no Estado do Ceará, notadamente no Estado materializado em

¹⁴ “The demand comes from those directly in want, directly oppressed, those for whom even their most immediate needs are not fulfilled: the homeless, the hungry, the imprisoned, the persecuted on gender, religious, racial grounds. It is a demand of those whose work injures their health, those whose income is below subsistence, those excluded from the benefits of urban life. The aspiration comes rather from those superficially integrated into the system and sharing in its material benefits, but constrained in their opportunities for creative activity, oppressed in their social relationships, guilty perhaps about an undeserved prosperity, unfulfilled in their lives’ hopes.”. In: MARCUSE, 2012, p. 31. Tradução livre da autora do texto.

nível municipal de Fortaleza.

3.2 As Cidades em Questão na Contemporaneidade Brasileira.

Ao pensar a questão urbana na contemporaneidade brasileira dos anos 2000, tomo, como marco histórico, Junho de 2013, com as chamadas “Rebeliões Juvenis”. De forma incontesteste, esta é uma referência nas lutas pelo “Direito à Cidade¹⁵”... Jovens-adultos apropriam-se de ruas e praças em diferentes cidades brasileiras de Norte a Sul, a partir do mote do transporte público, a colocar em evidência a questão da mobilidade urbana. À rigor, os embates em torno do “passe-livre” abrem denúncias e reivindicações sobre a segregação do viver nas cidades.

A desigualdade sócio territorial é a característica do padrão de cidade brasileira. No interior das cidades, as possibilidades do viver são assimétricas, considerando as apartações sociais entre diferentes segmentos. Não se trata apenas de um mero reflexo das históricas desigualdades no Brasil. As nossas cidades produzem e reproduzem a desigualdade socioeconômica com encarnações peculiares. O modelo de construção das cidades é o de uma cidade para poucos: é um modelo excludente (ROLNIK, 2015).

Precisamos entender o processo de urbanização brasileiro, especialmente a partir dos anos 1940. Entre 1940 e 1980, o país vivencia o êxodo do campo para a cidade, e, ademais, das pequenas cidades para as cidades médias e grandes. Assim, constituíram-se “grandes centros urbanos” que marcam uma inversão populacional: se, até 1940, 80% da população estava no campo, hoje, em meados da segunda década do século XXI, no Brasil, mais de 80% da população concentra-se em centros urbanos.

Cabe fazer demarcações que abrem vias analíticas para pensar a urbanização brasileira. Em primeiro lugar, as pessoas que vieram do campo jamais foram “incluídas” na vida urbana no sentido pleno. Foi um modelo que “incluiu sem incluir” (ROLNIK, 2015). Jamais a cidade disponibilizou terra, infraestrutura urbana, moradia, para quem chegou. O lugar destes incluídos/excluídos foi construído pelos

¹⁵ Em um resgate reflexivo, nos percursos da democratização brasileira, constata-se que esta expressão “direito à cidade” circunscreve uma formulação nova para lutas históricas, assumidas, inclusive, pelas CEB’S, importantes agentes na luta por Direitos Humanos. Ao longo dos últimos anos, e, sobretudo, hoje, a expressão “Direito à Cidade” – cunhada por Henri Lefebvre (2001) – é um eixo aglutinados de diferentes lutas.

próprios chegantes. Os mais pobres, que sempre foram a maioria – 70% a 80% das cidades é constituída de pobres – , autoproduziram seu *habitat* nas cidades, a partir de relações de compadrio, de relações religiosas, sem ter nenhum recurso para isso: sem terra, sem lugar, sem infraestrutura, sem dinheiro. Assim surgiram favelas, ocupações, loteamentos populares, acampamentos, assentamentos. “Tudo isso NÃO É cidade”, no dizer de Rolnik (2015). E sustenta então que “cidade é espaço infraestruturado, com saneamento, áreas verdes, transporte, mobilidade, espaços sociais etc.. As pessoas fizeram suas casas ali onde não havia cidade”.

Apreciando criticamente este processo de urbanização brasileira afirma Rolnik (2006) que o planejamento urbano existente e a política urbana foram construídas para preservar os melhores lugares para os setores de maior renda, para os negócios lucrativos das construtoras. Os setores vinculados ao capital têm a cidade como um negócio, impedindo que o espaço possa ser compartilhado com quem chegou. Ademais, o espaço legal está bloqueado, através de um aparato normativo que privilegia os interesses dominantes. Assim, por exemplo, nas áreas mais centrais e urbanizadas não é permitida a construção de moradias em modelo multifamiliar horizontal, forma predominante de construção da moradia popular: os quintais compartilhados. E, a política habitacional para os pobres – como o Banco Nacional da Habitação (BNH), no passado ou o programa *Minha Casa Minha Vida*, hoje – é localizada sobretudo nas periferias urbanas, construídas como o território dos que vivem no não-lugar. Como denuncia Rolnik, em “Guerra dos Lugares” (2015), este território considerado residual, não é cidade.

A rigor, em qualquer planejamento urbano, os piores lugares são reservados aos pobres, como encostas, alagadiços, áreas da periferia. E, paradoxalmente, tais espaços residuais, ocupados pelos setores populares, passam a ser declarados “lugares de risco” e a política pública aplicada, sobremodo, é a remoção para alternativas piores, com moradores que, a qualquer momento, podem receber um “*cheque-despejo*” e serem empurrados para uma periferia mais distante.

Maricato (2001) sustenta que o lugar do excluído na cidade é reafirmado todo dia: “é *onde não tem*”. É morar em lugares marcados pela ambiguidade: são considerados “*ilegais*”, mas os pobres vão ficando, porque não têm outra alternativa. E, nunca é um “*ficando-ficado*”, regularizado. Prevalece sempre o “não resolvido”. Cerca de 60% ou 70% da população urbana vive, assim, em lugar “provisório”. A

ambiguidade é constitutiva da vida dessa população no espaço da cidade. Poderíamos defini-la como “transitoriedade permanente”.

Esta condição de provisoriedade constante tem efeitos urbanísticos e efeitos políticos: demarca um território sempre em negociação. Os direitos destas pessoas são negociados dia a dia, eleição a eleição. Cada direito é conquistado com muita luta em meio a negociações permanentes. E, as prometidas melhorias, a garantir a inserção na cidade, tornou-se a grande “moeda de troca” a cada eleição – água, luz, habitação, saneamento, mobilidade...

Direitos elementares são transmutados em concessões, favores, com tradução em expressões características da dádiva: “ele olhou para nós”, “ele deu”, “ele fez um favor”, e a gente retribui com o voto. E “ele” pode ser o governador, o prefeito, o deputado, o vereador. É um “favor” e é uma “dívida”. Mas não uma dívida que tem prazo para ser saldada, é infinita. E isso vai estruturando a linguagem política nas cidades, fundadas em profundas apartações.

Este modelo de política urbana é fundamental para manter as desigualdades, garantindo a manutenção do poder e da renda na cidade, na medida em que as oportunidades urbanas se concentram nas mãos de quem detém o capital.

Lúcio Kowarick, já na década de 1970, empreendeu uma instigante análise da questão urbana brasileira, a constituir uma referência nos estudos críticos nesta área. Adentra nos processos da massificação da pobreza nas cidades, como expressão de uma vulnerabilidade sócioeconômica e civil. Nesta perspectiva, cunha a expressão “espoliação urbana” para designar as falhas estruturais que atingem os trabalhadores nas cidades. A rigor, trata-se de um conjunto de situações que expressam “a somatória de extorsões que opera pela inexistência ou precariedade de serviços de consumo coletivo”. Segundo Kowarick, metrópoles brasileiras - tomando São Paulo como caso emblemático - apresentam inúmeras manifestações dessa situação espoliativa que vai desde as longas horas despendidas nos transportes coletivos até a precariedade de vida nas favelas, cortiços ou casas autoconstruídas em terrenos geralmente clandestinos e destituídos de benfeitorias básicas, isto para não falar da inexistência das áreas verdes, da falta de equipamentos culturais e de lazer, da poluição ambiental, da erosão e das ruas não pavimentadas e sem iluminação” (KOWARICK,1979).

De fato, no Brasil, o processo de expansão urbana, apresenta características singulares, em meio às imensas desigualdades entre as classes

sociais, resultante da presença de interesses particulares que se materializam nos mecanismos de espoliação urbana, beneficiada por setores governamentais e pela lógica do mercado. Logo, a integração urbana toma a forma de inserção no mercado, na medida em que a própria cidade passa a ser concebida como mercadoria. O ideário de uma cidade participativa – como expressão de um projeto de democracia social – cede lugar a uma cidade que se projeta, sempre mais, como um espaço resultante da lógica expansionista do capital, em detrimento das necessidades sociais da maioria da população.

Ao longo da contemporaneidade brasileira nos últimos 40 anos – em meio aos processos de democratização e à experiência de ajuste – muitos são os estudos da área urbana que buscam delinear o perfil da sociedade brasileira, definido, historicamente, por uma estrutura fundiária que privilegia a concentração de terra, de renda e riqueza, produzindo um espaço urbano marcado por profundas assimetrias encarnadas no próprio território da cidade em suas diferentes formas de segregação e apartação. Conforme dados da PNAD¹⁶/IBGE, ao final da primeira década do século XXI, são 1,87 milhões de pessoas, equivalente a 1 % da população detém 13% da renda do trabalho sendo que os 10% mais ricos concentram 44,7% da renda do trabalho; por outro lado, 18,7 milhões de trabalhadores e trabalhadoras, justamente, os 10% mais pobres, ficam com apenas 1,1% da renda do trabalho.

Assim, neste jovem século XXI, as cidades brasileiras desde as metrópoles até os pequenos municípios revelam a permanência de contradições, com intensificação das desigualdades sociais e aprofundamento da pauperização do homens e mulheres que vivem do trabalho, sobremodo, nestes últimos tempos da segunda década dos anos 2000, com acirramento da ortodoxia liberal e, conseqüentemente, com a implementação de políticas de austeridade, nos circuitos do golpe parlamentar atual que marca a vida brasileira (CARVALHO, 2017a).

Desse modo, a contextualização e historicidade da questão urbana no Brasil circunscreve um dilema que atravessa os tempos históricos e configura-se de forma gritante no presente “Cidade para que?” “Cidade para quem?” Tal dilema impõe

¹⁶ A Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio (PNAD) é uma pesquisa feita pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em uma amostra de domicílios brasileiros que, por ter propósitos múltiplos, investiga diversas características socioeconômicas da sociedade, como população, educação, trabalho, rendimento, mobilidade, habitação, previdência social, migração, fecundidade, nupcialidade, saúde, nutrição etc., entre outros temas que são incluídos na pesquisa de acordo com as necessidades de informação para o Brasil.

a discussão de uma questão central propugnada pelos que lutam por cidades justas e sustentáveis: a questão do direito à cidade. No entanto, cabe pensar de que cidade se fala quando se defende o direito a ela?

Do ponto de vista formal, podemos dizer que o direito à cidade é um direito coletivo, isto é, direito a tudo que a cidade oferece para a produção social e reprodução da vida de todos e todas que nela habitam, a partir de um sistema de proteção, construído através do reconhecimento da vontade coletiva, perspectiva que não é isenta de contradições.

O direito à cidade é uma utopia a mobilizar a luta permanente dos que almejam cidades justas e sustentáveis para além do capital. Logo, a conquista deste direito pressupõe um confronto com a lógica mercantil que rege as cidades nesta civilização do capital. É inconteste que a qualidade de vida urbana virou uma mercadoria e, desse modo, a proclamada liberdade de escolha de serviços, lazer e cultura é algo que existe na vida urbana desde que se tenha dinheiro para pagar.

Vive-se em um cenário urbano apartado, segregado e a apartação é eminentemente social e não simplesmente física. Nos percursos da urbanização, decorrentes da expansão do capital imobiliário e da construção civil, em orgânicas composições com o capital rentista e o próprio capital industrial e comercial, verificam-se deslocamentos no tecido urbano de caráter extremamente desigual. Setores pauperizados, que habitam às margens, são deslocados, cada vez mais, para áreas distantes e, via de regra, desprovidas de infraestrutura urbana e com serviços precarizados, reproduzindo assim a chamada urbanização por periferização. Assim, expande-se e espai-se a chamada “cidade ilegal dos pobres” com ocupações irregulares nas áreas classificadas de risco. É essa uma expressão da “espoliação urbana”, em meio à vulnerabilidade sócioeconômica e civil, demarcada por Kowarick (2009).

De certa forma, em um outro extremo da vida social, a dinâmica urbana é marcada por um movimento, em curso, de famílias das elites e classes médias alta, indo morar fora das cidades, em zonas residenciais para grupos de renda alta, em condomínios fechados a promoverem uma sociabilidade enclausurada de áreas segmentadas e muradas que negam a vida pública da cidade, estabelecendo com ela a evitação (CALDEIRA, 2000). É esta uma versão burguesa do direito à cidade como dimensão privativa de poucos, no universo de uma cidade espetáculo, de uma cidade

mercadoria. É neste contexto que se impõe a luta permanente pelo o direito à cidade como um direito de todos os homens e mulheres que nela habitam.

3.3 A Política de Mobilidade Urbana no Contexto da Vida Brasileira Contemporânea: Marcos Político-Institucionais.

A Política de Mobilidade Urbana, exige, considerar as configurações nacionais, frente aos problemas advindos da urbanização intensa e acelerada ocorrida no Brasil. De fato, além de acelerado, o processo de urbanização do Brasil caracteriza-se pelo modelo concentrador. Assim, no contexto brasileiro, as cidades, a maioria situada na região Sudeste, cresceram vertiginosamente, alcançando e, às vezes, superando os limites municipais, para formar uma mancha urbana contínua, denominada metrópole.

Com a intensificação dos processos de urbanização, a gestarem problemas tipicamente contemporâneos, decorrentes de um estilo de vida nas cidades – congestionamento de ruas, insatisfação crescente das pessoas com o tempo gasto no trânsito, dificuldade de locomoção no interior da cidade, falta de vagas e custo abusivo dos estacionamentos – a mobilidade urbana em nosso país emerge como uma questão, a exigir a intervenção do Estado.

Ademais, o carro, transformado em símbolo de ascensão social, trouxe o problema assustador da falta de espaço para transitar na cidade. Logo, a mobilidade se transforma em uma questão a exigir uma política pública.

O histórico desta política no Brasil remete aos seus marcos institucionais e regulamentatórios, cabendo destacar que a história do planejamento do transporte urbano, ao longo da primeira metade do século XX, foi tratado no Brasil no âmbito do planejamento em geral.

Frente aos problemas advindos da urbanização intensa e veloz, ocorrida no Brasil entre 1940 e 1980, foi criado, em 1965¹⁷, o Grupo Executivo de Estudos de Integração da Política de Transportes (Geipot). Vinculado ao então Ministério da Viação e Obras Públicas, o novo órgão tinha por objetivo apoiar o governo na definição de sua política de transportes. Mantendo a mesma sigla e subordinado diretamente ao Ministro dos Transportes, passou a se chamar, em 1969, Grupo de Estudos para

¹⁷ Decreto nº 57.003, de 11 de outubro de 1965.

a Integração da Política de Transportes¹⁸, composto por técnicos de alto nível, a desenvolver projetos de transportes em geral. Somente entre 1971 e 1972 o órgão voltou-se à análise do transporte urbano. Por realizar estudos diversificados envolvendo transportes, entre eles propostas para diferentes modais de transportes em várias cidades brasileiras, o Geipot veio a ser denominado, em 1973, de Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes¹⁹.

Entre os estudos, destacaram-se o Plano de Ação Imediata ao Transportes e Trânsito (PAITT), o Estudo de Transporte Coletivo (Trancol) e o Plano Diretor de Transporte Urbano (PDTU). Após o início dos anos 1980, o Geipot iniciou os Estudos de Transporte Urbano em Cidades de Porte Médio (Etub-CPM), visando conter o fluxo migratório oriundo dessas urbes para as grandes cidades (MIRANDA; ARY, [s.d.]).

A execução de tais planos deveu-se à Empresa Brasileira de Transportes Públicos (EBTU), instituída pela Lei nº 6.261, de 14 de novembro de 1975, que previu a criação do Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos (FDTU), cuja fonte principal de recursos era um adicional de 12% aditado ao Imposto Único Sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos (IULCLG). Ademais, a Lei nº 6.261/1975 evidenciou a preocupação do governo com os serviços urbanos e metropolitanos de transporte, por alterar o Plano Nacional de Viação (Lei nº 5.917, de 10 de dezembro de 1973) para dispor sobre o Sistema Nacional dos Transportes Urbanos.

Nos termos da Lei nº 6.261/1975, o Sistema Nacional dos Transportes Urbanos compreendia o conjunto dos sistemas metropolitanos e os sistemas municipais nas demais áreas urbanas, vinculados à execução das políticas nacionais de transporte e de desenvolvimento urbano. E, por sua vez, conforme a referida Lei, a EBTU tinha a finalidade de promover a efetivação da política nacional dos transportes urbanos, competindo-lhe, especialmente, em articulação com o órgão coordenador da política urbana nacional – as seguintes atribuições:

- promover e coordenar o esquema nacional de elaboração, análise e implementação dos planos diretores de transportes metropolitanos e municipais urbanos;
- gerir a participação societária do governo federal em empresas ligadas ao Sistema Nacional de Transportes Urbanos, bem como gerir o FDTU;

¹⁸ Decreto-Lei nº 516, de 7 de abril de 1969.

¹⁹ Lei nº 5.908, de 20 de agosto de 1973.

- opinar quanto à prioridade e à viabilidade técnica e econômica de projetos de transportes urbanos;
- promover a implantação de um processo nacional de planejamento dos transportes urbanos, como instrumento de compatibilização das políticas metropolitanas e locais dos transportes urbanos com o planejamento integrado de desenvolvimento das respectivas regiões metropolitanas ou áreas urbanas, bem como com a Política Nacional de Transportes e de Desenvolvimento Urbano; e
- promover e realizar o desenvolvimento da tecnologia de transportes urbanos.

Recursos a fundo perdido da EBTU financiaram a pavimentação de vias e a construção de pontos de parada e de pequenos terminais de ônibus. No início dos anos 1980, a crise do petróleo provocou o aumento das tarifas de transporte e motivou a EBTU a apoiar as prefeituras no seu cálculo, editando, com o Geipot, um manual destinado aos técnicos dos municípios. Em consonância com suas atribuições, a EBTU ajudou na capacitação dos órgãos de gerência de transporte, bem como na revitalização e expansão de sistemas de transporte urbano e metropolitano, utilizando, inclusive, empréstimos do Banco Internacional para a Reconstrução e o Desenvolvimento (Bird).

No contexto da década de 1990, com a implantação da experiência de ajuste brasileiro do capitalismo financeirizado, fundado na ortodoxia neoliberal, vivencia-se no âmbito da política de desenvolvimento urbano, especificamente direcionada ao transporte, os dilemas da confluência entre democratização e ajuste que marcam a contemporaneidade brasileira (CARVALHO, 2017b).

De fato, se, de um lado, a Constituição Federal de 1988 atribuiu a responsabilidade sobre a prestação do serviço de transporte urbano ao município, de outro, o neoliberalismo apregoava a saída do Estado como protagonista da oferta dos serviços públicos. Alinhado a esse preceito neoliberal e suscetível, também às pressões a favor da extinção do Geipot e da EBTU feitas por empresas então, de consultoria - algumas das quais financiadoras de sua campanha à presidência - o Presidente da República Fernando Collor assinou, em 12 de abril de 1990, a Lei nº 8.029, autorizando o Poder Executivo a dissolver ou privatizar algumas entidades da Administração Pública Federal, entre elas a EBTU, cuja extinção foi concretizada em 1991. Com isso, o Sistema Nacional de Transportes Urbanos ficou acéfalo e muitas

das suas atribuições foram dispersas entre vários órgãos do governo federal, o que pode ser considerado um retrocesso nas questões relativas ao transporte público urbano.

Especificamente no tocante ao Geipot, já em 1985, ao ser transferido para o Ministério do Desenvolvimento Urbano, este órgão teve o foco e a eficácia de outrora comprometidos. Embora tenha sobrevivido até 2001, o órgão perdeu o protagonismo no planejamento de transporte.

A saída de cena da EBTU e do Geipot e a entrada de prefeituras sem respaldos técnico e financeiro deixaram o transporte urbano sem diretrizes e sem o necessário respaldo institucional.

Em meio ao desmonte neoliberal, deflagrado em 1990, no contexto da democratização, a expressar-se na área do transporte urbano, é necessário um resgate histórico de percursos da reforma urbana em suas lutas pela cidade como espaço de cidadania a encarnar direitos. Neste sentido, merece realce a dimensão da participação da sociedade civil na garantia de dispositivos legais que, posteriormente, expressaram-se em conquistas na Constituição de 1988 na área da Política Urbana.

No Congresso de 1963, promovido pelo Instituto dos Arquitetos do Brasil, formulou-se a proposta inicial de uma reforma urbana nas cidades brasileiras, que ficou em suspenso ao longo dos 20 anos do regime de exceção, instalado no País em 1964. A partir do final da década de 1970, o movimento pela reforma urbana encontrou guarida na Comissão Pastoral da Terra, da Igreja Católica, até ser instituído, em 1987, o Fórum Nacional de Reforma Urbana (FNRU), no contexto da Assembleia Nacional Constituinte.

O FNRU, constitui-se o espaço, por excelência, das lutas urbanas que se mantêm ao longo das três últimas décadas, estando na base das conquistas no âmbito da Política Urbana Brasileira na contemporaneidade. De fato, é no espaço do Fórum que se viabilizam as lutas pela inclusão no texto constitucional da questão urbana. Assim, na Constituição Federal de 1988, tem-se um capítulo intitulado “Da Política Urbana”, circunscrita nos Artigos 182 e 183. É esta uma conquista decisiva porque, pela primeira vez na história constitucional, obteve-se o reconhecimento explícito de uma política pública que tratasse a questão urbana voltada a atender os objetivos das lutas sociais neste campo.

No Art. 182, §1º, que se refere ao plano diretor, se observa o seguinte texto: “§1º - O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com

mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana”.

Na continuidade, o FNRU passa a pressinar o Congresso Nacional para regulamentar este Capítulo da Política Urbana da Constituição Federal de 1988. Durante árduos doze anos, foi esta uma de suas tarefas principais até a promulgação da então Lei Federal Nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (BRASIL, 2001), denominada Estatuto da Cidade, que regulamentou os artigos 182 e 183 da Carta Magna, estabelecendo as diretrizes gerais e os instrumentos da política urbana.

De acordo com Raquel Rolnik (2001):

[...] as inovações contidas no Estatuto situam-se em três campos: um conjunto de novos instrumentos de natureza urbanística voltados para induzir - mais do que normatizar - as formas de uso ocupação do solo; uma nova estratégia de gestão que incorpora a idéia de participação direta do cidadão em processos decisórios sobre o destino da cidade e a ampliação das possibilidades de regularização das posses urbanas, até hoje situadas na ambígua fronteira entre o legal e o ilegal.

A luta urbana avança e no contexto contraditório do Governo do Presidente Luís Inácio Lula da Silva, consegue-se a vitória da criação do Ministério das Cidades em 2003, com o objetivo de integrar e articular as políticas de desenvolvimento urbano, habitação, saneamento ambiental, mobilidade e transporte urbano. Neste contexto institucional, a mobilidade urbana vai adquirindo status de Política Pública, sendo esta uma das bandeiras de luta do FNRU que, decisivamente, contribuiu para a formulação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, aprovada mediante Lei Federal Nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, conhecida como Lei de Mobilidade Urbana.

A criação do Conselho das Cidades (ConCidades), no âmbito da estrutura do Ministério das Cidades institucionalizou a ideia de participação popular, pela garantia de voz e voto a representantes de organizações da sociedade civil, do setor produtivo, de entidades profissionais, acadêmicas e de pesquisa, de entidades sindicais e de órgãos governamentais em um fórum próprio de discussão sobre a política urbana no País. Trata-se de instância de negociação, na qual os diferentes atores sociais participam do processo de tomada de decisão sobre as políticas executadas pelo Ministério das Cidades (FARIAS, 2014).

Logo, tendo o Conselho a finalidade de formular e propor diretrizes para o desenvolvimento urbano e metropolitano, de forma integrada ao desenvolvimento regional, com participação social e integração das políticas fundiária, de habitação,

saneamento ambiental, trânsito, transporte e mobilidade, é de suma importância destacar a Resolução Nº 34, de 01 de julho de 2005 (BRASIL. CONSELHO DAS CIDADES, 2005), advinda do referido Conselho das Cidades, na qual adota outra denominação para o Plano de Transporte Urbano Integrado – conforme o Estatuto da Cidade – nomeando-o, de Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade. Senão vejamos no texto da referida Resolução:

Art. 8º. Nos casos previstos pelo art. 41, §2º do Estatuto da Cidade, o plano de transporte urbano integrado, ora denominado de Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade, deverá contemplar os seguintes princípios e diretrizes gerais: I. Garantir a diversidade das modalidades de transporte, respeitando as características das cidades, priorizando o transporte coletivo, que é estruturante, sobre o individual, os modos não motorizados e valorizando o pedestre; II. Garantir que a gestão da Mobilidade Urbana ocorra de modo integrado com o Plano Diretor Municipal; III. respeitar as especificidades locais e regionais; IV - garantir o controle da expansão urbana, a universalização do acesso à cidade, a melhoria da qualidade ambiental, e o controle dos impactos no sistema de mobilidade gerados pela ordenação do uso do solo;

Art 9º. Os princípios e diretrizes expostos no Artigo 8º deverão ser considerados na elaboração dos Planos Diretores municipais ao tratar dos temas da mobilidade urbana (BRASIL. CONSELHO DAS CIDADES, 2005, s/p).

A inclusão da palavra “mobilidade” por si só já faz a diferença. A intenção foi mudar a cultura de “planejamento para o transporte” – leia-se rodoviário com preferência ao veículo individual motorizado – e passar a falar de espaço urbano, justiça social, mobilidade e acessibilidade para as pessoas. E mudar o discurso é o primeiro passo para a viabilização de uma política pública especificamente voltada para a mobilidade.

Trazendo o foco da participação popular para o âmbito do Transporte e Mobilidade Urbana, cabe nomear o Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos (MDT), lançado com o apoio da Frente Parlamentar dos Transportes Públicos, em sessão na Câmara dos Deputados, no dia 25 de setembro de 2003. Como interlocutor suprapartidário, o MDT, coordenado pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), representa organizações não governamentais, trabalhadores, sindicatos de trabalhadores, empresas operadoras de ônibus e metrô, movimentos sociais e associações profissionais.

Este movimento objetiva incorporar o transporte público, como direito de todos, na agenda social e econômica do Brasil, com vistas à inclusão social, à qualidade de vida e ao desenvolvimento sustentável. Dentre as ações do MDT, destaca-se a formulação do Pacto Nacional de Mobilidade Urbana.

Em 2013, o Brasil inteiro é tomado por Rebeliões Juvenis a questionarem o modelo econômico e político brasileiro, a partir das políticas públicas. O mote para tais rebeliões é o transporte público e suas tarifas, a colocar em evidência a questão da mobilidade no interior da cidade e os direitos do usuário, face a mercantilização do transporte. Neste contexto de insurreições, entre julho e setembro de 2013, o Comitê Técnico de Trânsito, Transportes e Mobilidade Urbana, vinculado ao ConCidades, reuniu mais de 180 propostas, oriundas de diversos segmentos públicos e privados, para melhorar a mobilidade urbana no Brasil. Dessa sistematização resultaram sessenta propostas que, formatadas em documento síntese, foram apresentadas ao Comitê de Articulação Federativa (CAF), órgão da Presidência da República.

O referido Comitê Técnico formulou uma resolução, aprovada pelo plenário do ConCidades e formalizada pela Resolução Recomendada nº 151, de 25 de julho de 2014. São destacados como elementos para enfrentamento dos problemas da mobilidade urbana: redução das tarifas de transporte público; fundos de desenvolvimento urbano nos diferentes níveis da federação e continuidade dos financiamentos; controle social; criação do observatório da mobilidade urbana; racionalização e acessibilidade; estruturação da gestão pública; regulamentação profissional no setor de transporte e apoio à Proposta de Emenda à Constituição - PEC que define o transporte público como direito social – PEC 74/2013.

No contexto das rebeliões juvenis, cabe um destaque especial a esta PEC 74/2013 de iniciativa da deputada federal e ex-prefeita de São Paulo, Luiza Erundina (PSB-SP). Tal proposta de Emenda à Constituição, aprovada pelo Senado Federal em 09/09/2015, eleva o transporte à condição de direito social, reconhecido na Constituição Federal. Em verdade, com a aprovação da PEC 74/2013 efetivou-se a alteração do Artigo 6º da referida Constituição, passando o transporte a integrar o conjunto dos direitos sociais. Sobre a importância da aprovação desta PEC, o Movimento Passe Livre de São Paulo assim se expressa: “ A aprovação coloca o transporte no lugar que sempre tinha de haver estado: de direito”. [...] “Um instrumento precioso para a população e seus movimentos demandarem políticas de acesso universal à cidade”.

Diante dessa contextualização, passo a apresentar o panorama do arranjo institucional²⁰ relativo à Política Nacional de Mobilidade Urbana, discorrendo sobre o arcabouço jurídico que disciplina o tema, bem como sobre a organização administrativa para implementação dessa política.

No que tange ao ordenamento jurídico, toma-se, como ponto de partida, a Constituição Federal, de 1988. Tônica marcante da Carta Magna, o atributo municipalista fica evidente no texto constitucional relacionado ao desenvolvimento urbano, em particular no que se refere ao transporte urbano. O inciso XX do art. 21 e o caput do art. 182 da Constituição Federal, impõem à União, a competência para instituir diretrizes gerais para o desenvolvimento urbano, mas conferem ao Poder Público Municipal a responsabilidade pela execução da política de desenvolvimento urbano. Nesse mesmo sentido, o inciso V do art. 30 incumbe aos municípios a prestação dos serviços públicos de interesse local, entre os quais o transporte coletivo.

Importa frisar o caráter essencial, atribuído pelo texto constitucional, unicamente ao serviço de transporte coletivo. Desse dispositivo, pode-se perceber que, apesar de não ser considerado direito fundamental, o transporte público é indispensável para garantir o acesso do cidadão a vários direitos estatuídos como fundamentais, como saúde, educação e trabalho, por exemplo. Ou seja, os serviços de transporte público são essenciais “para a garantia da ordem social e econômica, enfim, da vida cotidiana da urbe” (GUIMARÃES, 2012).

Nessa perspectiva, atendendo ao comando constitucional, em 1995 o Deputado Alberto Goldman deu o primeiro passo em direção à regulamentação da mobilidade urbana, ao apresentar o Projeto de Lei (PL) nº 694, que instituíra as diretrizes nacionais do transporte coletivo urbano. Até o final daquela década, outras duas proposições sobre o transporte público urbano foram apresentadas na Câmara dos Deputados (PL nº 1.974, de 1996, e PL nº 2.234, de 1999) e apensadas à proposição já em tramitação na Casa, em razão da similaridade da matéria.

Em 2007, como desdobramento de estudo realizado pela Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana (Semob) do Ministério das Cidades, intitulado “Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável”, a Presidência da

²⁰ Arranjo institucional pode ser entendido “como o conjunto de regras, mecanismos e processos que definem de forma particular como se coordenam atores e interesses na implementação de uma política pública específica” (GOMIDE; PIRES, 2014).

República encaminhou ao Congresso Nacional o Projeto de Lei nº 1.687, que propunha instituir as diretrizes da política de mobilidade urbana. O teor dessa publicação do Ministério das Cidades constituiu a base do texto do projeto.

O processo de elaboração do PL nº 1.687/2007 contou com a participação de diversos atores e grupos de interesses, tanto do governo quanto da sociedade civil organizada ligada ao setor. Foram realizados seminários regionais, em caráter de audiência pública, em várias capitais brasileiras.

Na Câmara dos Deputados, os projetos foram debatidos na Comissão de Viação e Transportes (CVT), na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público (CTASP), na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) e, por fim, foram aprovados na forma do substitutivo de comissão especial criada com o propósito de analisar o processo. Cabe salientar que, fundamentalmente, o teor desse substitutivo é oriundo do texto do PL nº 1.687/2007. No Senado Federal, a redação da Câmara foi aprovada sem alterações quanto ao mérito e transformou-se na Lei nº 12.587, sancionada em 3 de janeiro de 2012, que, entre outras providências, institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Esse diploma legal representa um avanço para a gestão de políticas públicas nos municípios brasileiros (RIZZATO, 2012). Para Guimarães (2012), o texto legal coloca o ordenamento jurídico brasileiro no patamar de primeiro mundo, ao consolidar princípios, diretrizes, objetivos e medidas mitigadoras com vistas a dotar os municípios e outros entes governamentais de instrumentos para melhorar as condições de mobilidade das pessoas nas cidades brasileiras (INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA, 2012).

A Lei nº 12.587/2012 contempla 28 artigos²¹, agrupados em sete capítulos, quais sejam:

- I – Disposições Gerais (art. 1º ao art. 7º);
- II – Das diretrizes para a regulação dos serviços de transporte público coletivo (art. 8º ao art. 13);
- III – Dos direitos dos usuários (arts. 14 e 15);
- IV – Das atribuições (art. 16 ao art. 20);
- V – Das diretrizes para o planejamento e gestão dos sistemas de mobilidade urbana (art. 21 ao art. 24);
- VI – Dos instrumentos de apoio à mobilidade urbana (art. 25); e
- VII – Disposições finais (art. 26 ao art. 28).

²¹ O art. 27 foi objeto de veto presidencial.

Entre as inovações trazidas pela Lei de Mobilidade Urbana, destacam-se: o conceito de mobilidade urbana, que contempla a integração entre o transporte e o espaço urbano onde os deslocamentos de pessoas e cargas se realizam; a política tarifária, sobretudo no tocante à diferenciação entre os conceitos de tarifa pública e tarifa de remuneração e à questão dos descontos e das gratuidades; a acessibilidade universal; instrumentos para efetivar a priorização dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o individual motorizado; os direitos dos usuários; a equidade no uso do espaço público e a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes desse uso; a gestão democrática e o controle social do planejamento; e o plano de mobilidade urbana como instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

A Lei de Mobilidade incorporou, no § 1º do art. 24, os critérios adotados na legislação do plano diretor, que constam do art. 41 da Lei nº 10.257/2001 (Estatuto da Cidade), como exigências para a elaboração do plano de mobilidade, as quais se aplicam aos municípios:

- com mais de 20 mil habitantes;
- integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas;
- onde o Poder Público municipal pretenda utilizar os instrumentos de parcelamento ou edificação compulsórios, de IPTU progressivo ou de desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública;
- integrantes de áreas de especial interesse turístico;
- inseridos na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional;
- incluídos no cadastro nacional de municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos.

No tocante à prestação de serviços de transporte público, a Lei nº 12.587/2012 também apresenta diretrizes adicionais a serem observadas nos processos de licitação, considerado o disposto na Lei nº 8.666/1993 (Lei das Licitações), e na Lei nº 8.987/1995 (Lei das Concessões), tais como: “fixação de metas de qualidade e desempenho, incentivos e penalidades aplicáveis, riscos econômicos e financeiros, condições e meios de controle pelo poder concedente e fontes de receita extratarifárias” (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2013).

Importa destacar que o Estatuto da Cidade, no § 2º do art. 41, já estabelecia a obrigatoriedade de elaboração de plano de transporte urbano integrado para municípios com mais de 500 mil habitantes, compatível com o plano diretor municipal ou nele inserido. Nesse mesmo alinhamento, o Estatuto da Cidade introduziu o estudo

prévio de impacto de vizinhança (EIV), instrumento de que dispõe o Poder Público municipal para avaliar os efeitos das normas de uso, parcelamento e ocupação do solo no trânsito e no transporte urbano. A análise dos efeitos dos empreendimentos geradores de tráfego trouxe para a lei, de forma pioneira, a consideração da mobilidade urbana.

Sem dúvida, a Lei de Mobilidade Urbana privilegia o deslocamento das pessoas, como mostram inúmeros dispositivos nos Capítulos II e III que dispõem, respectivamente, sobre o transporte coletivo público de passageiros e sobre o direito dos usuários. No entanto, como afirmam Vilela *et al.* (2013), a norma avança ao dispor, entre seus objetivos, sobre a melhoria da acessibilidade e mobilidade das cargas no território municipal e ao trazer, entre suas diretrizes, a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos do transporte de carga. Embora se constate esse avanço, a Lei merece complementação para efetivar a inserção do transporte de carga na discussão acerca da mobilidade urbana.

Note-se que, à época da formulação do Estatuto da Cidade, ainda se utilizava o conceito de transporte urbano para dispor sobre a circulação nas áreas urbanas, que foi substituído na Lei nº 12.587/2012 por uma concepção mais ampla e abrangente. A partir daí, mobilidade urbana passou a ser entendida como a “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” (vide inciso II do art. 4º). Ou seja, contempla o ordenamento territorial urbano, a prestação dos serviços de transporte, a respectiva infraestrutura (vias, estacionamentos, terminais e estações, pontos de parada etc.), a gestão do trânsito e a acessibilidade, entre outros aspectos. Assim, a Lei de Mobilidade Urbana vem reforçar a necessidade de pensar e planejar a mobilidade urbana de forma conjunta com o desenvolvimento urbano, no qual os modos de usar e parcelar o solo, a par da intensidade de sua ocupação, refletem diretamente nas necessidades de transporte dos cidadãos (CARNEIRO; CORTIZO, 2015).

Vale destacar que, em toda cidade, a mobilidade vincula-se com a acessibilidade universal, que é determinante para a realização dos deslocamentos de toda a população, sobretudo, das pessoas com deficiência ou com restrição motora, como idosos, crianças e obesos, entre outros. Logo, o enfoque na sustentabilidade pressupõe a consideração da matriz energética dos transportes.

Além disso, a Lei de Mobilidade Urbana vinculou a elaboração do plano de mobilidade à elaboração do plano diretor. Ou seja, todos os municípios obrigados a

elaborar plano diretor passaram a ser obrigados a elaborar também o plano de mobilidade urbana, e não somente as cidades com mais de 500 mil habitantes, como dispõe o art. 41 da Lei nº 10.257/2001.

Não se pode olvidar também, o fato da legislação correlatar à temática de mobilidade urbana que, não raras vezes, exerce papel de grande importância na solução (ou na inviabilização de determinada solução) de questões relativas ao transporte e à acessibilidade nas cidades brasileiras.

Entre esses diplomas legais, incluem-se: a Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, que institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública; a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro; a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, além de criar o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (Conit), a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT); a Lei nº 11.107, de 6 de abril de 2005, que dispõe sobre normas gerais de contratação de consórcios públicos; a recém-promulgada Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrôpole; e ainda a legislação ambiental, principalmente no que se refere à emissão de poluentes veiculares.

No caso das regiões metropolitanas e das aglomerações urbanas, a Lei nº 13.089/2015 estabelece, no inciso IV do art. 2º, o conceito de governança interfederativa. Ou seja, o dispositivo prevê que as responsabilidades e ações entre os entes federados devem se dar de modo compartilhado, em termos de organização, planejamento e execução do transporte público coletivo, caso essa função pública seja de interesse comum dos entes ali reunidos. Mais adiante, o art. 10 da mesma Lei obriga as regiões metropolitanas e as aglomerações urbanas a elaborarem plano de desenvolvimento urbano integrado, aprovado por lei estadual.

Ademais, merece destaque toda a legislação federal que regula as questões tributárias e econômicas. Por exemplo, a lei que estabelece isenção ou redução de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para a indústria automobilística afeta diretamente a mobilidade urbana, ao facilitar a aquisição de veículos automotores e, assim, aumentar o número de automóveis nas ruas e avenidas das cidades. Nesse mesmo bojo, incluem-se leis que concedem incentivos fiscais e que estabelecem desonerações de encargos trabalhistas para empresas do

setor de transporte urbano, bem como legislação relacionada ao setor energético, sobretudo, as normas que afetam o preço de combustíveis.

Contudo, é no âmbito municipal, por força de competência conferida pela Constituição Federal, onde se originam as leis que de fato regulamentam a mobilidade urbana e disciplinam a prestação de serviços de transporte público coletivo. Por meio das leis municipais, são aprovados os planos de mobilidade urbana e são estabelecidos os instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana a que se refere o art. 23 da Lei nº 12.587/2012, entre outras ações a serem empreendidas pelo Poder Público municipal.

Apresentada a base constitucional e infraconstitucional a respeito da temática de mobilidade urbana, resta tratar dos atores envolvidos no arranjo institucional e da forma como interagem, ou seja, a organização administrativa.

Apesar da questão da mobilidade urbana estar diretamente relacionada à execução das políticas públicas no âmbito das cidades brasileiras, fazem parte desse arranjo órgãos e entidades não só do Poder Executivo Municipal, mas também do Legislativo e Judiciário, nas três esferas federativas, União, Estados e Distrito Federal e Municípios (CARNEIRO; CORTIZO, 2015).

Instituído em 1º de janeiro de 2003, por meio da Medida Provisória nº 103, depois convertida na Lei nº 10.683, desse mesmo ano, o Ministério das Cidades é o órgão federal responsável pelas políticas públicas sobre mobilidade urbana. Entre os assuntos que constituem a área de competência do Ministério, destacam-se: políticas de desenvolvimento urbano; políticas setoriais de habitação, transporte urbano e trânsito; promoção, em articulação com as diversas esferas de governo, com o setor privado e organizações não governamentais, de ações e programas sobre mobilidade urbana; políticas de subsídio para o setor; além de planejamento, regulação, normatização e gestão da aplicação de recursos.

Conforme disposto no Decreto nº 4.665/2003, o Ministério das Cidades é composto por quatro órgãos específicos singulares, quais sejam:

- Secretaria Nacional de Habitação;
- Secretaria Nacional de Saneamento Ambiental;
- **Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana;** e
- Secretaria Nacional de Acessibilidade e Programas Urbanos.

Pelas competências expressas no art. 15 do referido decreto, observa-se que a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (Semob) centraliza

as ações da pasta relativas à mobilidade urbana. Ressalte-se o importante trabalho desenvolvido pela Semob em 2006 (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004), que embasou o PL nº 1.687/2007 e, por decorrência, o texto da Lei de Mobilidade Urbana.

O sítio eletrônico do Ministério das Cidades elenca os programas e ações desenvolvidos pela Semob e dentre os quais se destacam: o Programa Mobilidade Urbana, com ações de apoio a projetos de corredores estruturais de transporte coletivo, de sistemas integrados de transporte coletivo urbano, de sistemas de circulação não motorizados, de revitalização de ramais ferroviários ociosos e de acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade; e os Programas de Aceleração do Crescimento (PAC) 2 – Mobilidade para grandes e médias cidades.

Contudo, cabe salientar que as demais secretarias do Ministério também absorvem algumas competências relacionadas à mobilidade urbana. Essa superposição de atribuições, em tese, deveria promover a integração entre as políticas públicas de desenvolvimento urbano, habitação, saneamento ambiental e acessibilidade, de modo a obter resultados mais eficientes e mais efetivos. Mas, na prática, não se verifica essa integração nas atividades do Ministério (CARNEIRO; CORTIZO, 2015).

A estrutura administrativa do Ministério conta, ainda, com a participação de duas entidades vinculadas: a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) e a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. (Trensurb). A atuação dessas entidades é de grande importância nas políticas de transporte urbano.

Na outra ponta do Poder Executivo, respaldados pela atribuição constitucional de organizar e prestar o serviço de transporte público, encontram-se os municípios e, em caso particular, o Distrito Federal. Geralmente estruturado em secretarias de transporte, de mobilidade, de infraestrutura, ou outra denominação análoga, o Poder Público municipal é responsável por planejar, coordenar, executar e avaliar a gestão e as políticas de mobilidade das cidades brasileiras.

Nesse contexto, considerando o conceito mais amplo do termo “mobilidade”, em consonância com a Lei nº 12.587/2012, compete às secretarias municipais e do Distrito Federal, entre outras tarefas, as questões relativas: ao sistema municipal de transporte de passageiros; à regulação, normatização, implantação e fiscalização dos serviços e das infraestruturas de transporte urbano; ao planejamento e gestão do trânsito; e aos estacionamentos, calçadas e ciclovias.

Cabe aqui ressaltar a importância do trabalho integrado entre as diversas pastas municipais, haja vista a complexidade da questão da mobilidade urbana. Nesse diapasão, o Estatuto da Cidade e a Lei de Mobilidade Urbana estabelecem, respectivamente, que os municípios deverão elaborar o plano diretor e o plano de mobilidade urbana de forma integrada. Ações estatais voltadas para o uso, o parcelamento e a ocupação do solo urbano impactam diretamente no planejamento e na operação do transporte urbano, e vice-versa. Não raras vezes, projetos para implantação de determinada solução para a melhoria no trânsito mostram-se inviáveis diante do ordenamento (ou desordenamento) territorial de certo município.

Com relação aos planos de mobilidade urbana, de acordo com o que impõem o Estatuto da Cidade e a Lei de Mobilidade Urbana, estão obrigados a elaborar o respectivo plano de mobilidade dentro do prazo legal estabelecido, sob pena de ficarem impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até atenderem a exigência legal. Observa-se as dificuldades enfrentadas pela maioria dos municípios brasileiros, sobretudo, no que tange à insuficiência de recursos orçamentários e à falta de estrutura técnica e de recursos humanos qualificados para elaborar esse e outros planos requeridos pela legislação federal.

Diante desse quadro, o Ministério das Cidades publicou em 2015 o “PlanMob – Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana”, elaborado pela Semob, com o propósito de “orientar municípios e estados para a construção de Planos de Mobilidade Urbana, municipais e regionais, elaborado pelas equipes técnicas de governo e por profissionais contratados para tal fim” (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2015), e, assim, fomentar a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, cumprindo com as atribuições que lhe foram conferidas pelo Decreto nº 4.665/2003.

O conteúdo desse Caderno contempla conceitos, modelos e orientações sobre os diversos modais de transporte urbano, bem como sobre distintos desenhos estruturais de mobilidade urbana. Assim, cada cidade ou região metropolitana possa dispor de elementos básicos para elaborar o respectivo plano, de modo compatível com a realidade em que se encontra. Cabe, agora, ao Ministério divulgar essa publicação em meio ao Poder Público municipal e estadual e garantir, assim, o amplo acesso ao Caderno.

De acordo com a competência residual prevista no § 1º do art. 25 da Constituição Federal, aos estados competem a organização e a prestação de serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano. Na integração com o transporte intramunicipal, podem constituir consórcio ou firmar convênios de cooperação com os municípios, de modo a assegurar a coordenação, a eficácia e a eficiência nos serviços.

No âmbito legislativo, a atuação dos atores públicos na política de mobilidade urbana varia de acordo com as competências de cada esfera federativa. A esfera federal deve limitar-se à elaboração das diretrizes gerais, a qual resultou na importante contribuição à questão da mobilidade nas cidades brasileiras pela formulação da Lei de Mobilidade Urbana, o marco regulatório básico do setor. Entretanto, apesar de ser recente a inserção desse instrumento legal no ordenamento jurídico brasileiro, os desdobramentos dos dispositivos dessa Lei nas políticas de mobilidade urbana já indicam a necessidade de alguns ajustes em seu texto.

Como evidência dessa observação, vale ressaltar a existência, em junho de 2015, de, pelo menos, catorze projetos de lei em tramitação no Congresso Nacional propondo alterações na Lei nº 12.587/2012. As propostas abordam desde a prorrogação do prazo para que os municípios elaborem os planos de mobilidade urbana até os critérios de qualidade e conforto na prestação do serviço de transporte público coletivo. Contudo, a maioria das proposições apresentadas se refere à política tarifária, sobretudo, ao acesso público e transparente às informações relativas à composição e ao reajuste das tarifas.

Por seu turno, as câmaras municipais desempenham papel importante na formulação das políticas públicas de mobilidade urbana do município. Conforme dispõe o caput do art. 40 do Estatuto da Cidade, os planos diretores das cidades deverão ser aprovados por leis municipais. Mesmo que, em regra, sejam originados em propostas legislativas encaminhadas pelo Poder Executivo municipal, esses planos são deliberados nas câmaras de vereadores, onde recebem contribuições do Poder Legislativo, por meio de emendas, antes da respectiva aprovação. Saliente-se, inclusive, que há várias leis orgânicas municipais que preveem quórum qualificado²² para votação dos planos diretores, tamanha a importância da matéria.

²² "**Quorum qualificado**", corresponde ao número mínimo de membros votantes presentes, para que um órgão deliberativo possa funcionar. Em regra, o termo refere-se à maioria dos votantes presentes.

No que se refere ao Poder Legislativo estadual, em razão da competência residual²³ dos estados, observa-se que a atuação das assembleias legislativas nas políticas relativas à mobilidade urbana é muito limitada. A elas cabe aprovar, por lei estadual, os planos de desenvolvimento urbano integrado das regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, de acordo com o que estabelece o Estatuto da Metrópole, bem como controlar e fiscalizar o transporte intermunicipal.

Há ainda, que se considerar o papel dos órgãos de fiscalização das atividades do Poder Executivo relativas à mobilidade urbana. Na esfera federal, o inciso X do art. 49 da Constituição Federal atribui ao Congresso Nacional, com o auxílio do Tribunal de Contas da União (TCU), a competência para fiscalizar e controlar os atos do Poder Executivo federal. De maneira análoga, as constituições estaduais conferem às assembleias legislativas estaduais e, no caso do Distrito Federal, à Câmara Legislativa, respectivamente, com o auxílio dos tribunais de contas estaduais e do Distrito Federal, a competência para essa função fiscalizadora. Já no caso dos municípios, de acordo com o que dispõe o art. 31 da Constituição Federal, o controle externo será exercido pelas câmaras municipais, com o auxílio dos tribunais de contas dos estados ou do município ou, ainda, dos conselhos ou tribunais de contas do município, onde houver.

A atuação dos órgãos de controle externo é de extrema relevância, sobretudo no que se refere aos processos licitatórios que envolvem os programas de mobilidade urbana. Geralmente, são processos de valores vultosos e, não raras vezes, são apuradas irregularidades nos certames ou nos contratos de execução das obras ou serviços. Pode-se, pois, afirmar que, tão importante quanto a função de elaborar leis para disciplinar as políticas de mobilidade urbana, é a função de fiscalização e controle exercida pelo Poder Legislativo, de modo a garantir que as políticas públicas sejam executadas com eficiência e efetividade. Segundo Howlett, Ramesh e Perl (2013), “a tarefa do legislativo é antes garantir que os governos prestem contas ao público do que desenvolver ou implementar políticas”.

Por fim, resta tratar do papel do Poder Judiciário no arranjo institucional da

²³ A competência residual dos Estados, também conhecida como reservada ou remanescente, é trazida pelo § 1º do art. 25 da Constituição, segundo o qual são reservadas aos Estados as competências que não lhes sejam vedadas pela Constituição. Em outras palavras, será competência residual dos Estados todas as que sobram após a enumeração das competências dos demais entes federativos, pela Constituição, e aquilo que não for expressamente proibido por ela. O dispositivo constitucional utiliza o termo “competências”, sem especificar o tipo. Dessa forma, entende-se que a competência residual dos Estados pode ser tanto de ordem administrativa quanto de ordem legislativa.

mobilidade urbana. Embora atue principalmente na mediação de conflitos entre as políticas públicas elaboradas pelo Poder Executivo e as disposições constitucionais e infraconstitucionais, as decisões dos tribunais afetam diretamente as questões relacionadas ao deslocamento de pessoas e cargas nas cidades brasileiras. Com certa frequência, veem-se longos embates judiciais sobre processos licitatórios lançados pelo Poder Executivo relativos a obras de mobilidade urbana, nos quais se discutem a legalidade de editais e a execução de contratos.

3.4 Mobilidade Ciclovária: Uma Alternativa em Meio ao Caos do Trânsito, da Poluição, da Imobilidade nos Circuitos das Cidades Brasileiras.

Garantir mobilidade tornou-se uma das grandes dificuldades das cidades contemporâneas no mundo. A escolha pelo automóvel – aparentemente a resposta mais eficiente do século XX à necessidade de deslocamentos – levou a uma paralisação do trânsito, beirando o caos, com desperdício de tempo e combustível e, sobretudo com comprometimentos do meio ambiente. É um padrão urbano – marcante nas metrópoles brasileiras a adoecer pessoas e a destruir a natureza, gerando, como consequência, o aumento da pressão, e os recorrentes desrespeito às normas de convivência urbana entre modais de deslocamentos, o que trouxe consigo o aumento considerável no número de acidentes no trânsito, e o acirramento de problemas criados ao meio ambiente, como poluição atmosférica. As cidades tornam-se espaços de vida comprometida e de mal-estar.

Este modelo de desenvolvimento das cidades e da mobilidade urbana, no Brasil, revelou-se excludente, não alcançando grande parte da população. Paralelamente a isso, com o incremento do êxodo rural e com as pessoas chegando, cada vez mais, às cidades, houve um crescimento horizontal do tecido urbano, de forma desordenada produzindo uma ampliação das periferias. Assim, a necessidade de deslocamentos, com percursos maiores cresceu no espaço das cidades. Como o acesso à urbe, depende dos modos de locomoção, frequentemente, a população empobrecida, a habitar as periferias da vida social, vê seus direitos sendo cerceados inviabilizando o proclamado direito à cidade. E, como ao longo dos anos, nas cidades brasileiras o investimento em transportes público foi muito baixo, tornando-os de má qualidade, o desejo pela compra de um modal particular, sobretudo carro e moto, multiplicou-se de forma exponencial.

Diante desse panorama, cada vez mais carros ocuparam as ruas, criaram-se mais congestionamentos e o contingente de pessoas que ousam se locomover a pé ou de bicicleta, diminui de forma visível. As ruas se esvaziaram de pessoas e se encheram de modais motorizados.

Em verdade, instaurou-se um modo contemporâneo do viver nas cidades que, no Brasil, apresenta configurações próprias, em decorrência do padrão excludente e periférico de nossa urbanização, aliado ao precário sistema do transporte público, sobretudo nas regiões, e nas áreas das cidades que não dispõem do acesso ao metrô como uma real possibilidade de mobilidade coletiva.

Neste contexto violento, hostil e excludente das cidades, o antigo espaço de convivência, que eram as ruas, tornou-se exclusivo para os meios de transporte motorizados, prioritariamente, os carros particulares e motos. De modo particular, pedestres e ciclistas foram se afastando e sendo marginalizados no cenário da disputa de modais. Criou-se um ambiente desumanizado: as crianças não brincam mais fora de casa, pois as ruas ficaram desertas e perigosas; a circulação é predominantemente de modais motorizados e, quase sempre, em alta velocidade. Os espaços de atração de famílias para fora de suas residências, como os parques, praças e pontos de encontros informais, foram completamente marginalizados das políticas públicas. Um círculo vicioso vem sendo construído de forma intensa e recorrente. Assim, as ruas se tornaram apenas um lugar de passagem, de mero trânsito, deixando de ser um espaço humanizado de convívio.

Desse modo, nesta configuração perversa de vida nas cidades, percebe-se o espaço público crescentemente privatizado. O aumento da frota de automóveis, reforçado por múltiplas formas de financiamentos, vem ocupando a maioria dos espaços das cidades, criando o sério problema de estacionamento enfrentado diariamente pelos cidadãos. Não cabendo mais em suas garagens, lotaram as vias, supostamente de uso público e coletivo. Espaços, que poderiam ser destinados a praças e parques, são hoje pensados para acondicionar automóveis, seja em razão da construção de estacionamentos, viadutos ou do alargamento de ruas.

Com a dominância dos carros e precarização dos transportes públicos, o acesso à cidade vem ficando, cada vez mais restrito, àquelas pessoas que detêm modais particulares, observando-se a crescente particularização dos modais, quando se torna, cada vez mais frequente, famílias com carros para cada um dos membros jovens ou adultos.

A cidade se tornou inacessível para grande parte da população, impossibilitada de circular no espaço urbano e desfrutar da cultura, do lazer, do acesso a espaços públicos, visto que, cada vez mais o acesso à cidade daqueles que lançam mão do chamado transporte coletivo, torna-se limitado. A falta de investimento nos transportes públicos é funcional à lógica das cidades mercadorias, impondo uma verdadeira ditadura urbana que hierarquiza cidadãos e segrega os pauperizados. Logo, faz-se evidente a falta de democracia no acesso às cidades na vida brasileira contemporânea.

O modelo de transporte urbano, centrado no automóvel, apresenta sinais de ter alcançado seus limites nas cidades brasileiras. Impõe-se uma mudança de paradigma, na perspectiva de uma mobilidade sustentável. Na contemporaneidade, em diferentes contextos urbanos, vem sendo desenvolvidas alternativas ao modelo dominante de transporte. Uma experiência é o uso de bicicletas, a encarnar um estilo de vida, seja para populações que vivem às margens, seja para um contingente vinculado ao cicloativismo.

A nível internacional, o desenvolvimento da civilização do capital colocou em xeque dimensões da vida nas cidades. De fato, o processo de acelerada urbanização, intensificado pelos circuitos da mundialização do capital, inclusive com a emergência de “cidades globais”, coloca em questão um modo e um estilo de vida. Nesse sentido, questiona-se a forma de viver nas cidades, no que se refere ao meio ambiente, às desigualdades sociais, ao uso do transporte, ao caos do trânsito e, por consequência, às reais possibilidades de deslocamento que garantam condições de bem-viver.

Em uma perspectiva mundial, cabe ressaltar algumas cidades que se notabilizaram por suas iniciativas no âmbito da mobilidade via ciclismo. É emblemático o caso de Copenhague que, nos últimos 40 anos, tem fechado muitos espaços para os carros e ampliado a infra-estrutura para ciclistas, sendo que, do orçamento para infra-estrutura, 25% vai para implantação de infra-estrutura cicloviária. Amsterdã e outras cidades holandesas, desde 1970, resolveram apoiar o uso de bicicletas como tentativa de solucionar os problemas do trânsito e, desde cedo, as crianças recebem orientação para o uso correto da bicicleta. Também Londres, Paris, Estocolmo, Vitória, Gijon, Berlim e Córdoba são alguns destaques na Europa. Na Ásia, o Japão adotou a bicicleta como componente essencial de transporte, sendo o modal alimentador do transporte público. Na China, após a explosão na utilização de automóveis, decorrente

da abertura econômica, vem se verificando um retorno ao uso de bicicletas para combater a poluição, então produzida pelos modais motorizados.

Nas Américas, em 2006, a Liga de Ciclistas da América nomeou 58 cidades como Comunidades Amigas da Bicicleta, com alguns exemplos surpreendentes, como Portland e Berkeley, que mostram um início de mudanças nos costumes do país que mais depende do carro no mundo. A cidade do México vem conferindo prioridade para aumentar o uso de bicicleta, como modal alternativo, ao longo da segunda década do século XXI (ANTP 2007)²⁴.

De modo especial, cabe fazer referência à experiência de Bogotá no campo do ciclismo, precisamente por sua influência na intervenção municipal cicloviária na gestão de Roberto Cláudio em Fortaleza – Ceará. De fato, o Prefeito de Bogotá Enrique Penalosa, efetivou uma significativa infraestrutura para bicicleta, reduzindo o espaço para os carros.

No Brasil, os processos acelerados de urbanização das cidades/metrópoles, junto à industrialização, foi gestando, ao longo da segunda metade do século XX, complexas questões urbanas, a comprometerem o direito da população de acesso à cidade. Inegavelmente, as contradições do desenvolvimento de um capitalismo periférico se expressam na cidade, como palco privilegiado de antagonismos.

Assim, o Brasil adentra o século XXI com um agravamento das questões urbanas a se manifestarem de distintas formas e em diferentes níveis, desde a especulação e financeirização das terras urbanas até o caos do trânsito, a comprometer os deslocamentos nas cidades metrópoles, com graves repercussões em tecidos urbanos de menor escala. A civilização do automóvel impõe as suas marcas, a circunscrever a cidade como espaço social de disputa, materializado nas relações de poder entre os diversos modais de transporte. E, nesta disputa de poderes no âmbito dessa “civilização do automóvel”, a bicicleta parece ser o modal com menor poder de trânsito, invisibilizada e secundarizada nas tramas do urbano.

No entanto, a busca de saídas para o caos do trânsito e sua insustentabilidade, no modo de viver na contemporaneidade brasileira, faz emergir o uso da bicicleta como alternativa de transporte urbano.

De fato, o uso da bicicleta como via de mobilidade urbana, em uma

²⁴ Série CADERNOS TÉCNICOS, volume 7 – TRANSPORTE CICLOVIÁRIO, setembro 2007, BNDS, ANTP.

civilização centrada no automóvel, vem motivando, há décadas, iniciativas do poder público no Brasil. Cidades como Aracajú, Recife, São Paulo, Salvador, Rio de Janeiro, Florianópolis, Porto Alegre encarnam programas que incentivam o uso da bicicleta como veículo de transporte, a ser utilizado para fins utilitários de locomoções para locais de trabalho e de estudo ou para fins de lazer.

A rigor, nestas cidades vigoram projetos de intervenção municipal que disponibilizam bicicletas para uso público, com a implantação de infraestrutura cicloviária planejada, já mostrando resultados positivos para todo o país. Cabe sublinhar que tais iniciativas inserem-se no Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta – “Bicicleta Brasil”, lançado em 2004, visando promover um planejamento cicloviário que garanta a acessibilidade universal e minimize conflitos.

Fortaleza afirma-se, cada vez mais, no contexto do Brasil contemporâneo, como uma metrópole com um processo intensivo de urbanização. A cidade se espraie e se expande, em meio às profundas desigualdades, encarnadas no tecido urbano.

Nestes circuitos da urbanização, nos fluxos de deslocamentos do capital, destaca-se o uso intensivo de carros que faz do caos do trânsito um dilema diariamente enfrentado pelos fortalezenses, seja os que andam de carros, sejam os que transitam de motos e bicicletas, sejam os que sofrem as mazelas do transporte coletivo.

A rigor, a cidade de Fortaleza particulariza-se como cenário da civilização do automóvel, ostentando a posição de uma das cidades brasileiras em que mais transitam carros importados.

Neste contexto, o uso da bicicleta emerge, como manifestação de precariedade de vida e como expressão de uma “cultura da recusa” em um ciclismo ativista. Logo, o uso de bicicleta em Fortaleza, circunscreve um fenômeno urbano, delineado em diferentes tendências.

4 FORTALEZA, METRÓPOLE NORDESTINA: A MOBILIDADE URBANA EM FOCO.

Mobilidade urbana é o conjunto integrado de determinados elementos que circuncrevem a dinâmica de uma cidade: desenho urbano, uso do solo e distribuição geográfica do sistema de atividades associado à economia local, sistema viário, sistema de transporte. Logo, é a integração de todos estes elementos que determina os padrões de deslocamento de uma cidade, circunscrevendo a questão da mobilidade urbana, a ganhar visibilidade no século XXI²⁵.

Orientada por esta perspectiva, coloca-se o desafio de discutir a mobilidade urbana em Fortaleza, situando as configurações desta cidade, que se fez metrópole, nos circuitos do tempo e do espaço.

Fortaleza é uma metrópole brasileira, capital do Ceará, situada na região nordeste do país. Está localizada no litoral Atlântico, a uma altitude média de dezesseis metros, com 34 Km de praias.

Segundo o IBGE, a estimativa de população para o Estado do Ceará em 2014 era de 8.842.791 habitantes e, particularmente, para Fortaleza, 2.571.896 habitantes, sendo que a previsão estimava, aproximadamente, que 42% dessa população residisse na Região Metropolitana de Fortaleza-RMF e 29% na Capital.

Nas configurações atuais da RMF, nestes últimos anos da segunda década do século XXI, Fortaleza, na condição de metrópole cearense, mantém intensas conexões urbanas como os municípios de Caucaia, Maracanaú e Eusébio e uma articulação sistemática, com menos intensidade, com os municípios de Itaitinga e Aquiraz, formando um aglomerado urbano com forte interação diária, principalmente no tocante à economia e à mobilidade. Hoje, efetiva-se um trânsito de habitantes entre Fortaleza e determinados municípios da Região Metropolitana, com destaque para Maracanaú, Eusébio, Caucaia, especificamente em termos de trabalho e moradia, com um crescente contingente de forlalezenses que, diariamente, deslocam-se para estes municípios, configurando-se, assim, novas expressões de mobilidade urbana, a acompanhar o processo de metropolização de Fortaleza.

²⁵ BRASIL (Ministério do Planejamento) (2016). Empreendimentos do PAC em mobilidade urbana. Disponível em: <http://www.pac.gov.br/infraestrutura-social-e-urbana/mobilidade-urbana>. Acesso em: 31 jan 2017.

De fato, Fortaleza, como uma metrópole com mais de 2,5 milhões de habitantes e com graves contradições urbanas, materializadas nos elevados índices de desigualdade, enfrenta sérios problemas típicos dos grandes centros brasileiros. Com uma urbanização periférica, acentuada nas três últimas décadas do século XX, a capital cearense enfrenta sérios gargalos urbanos, que as últimas gestões públicas não conseguiram encontrar saídas efetivas, tais como: a segregação sócioespacial; a expansão desordenada do trabalho informal a espalhar-se por múltiplos espaços da cidade e com diferentes formatos; questões de (i)mobilidade urbana, com o caos do trânsito, a sobrecarga do sistema viário e a precarização do transporte público.

Inegavelmente, em meio ao propalado crescente progresso, a alterar o próprio desenho urbano de Fortaleza, verifica-se um comprometimento da qualidade de vida nesta cidade que, em nível nacional e internacional, exerce forte atração turística.

Assim, para discutir a mobilidade urbana em Fortaleza, necessário se faz adentrar no padrão de urbanização que vem se constituindo nos circuitos de tempo e espaço. Para tanto, impõe-se recuos históricos, com foco no final do século XIX, século XX e limiar do século XXI, no sentido de circunscrever determinados elementos característicos do intenso e desordenado desenvolvimento urbano de Fortaleza: crescimento e periferização, urbanização periférica, segregação sócioespacial e espraiamento da malha viária.

4.1 A Cidade de Fortaleza: Crescimento e Periferização.

Refletir sobre o crescimento demográfico de Fortaleza e a conseqüente expansão do seu tecido urbano, caracterizado pela periferização, exige adentrar na discussão dos condicionantes de sua urbanização e dos fatores de ordem sócioespacial, atrelados às particularidades que lhe caracterizam.

Os fatores climáticos, ou seja, os longos períodos de estiagem que assolam a região nordestina e, particularmente, o Ceará - cujos primeiros registros historiográficos datam do século XVII - aguçaram as difíceis condições de vida da população rural cearense e, por conseguinte, condicionaram a urbanização de Fortaleza que se deu, de forma intensiva, em determinados períodos históricos,

marcados por uma expansão periférica e desordenada, vinculada, inclusive, às recorrentes secas que assolaram o Ceará, ao longo dos séculos XVIII, XIX e XX²⁶.

Merece especial destaque a seca ocorrida entre 1877-1879 – considerada como a que mais castigou a população cearense e denominada "Seca dos Dois Setes" – que trouxe, como consequências, significativo crescimento de Fortaleza que, de 20.098 habitantes, em 1872, passou a 40.902 em 1890, resultando em sérios problemas de saúde pública na cidade (COSTA, 2007). Nos primeiros meses de 1878, Fortaleza abrigava cerca de cem mil retirantes, levando o historiador Raimundo Girão (2000) a enfatizar que "cedo Fortaleza converteu-se na metrópole da fome".

Na segunda metade do século XIX, a capital do Ceará assume hegemonia na rede urbana – desbancando Aracati e Sobral – obtendo um maior desenvolvimento, com a expansão da cultura algodoeira e a condição de porto, evidentemente em consonância com a função política de capital.

Cabe ressaltar que, do final do século XVIII até a primeira metade do século XIX, não ocorreram mudanças substanciais na estrutura urbana de Fortaleza. Consoante a lição de Costa (2007), não há, nesse período, crescimento econômico e/ou populacional expressivo. Esse quadro muda na segunda metade do século XIX, quando se verificam no Ceará maior intensificação da pecuária, expansão da cultura algodoeira e uma maior diversificação dos produtos exportados, como o café, a borracha de maniçoba e a cera de carnaúba (COSTA, 2007).

Neste panorama, a partir de 1850, a cultura algodoeira, merece destaque no porque o algodão vai contribuir para o dinamismo urbano, pois a cidade passa a ser o ponto de escoamento de toda a produção algodoeira do Ceará, com implicações, no comércio, indústria e, sobretudo, no aumento da população, alimentada pelos fluxos migratórios.

Com efeito, o Ceará entra na Divisão Internacional do Trabalho com a desorganização das áreas produtoras de algodão estadunidenses, com a Guerra de Secessão (1861-1864). A demanda dessa malvacea – o algodão – no mercado europeu e o não fornecimento pelas tradicionais áreas produtoras fizeram com que a produção cearense entrasse no âmbito das exportações brasileiras. As áreas de cultivo desse produto foram fortemente ampliadas, deixando o algodão de ser

²⁶ COSTA, Maria Clélia Lustosa da. Fortaleza, expansão urbana e organização do espaço. In.: SILVA, J.B. da.; CAVALCANTE, T. C.; DANTAS, E.W.C. (orgs). Ceará - um novo olhar geográfico. 2. ed. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 2007.

cultivado apenas para a subsistência. Com isso, houve uma dinamização no comércio da Província e Fortaleza se expandiu. Conseqüentemente, ocorreu um crescimento do raio de influência da Capital junto às demais cidades do Ceará, fato acompanhado por um dinamismo no comércio local, acumulação de capitais e melhoria de serviços urbanos (SOUSA, 2007).

Vale destacar o fato de que a redefinição dos papéis assumidos por Fortaleza na economia cearense só foi possível graças à atuação do Poder Público, que direcionou intensivos recursos para a Capital, com vistas a dotá-la de infraestrutura e de outros equipamentos, essenciais para dar continuidade à movimentação econômica que então vinha sendo comandada por esta Capital. A construção de linhas férreas, a ligar Fortaleza a cidades situadas no interior da Província, constitui um exemplo da atuação do Poder Público visando dar sustentáculo à economia, sobretudo algodoeira, que necessitava de infraestrutura, mormente, de estradas e do porto, de modo a viabilizar a circulação do algodão (SILVA, 1992).

Essa dinamização da Capital contribuiu, sobremaneira, para a atração de moradores, ampliação do número de empregos e serviços urbanos. Esses novos moradores eram, a princípio, encarregados da administração da máquina pública e trouxeram junto com eles suas famílias. No entanto, com o passar do tempo, e o surgimento de oportunidades, principalmente no âmbito profissional, produtores rurais – temendo os prejuízos em períodos de seca severa – comerciantes e profissionais liberais, também, juntamente com suas famílias, passaram a habitar Fortaleza (COSTA, 2007).

O grande contingente de migrantes que veio para Fortaleza, contudo, era composto de população pobre em busca de melhores condições de vida. Esta migração foi motivada por maiores oportunidades de trabalho na Capital, considerando uma estrutura fundiária altamente concentrada e relações de trabalho no campo que não favoreciam maior participação nas riquezas, fazendo com que o crescimento de Fortaleza assumisse taxas bastante elevadas.

Convém ressaltar que, ainda nos anos 1950, ocorreram mais duas grandes secas: a de 1951 e a de 1958 que, em conjunto com a crise na agricultura e o agravamento da questão agrária cearense, provocaram a intensificação do processo migratório.

Na primeira metade do século XX – mais precisamente a partir das décadas de 1940 e 1950 – evidencia-se o crescimento de Fortaleza, quando a sua população duplica-se. De fato, entre as décadas de 1950 e 1960, a população cresceu 90% e entre 1960 e 1970, esse acréscimo mantém-se ainda muito elevado, com uma taxa de 66%.

É compreensível o fato de que a população veja na cidade a possibilidade de lograr uma vida melhor, diante de tantas dificuldades. É recorrente, porém, a ideia de que, na maior parte das vezes, não encontra nas áreas urbanas as devidas condições para uma vida mais digna. E, o Poder Público, que outrora não assegurara a permanência desta população no campo com as devidas condições, se furta, mais uma vez, a responder pelas suas obrigações, agora na área urbana.

Perante tal situação, em que há verdadeira inversão do lugar de moradia por parte da população migrante, ainda na década de 1950, ocorre o acirramento das desigualdades regionais no Brasil, com a expansão da indústria no Sudeste, que também atraiu grandes contingentes populacionais do Nordeste, os quais serviram de mão de obra para as indústrias da região sudeste.

Entre os anos 1956 e 1960, a indústria torna-se o setor propulsor da economia brasileira, com o desenvolvimento da produção de bens de capital e de consumo duráveis, processo que se concentrou no Sudeste, aguçando as disparidades regionais. Estas assumem ampla proporção, ganhando destaque como objeto de preocupação política e interesse de vários estudiosos. Em Fortaleza – a indústria têxtil, que havia sido implantada em décadas anteriores – entra em crise, tornando-se obsoleta em razão da concorrência dos produtos industrializados em outras regiões do País. Nesse momento, é criado o Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste-GTDN – que elaborou um Diagnóstico sobre a Região Nordeste, assim como um plano de ação privilegiando a industrialização, como estratégia de desenvolvimento regional, a ser conduzida pelo Estado brasileiro.

A cidade de Fortaleza, em princípio, não apresentava uma dinâmica produtiva, no que se refere à indústria e, portanto, capaz de absorver o grande contingente populacional proveniente do meio rural, cabendo aos migrantes a busca por outros setores de atividades, como o comércio e os serviços. Fortaleza caracterizava-se e, ainda hoje, caracteriza-se como uma cidade terciária, fortalecida por sua condição de capital e por sua vasta área de influência que extrapola os limites do Estado. Grande parte da população, não absorvida por estes setores de atividades,

sobrevive de atividades informais, situação muito evidente nos centros urbanos brasileiros.

No que tange à atividade industrial, destaca-se o fato de que, no Ceará, tal atividade se desenvolve atrelada às atividades produtivas do campo: o algodão e o couro, principalmente, não representando um setor significativo na absorção de mão de obra. O surgimento das primeiras indústrias, ainda no início do século XX, decorreu, sobretudo, da presença da matéria-prima de origem agrícola e da pecuária, com destaque para a produção expressiva do algodão no Ceará. Os primeiros estabelecimentos industriais foram implantados nas cidades coletoras de produtos agrícolas e em Fortaleza, que se caracterizava como principal ponto de escoamento da produção cearense para o mercado externo.

Só após o já citado GTDN é que teve origem a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste-SUDENE, primeiro órgão brasileiro de planejamento regional que elegeu a industrialização como principal vetor de desenvolvimento do Nordeste. Foi criado o mecanismo financeiro de incentivos fiscais²⁷, como forma de captação de recursos para viabilização do processo de industrialização.

Na perspectiva de Amora (2007), inaugura-se em Fortaleza outra fase de implantação industrial, porém, em muitos aspectos, diferente da fase anterior, haja vista o fato de que as novas indústrias implantadas inseriam-se na lógica da expansão do capitalismo no Brasil com a incorporação do Nordeste via incentivos fiscais. Configura-se o fenômeno, caracterizado pelos estudiosos como “destruição das economias regionais e integração à economia nacional”.

Convém ressaltar que os primeiros estabelecimentos industriais, implantados em Fortaleza, localizam-se no Centro, ao longo da via férrea e na Avenida Francisco Sá, estendendo-se até a Barra do Ceará, que se configurou como um polo industrial. A população pobre que afluiu a Fortaleza, nas primeiras décadas do século XX, fixa-se preferencialmente próximo a estas indústrias ou ainda na faixa litorânea, pois quando não conseguia se inserir como operários, explorava a pesca ou desenvolvia atividades relacionadas à prestação de serviços.

²⁷ A efetivação desta intervenção se dá com a criação de uma Lei (34/18) que estabelece a dedução de imposto de renda de pessoas jurídicas e físicas que se dispunham a aplicar tais deduções em empreendimentos industriais na região Nordeste. Desta forma, recursos provenientes, principalmente, da região Sudeste, são canalizados para o Nordeste, gerando uma integração espacial mediada pelo capital entre estas regiões. Tais incentivos são direcionados principalmente para a Bahia, Pernambuco e Ceará. No Ceará, as indústrias se concentram inicialmente em Fortaleza e mais tarde em municípios de sua região metropolitana (AMORA, 2007).

Com a política de industrialização da SUDENE, instaura-se outra ordem espacial, com a criação do I Distrito Industrial, localizado em Maracanaú, desencadeando a metropolização, ou seja, a expansão do crescimento econômico e populacional para a área metropolitana de Fortaleza, fenômeno que se consolidou mais especificamente nos anos de 1990. A reestruturação produtiva²⁸ do período dinamizou a região metropolitana com a consequente atração dos migrantes para os municípios metropolitanos, sobretudo, Caucaia, Maracanaú e Horizonte. Ainda no que diz respeito ao processo de crescimento de Fortaleza na primeira metade do século XX, Silva (2009) faz uma relação entre os migrantes que afluíram à Fortaleza e o fenômeno que denominou de favelização.

A origem do processo de favelização de Fortaleza está ligada aos constantes deslocamentos de lavradores sem terra e pequenos proprietários que se dirigem para a cidade devido à rigidez da estrutura fundiária, que praticamente impede o acesso desses lavradores a terra e a outros meios de produção. Nos períodos de estiagem mais prolongados esse processo se intensifica.(...) A cidade de Fortaleza, com a sua condição de capital, constitui uma espécie de refúgio, à medida que se torna praticamente impossível a permanência no interior. (P. 132).

Verifica-se, entretanto, que é de 1970 em diante que se intensifica o processo de periferização de Fortaleza. Souza (2009), afirma que os dados estatísticos demonstram que, neste ano, Fortaleza concentrava 48% da população urbana do Estado e que, não obstante o elevado crescimento vegetativo, o principal componente deste incremento populacional foi resultado das migrações internas. A autora demonstra, portanto, que, entre 1960 e 1970, enquanto o crescimento vegetativo²⁹ foi de 37,65%, o saldo migratório representou 62,29%, sendo constituído por uma população oriunda de todo o Estado e que se fixou na periferia de Fortaleza.

Conforme estudo realizado, em 1967, pelo Instituto Joaquim Nabuco de Pesquisas Sociais, foi detectado o fato de que, em sua maioria, esses migrantes tinham como origem, principalmente, o sertão do baixo e médio Jaguaribe, o sertão central-norte da Ibiapaba e do litoral do Ceará. E, é nesse sentido que enfatiza o papel das vias de circulação – ferrovias e rodovias – como facilitadoras das migrações rurais-urbanas. As vias de acesso orientaram e dimensionaram o crescimento de

²⁸ É esta uma referência ao denominado “Governo das mudanças”, que teve à frente o então governador Tasso Jereissati, cujas ações convergiram no fortalecimento do processo de industrialização, na ampliação da infraestrutura cearense, na atração de investimentos externos e na reestruturação do Estado baseada numa política de privatizações das empresas estatais.

²⁹ Crescimento vegetativo é o valor obtido através da diferença entre a taxa de natalidade e a taxa de mortalidade de determinada região.

Fortaleza: de fato, à proporção que aumentava a população, surgiam mais bairros ao longo dessas vias de acesso, principalmente da ferrovia.

A modernização do sistema de transporte e comunicação, ainda no final do século XIX, contribuiu para que o raio de influência da Capital se estendesse, com a criação de linhas de navio a vapor ligando Fortaleza diretamente à capital do País e a outras províncias, bem como à Europa. A inauguração da primeira linha de trem ocorreu em 1873; a comunicação por telégrafo com o Rio de Janeiro em 1881 e a exploração do serviço telefônico em 1890. A iluminação pública chega à Capital cearense em 1864, contando inicialmente com o combustível à base de gás carbônico³⁰; começa também a funcionar, em 1867, o serviço de canalização de água e tem início (1880) o transporte coletivo de bonde a tração animal³¹ (COSTA, 2007).

Paralelamente à implantação de serviços urbanos, na segunda metade do século XIX, a cidade crescia e incorporava outros espaços à sua malha urbana. O desenvolvimento dos meios de transporte possibilitou a habitação fora do núcleo central e o surgimento de vários bairros. O crescimento da cidade orientou-se para as zonas sul e oeste, no sentido oposto ao litoral, considerando a não valorização da orla litorânea, nesse momento, pela população de maior poder aquisitivo. Seu crescimento acompanhou as principais vias de acesso à Capital: estradas de Jacarecanga, Soure, Arronches e Aquiraz.

No caminho da estrada de Arroches (Parangaba), no final do século XIX, começa a surgir o bairro Benfica; na estrada de Soure (Caucaia), ao oeste, se formou o bairro Farias Brito; para o sudeste na estrada de Aquiraz, forma-se o bairro Joaquim Távora, enquanto a região leste tem nesse momento sua expansão limitada pela presença do rio Pajeú (COSTA, 2007).

A expansão do tecido urbano está relacionada com uma expressiva exploração da população como mão de obra que agora tem a cidade como principal local de moradia, aliando extensas e desgastantes jornadas de trabalho a baixos salários. Dessa forma, a fragilidade do processo de acumulação do capital, incapaz de fomentar a emergência de um consumo de massa, aliada à especulação imobiliária e ao deficit habitacional nas áreas centrais das grandes cidades, contribuiram para a

³⁰ A energia elétrica só será disponibilizada em 1914 para fins residenciais e em 1934 será estendida aos ambientes públicos.

³¹ Os bondes elétricos chegaram em 1913 e em 1909 chega o primeiro automóvel a Fortaleza.

formação de uma acentuada urbanização periférica, acompanhada pela ocupação de locais carentes de equipamentos e serviços urbanos (CARDOSO, 2007).

4.2 Mobilidade Urbana no Contexto da Urbanização Periférica de Fortaleza: Segregação Socioespacial e Espriamento da Malha Urbana.

A urbanização de Fortaleza, como uma expressão particular da urbanização do Brasil do século XX, efetiva-se com base no padrão estrutural de desigualdades sociais, em meio a processos de segregação socioespacial. É a chamada urbanização periférica (MARICATO, 2003), constituída com o crescente deslocamento de populações para área da periferia, marcadas pela precarização de serviços e equipamentos públicos. Trata-se , em verdade, da formação de cidades e/ou metrópoles, fundada no acesso profundamente desigual ao uso da terra urbana pelas distintas classes sociais, produzindo, nos extremos, o viver “às margens” dos setores populares, em contraposição ao “viver burguês” das elites e classes médias alta, em prédios e condomínios luxuosos, com toda a infraestrutura urbana propiciada pelo Estado.

A urbanização periférica de Fortaleza acentuou-se, na década de 1970, impulsionadas pelas políticas desenvolvimentistas do governo militar, momento de efervescência das práticas de planejamento urbano integrado. O ambiente periférico de Fortaleza foi formado tanto pela ocupação dos migrantes, que provinham do restante do Estado, quanto pela expulsão dos trabalhadores que já se encontravam na cidade, cuja renda era insuficiente para sua permanência em áreas mais centrais, onde a concentração de atividades comerciais encarecia o uso do solo urbano, fazendo com que a população se fixasse nas áreas mais distantes e desprovidas de infraestrutura.

Fortaleza foi sendo desordenadamente ocupada, principalmente na forma de loteamentos, contribuindo para atuação dos especuladores imobiliários, que incorporavam, gradativamente, novas áreas, apropriando-se, inclusive, de terrenos situados na periferia urbana.

O espaço urbano de Fortaleza, como de outras cidades brasileiras³², foi se constituindo de forma segregada, ensejando estreita relação entre moradia e renda

³² Sobre isso, ver VILLAÇA, Flávio. Espaço intraurbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

da população. Sendo uma metrópole moderna, a Capital alencarina constituiu local de importante acumulação de capital e de reprodução da força de trabalho, uma vez que os processos sociais, ao produzirem forma, movimento e conteúdo, produzem o espaço urbano.

Corrêa (2001), reportando-se às cidades brasileiras, sustenta que o uso da terra de modo diferenciado, com a formação de área central, áreas industriais e residenciais diversas, interagem com os fluxos de capital e de pessoas, com migrações diárias entre local de residência e lugar de trabalho e o deslocamento de consumidores, o que possibilita a integração das diferentes partes que compõem a cidade.

Com efeito, podemos garantir que o espaço urbano de Fortaleza é composto por bairros que abrigam uma população de alto poder aquisitivo, em contraposição à maior parte dos locais de moradia da cidade que acolhem um número expressivo de famílias pobres. Destaca-se, contudo, que, não obstante este atributo, Fortaleza exhibe uma peculiaridade: encontra-se, até mesmo nas consideradas “áreas nobres”, favelas e casarões ou favelas e condomínios residenciais, lado a lado, o que não descaracteriza a segregação socioespacial, visto que a população de menor poder aquisitivo não possui a acessibilidade aos equipamentos e serviços disponíveis nestes espaços como o tem os grupos sociais mais abastados. É fato ainda que muitos residentes nas comunidades pobres, próximas aos bairros de renda mais alta, realizam serviços demandados por seus moradores, a exemplo de eletricitista, encanador, borracheiro, faxineira, manutenção de veículos, entre outros. Neste caso, para os mais pobres, a proximidade da área mais rica da cidade, exclui o gasto com o transporte para o exercício de atividades laborais e justifica, em parte, a resistência dessas populações mais pobres em se afastarem para locais mais distantes e segregados.

O fato é que esse processo de segregação espacial não se desvincula das formas de produção e reprodução do espaço urbano que, na civilização do capital, favorece a diferenciação sócioespacial no interior da cidade, com áreas mais bem servidas dos meios de consumo coletivo³³, em contraposição a outras que são

³³ Entende-se por meios ou equipamentos de consumo coletivo os chamados valores de uso socialmente necessários, como, por exemplo, moradia, saneamento, saúde, segurança, sistemas de transporte público, entre outros, os quais devem ser garantidos pelo Estado, dado o seu caráter essencial para a sociedade (PRETECEILLE, s.d apud CARDOSO, 2007).

precariedade atendidas, implicando em uma precarização do padrão de vida dos moradores.

Neste contexto, de urbanização periférica, a mobilidade, em busca de equipamentos e serviços públicos por parte dos setores populares, impõe-se de forma compulsória. De fato, a população segregada sócioespacialmente, não atendida em suas necessidades básicas, no bairro onde mora, desloca-se para outras áreas da cidade, a fim de supri-las, necessidades essas, muitas vezes, elementares, como atendimentos de saúde de menor complexidade, por exemplo, e que poderiam ser resolvidos nas unidades básicas de atendimento existentes no próprio bairro. E mais: tais deslocamentos das populações pauperizadas em busca de serviços e equipamentos, em muitas vezes, são deslocamentos sem sucesso, pois a precarização de serviços públicos comprometem o atendimento da demanda desta população que habita as margens.

Dessa forma, considera-se que é pertinente uma reflexão acerca da forma como as cidades contemporâneas se estruturam e, por conseguinte, influenciam o cotidiano de seus cidadãos, o que nos leva a questionar: até que ponto o deslocamento da população que habita a cidade é facilitado ou dificultado por sua circunstância de localização espacial ou por seu poder aquisitivo? Que papel exerce o transporte público na mobilidade cotidiana dos cidadãos e quais as outras vias de mobilidade urbana utilizadas pela população? Quais os meios de locomoção utilizados? E, ainda, como se processa a mobilidade dessa população fortalezense em seu cotidiano? – Em verdade, estas são questões-chave na configuração da mobilidade urbana em Fortaleza nos circuitos da chamada urbanização periférica. É uma agenda de reflexão e discussão em aberto³⁴!

A urbanização periférica está organicamente vinculada à segregação socioespacial que caracteriza a urbanização brasileira e, especificamente, a urbanização de Fortaleza. É este um pressuposto a direcionar as minhas incursões reflexivas sobre os percursos históricos da urbanização de Fortaleza, como dimensão fundante da discussão crítica da mobilidade urbana nesta metrópole cearense. E, para

³⁴ Entendo que estas questões são deveras importantes na avaliação da mobilidade urbana de Fortaleza. Assim, constituem vias de análises que pretendo trabalhar em meus estudos como pesquisadora, consubstanciando tais estudos em artigos, na perspectiva da construção de um doutorado no âmbito da mobilidade cicloviária em Fortaleza.

orientar as discussões, cabem determinados esclarecimentos conceituais, a abrir vias analíticas.

A segregação sócioespacial é um processo que se dá segundo a classe social a que o indivíduo pertence e se caracteriza pela produção de um espaço onde são evidentes, na paisagem urbana, as desigualdades relacionadas ao acesso ao solo urbano. Corrêa (2001) compreende a segregação como um fenômeno inerente ao espaço urbano, relacionado à questão residencial, que se encontra, por sua vez, imbricado com a reprodução da força de trabalho. Apoiado em Castells³⁵, o autor considera que a segregação origina uma organização espacial, opondo áreas de forte homogeneidade social interna o que enseja disparidade social entre elas.

Na civilização do capital, marcada por contradições estruturais, as diferenças sociais entre as distintas áreas, componentes da organização espacial, estão relacionadas à diferença de capacidade que cada grupo social, a partir de sua posição de classe, tem em pagar pela residência que ocupa. Logo, tais diferenças sociais em relação à ocupação e ao uso do solo urbano, refletem de uma lado, a distribuição de renda da população e, de outro, a maior ou menor qualidade da residência em termos de acessibilidade e de amenidades. Essa diferenciação espacial, na localização residencial, expressa, desta feita, um diferencial de valor da terra que, portanto, está relacionada ao poder aquisitivo das pessoas decorrente da sua inserção de classe na vida social.

Com efeito, verifica-se que a segregação sócioespacial guarda intensa ligação com a reprodução do indivíduo, dependendo da posição que ocupa na esfera produtiva. Vilaça ensina que “a segregação é um processo segundo o qual, diferentes classes ou camadas sociais tendem a se concentrar cada vez mais, em diferentes regiões gerais ou conjunto de bairros da metrópole” (2001, p. 142).

O mais conhecido padrão de segregação das metrópoles brasileiras é o de centro X periferia, sendo o centro um local mais bem dotado da maioria dos serviços urbanos, públicos e privados e ocupado pelas classes de mais alta renda, enquanto a periferia caracteriza-se por ser subequipada e longínqua, ocupada predominantemente pelas classes de menor poder aquisitivo (Vilaça, 2001).

Para Harvey (1975), a diferenciação residencial deve ser interpretada em termos de reprodução das relações sociais dentro da cidade capitalista. Segundo o

³⁵ Trata-se da obra de Manuel Castells “A questão urbana,” publicada em 1972 e que Corrêa toma como inspiração em suas discussões.

autor, as áreas residenciais fornecem meios distintos para a interação social. Garante Harvey que é a partir disso que os indivíduos derivam seus valores, expectativas, hábitos de consumo, dentre outras coisas, ou seja, a segregação residencial significa diferenciação de renda real³⁶. Explicita o autor:

[...] proximidade às facilidades da vida urbana como [acesso] a água, esgoto, áreas verdes, melhores serviços educacionais e ausência de proximidade a (...) crimes, serviços educacionais inferiores, ausência de infra-estrutura etc. Se já existe diferença de renda monetária, a localização residencial implica em diferença maior ainda no que diz respeito a renda real. (HARVEY, 1975, p. 47).

Este aporte de Harvey delinea uma fecunda via de análise na medida em que amplia a concepção de renda para além dos parâmetros monetários, incluindo o acesso a bens e equipamentos coletivos.

Um pressuposto a orientar a discussão é a própria noção de periferia³⁷ no contexto da segregação socioespacial. Neste sentido, é improcedente considerar a periferia como parte da cidade caótica ou desordenada. Pelo contrário, periferia constitui expressão das formas de apropriação, propriedade e posse do território, do espaço, das riquezas naturais, dos meios de produção e fruto das relações sociais (RODRIGUES, 2008).

Paviane (2006), em suas elaborações, afirma que a periferia constitui a materialização de mecanismos de exclusão/segregação, tais como: habitações insuficientes e de má qualidade; inexistência de infraestruturas; baixa possibilidade de acesso rápido e confortável aos lugares de trabalho; malha viária e equipamento de transporte coletivo deficientes.

Na verdade, este é um processo dialético, pois o movimento de constituição de um bairro destinado a pessoas com um padrão de vida elevado enseja, pelos mesmos processos, a segregação daqueles com um menor poder aquisitivo, não caracterizando, portanto, movimentos isolados. A rigor, é a mesma cidade com uma dinâmica que produz, a igual tempo, riqueza e pobreza.

Os estudos e análises revelam que o tecido urbano de Fortaleza vai se espalhando à medida que há um crescimento demográfico elevado, tendo como

³⁶ Na concepção de David Harvey, explicitada na sua obra *Urbanismo y desigualdade social* de 1977, a renda real dos residentes na cidade é uma combinação de sua renda monetária com o acesso aos equipamentos de uso coletivo.

³⁷ Não obstante a discussão sobre periferia ser uma constante, tanto no âmbito da Ciência Geográfica e das Ciências Sociais, faz-se pertinente a inferência sobre a dificuldade de conceituá-la, uma vez que a dinâmica da produção espacial coloca em constante debate o referido conceito.

principal motivador o êxodo rural, iniciado ainda no século XIX e intensificado por todo o século XX. A consequência destes processos de urbanização é a segregação sócioespacial – “*característica histórica da urbanização brasileira,*” – com a formação de periferias pobres, em contraposição à áreas mais bem dotadas de infra-estrutura e habitadas por população que detém elevados índices de riqueza.

Nas primeiras décadas do século XX, sobretudo, a partir de 1930, em Fortaleza, começou a haver diferenciação espacial e segregação residencial. Este fenômeno acentuou-se nos anos de 1970, porém, com características espaciais diferenciadas. Na década de 1930, há o surgimento das primeiras favelas e, em 1970, verifica-se que essa diferenciação espacial esteve atrelada à formação de centros secundários.

Adentrando especificamente nestes processos de diferenciação espacial e segregação residencial, cabem, fazer algumas demarcações históricas. As camadas populacionais detentoras de um maior poder aquisitivo que, em princípio, ocupavam o centro da cidade foram se deslocando, no final do século XIX e início do XX, para os bairros Jacareacanga e Benfica, o primeiro localizado ao oeste de Fortaleza. Quando, porém, em 1930, o número de imigrantes acentua-se e indústrias são instaladas na avenida Francisco Sá, os mais ricos, se deslocam gradativamente, para o bairro Aldeota, adotando-o como lugar de moradia. Naquele momento, torna-se mais evidente o processo de segregação sócioespacial que já vinha se esboçando com a formação de bairros mais elitizados, como Jacareacanga e Benfica e de favelas, na zona oeste de Fortaleza.

A expansão de Fortaleza também foi acompanhada por um movimento de descentralização nos setores comercial e de prestação de serviços. O Centro, que por volta de meados do século XX, assumia o papel de único centro comercial da cidade, passou a dividir essa função com outros bairros, como Aldeota e Montese, que, hoje se comportam como estruturados corredores comerciais e de prestação de serviços, com diferentes configurações de classe.

A rigor, na década de 1970, o bairro Aldeota passa a abrigar não só moradias de luxo, mas, também, comércio, serviços e atividades administrativas, configurando o processo de descentralização em Fortaleza, com a formação de “subcentros” comerciais e de serviços, a exemplo não só deste, mas também, do bairro Montese.

Convém destacar que a valorização do bairro Aldeota, e, também, dos bairros Meireles e Iracema, favoreceu a formação de áreas distintas no conjunto do tecido urbano, voltadas para a classe média e também para aquelas de maior poder aquisitivo. “Para tanto, o Estado e o setor imobiliário atuaram diretamente na produção e valorização fundiária, especialmente a leste e sudoeste de Fortaleza” (SOUSA, 2006, p. 152). Concomitantemente, as zonas residenciais se afastam do centro tradicional, configurando-se a segregação espacial, com o predomínio dos estratos de renda mais baixa nas porções sudoeste e sul da cidade.

Já a classe média, que cresceu substancialmente nas décadas de 1960 e 1970, com as políticas públicas de desenvolvimento no Brasil, aos poucos, foi se concentrando em bairros como Joaquim Távora, Fátima, Benfica e Parquelândia. A Aldeota e Meireles e, também, Varjota e Papicu, passaram a abrigar essa nova classe média. Tal fenômeno efetiva-se, inicialmente em decorrência, sobretudo, das políticas habitacionais do BNH e, mais recentemente, atraídas pelo acesso fácil ao crédito, concedido pelas instituições bancárias na aquisição da casa própria. Essa expansão da classe média levou a uma intensa verticalização de Fortaleza, concentrada, sobretudo, na Aldeota, Meireles e Varjota.

O movimento de descentralização nos setores comercial e de prestação de serviços, efetivado nos anos 1970, não ocorreu somente atrelado às necessidades da população de maior poder aquisitivo, haja vista o surgimento de outros bairros – além dos já citados – que passaram a concentrar atividades comerciais e de prestação de serviços, voltados para a população de menor poder aquisitivo. Também os bairros Conjunto Ceará e Parangaba, guardadas as devidas proporções, assumem esta função centralizadora, no âmbito da periferia sudoeste de Fortaleza.

O atual bairro Conjunto Ceará, que abriga um considerável número de estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços, foi resultado, ainda, dos investimentos do BNH³⁸ em casas populares. Em razão do elevado número de moradias, conjuntos habitacionais para os setores populares, como o Conjunto Ceará foram construídos em áreas mais distantes daquelas de maior valorização.

³⁸ Na década de 1970, com base na política do Banco Nacional de Habitação - BNH, com recursos do FGTS, para financiar habitações populares em resposta a pressões políticas de movimentos emergentes, vários conjuntos habitacionais foram construídos em Fortaleza: o primeiro foi implementado na zona oeste da cidade e denominado Prefeito José Walter, no bairro Mondubim, entre 1967 e 1970; depois, vieram Cidade 2000, Conjunto Ceará, Beira Rio, Nova Assunção, dentre outros (SOUSA, 2006 p. 156).

Inicialmente, os conjuntos habitacionais, foram direcionados para as áreas periféricas da cidade que, em princípio, não apresentavam serviços urbanos e infraestrutura adequada, o que provocou, por parte da população que os habitava, reivindicações constantes. Além do mais, é importante destacar o fato de que muitas famílias de baixa renda ficaram excluídas do acesso à moradia originária dessa política habitacional. Tal fato levou essas famílias de sobrantes a ocupar terrenos inadequados, como a margem de corpos hídricos, as dunas litorâneas, as áreas de mangues, dentre outras.

O bairro Parangaba, por sua vez, caracteriza-se por ser um importante ponto de conexão na cidade, ligando os bairros localizados tanto na porção leste e oeste quanto norte a sul, funcionando, ainda, como ponto entre o Centro da cidade e os municípios de Maracanaú e Maranguape, ambos integrantes da RMF. Os equipamentos de comércio e serviços, destacando-se os de saúde, educacionais e institucionais, encontram-se ao longo de seus principais corredores, formados pelas avenidas José Bastos, João Pessoa, Osório de Paiva e Dedé Brasil (LOPES e SILVA, 2006).

No decorrer dos processos de urbanização periférica em Fortaleza, tanto o Conjunto Ceará quanto a Parangaba passam a ser espaços atrativos para a moradia, haja vista a concentração de serviços públicos e, também, a presença de uma considerável estrutura comercial e de prestação de alguns serviços básicos tais como agências bancárias, escolas e clínicas médicas. A rigor, tais espaços urbanos configuram-se como importantes áreas que exercem centralidade para a população da periferia sudoeste de Fortaleza. Muitas vezes, a população que se encontra restrita no seu direito de ir e vir, não tendo a possibilidade de efetivar seus deslocamentos para outros espaços da cidade, encontra nestes seus bairros, alternativa, considerando a possibilidade de deslocar-se por bicicleta ou a pé.

Quanto ao Centro da cidade, apesar da descentralização, convém destacar que ele continua a ser um espaço dinâmico, com grande oferta e variedade de produtos nacionais e importados vendidos por atacado, mas, sobretudo a varejo. Ademais, nos últimos anos, o centro tem sido o local que mais concentra os trabalhadores informais da cidade. Esses trabalhadores vendem uma variedade de produtos, como bolsas, cintos, bonés, antenas de TV, borracha para panela de pressão, relógios, brinquedos dos mais variados, flores artificiais, perfumes, entre outros. Os produtos que mais se destacam, no entanto, nesses últimos anos, como

mercadorias vendidas por esses trabalhadores, são os CDs e DVDs “piratas”, tendo inclusive surgido na imprensa local o destaque para a notícia de que um grande esquema envolvendo importantes empresários estaria por trás desse tipo de comércio, fato que está sendo apurado pelas autoridades.

O fato é que o Centro de Fortaleza é hoje ocupado e requisitado com maior frequência pela população de menor poder aquisitivo, que tem nele seu local de trabalho, sobretudo, de consumo de bens e serviços.

Uma demarcação sócio-histórica que se impõe é situar Fortaleza em tempos contemporâneos. Neste sentido, cabe destacar que a capital cearense adentra os anos 2000 como a principal metrópole nordestina, inserida em um contexto urbano que cresce e se expande: a Região Metropolitana de Fortaleza - RMF.

De fato, nas últimas três décadas, mais precisamente final do século XX e anos 2000, com a maior parte da população vivendo nas cidades, houve redução das taxas de crescimento de Fortaleza, porém, registrando-se um intenso acréscimo de população nos municípios de sua região metropolitana³⁹ - RMF.

Segundo o censo de 2010, a Capital cearense conta com 2.452.185 habitantes (IBGE, 2010), colocando-se como a quinta cidade do Brasil, registrando também a maior densidade demográfica do País - estando à frente de São Paulo e Belo Horizonte - com 7.769 pessoas por km² (O POVO, 31 de janeiro de 2011). Os dados censitários comprovam a intensa urbanização de Fortaleza, e ainda acentuam que os maiores contingentes populacionais estão inseridos na periferia da cidade, com o agravante, das precárias condições de vida. Tal fato dá relevo a uma das principais características de Fortaleza: a segregação sócioespacial.

Esta segregação do tecido urbano fortalezense é sócio-territorial, aliando a apartação social com a apartação de espaços físicos. Nesta perspectiva, cabe uma configuração geral dos bairros constitutivos de Fortaleza. Hoje, em meados da segunda década do século XXI, a capital cearense conta com 116 bairros e, desde 1997, está dividida em seis Secretarias Executivas Regionais. Ao observarmos os dados referentes ao Índice de Desenvolvimento Humano do Município⁴⁰,

³⁹ A Região Metropolitana de Fortaleza - RMF foi instituída em 1973, por lei federal, e contava inicialmente com cinco municípios. Em 1988, com a nova Constituição, essa prerrogativa foi atribuída aos estados, ampliando-se consideravelmente a RMF, que atualmente conta com quinze municípios.

⁴⁰ O Índice de Desenvolvimento Humano por Município – IDHM, foi elaborado pela Prefeitura Municipal de Fortaleza que utilizou como parâmetro dados referentes a anos de estudo, população alfabetizada e rendimento (do chefe de família).

relacionando-o às Regiões Administrativas, percebe-se que a Regional II, que concentra 14, 56% da população de Fortaleza, abriga os bairros que apresentam os maiores Índices de Desenvolvimento Humano Municipal - IDHM, como: Aldeota (0,830), Cocó (0,858), Dionísio Torres (0,832), Guararapes (0,865), Meireles (0,916), Mucuripe (0,735) e Varjota (0,734). A Regional V, apresenta IDHM de 0, 403, é a mais populosa das regiões administrativas de Fortaleza com 21,15% da população total, apresentando, no entanto, dos 17 bairros que a compõem dez com o IDHM muito baixo.

Muitos desses bairros de Fortaleza se configuraram recentemente, a exemplo do Bom Jardim, que teve origem por volta dos anos 1970. Esses bairros constituem, em sua maioria, o que se convencionou chamar de periferia, onde predomina uma população pobre em condições desfavoráveis em relação à presença de infraestrutura como água, esgoto, transporte público. Essa urbanização periférica está vinculada à segregação sócioespacial que, como vimos, caracteriza a urbanização brasileira.

4.3 A Mobilidade Ciclovária em Fortaleza: da utilização utilitária à tendência contemporânea do ciclismo urbano.

Fortaleza, na condição de principal metrópole nordestina, cresce e expande-se a cada ano, seguindo os ditames do capital, sobretudo o capital imobiliário e da construção civil, em composições orgânicas com o capital vinculado ao turismo. Acirra-se a sua urbanização periférica que vem se constituindo, de forma perversa, desde meados do século XX.

Tal padrão de urbanização excludente, cada vez mais, fica demarcado no âmbito da mobilidade. Fortaleza do século XXI está tomada por modais motorizados. São os carros particulares de luxo de uma elite e classe média alta, com destaque para carros importados que tem, na capital cearense, um dos principais pólos de consumo. São os carros populares de uma classe média que passou a consumi-los nos anos 2000, dentro das políticas dos governos petistas, utilizando múltiplas formas de financiamentos. São as motos, de diferentes modelos e tipos, constituindo uma frota crescente, a garantir uma forma de mobilidade particular para uma classe média baixa e setores populares.

Assim, Fortaleza, hoje, padece e sofre com os males do caos no trânsito e todas as mazelas daí decorrentes: congestionamentos, inexistência de locais de estacionamento, tomada irregular das vias urbanas pelos carros, problema de poluição atmosférica, enfim, o crescente mal-viver dos fortalezenses, em uma metrópole que se coloca como um lugar privilegiado na ótica do turismo considerada como a “terra do sol”.

De forma incontestável, o caos do trânsito é um dos principais problemas de Fortaleza, diretamente vinculado ao poder público municipal. É esta uma expressão concreta da questão da mobilidade urbana na capital alencarina, a desafiar as gestões municipais, ao longo dos últimos tempos. Logo, a política de mobilidade urbana constitui um dos pontos centrais na agenda de atuação dos Prefeitos de Fortaleza, desde o final dos anos 80. E, em coadunância, com a própria dinâmica desta política específica, em nível nacional, a ganhar visibilidade no século XXI, a mobilidade passa a constituir uma política setorial de desenvolvimento urbano somente nos anos 2000. No entanto, a questão do trânsito e, particularmente a precarização do transporte coletivo é uma velha questão contemplada por gestores municipais. Assim, cabe um recuo no tempo, examinando como a questão da mobilidade urbana é vista em suas diferentes configurações, mesmo quando ainda não é designada com a denominação mobilidade e é tratada no âmbito dos transportes.

Fortaleza afirma-se, cada vez mais, no contexto do Brasil contemporâneo, como uma metrópole com um processo intensivo de urbanização. A cidade se espraia e se expande, em meio às profundas desigualdades, encarnadas no tecido urbano.

Nestes circuitos da urbanização, nos fluxos de deslocamentos do capital, destaca-se o uso intensivo de carros que faz do caos do trânsito um dilema diariamente enfrentado pelos fortalezenses, seja os que andam de carros, sejam os que transitam de motos e bicicletas, sejam os que sofrem as mazelas do transporte coletivo.

Neste contexto, o uso da bicicleta emerge, duplamente, como manifestação de precariedade de vida e como expressão de uma “cultura da recusa” em um ciclismo ativista. Logo, o uso de bicicleta em Fortaleza, circunscreve um fenômeno urbano, delineado em duas tendências distintas.

A primeira tendência, oriunda de décadas, a remeter a meados do século XX, é o uso da bicicleta como meio de transporte para o trabalho, por parte dos

trabalhadores pobres, vinculados aos setores populares, habitantes das periferias. De fato, é a utilização, de forma massiva da bicicleta como transporte barato, a reduzir custos de reprodução da força de trabalho. Trata-se de uma prática histórica na vida dos pobres que antecede ao uso dos “tickets” de transportes e que, em tempos atuais, ainda se mantém, a conviver com outras alternativas de deslocamentos.

Em Fortaleza, trabalhadores formais, vinculados a diferentes setores, com destaque para trabalhadores do setor têxtil e da construção civil, utilizavam e ainda utilizam bicicletas como alternativa de mobilidade, sobretudo em um passado recente onde a aquisição de motos era deveras difícil pelos baixos salários e pela própria dificuldade de crédito. Igualmente, trabalhadores ligados à informalidade também encontravam e encontram na bicicleta uma alternativa barata de deslocamento para os locais de trabalho. Convém destacar que esta forma de deslocamento dos pobres efetivava-se e ainda se realiza em condições precárias e adversas, sem a devida e necessária estrutura urbana.

No início da manhã, de madrugada, a partir de cinco horas, pode-se observar, em diferentes vias de acesso ao mundo do trabalho em Fortaleza, um grande número de trabalhadores de bicicleta, a vir para o trabalho, num verdadeiro “ballet matinal”. É o ciclismo utilitário, vinculado à precarização das condições de vida, cujos sujeitos, na condição de pobres, situados à margem da vida social, não tem visibilidade na paisagem urbana.

A segunda tendência, mais recente, localizada nos anos 1990, é o uso da bicicleta por uma classe média urbana, com o apelo do movimentar-se, do fazer exercício físico, no sentido da boa forma física e do bem viver. É este um movimento nacional a expressar-se em Fortaleza, a confluir com a utilização da bicicleta por ativistas, a buscarem um mundo melhor e sustentável.

Em verdade, a bicicleta começa a ser utilizada sobretudo por jovens, homens e mulheres, como indicador de um estilo de vida urbano. Em Fortaleza, esta tendência bem se expressa em caminhadas noturnas, em distintos percursos no final de semana e, mesmo, em passeios ciclistas a locais mais distantes, com fechamento de ruas pelo poder público municipal e apoio de empresas, notadamente as que vendem acessórios de bicicletas. E emergem, de forma crescente, grupos instituídos para a prática do ciclismo, com difusão na internet, reunindo diferentes segmentos. Tem sido deveras comum, grupos de ciclistas femininos, como “pedal do batom”, “desafio rosa do ciclismo” “pedal glamour”. No interior desta tendência, destaca-se o

ciclismo ativista no âmbito de movimentos urbanos, expressando-se como modo de vida.

O cicloativismo é um fenômeno contemporâneo que se expressa com visibilidade na Fortaleza do presente, instigando-me, como pesquisadora acerca do uso da bicicleta como estilo de vida. A rigor, é o andar de bicicleta como parte de uma cultura da recusa ao modo de vida predominante na civilização do capital, marcado pelo consumismo exacerbado, individualismo intenso, mercantilização da vida. É o andar de bicicleta como forma de enfrentamento a uma civilização centrada no automóvel e na destruição do meio ambiente. São ciclistas contemporâneos que afirmam sua visibilidade no cenário urbano de Fortaleza, demandando do poder público intervenção no território, no sentido de oferecer-lhes melhores condições de deslocamento.

Estas duas tendências convivem no cenário da contemporaneidade de Fortaleza, bem circunscrevendo o uso da bicicleta como fenômeno urbano que, em parte, é apropriado pelo governo municipal de Roberto Cláudio Bezerra, transformado em política pública.

4.4 A Política de Mobilidade Urbana em Fortaleza nos Anos 2000.

É esta uma questão central no processo investigativo a exigir um duplo esforço: delinear questões-chave no contexto da mobilidade urbana de Fortaleza como particularização do padrão de mobilidade brasileira; demarcar o tratamento conferido à política de mobilidade urbana em Fortaleza, ao longo dos últimos trinta anos, focalizando, de modo específico os anos 2000 e, particularmente, as gestões de Roberto Cláudio Bezerra, a partir do início da segunda década do século XXI, mais precisamente 2013. Senão vejamos!

4.4.1 A Mobilidade Urbana como Questão de Política Pública nas Gestões Municipais de Fortaleza: um mergulho histórico nas três últimas décadas.

No exame das gestões municipais de Fortaleza, tomei como marco a gestão Maria Luiza Fontenele (1986-1989) por ser este um marco no processo de democratização dos governos municipais no Brasil contemporâneo. De fato, a capital do Ceará antecipa esta democratização, ainda antes da Constituição Federal de 1988,

que, a partir das lutas sociais, consagra a municipalização como base das gestões públicas. Nos últimos anos da década de 1980, Fortaleza encarna uma histórica ruptura, ao eleger uma mulher como primeira prefeita do Partido dos Trabalhadores – PT, justamente em um Estado marcado pelo poderio dos coronéis.

Eleita em 1985, após o prolongado período de ditadura militar, a ex-prefeita Maria Luiza Fontenele⁴¹, encarou uma administração com poucos recursos, no contexto em que a dependência de municípios ao Governo do Estado e à União era completa, expressando a extrema centralização da administração pública no Brasil. Paralelo ao cenário de transição do regime militar para a democracia, o desalinhamento com o ex-governador Tasso Jereissati, agravou a situação. O maior legado da gestão Maria Luiza foi o enxugamento da administração pública que até, então, se constituía em uma máquina de empregos onde os gestores e/ou políticos mantinham uma sistemática patrimonialista de parentesco.

A questão do transporte público, nesta Fortaleza metrópole dos anos 1980, já constituía um grande gargalo na vida da cidade, atingindo e penalizando setores populares em sua mobilidade. A gestão Maria Luiza, apoiada no poder popular, lutava contra a acentuada mercantilização do transporte, a expressar-se no posicionamento dos empresários a pressionarem a prefeita por consecutivos aumentos de passagens. A Prefeitura Popular de Maria Luiza incentiva, então, a organização das comunidades a exigirem dos empresários uma melhoria efetiva de serviços no sistema de transporte coletivo. Neste sentido, chegou a ser elaborada, pela denominada administração popular, uma cartilha relativa à luta pelo transporte público de qualidade como direito de cidadania, o que enfrentou resistências, inclusive do Poder Judiciário, contrariando interesses dos empresários do setor de transportes. Neste contexto, que antecede a própria promulgação da Carta Magna de 1988, não se discutia explicitamente uma política de mobilidade urbana para os municípios.

O desgaste da Administração Popular de Maria Luiza junto à população fortalezense, pelos sistemáticos boicotes do Governo Estadual, contribuiu, de forma decisiva, para eleição de Ciro Gomes, então, do Partido do Movimento Democrático

⁴¹ Maria Luiza Menezes - é uma professora universitária aposentada, ex-parlamentar e ativista brasileira, mais conhecida por ter sido prefeita de Fortaleza, entre 1986 e 1989. Foi a primeira mulher a ser eleita prefeita de uma capital de estado brasileiro, além de ser a primeira prefeita de capital eleita pelo Partido dos Trabalhadores (PT).

Brasileiro-PMDB e apoiado pelo governador, à época, Tasso Jereissati. **Ciro Gomes**⁴² fez uma rápida gestão de um pouco mais de um ano e, já no Partido da Social Democracia Brasileira-PSDB, desliga-se do cargo de prefeito para concorrer a governador. A gestão de **Ciro** foi então marcada pela reorganização da administração da Capital, agora apoiada pelo chefe do Executivo cearense. Com a saída de **Ciro Gomes**, a Prefeitura de Fortaleza foi assumida pelo vice-prefeito **Juraci Magalhães** que desenvolveu o restante da gestão até dezembro de 1992. No último ano desse seu mandato municipal, **Juraci Magalhães** promulga o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Fortaleza, mediante Lei Municipal nº 7.061, de 16 de janeiro de 1992 e idealiza o Código Municipal de Transporte Público – CMT. Este Plano Diretor, classificou como prioritária a ampliação e a estruturação da malha viária, constituída de eixos e anéis expressos, arteriais, vias ferroviárias, convenientemente interconectadas e espaçadas, tendo como função o aumento e a unificação da acessibilidade em toda a área. A finalidade de tal estruturação era de possibilitar a ordenação da estrutura urbana, a dinamização da economia e a melhoria da qualidade do meio ambiente, a conexão com vias metropolitanas e regionais, a ligação de área de geração de tráfego e de pólos de atividades, bem como a racionalização de rotas de transportes coletivos e de cargas.

Em seguida, o Prefeito **Antônio Cambraia**⁴³ administra Fortaleza em uma tímida gestão, apostando na continuidade das obras urbanas, idealizadas por **Juraci Magalhães**. Depois, em 1996, **Juraci Magalhães** elege-se prefeito, iniciando o seu primeiro mandato, pelo voto direto, sendo reeleito, como prefeito de Fortaleza, nas eleições de 2000⁴⁴.

Nas gestões de **Juraci Magalhães** – a famosa “era **Juraci**”, que se estende de 1997 a 2004 – grandes obras foram realizadas no espaço urbano de Fortaleza. A imprensa local, periodicamente, divulgava o crescimento horizontal da cidade, registrando abertura, duplicação, alargamento, prolongamento e recuperação de várias avenidas⁴⁵. A construção de viaduto, giradores e alargamentos de acesso foram

⁴² **Ciro Ferreira Gomes** – Prefeito eleito pelo voto direto. Exerceu o mandato de 1º de janeiro de 1989 (PMDB) a 02 de abril de 1990 (PMDB).

⁴³ **Antonio Cambraia** (PMDB). Exerceu o mandato de 1º de janeiro de 1993 a 31 de dezembro de 1996.

⁴⁴ **Juraci Vieira de Magalhães** - Prefeito eleito pelo voto direto. Exerceu o 1º mandato (1º de janeiro de 1997 a 31 de dezembro de 2000 - PMDB). Exerceu 2º mandato (1º de janeiro de 2001 a 31 de dezembro de 2004 - PMDB).

⁴⁵ As principais vias construídas foram Avenida Raul Barbosa, duplicação da Avenida Padaria Espiritual, Perimetral, alargamento da Avenida Leste Oeste e do acesso à Avenida Frei Cirilo, Avenida

os meios que a gestão utilizou para interligar as vias⁴⁶. É incontestável a atuação do Prefeito Juraci Magalhães no (re)desenho urbano de Fortaleza a alterar a sistemática de mobilidade urbana com abertura e ampliação de vias, focando a interligação de bairros na RMF.

A rigor, o Prefeito Juraci Magalhães forçou o espraiamento da cidade de Fortaleza, contribuindo para seu desenvolvimento econômico em distintos setores. No entanto, especialistas e militantes da questão urbana fazem uma crítica à “era Juraci” pelas intervenções na cidade sem consulta popular e sem um plano macro de mobilidade urbana, favorecendo a especulação imobiliária e prejudicando o meio ambiente. Muitas foram as polêmicas relativas a destruição das áreas ecológicas e preservação ambiental nas gestões Juraci. O caso que teve maior ressonância na imprensa local, foi o da degradação do manguezal, para a construção da Ponte da Sabiaguaba, sobre o Rio Cocó, tendo em vista as manifestações dos ambientalistas e as decisões da Justiça Federal.

Em meio às polêmicas jurídicas e resistência de ambientalistas, nas gestões de Juraci Magalhães, foram realizadas obras, classificadas no Plano Diretor de 1992, como de acessibilidade urbana. Neste sentido, merecem destaque determinados empreendimentos urbanos: nas direções do Centro e lado Oeste da cidade, os empreendimentos foram o alargamento da Avenida Domingos Olímpio, a construção do Hospital Instituto José Frota/IJF e do Mercado Central e, ainda, a recuperação do Mercado São Sebastião; no lado Leste de Fortaleza, tais empreendimentos foram a urbanização da Praia do Futuro, a recuperação do Calçadão da Beira Mar, o Aterro e a reurbanização da Praia de Iracema, com a abertura da Avenida Almirante Jaceguai e a recuperação da Avenida Monsenhor Tabosa.

Em meio às intervenções urbanas que, decisivamente, alteraram o desenho urbano de Fortaleza, ampliando a acessibilidade, também, as críticas a “era

Godofredo Maciel, abertura da Av. Rogaciano Leite, implantação da Av. Osório de Paiva, construção da Avenida da Urucutuba, Avenida da Independência, Avenida Jardim Fluminense, prolongamento da Avenida Cônego de Castro, Avenida Maria Gomes de Sá, Avenida Thompson Bulcão, Avenida Borges de Melo, Avenida Paulino da Rocha, alargamento da Av. Expedicionários, continuação da Justiniano de Serpa até a Av. Duque de Caxias, Avenida Parsifal Barroso, recuperação da Av. Eduardo Girão alargamento da Avenida Castro e Silva. Continuação da Avenida Padre Antonio Thomaz, Avenida Pontes Vieira, Via Expressa, Avenida do Canal e Aguanambi.

⁴⁶ Construção do girador ligando a BR 116, Ponte ligando bairro Conjunto Ceará ao bairro Genibaú, Viadutos da Avenida 13 de maio, Santana Junior e Mister Hull, Drenagens da Avenida Santos Dumont com Avenida Desembargador Moreira, Avenida Barão de Studart com Rua Pinto Madeira e da Rua Padre Mororó com Avenida Duque de Caxias.

Juraci” incidem no paradigma rodoviarista de estímulo ao transporte motorizado individual, assumido em seus governos. Assim sendo, não se colocava à gestão de Juraci Magalhães, a questão específica de uma política de mobilidade urbana, com outras alternativas não motorizadas de transporte, como a bicicleta. Cabe ressaltar que, em nível nacional, ainda não estava legalmente demarcada e instituída uma política de mobilidade urbana, o que só acontece em 2012.

Para o melhoramento do transporte público, na chamada “era Juraci”, vários bairros foram interligados, com criação de terminais de ônibus urbano. Isso permitiu a integração dos ônibus que circulavam por quase toda a cidade, fazendo conexões pelos principais terminais de ônibus⁴⁷.

A “era Juraci” termina com uma reviravolta política nas eleições de 2004, com a vitória de Luizianne Lins⁴⁸ para a prefeitura de Fortaleza que, então, não contava, nem com o apoio do seu próprio partido o PT, em âmbito nacional. Luizianne Lins definiu, como diretriz da sua gestão, conferir prioridade às lutas sociais, em atendimento às demandas populares.

Uma marca relevante de seu discurso era a “ideia de cuidar das pessoas,” mediante políticas públicas de reconhecimento de direitos sociais, com destaque para as políticas de direitos humanos e de assistência social. A gestão Luizianne Lins conferiu importância estratégica às áreas de risco, com trabalho efetivo nas localidades que sofriam com a precarização da moradia, habitando as periferias da vida social.

Apesar de ter enfrentado embates com o ex-governador Cid Gomes, a gestora não teve a administração prejudicada pelos desentendimentos em nível estadual. Neste sentido, cabe destacar dois fatores: o primeiro, é o privilegiamento da municipalização; o segundo é o fato conjuntural de ter como presidente da República, à época, Luiz Inácio Lula da Silva, do seu partido, o PT.

Luizianne Lins, em seu segundo mandato, em 2009, promulgou o Plano Diretor Participativo do Município de Fortaleza, mediante Lei Complementar nº 062, de 02

⁴⁷ Os principais terminais de ônibus construídos na “Era Juraci” foram: 1 – Terminal Integrado de Transporte do Antônio Bezerra, 2 – Terminal Integrado de Transporte do Siqueira, 3 – Terminal Integrado de Transporte do Conjunto Ceará, 4 – Terminal Integrado de Transporte do Papicu, 5 – Terminal Integrado de Transporte da Parangaba, 6 – Terminal Integrado de Transporte da Lagoa e 7 – Terminal Integrado de Transporte de Messejana.

⁴⁸ Luizianne de Oliveira Lins - Prefeita eleita pelo voto direto. Exerceu o 1º mandato (1º de janeiro de 2005 a 31 de dezembro de 2008 - PT). Exerceu 2º mandato (1º de janeiro de 2009 a 31 de dezembro de 2012 – PT).

de fevereiro de 2009. Este referido Plano Diretor passou a reconhecer, como indutor e instrumento da política de planejamento e expansão da cidade, justamente a questão da universalização do acesso ao transporte público, a garantia da segurança e bem estar dos usuários. Priorizou, no espaço viário, a circulação de pedestres, em especial as pessoas com deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida. Também, em coerência a sua proposta de apoio a segmentos invisibilizados pela dinâmica urbana, deu relevância aos ciclistas, como sujeitos a serem considerados na dinâmica da mobilidade urbana.

Em verdade, a prefeita Luizianne Lins, ao contrário do seu antecessor, pensou e realizou mobilidade urbana, priorizando o universo do transporte público e o deslocamento de pessoas no espaço urbano, no exercício do seu direito à cidade. A rigor, não teve, como plano de mobilidade, a construção de grandes avenidas, nem a construção de grandes obras para interligar várias regiões. No entanto, no período de 2005 a 2012, justamente ao longo das suas duas gestões, investiu R\$131,5 milhões, para a mobilidade urbana. Dentre os investimentos, estão as construções do viaduto na Avenida Humberto Monte, os novos sistemas de drenagem, pavimentação e padronização das calçadas, iluminação e ciclovias das Avenidas Domingos Olímpio e Bezerra de Menezes.

Em consonância com o Plano Diretor Participativo de Fortaleza, Luizianne Lins privilegiou a acessibilidade urbana, com a construção de obras nas periferias, sendo emblemático a construção, do lado oeste da cidade, do Projeto Vila do Mar, com a urbanização da Barra do Ceará. De fato, em uma das mais belas e esquecidas faixas litorâneas de Fortaleza, consolida-se o Projeto Vila do Mar, no Litoral Oeste, abrangendo os bairros Pirambu, Cristo Redentor e Barra do Ceará. São cerca de 4 quilômetros de avenida com paralelepípedo, calçadão em pedra cariri, ciclovia, praça de convivência, quadras esportivas, campos de areia, mirante (Rosa dos Ventos), quiosques, iluminação pública e espigões.

Na perspectiva de priorização das necessidades de deslocamentos das populações empobrecidas, duas estratégias das gestões Luizianne Lins merecem destaque: a disponibilização da frota da Companhia de Transporte Coletivo – CTC, para ser utilizada na condução dos alunos das escolas públicas municipais, no transporte de casa até a escola e vice-versa ampliando a sua acessibilidade nas rotas da educação; a melhoria do transporte público mediante a integralização de cerca de

45km de corredores de transporte público⁴⁹, resultando numa circulação mais ágil e confortável dos usuários.

Ademais, dentre as ações de Política Pública de Mobilidade Urbana, foi instituída a integração temporal, a beneficiar os usuários de ônibus que, com uma única passagem adquiriram o direito de usufruir do acesso de dois ônibus, sem passar pelo terminal de transporte, permitindo ao passageiro chegar mais rápido ao destino final, com economia de custo. Outro benefício foi o da tarifa social que propiciou aos cidadãos, o direito de pagar uma tarifa reduzida e diferenciada nos domingos e feriados, ampliando suas possibilidades de deslocamento para lazer.

No final de 2011, a integração temporal contava com mais de 11 mil combinações, em 240 linhas disponíveis e as tarifas sociais atingiram mais de 630 mil pessoas. Para garantir o acesso digno, ao direito de ir e vir da população empobrecida, a administração municipal, renovou cerca de 1.200 novos veículos – ônibus e vans – melhorando o transporte público. De fato, Luizianne Lins propiciou mais comodidade e segurança às populações que utilizam transporte público em seus deslocamentos, com o aumento de pontos de ônibus, da frota e da acessibilidade aos veículo, facilitando, assim, o acesso dos cidadãos, moradores das comunidades periféricas, a um transporte público de qualidade.

Na gestão de Luizianne Lins, do ponto de vista da ecologia urbana, com rebatimentos na qualidade de vida dos cidadãos, a cidade de Fortaleza obteve avanços significativos, pois foram instituídas e ampliadas as áreas de preservação e de interesse ambiental. O Parque e a Área de Proteção Ambiental (APA) da Sabiaguaba, criado nesta referida gestão, é um marco precursor da consciência ecológica da cidade, contribuindo para reduzir os efeitos resultantes do caos urbano, da poluição das áreas fluviais e a redução das áreas verdes ao favorecer a ventilação e a redução da sensação térmica da cidade.

As gestões da Prefeita Luizianne Lins, foram marcadas pelo crescimento da democracia local. Ao promulgar o Plano Diretor Participativo de Fortaleza, ela legalizou os anseios populares, tornou realidade a preservação e proteção das várias áreas verdes ainda existentes na cidade, legalizou as obrigações para construção de empreendimentos, público e privado, de modo a conservar e melhorar o controle da qualidade ambiental da urbe.

⁴⁹ Os corredores de transporte público foram: 1 – Antônio Bezerra/Papicu, 2 – Siqueira/Centro e 3 – Conjunto Ceará/Centro.

Enfim, observa-se que, na esfera municipal, em Fortaleza, a gestão de Luizianne Lins representou um salto qualitativo em termos da concepção de políticas públicas, inclusive de mobilidade urbana. No entanto, vale ressaltar que a Lei Federal nº 12.587/2012 – que institui legalmente a Política de Mobilidade Urbana, a exigir a obrigatoriedade de um plano municipal e de mobilidade urbana – foi promulgada somente em janeiro de 2012, ou seja, no último ano do segundo mandato da Prefeita Luizianne Lins. Desse modo, embora Luizianne Lins, na condição de Prefeita vinculada às lutas dos movimentos sociais, estivesse atenta às reivindicações dos movimentos cicloativistas, não chegou a elaborar um programa específico de mobilidade urbana neste campo. É inegável que as suas intervenções, em atendimento às demandas do cicloativismo, constituíram efetivas protoformas para os programas Bicicletar e Bicicletas Integradas ao Transporte Público.

4.4.2 Roberto Cláudio Bezerra e sua Opção Estratégica na Mobilidade Urbana: Uma Dimensão em Avaliação nos Percursos de Contextualização da Política.

A mobilidade urbana é uma das prioridades da pauta de planejamento das cidades brasileiras na contemporaneidade. Os gestores públicos precisam enfrentar o desafio de apresentar soluções para o tráfego de 3,5 milhões de novos veículos que, a cada ano, passam a circular pelas vias urbanas do país, além da frota atual de 75 milhões.

Este desafio da mobilidade urbana configura-se, hoje, na Fortaleza dos anos 2000, precisamente nesta segunda década, de forma intensa e avassaladora, materializado em situações-limite que marcam o cotidiano dessa metrópole cearense. Cabe ressaltar que a dinâmica do crescimento urbano de Fortaleza deu-se no sentido de alterar o desenho da cidade para adaptar-se ao modal motorizado, particularmente o automóvel, sem preocupar-se significativamente em implantar melhorias para os modos ativos de deslocamento e para o transporte coletivo. O foco sempre foi dar fluidez para o tráfego motorizado⁵⁰.

Paradoxalmente, após décadas de investimento, nessa metrópole de quase três milhões de pessoas, grandes congestionamentos, como os que existem

⁵⁰ FORTALEZA, Instituto de Planejamento de, op. cit., p 98.

em Fortaleza, revelam a necessidade de se pensar em alternativas para dar a tão sonhada fluência ao trânsito. Por isso, é necessário que haja um planejamento de mobilidade, integrado ao urbano, visando refrear os impactos econômicos, ambientais e sociais, causados pelos deslocamentos, principalmente quando a condução individual motorizada ainda é priorizada, estando o transporte público relegado à precariedade e ao segundo plano.

Nesta perspectiva, o desafio da mobilidade urbana está a exigir respostas amplas e eficazes do poder público municipal, em coerência com definições e diretrizes em nível nacional, construídas ao longo deste jovem século XXI, no âmbito do Ministério das Cidades.

Gestores de Fortaleza, nestes anos 2000, vêm trabalhando alternativas, com diferentes focos de intervenção, ora incidindo na construção de novas vias de expansão urbana, ora nas questões coletivas de transporte⁵¹. E, os dilemas da mobilidade urbana se ampliam, no ritmo da metropolização de uma Fortaleza do chamado “progresso” e do turismo.

Neste contexto, impõe-se a configuração das gestões Roberto Cláudio, na condição de prefeito de Fortaleza, desde 2013 até o momento atual (novembro/2017). É o Estado, em âmbito municipal, no tempo presente, em questão!

Refletindo criticamente as gestões de Roberto Cláudio Bezerra (2013 - 2016; 2017...) no ângulo da equação Estado e sociedade, necessário se faz pensá-las em relação aos interesses sociais em disputa, na sociedade fortalezense. Nesta direção de uma avaliação política no jogo das forças sociais, percebe-se que o Prefeito Roberto Cláudio mantém vínculos com setores do capital imobiliário/capital da construção civil/capital no campo do turismo. Assim sendo, assume as grandes obras de infraestrutura e mobilidade urbana como marca político – administrativa.

Em seu discurso oficial, ao longo da primeira gestão e nesta, ora em curso, Roberto Cláudio explicita a mobilidade urbana como prioridade. Em diferentes momentos, ao longo de entrevistas, em distintos canais de comunicação, Roberto Cláudio enfatiza a atuação de seu governo em obras de mobilidade. Em busca de legitimidade social como gestor, o Prefeito destaca o seu trabalho, no sentido de

⁵¹ A configuração panorâmica destas intervenções municipais em Fortaleza, no âmbito da mobilidade urbana, está circunscrita no item anterior, qual seja, 2.4.2 A MOBILIDADE URBANA COMO QUESTÃO DE POLÍTICA PÚBLICA NAS GESTÕES MUNICIPAIS DE FORTALEZA: um mergulho histórico nas três últimas décadas.

enfrentar a proliferação de automóveis, com a priorização de outros modais. Em suas palavras: “Fortaleza não é mais a selva do automóvel, ocupada apenas por carros. Agora a gente quer melhorar as calçadas e a travessia de pedestres para que ela seja mais caminhável. E pedalável, e tenha mais uso do transporte público⁵²”.

É incontestável a intervenção municipal nos governos de Roberto Cláudio na busca de alternativas de mobilidade não motorizadas, como o uso de bicicletas públicas, em distintos programas. No entanto, esta intervenção de relativo baixo custo, em termos da priorização de outros modais, convive com permanentes obras de infraestrutura em nome da mobilidade urbana. Assim, na avaliação de programas municipais, como Biciletar e Bicicletas Integradas ao Transporte Público, se faz imprescindível circunscrever tais programas no conjunto das diretrizes da administração e do perfil sócio-político do administrador.

A rigor, o Prefeito Roberto Cláudio Bezerra não é um gestor ligado a movimentos urbanos, como o caso emblemático do Prefeito Delanoë⁵³, da cidade de Paris que cria o Projeto Vélib⁵⁴. Na prática governamental, Roberto Cláudio é um prefeito antenado com o marketing das cidades que capturou este fenômeno urbano do ciclismo, transformando-o em uma dimensão da política de mobilidade urbana de Fortaleza.

Em meio às grandes obras de infraestrutura no campo da mobilidade urbana, que marcam as gestões do Prefeito Roberto Cláudio, com grandes investimentos para o setor da construção civil e para o setor imobiliário, a Prefeitura, ora no comando da administração da cidade, vem desenvolvendo uma intervenção de menor envergadura a gestar consideráveis dividendos políticos, mediante o Plano de Ações Imediatas ao

Transporte e Trânsito – PAITT, criado no início de 2014, em aliança com outras políticas de mobilidade urbana, viabilizando uma estratégia de curto prazo que

⁵² Entrevista realizada por Rosana Romão, ao Prefeito Roberto Cláudio Bezerra, intitulada – Roberto Cláudio mantém mobilidade urbana como prioridade para 2016. Realizada em 30 de dezembro de 2015, Tribuna do Ceará.

⁵³ Trata-se de Bertrand Delanoë, pertencente ao Partido Socialista (PS), foi Prefeito de Paris de (2001 – 2014), que implementou o Programa de Ciclismo Vélib.

⁵⁴ **Vélib** é o sistema de serviço gratuito de empréstimo de bicicletas em Paris. O serviço foi inaugurado em julho de 2007 com 10 mil bicicletas e 750 estações automatizadas. Criado pela prefeitura parisiense, o sistema é gerido pelo grupo JCDecaux. A primeira meia hora de uso é gratuita. Após esse período é cobrada uma taxa que varia de acordo com o tempo de uso. O usuário deve ter ao menos 14 anos e mais de 150 cm de altura. Cada bicicleta está equipada com RFID para o reconhecimento da mesma, possui três marchas, farol alimentado por um dínamo, e um peso de cerca de 22 kg. Funcionam 24 horas por dia, sete dias por semana.

visa a melhoria dos deslocamentos da capital alencarina. Trata-se de um programa abrigado na Secretaria de Conservação e Serviços Públicos – SCSP.

O PAITT assume, como diretrizes, a priorização do transporte público, a valorização do transporte não motorizado (modo ativo de deslocamento), a melhoria do trânsito no modo geral e o aumento da segurança viária, baseando-se em projetos pilotos aplicados em diversas zonas de Fortaleza em cinco modalidades: Melhoria de Pontos Críticos de Trânsito; Novo Modelo de Estacionamento da Cidade; Reformulação da Operação e Fiscalização do Trânsito; Modelagem de Binários; e Redesenho das Rotas de Transporte Público. Dentre essas, merece destaque, na abordagem avaliativa ora apresentada, a implementação dos binários que buscam proporcionar mais segurança viária para pedestres e ciclistas, por meio da redução de acidentes, além de otimizar os deslocamentos, reordenar o trânsito e aumentar a sua fluidez, principalmente através da priorização do transporte coletivo. De fato, por meio do replanejamento das vias, as ruas se tornam mais espaçosas, possibilitando a criação de faixas exclusivas de ônibus e de ciclofaixas. Conforme explica Luiz Alberto Sabóia⁵⁵, secretário executivo da Conservação e Serviços Públicos, medidas como essas vão ao encontro dos objetivos determinados na Lei de Mobilidade Urbana.

Além dos binários, uma série de intervenções para o pedestre serão realizadas, como implantação de travessias elevadas, ilhas para pedestre, infraestrutura cicloviária, ciclofaixas, estações de projeto Bicicletas integradas aos terminais, buscando requalificar todas essas áreas.

Nesta perspectiva de intervenções municipais urbanas de envergadura mais restrita e relativo reconhecimento social, as gestões de Roberto Cláudio direcionam o seu foco para programas no âmbito do ciclismo, em coadunância com tendências nacionais e mundiais. Trata-se de atuação municipal no contexto da mobilidade urbana que vem se dando desde o final do segundo ano da primeira administração a se expandirem, nesta segunda gestão. É o ciclismo no circuito das políticas públicas.

Programas no âmbito do ciclismo são partes constitutivas e decorrentes de um plano diretor específico para este campo de mobilidade, qual seja, o Plano Diretor Cicloviário Integrado – PDCI. Este Plano tem sua origem já na gestão de Luizianne

⁵⁵ FORTALEZA, Prefeitura Municipal de. **Prefeito Roberto Cláudio anuncia nove binários em pacote de intervenções para mobilidade.** 2016, *online*. Disponível em: <<http://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/transito/prefeito-roberto-claudio-anuncia-nove-binarios-em-pacote-de-intervencoes-para>>. Acesso em: 15 jun. 2016.

Lins quando, em 2009, tem início o processo de licitação para definição da empresa que realizaria os estudos para a sua elaboração. Após o lento andamento processual, a licitação findou no começo de 2013, com a escolha do consórcio TECTRAN-IDOM. O PDCI foi concluído em julho de 2013, com publicação do documento final e aprovação da decorrente lei regulamentadora, realizadas entre novembro e dezembro de 2014.

A definição da malha cicloviária provavelmente é o produto mais importante deste instrumento de planejamento, que definiu uma rede de 524 quilômetros de ciclovias (276 km), ciclofaixas (122 km), ciclorrotas (122 km), passeios compartilhados (4 km) e Zonas 30⁵⁶.

Outras infraestruturas cicloviárias importantes e também previstas no PDCI são os bicicletários e paraciclos, cuja implantações nos principais pontos e vias da cidade são propostas no plano, que também define o mínimo de vagas necessárias para vários tipos de equipamentos públicos ou privados, tais como estações de trem ou metrô, terminais de transporte público, praças, parques, instituições de ensino, centros comerciais, dentre outros.

O Plano traz diversas outras diretrizes também relevantes para promoção do modal cicloviário, cabendo destacar: tipos adequados de pavimentação, drenagem, sinalização, paisagismos, segregadores e outros elementos para a rede cicloviária; implantação de sistema de bicicletas compartilhadas; readequação da infraestrutura existente; ações de educação, incentivo e fiscalização, bem como criação de unidade gestora do modal na estrutura da prefeitura.

Em conjunto com a publicação do Plano Diretor Cicloviário Integrado de Fortaleza, foi aprovada a Lei Municipal nº 10.303/2014, que institui a Política de Transporte Cicloviário e aprova o PDCI. A lei traz consigo, dentre outras determinações, a lista das vias a receberem as infraestruturas cicloviárias, dimensões mínimas destas infraestruturas, quantitativos mínimos de vagas para bicicleta por tipo de empreendimento, determinação de aplicação de percentual (mínimo de 2%) do montante arrecadado com multas de trânsito na implantação da rede cicloviária prevista no PDCI, determinação de execução de campanhas educativas permanentes e criação de unidade de gestão do Plano, dentro da estrutura organizacional da prefeitura.

⁵⁶ Define-se como Zona 30, justamente, locais que impõe a velocidade de 30Km/h, reduzindo assim a velocidade para salvar vidas.

Cabe destacar que, em 2016, mediante a regulamentação do Decreto nº 13.925, de 12 de dezembro, a estrutura organizacional básica e setorial da Secretaria da Conservação e Serviços Públicos - SCSP passa por redefinições. E, uma das mudanças mais significativas é a implementação da Coordenadoria de Gestão Ciclovária - COCICLO em atendimento ao estabelecido no PDCI. A rigor, a COCICLO, constitui a célula municipal para gestão da rede e do plano ciclovário.

Enfim, a ciclomobilidade ganha expressão institucional, coordenando a atuação dos diferentes órgãos no que se refere a esta área específica.

5 BICICLETAR/PBITP COMO INTERVENÇÕES MUNICIPAIS NO ÂMBITO DA MOBILIDADE CICLOVIÁRIA – (2014-2018).

5.1 Configuração dos Programas na Cidade de Fortaleza.

Com o incentivo ao uso da bicicleta como meio de transporte seguro, de rápido deslocamento e não poluidor do meio ambiente, o Projeto Bicicletar oferece mais uma opção de mobilidade urbana sustentável na cidade que se amplia e se expande.

O Projeto Bicicletar oferece diversas maneiras de adquirir passes e retirar as bicicletas das estações. Caso possua o Bilhete Único, o passe é gratuito. O projeto é executado pela Secretaria Municipal de Conservação e Serviços Públicos (SCSP), por meio do Plano de Ações Imediatas de Transporte e Trânsito de Fortaleza (PAITT).

Sua operação iniciou-se, com 15 estações, de um total de 40 previstas no contrato. Por meio do aluguel gratuito, para usuários que possuem o Bilhete Único, ou através de passes diários, mensais ou anuais para os demais usuários. Certifica-se, que nos primeiros meses, o sistema registrava mais de mil viagens diárias, um dos maiores índices de usos do Brasil, proporcionalmente ao número de estações. Com a enorme aceitação e o crescente número de usos, houve uma expansão do plano inicial. Atualmente, em novembro de 2017, o programa conta com 80 estações e 800 bicicletas. A previsão é de ampliar o sistema e chegar ao total de 300 estações do Bicicletar até em 2018⁵⁷.

O Bicicletar vai adquirindo ao longo do tempo a aprovação dos fortalezenses. Nesse sentido, um dado significativo a considerar é que nestes dezoito meses de funcionamento já foram realizadas mais de 962.707 viagens com as bicicletas compartilhadas, com maior utilização nos dias úteis. Assim, neste período, deixaram de ser emitidas mais de 346 toneladas de gás carbônico na atmosfera com a utilização das bicicletas compartilhadas.

O sistema conta com mais de 120 mil usuários cadastrados, sendo 83% desse total utiliza o Bilhete Único. A Unimed Fortaleza segue como patrocinadora do

⁵⁷ Idem. **Bicicletas compartilhadas**. 2015, *online*. Disponível em: <<http://www.unimedfortaleza.com.br/bicicletas-compartilhadas-unimed-fortaleza>>. Acesso em: 15 jun. 2016.

sistema na Capital e a empresa Serttel é a operadora e responsável pela manutenção técnica nos equipamentos.

O sistema conta com mais de 120 mil usuários cadastrados, sendo 83% desse total utiliza o Bilhete Único. A Unimed Fortaleza segue como patrocinadora do sistema na Capital e a empresa Serttel é a operadora e responsável pela manutenção técnica nos equipamentos.

Na perspectiva de configurar a cobertura do Bicicletar, como programa público, necessário se faz discriminar as suas estações no interior do espaço urbano de Fortaleza, são elas:

1 Praça Luiza Távora	35 Praça da Bandeira	63 Rua Júlio Azevedo
2 José Vilar	36 Praça Otávio Bonfim	(próx. Mercadinho São
3 Shopping Del Paseo	37 Parque Araxá	Luiz da Av. Santos
4 BNB Clube	38 Instituto dos Cegos	Dumont)
5 Frei Mansueto	39 Praça Monte Castelo	64 Otávio Lobo (Av.
6 Livraria Cultura	40 Frangolândia Sgt.	Santos Dumont, próx.
7 Shopping Aldeota	Hermínio	Rua Professor Otávio
8 Joaquim Nabuco	41 Estação Érico Mota	Lobo)
9 Moreira da Rocha	(Av. Bezerra de Menezes)	65 Praça Martins
10 Campo do América	42 North Shopping	Dourado (entre as ruas
11 Círculo Militar	43 Campus do Pici	Gilberto Studart e Bento
12 Ana Bilhar	44 Praça da Igreja	Albuquerque)
13 Aterrinho Praia de	Redonda	66 Rua Dr. Francisco
Iracema	45 Sede da Regional III	Matos (próx. Praça Eng.
14 Aterro Praia de	46 Campus Porangabuçu	Pedro Felipe Borges
Iracema	– UFC	/Oficina do Senhor)
15 Náutico	47 Hemoce	67 Pracinha da Cidade
16 Passeio Público	48 Praça Jardim América	2000
17 BNB Cultural / Catedral	49 Rua Costa Mendes	68 Hospital Geral de
18 Praça do Ferreira	50 Igreja de Nazaré	Fortaleza (HGF)
19 Praça Coração Jesus	51 Casa Freitas Montese	69 Shopping Rio Mar
20 Dragão do Mar	52 Esplanada Montese	70 Iguatemi
21 Monsenhor Tabosa	53 Extra Aguanambi	71 Rua Coronel Linhares
22 João Cordeiro	54 Igreja de Fátima	(próx. Av. Antônio Sales)
23 UNIMED	55 BB 13 de Maio	72 Salinas
24 Rui Barbosa	56 Centro de	73 FIC Guararapes
25 Torres Câmara	Humanidades - UECE	74 Unifor
26 FIC Aldeota	57 Rodoviária	75 Rua Vicente Linhares
27 Praça das Flores	58 Contax Borges de Melo	(próx. Col. Santa Cecília)
28 Carrefour	59 Jornal O Povo	76 Fórum Clóvis
29 Praça da Imprensa	60 Salesiano Dom Bosco	Beviláqua
30 Assembleia Legislativa	61 Anfiteatro Pq.do Cocó	77 Faculdade Lourenço
31 Terminal do Papicu	62 Rua Andrade Furtado	Filho
32 Praça da Gentilândia	(próximo ao Portugaleria	78 Calçada da Crasa
33 Shopping Benfica	Shopping)	79 Liceu do Ceará
34 Reitoria UFC		80 Fametro

No tocante ao Programa Bicicletas Integradas ao Transporte Público, Fortaleza é a cidade pioneira do país, neste modelo implantado, instituído no primeiro mandato do Prefeito Roberto Cláudio, que em sua gestão, prima por mais mobilidade, saúde e sustentabilidade nos dias contemporâneos.

Com foco na integração com o transporte público, o novo sistema de empréstimo de bicicletas oferta uma nova alternativa de transporte à população.

Desde o dia 1º de junho de 2016, a primeira estação do Bicicleta Integrada está disponível ao lado do Terminal da Parangaba, com acesso pela Rua Eduardo Perdigão, 241.

Com regras distintas do sistema Bicletar, a utilização das bicicletas é gratuita, bastando que o usuário realize cadastro presencialmente no Posto de Cadastramento do Terminal da Parangaba, onde é feita a adesão ao Bilhete Único Fortaleza, de forma que também não haverá taxa de adesão para a utilização do sistema. Para isso, será obrigatório apresentar RG, CPF, comprovante de endereço, Bilhete Único cadastrado no CPF do usuário e número de telefone celular válido e pessoal.

O usuário poderá valer-se desse benefício de forma ilimitada, desde que respeitado um intervalo mínimo de 15 minutos entre cada uso. Outro importante fator é o tempo de posse que o usuário terá direito à bicicleta, que será de 14 horas, possibilitando que faça, por exemplo, o pernoite com a bicicleta do sistema ou permaneça no seu local de trabalho com ela e devolva após o expediente. O usuário pode retirar a bicicleta via Bilhete Único, Autoatendimento, ligando para 4003-0386 ou pelo aplicativo Bicicleta Integrada, disponível gratuitamente para iOS e Android.

Se o usuário desejar retirar novamente a bicicleta ao término do período, sem penalidade, deverá devolvê-la normalmente e aguardar 15 minutos para a próxima retirada. Porém, se o usuário retirar a bicicleta antes do intervalo de 15 minutos, sua utilização será penalizada e contabilizada como se fosse uma só viagem. Desta forma, duas ou mais viagens realizadas sem o intervalo de 15 minutos entre elas, serão consideradas como apenas uma. A cada 60 minutos de atraso na devolução da Bicicleta, o usuário terá o cadastro bloqueado por 24h. Por exemplo, o atraso de 120 minutos bloqueia o usuário por 48h, e assim, sucessivamente.

O novo sistema funciona todos os dias da semana, sempre das 05 horas às 23h59 para retirada das bicicletas, e 24 horas (tempo integral) para devolução das

bicicletas. As bicicletas retiradas a partir das 17h das sextas-feiras e vésperas de feriado poderão ser devolvidas até às 9h do dia útil subsequente, sem que haja penalidade para o usuário. A Bicicleta Integrada não é compatível com o Bicletar. Por isso, a devolução da “bike” em estações que não pertencem ao Bicletar acarretará em penalidade ao usuário.

A estação do Terminal da Parangaba tem o patrocínio do grupo Marquise e será operada pela empresa Serttel, que foi a vencedora da seleção pública finalizada em março deste ano, sendo também responsável por dar manutenção técnica nos equipamentos. Assim, como já acontece com o sistema Bicletar, a gestão pública municipal não terá nenhum ônus financeiro com este novo projeto, que busca integrar ainda mais a bicicleta ao transporte público.

A partir do escopo do projeto, o Terminal da Parangaba conta, em caráter de piloto, com uma estação de bicicletas compartilhadas, com 50 bicicletas no total. Além disso, o entorno do Terminal receberá, em breve, 15 paraciclos, que correspondem a 30 vagas para bicicletas, atendendo as demandas da população em geral. O Terminal da Parangaba é um dos sete terminais da cidade com maior fluxo de passageiros. Por dia, passam por lá mais de 188 mil pessoas, em cerca de 369 ônibus distribuídos em 57 linhas. Os demais terminais serão contemplados posteriormente.

O novo sistema Bicicleta Integrada atende às condições, especificações e normas exigidas pelas Leis Federais nº 9.503/1997 e nº 12.587/2012, respectivamente do Código de Trânsito Brasileiro e da Política Nacional de Mobilidade Urbana, além da Lei Municipal nº 9.701/2010, que dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário em Fortaleza.

A localização das próximas estações será orientada pelo estudo de planejamento realizado pela Secretaria de Conservação e Serviços Públicos-SCSP, que dimensionou mais oito alternativas de pontos, a receberem as próximas estações, sendo eles os terminais do Papicu, Antônio Bezerra, Siqueira, Messejana, Conjunto Ceará e Lagoa, fortalecendo o enfoque na integração com o transporte público.

Com essa integração, ampliam-se as possibilidades para o usuário e incentiva-se o uso da bicicleta, além de dar mais vida e sensação de segurança à cidade, uma vez que se abre possibilidade para mais bicicletas e pessoas nas ruas.

Após esta fase inicial, a expansão do novo sistema deverá considerar áreas que potencializem a integração com o sistema de transporte público, tendo como foco

principal os pontos de paradas de ônibus com maiores demandas e por onde passa um grande fluxo de pessoas, como praças, universidades, orla marítima, centros comerciais e vias movimentadas. Com a expansão do sistema, as próximas estações também ficarão localizadas ao longo de infraestruturas cicloviárias, como ciclovias⁵⁸, ciclofaixas⁵⁹ ou ciclorrotas⁶⁰.

5.2 Uma Abordagem Avaliativa do Alcance Social dos Dois Programas Públicos de Mobilidade Cicloviária: Descobertas a partir de Uma Enquete.

Ao longo do primeiro semestre de 2018, nos percursos da pesquisa, como uma aproximação sistemática ao campo empírico, foi desenvolvida uma enquete com aplicação de 1.000 questionários, envolvendo pessoas de diferentes bairros da cidade, desde as chamadas áreas nobres, como Aldeota, Bairro de Fátima, Dionísio Torres, até áreas consideradas periféricas, como os bairros José Walter, Parangaba, Henrique Jorge, Padre Andrade, Barra do Ceará, Pirambu, Conjunto Ceará, envolvendo também moradores do Centro e de espaços habitados, predominantemente pela classe média, como Benfica, Montese, Messejana, Papicu, Parquelândia, Cidade dos Funcionários, Maraponga e Jacarecanga.

Esta enquete foi respondida, com relativa proporcionalidade por homens e mulheres, sendo 51% do sexo feminino e 49% do sexo masculino. O universo envolveu pessoas das mais diferentes profissões, buscando, intencionalmente, contemplar uma diversidade de sujeitos com diferentes inserções sociais. Cabe ressaltar que a grande maioria dos respondentes foi de estudantes, tanto de nível

⁵⁸ A ciclovia é separada da via de circulação de veículos motorizados e dos pedestres. É uma faixa segregada. Essa separação pode ser feita com espaços verdes e canteiros, grades e muros, ou mesmo com o meio-fio. A ciclovia é indicada para avenidas e vias expressas, com velocidade de 50 km/h ou mais, pois protege o ciclista do tráfego rápido e intenso. A separação é importante também para proteção contra a abertura de portas de veículos.

⁵⁹ A ciclofaixa é o que o nome diz: uma faixa pintada no chão, sem segregação do resto dos veículos que circulam na via. A sinalização delas pode ser feita com “tartarugas” e “olhos de gato” afixados ao chão. Embora não haja um bloqueio físico - o que faz ela ser mais barata - não é permitido aos carros e ônibus trafegar pela ciclofaixa. A ciclofaixa para quando o fluxo e/ou velocidade dos automóveis oferecerem riscos moderados ou limitação à circulação do ciclista. Ela funciona idealmente para vias com limite de 40km/h.

⁶⁰ A ciclorrota é um caminho, que pode ser sinalizado ou não, recomendado para ciclistas. Não há qualquer proteção especial para ciclistas na ciclorrota. Quando há sinalização, ela é feita com um ícone de uma bicicleta branca pintado no asfalto. Esses caminhos são normalmente por vias com menor tráfego de carros e trânsito pouco intenso. São recomendadas para as vias com baixo fluxo e velocidade, de no máximo 30km/h, bicicletas e automóveis podem compartilhar o espaço. Mas a sinalização no asfalto é recomendação indispensável para a segurança de ciclistas e motoristas em ultrapassagens.

médio, como de nível superior, na ordem de 281, verificando-se também a presença de aposentados (as), em número de 20. Uma outra incidência foi de professores(as), na ordem de 59 respondentes, comerciários(as), no total de 44, funcionários(as) público, na ordem de 34, advogados(as), em número de 27, assistentes sociais, no total de 21, atendentes e administradores(as), em número de 26, porteiros, na ordem de 19, dentistas, no total de 15, diaristas, em número de 14 e manicures e operadores(as) de telemarketing com 13, seguido de contadores(as) e pedreiros com 12, sociólogos(as) com 11 e educadores(as) físico e pintores de parede, com 10. Responderam também a enquete outros profissionais: agente administrativo, cabelereiro(a), doméstica, gerente comercial, mecânico(a), médico(a) e vigilante em número de 9, de cada profissão; engenheiro(a), escriturário(a), serviços gerais, vendedor(a) e profissional autônomo(a), na ordem de 8 para cada categoria; comerciante, fisioterapeuta, marceneiro, nutricionista, em número de 7, de cada profissão; analista de sistema, assistente financeiro, eletricitista, farmacêutico(a), representante comercial, com 6 respondentes de cada categoria; ambulante, arquiteto(a), entregador(a), garçom(nete), motorista, publicitário(a), técnico(a) enfermagem, na ordem de 5 de cada profissão; auxiliar de dentista, auxiliar de enfermagem, auxiliar de RH, bombeiro hidráulico, cozinheiro(a), economista, massagista, militar, psicólogo(a), sapateiro, servente, técnico(a) de laboratório e zelador, sendo 4 de cada profissão; ajudante de pedreiro, analista de crédito, artesão(ã), artista, assistente administrativo, auxiliar TI, chef de cozinha, costureiro(a), diretor(a) escolar, gari, modelista, padeiro(a), promotor(a) de vendas, supervisor(a) de crédito, veterinário(a) na ordem de 3 para cada profissional; analista de processos, antropólogo, assistente de cobrança, auxiliar administrativo, auxiliar de cozinha, balconista, camelô, chefe setor pessoal, coordenador(a) de pesquisa, delegado(a) de polícia, designer, jornalista, policial civil, policial militar, secretário(a), técnico(a) administrativo, técnico em refrigeração, em número de 2 para cada categoria; analista de TI, cuidador(a), empresário(a), profissional do sexo, programador(a) e secretário(a) executivo(a), na ordem de 1 para cada profissão.

A faixa etária predominantemente foi entre 31 e 40 anos, com 26,2%, seguido de 41 a 50 anos, com 16,1%, de 12 a 18 anos, com 14,5%, de 51 a 60 anos, com 12,3%, de 19 a 22 anos, com 10,9% e 23 a 25 anos, com 4,5% e 61 a 80 anos, com 3,8%.

Em termos de escolaridade, a grande maioria, na ordem de 38%, tem o

ensino médio e 22% ensino superior. Proporcionalmente, 13,8% tem ensino fundamental e 13,3% declararam ter especialização. No tocante à pós-graduação *stricto sensu*, 8,5% tem mestrado em andamento ou concluído e 4% tem doutorado em andamento ou concluído. Apenas 0,3% não são alfabetizados e responderam à enquete mediante leitura da pesquisadora.

Nesta amostragem tão diversificada, quase a totalidade, ou seja 93,9% conhece o Programa Bicicletar, enquanto que um pouco mais da metade, isto é, 61,7% conhece o Programa Bicicletas Integradas ao Transporte Público – PBITP. Convém ressaltar que a população de Fortaleza parece conhecer muito mais o Bicicletar, o que pode ser explicado pela sua maior visibilidade no interior da cidade com estações físicas⁶¹ espalhadas em diferentes locais, com a presença das bicicletas agrupadas nestes locais.

Já o PBITP tem menor visibilidade da população, considerando que as estações estão localizadas nos arredores dos terminais de ônibus e, assim, a sua visibilidade fica mais restrita à população fortalezense que anda de ônibus e frequenta terminais.

Adentrando, especificamente em um esforço de avaliação sobre o Programa Bicicletar, os dados da enquete revelaram os seguintes resultados: 20,4% avaliaram o programa como muito importante e 21% avaliaram este programa como desnecessário frente a outras carências de serviços públicos, constituindo, assim, um desperdício do dinheiro público. Destaca-se o percentual de 33,5% que reconhece que o programa atende somente a interesses de determinados grupos da cidade. Já 13,9% consideram o Bicicletar como um programa bom, mas que seria melhor a Prefeitura investir em outras necessidades. E, apenas um percentual de 11,2% afirmou não ter opinião sobre o referido programa, o que parece apontar para o fato de que o Bicicletar tem visibilidade no contexto urbano de Fortaleza.

Em uma leitura crítica dos resultados aqui circunscritos, merece destaque que o maior percentual (33,5%), é de respondentes que enfatizam o caráter excludente do Programa Bicicletar, na medida em que atende somente aos interesses de determinados grupos da cidade. Um outro elemento a ser ressaltado é uma equivalência entre os que legitimam o Bicicletar (20,4%) e os que o rejeitam

⁶¹ Hoje, em determinados contextos urbanos, como Nova York e São Paulo, a oferta de bicicletas públicas para a população efetiva-se com o apoio de tecnologia virtual, mediante um aplicativo com GPS, sem localização física de estações.

explicitamente (21%). Tal dado aponta para uma parcial legitimidade do programa. Ademais, ao focar esta parcial legitimidade do Bicletar, há de se considerar os (13,9%) dos que afirmam que o programa é bom, mas seria melhor a Prefeitura Municipal de Fortaleza investir em outras necessidades da população.

Considerando especificamente a avaliação dos respondentes da enquete sobre o Programa Bicicletas Integradas ao Transporte Público – PBITP – os resultados foram os seguintes: o maior percentual de respostas, na ordem de (45,9%), ou seja, metade das pessoas que responderam à enquete, incide na alternativa de não ter opinião sobre este Programa. Tal dado é deveras revelador do desconhecimento de parte considerável da população de Fortaleza em relação ao Programa Bicicletas Integradas ao Transporte Público. E, dentre os que afirmaram conhecer o PBITP, novamente, parece verificar-se uma relativa equivalência entre os respondentes que avaliaram o programa como muito importante (16,4%) e os que avaliaram este programa como desnecessário frente a outras carências de serviços públicos e um desperdício do dinheiro público (18%). Chama atenção o percentual de (11,3%) que considera que o PBITP é um programa que somente atende aos interesses de determinados grupos. Tal constatação dá margem ao questionamento de que grupos seriam estes, tratando-se de um Programa integrado ao transporte público nos arredores dos terminais que, em princípio, atende à população habitante das periferias. Somente um percentual de (8,4%) reconhece que o referido Programa é bom, mas seria melhor a Prefeitura investir em outras necessidades da população.

Em uma leitura crítica dos dados, cabe destacar, de início, o desconhecimento do Programa Bicicletas Integradas ao Transporte Público por parte dos fortalezenses, inclusive, de um contingente de pessoas que utilizam o transporte cicloviário como meio de locomoção. Este fato, revelado pela enquete, permite levantar um questionamento acerca da própria localização das estações na área física onde estão situados os terminais. A pergunta é se a localização de tais estações é estratégica para a sua visibilidade por aquele segmento que, na dinâmica do dia a dia, frequentam os terminais. Dentre os que afirmaram conhecer o Programa, tem-se uma relativa equivalência entre os que legitimam (16,4%) e os que rejeitam (18,8%), sendo o percentual de rejeição ligeiramente maior do que o de aceitação.

As respostas relativas à questão sobre a utilização dos dois Programas Municipais, no âmbito da mobilidade cicloviária, são deveras interpeladoras no tocante à legitimidade, uma vez que um elevado índice de (71,5%) declararam nunca ter

utilizado nenhum dos dois Programas. E, dentre os que já utilizaram, o Bicletar aparece com (18,5%), enquanto o PBITP conta apenas com (2,1%). Ademais, apenas um relativo pequeno percentual de (7,9%) já usaram os dois Programas. Estes resultados nos interpelam a pensar sobre a real utilização do Bicletar e PBITP pelos fortalezenses. Como pesquisadora no campo de avaliação de políticas públicas, entendo que esta é uma questão a ser devidamente pesquisada em estudos sistemáticos que permitirão registrar o nível de legitimidade dos dois programas, avançando na discussão do ciclismo como alternativa de deslocamento.

Avançando nos comentários é necessário focar em três questões da enquete que tratam do acesso e do uso ao modal bicicleta. Do total de 1.000 respondentes, 91% declararam saber andar de bicicleta e apenas 9% afirmaram não saber. É este um indicador significativo que pode ser explicado pelo fato de que andar de bicicleta é uma prática lúdica da infância e da adolescência.

Já quando se trata de, no atual contexto de vida, possuir uma bicicleta, o percentual dos que afirmaram não ter é majoritariamente maior, ou seja, 70,5%, dos que declararam possuir este modal, na ordem de apenas 29,5%.

Deste percentual dos que possuem bicicleta, ou seja, dos 295 respondentes que dizem ser proprietário de uma bicicleta, 82,03% costuma usar este modal para deslocamentos e apenas 17,97% não o utilizam apesar de dispor deste bem. De fato, parece delinear-se, hoje, uma tendência de “andar de bicicleta,” inclusive para deslocamentos cotidianos de estudo, de trabalho e de outros compromissos do dia a dia.

Focando, de modo especial, as repercussões destes dois programas cicloviários municipais no contexto cultural de Fortaleza, a enquete revelou que 25,5% avalia que o Bicletar e o PBITP não têm contribuído para um maior respeito aos ciclistas, opondo-se, assim, aos 16,2% dos respondentes que entendem que estes programas contribuem para uma cultura de respeito aos ciclistas. Merece destaque o percentual de 42,8% dos respondentes que percebem mudanças neste sentido, mas, ao mesmo tempo, reconhecem limites, optando, então, pela alternativa “mais ou menos”. Se juntarmos este percentual dos que, em parte, acham que não está havendo uma mudança cultural no tocante ao ciclismo com os que declararam explicitamente não haver mudança, parece predominar o posicionamento de que os dois Programas “não têm ajudado as pessoas a ver os ciclistas com mais respeito”. Cabe, aqui, a reflexão de que a mudança cultural é um processo lento e, ademais,

nossa civilização do capital é marcada por uma disputa de poder entre os diversos modais de transporte, conforme indicam estudiosos da questão da mobilidade urbana a abrir, assim, uma via analítica que, como pesquisadora, estou a assumir em meus estudos (BASTOS e MARTINS, 2012).

No material levantado na Enquete, merece destaque os comentários feitos por um segmento dos respondentes, perfazendo um total de 124, o que significa (12,4%) dos 1.000 respondentes. Tais comentários circunscrevem um rico material para aportes avaliativos e, assim, para sistematizá-los foram elaborados 12 temas, a saber:

1. Importância ambiental, no sentido do combate à poluição.
2. Relevância social dos programas cicloviários para determinados grupos.
3. Importância dos programas cicloviários para a mobilidade urbana, estimulando o modal não motorizado e dando visibilidade aos ciclistas.
4. Ausência do Programa Bicicletar em determinadas áreas ou áreas periféricas.
5. Falta de infraestrutura cicloviária.
6. Crítica à falta de respeito ao ciclista e insegurança no andar de bicicleta.
7. Falta de manutenção e preservação das bicicletas por parte do poder público e número insuficiente de bicicletas nas respectivas estações.
8. Crítica sócio-política aos programas cicloviários.
9. Falta de divulgação dos programas junto à população e falta de incentivo à preservação das bicicletas.
10. Estímulo à atividade física e ao lazer.
11. Estímulo ao nicho de mercado voltado aos ciclistas
12. Sugestões

Em relação ao primeiro tema, respondentes destacaram o andar de bicicleta como uma alternativa de locomoção que ajuda na preservação do meio ambiente, na perspectiva de uma dimensão de sustentabilidade ecológica. Neste sentido, são emblemáticos os seguintes depoimentos⁶²:

⁶² Embora a ABNT recomenda que citações até três linhas devem ser inseridas na redação do próprio texto, sem destaques, optei por colocar os depoimentos como citações em destaque, para dar maior visibilidade as falas dos sujeitos na dinâmica expositiva do texto.

“Um programa que envolve ciclismo apresenta muitas vantagens: ajuda a sair da rotina; bom para a saúde; não polui o ar; não obstrue o trânsito; não gasta combustível; é uma atividade terapêutica”.

“É uma ótima alternativa para aqueles que gostam de se locomover de forma diferenciada, além de ser uma excelente forma de reduzir o engarrafamento e a poluição, uma vez que não gasta com combustível”.

O segundo tema trata da relevância social dos dois programas em estudo para determinados grupos. Neste tocante, depoimentos enfatizaram a importância destes Programas Municipais para segmentos sociais que, por motivos financeiros e/ou por questões ético-políticas, precisam e/ou decidem fazer uso da bicicleta como alternativa de mobilidade urbana. Senão vejamos três depoimentos significativos:

“Tanto o Bicicletar como PBITP são muito importantes para determinados grupos, como os de baixa renda, utilizando os mesmo tanto para o lazer como para se deslocar para o trabalho”.

“Acredito que o programa ajudou a ressignificar o ciclismo como meio de locomoção. A bicicleta foi "permitida" à classe média. Uma vez que isso aconteceu, os interesses de todos os ciclistas foram, até certo ponto, atendidos com infraestrutura e regulação do espaço viário”.

“Na minha família, meu marido e filha já utilizaram o serviço para se deslocar ao trabalho e para lazer, respectivamente”.

“É um programa bom principalmente para o meio ambiente e para pessoas que não tem ainda a possibilidade de comprar um automóvel e usam as bicicletas para um meio de locomoção mais rápido”.

Especificamente, o terceiro tema enfatiza o sentido sócio-político cultural dos dois programas ciclovitários municipais no contexto da vida social, regida pela lógica capitalista, expressa, também, na disputa de modais. É o reconhecimento de que tais programas estimulam à utilização do modal não motorizado que, na mobilidade urbana contemporânea, é secundarizado e desrespeitado. Neste sentido, algumas falas são emblemáticas:

“Fiquei e fico muito impressionada com as mudanças ocorridas no trânsito depois desses programas. Superficialmente o que pode se observar é que apenas foi um espaço para bicicletas, mas na verdade, no meu modo de ver, o que está acontecendo é uma mudança no comportamento psicológico de todos os motoristas, que andam ou não de bicicleta. No meu sentir, antes dos programas, os usuários de bicicleta eram vistos como intrusos, excluídos do sistema de mobilidade social. Hoje, percebo que há uma integração do sistema, um respeito maior que essa "política pública" trouxe, pois mobilidade deve ser democrática, todos tem o mesmo direito e devem ser respeitados”.

“No cenário de crescimento populacional e urbano, em consequência, ocorre a necessidade de engendramos outras formas de mobilidade, principalmente em oposição a individualização do consumo dos automóveis”.

“Acredito que os dois programas contribuem para pensar outras formas de se pensar a mobilidade urbana na cidade”.

“O biciletar é um estímulo ao exercício, bem como é um incentivo a modalidade alternativa de transporte. Os programas citados trouxeram o tema do respeito ao ciclista a um debate atual. Há uma tentativa de conscientizar e estimular o uso de bicicletas como veículo de transporte, bem como, meio de entretenimento e diversão, proporcionando lazer a pessoas que não possuem condições de adquirir uma bicicleta”.

Já o quarto tema contempla uma crítica de fundo, recorrente em depoimentos apresentados pelos respondentes da enquete, qual seja, o caráter elitista, excludente do Programa Biciletar, na medida em que fica restrito às chamadas áreas nobres, não chegando às periferias. Neste aspecto, cabe destacar depoimentos deveras expressivos:

“O programa é muito importante, mas deveria ter uma capilaridade maior e chegar nas periferias. Além do investimento do aumento das ciclovias na periferia de fortaleza”.

“Acho que o programa está limitado aos bairros mais favorecidos da cidade e está mais relacionado a um viés de lazer, mesmo assim reconheço que tais programas ajudaram a difundir o hábito de andar de bicicleta pela cidade, fazendo o usuário enxergar fortaleza por outra perspectiva, a do ciclista”.

“O programa biciletar é mais para o lado dos ricos da aldeota”.

“É uma pena que o biciletar só exista em uma área específica da cidade de fortaleza, área essa, próxima ou nos bairros nobres. Infelizmente, eles estão em poucos bairros da cidade e nos que estão presentes, a maioria é bairro nobre, o que dificulta o acesso. Como morador de periferia, só tenho acesso quando venho para os arredores da universidade (benfica)”.

“Sempre que posso utilizo o programa biciletar. No entanto, como não moro em uma área privilegiada da cidade, tenho que andar um pouco para pegar uma bicicleta, além de as vezes não ter nenhuma disponível, porque são poucas opções”.

“O biciletar seria mais utilizado (acredito eu) se fossem acrescentadas mais estações, principalmente em bairros mais periféricos ou fora da área benfica-aldeota, e se houvessem mais ciclofaixas, tendo em vista que os motoristas não respeitam os ciclistas tanto quanto necessário. Deveria haver mais pontos pela cidade e em pontos residenciais, como o bonussuco”.

“O programa contempla também os bairros periféricos, onde as pessoas mais dependem do transporte público? Desconheço sobre, mas acho que deveria contemplar principalmente esses bairros”.

“Eu pesquisei acerca do cicloativismo feminista e pelas vivências que já tive com alguns grupos percebo que apesar desse sistema ter colaborado com a disseminação de um maior uso da bicicleta, ele ainda é deficiente no que diz respeito às localizações das estações. Quem mais usa bike está na periferia e é onde não tem biciletar nem ciclofaixa é nesses locais, muito antes da implantação desse sistema, a bicicleta já era o principal meio de transporte utilizado”.

O quinto tema incide em uma apreciação crítica de variáveis relacionadas à infraestrutura, especificamente direcionada à infraestrutura da mobilidade ciclovária em Fortaleza que, materializando uma tendência nas cidades do capital, privilegiam a infraestrutura para os modais motorizados, sobretudo o automóvel. Merecem destaque determinados depoimentos:

“A grande questão destes programas é a de estrutura. Existem avenidas que não tem espaço adequado para construir uma ciclofaixa, mas ela está lá e coloca em risco o ciclista”.

“O programa integrado ao transporte público deveriam informar mais, porém algumas vias de fortaleza não favorecem o usuário e dificultam o acesso com outros transportes e risco à integridade física”.

“Para programa biciletar colocar guardas nesses pontos para que os pneus das bicicletas não sejam roubados e fazer mais ciclovias”.

“Há o programa, mas não há conscientização da prefeitura quanto ao uso de bicicletas e a falta de ciclofaixas na rua para a educação no trânsito”.

O sexto tema enfatiza uma dimensão cultural, no que tange à uma visão disseminada nas cidades do capital de desrespeito ao ciclista, como condutor de um modal secundarizado na disputa de poderes entre os modais, a marcar a mobilidade nos centros urbanos. De fato, é esta uma visão internalizada no imaginário coletivo pelos “nativos da civilização do capital”, como sustenta Carvalho (2016), o que coloca em risco a segurança do ciclista. São recorrentes críticas a esta invisibilização do ciclista nos circuitos perversos do trânsito, cabendo destacar depoimentos emblemáticos:

“Os pedestres e motoristas pouco conhecem sobre o respeito ao ciclista. Isso está implícito na falta de respeito por parte destes nas ciclovias (onde pedestres muitas vezes usam para realizar caminhadas) e nas ciclofaixas (onde motoristas de automóveis encostam em grandes avenidas de fluxo ocupando as ciclofaixas para desembarque/embarque de terceiros). Falta conhecimento e conscientização por parte destes”.

“Há muito desrespeito nas ciclovias, com motos invadindo e carros estacionando nelas... Sinto também uma insegurança com relação aos carros. Eu não tenho coragem de andar de bicicleta nas avenidas porque os carros avançam na sua direção”.

“Acho que também deveria ser feita campanha de respeito ao ciclista no trânsito, pois acontecem muitos acidentes”.

“Deveria haver maior respeito ao ciclista, pois inicialmente houve divulgação de muitos acidentes”.

No entanto, nesta cultura de desrespeito ao outro, em uma postura auto-centrada, um segmento de ciclistas, por sua vez, desconhecem os direitos dos

cidadãos no acesso à cidade e desrespeitam normas de conduta no trânsito. Neste sentido, dois depoimentos deixam claro esta postura, também de desrespeito, por parte dos ciclistas:

“Falta mais divulgação dos dois programas e que os ciclistas saibam que todos eles têm direitos e deveres... Ciclistas não respeitam os pedestres. Vejo que os ciclistas não respeitam as regras do trânsito. E mais, não respeitam os pedestres. Querem ser o centro das atenções”!!!

“Falta respeito por parte dos ciclistas. Eles não respeitam os pedestres”.

O sétimo tema levanta uma questão vivenciada sobretudo pelo público usuário dos programas municipais, referente à disponibilidade das bicicletas nas estações, tanto no que se refere à manutenção, quanto à oferta destes equipamentos. Cabe salientar que a enquete em pauta foi aplicada no período de janeiro a junho de 2018 que, justamente, coincide com um momento de renovação dos equipamentos e atualização do sistema do Programa Bicicletar – vide reportagem do Portal da Prefeitura Municipal de Fortaleza,⁶³ em 06/11/17 e do Portal G1 Ceará Verdes Mares,⁶⁴ em 02/02/18⁶⁵. Assim, dentre os “respondentes da enquete, usuários do Bicicletar”, críticas foram recorrentes a incidirem nas condições de oferta do Programa:

“Vemos um sucateamento do programa biccicletar”.

“O biccicletar prestava, agora não tem mais bicicletas”.

“Ultimamente não tem bicicletas nas estações”.

“Falta colocar bicicletas nas estações. Não tem bicicletas”.

“O programa biccicletar está falindo... Não tem bicicletas nas estações”.

“Infelizmente mal se vê as bicicletas nos postos e isso é um ponto negativo”.

⁶³ Prefeitura de Fortaleza moderniza Bicicletar com novas bicicletas e interliga estações com fibra ótica. O sistema de compartilhamento de bicicletas de Fortaleza será renovado com 200 bikes até o final deste ano, sendo 100 para o Bicicletar e mais 100 para o sistema Bicicleta Integrada. Reportagem em 06/11/17. Site: <https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/prefeitura-de-fortaleza-moderniza-biccicletar-com-novas-biccicletas-e-interliga-estacoes-com-fibra-otica>.

⁶⁴ Bicicletas compartilhadas são alvos de vândalos e ladrões em Fortaleza. Quando não conseguem roubar uma peça – pneus, guidom, retrovisores – os criminosos danificam o equipamento de tal forma que fica inutilizado para uso. Eles agem a qualquer hora do dia ou da noite e nem as câmeras de segurança presentes em todas as estações inibem a ação dos criminosos. Reportagem em 02/02/18. Site: <https://g1.globo.com/ce/ceara/noticia/biccicletas-compartilhadas-sao-alvos-de-vandalos-e-ladros-em-fortaleza.ghtml>.

⁶⁵ Cumpre ressaltar que este momento de renovação dos equipamentos e atualização do sistema provocou um esvaziamento das estações em Fortaleza, levando a população a falar de “crise do Bicicletar”. Esta situação interpelou-me como pesquisadora, fazendo-me buscar as explicações necessárias para o fato do esvaziamento das bicicletas nas estações.

“Nos últimos meses venho percebendo deficit de bicicletas disponíveis no biciletar, o que dificulta o uso do serviço”.

No entanto, para além deste período de crise, no cotidiano dos Programas Cicloviários Municipais emergem críticas à manutenção e oferta de bicicletas:

“É importante realizar a manutenção desses programas para que toda população (ou grande parte dela) possa ter acesso aos mesmos”.

“Percebo que ainda precisam avançar em manutenção e expansão, sobretudo para os bairros que historicamente sofrem com uma mobilidade precária”.

“Às vezes não tem nenhuma bicicleta disponível, porque são poucas opções”.

O tema oito contempla críticas, de caráter mais geral, aos programas cicloviários municipais, considerando as necessidades sociais básicas da população, sobretudo população pobres que são secundarizadas pelo sistema de políticas públicas. São depoimentos que criticam os programas cicloviários em uma perspectiva relacional, ou seja, considerando outras áreas de caráter emergencial no caos dos serviços públicos a penalizarem a população periférica. Nesta perspectiva, determinados depoimentos são interpeladores:

“É um programa válido, está ajudando muita gente. Mas a prefeitura precisa se preocupar mais com saúde, pois falta muitas coisas nos hospitais e educação, pois sem educação o país não vai pra frente”.

“Acho que falta a prefeitura investir principalmente no transporte coletivo e acima de tudo na educação de trânsito pois existe muito desrespeito ao ciclista e as ciclovias em grande parte oriundas da falta de reconhecimento do outro e de respeito a uma educação de trânsito”.

“Nossa cidade é muito quente e pouco arborizada. Se houvesse mais árvores, seria mais agradável andar de bicicleta na nossa cidade”.

“Apesar de relevantes os programas citados não passaram por uma discussão coletiva sobre sua implantação, nem passaram por um efetivo e sistemático processo de educação para segurança e respeito de seus usuários”.

“São programas bons. Acho importante qualquer investimento para a cidade, entretanto a prefeitura deveria se atender a assuntos mais precários e investir também na segurança do tráfego ciclista”.

“Poucos pontos na cidade, poucas bicicletas em cada ponto, burocrático e o financeiro; são projetos de caráter público porém há custos para quem os utiliza”.

“O que precisa ser questionado até onde os dois programas são utilizados como transporte alternativo? Assim como porque é tão complicado chegar nas periferias? Tudo vai depender do orçamento público, para os políticos hoje só há investimento onde circula dinheiro, a lógica da cidade mercadoria na qual fortaleza é desde a década de 80 e 90 até hoje não permite agregar

as periferias. Por isso, existe tanta desigualdade social e segregação sócio espacial, porque enquanto parte da cidade se desenvolve as mais distantes sobrevivem nas margens urbanas com o que resta”.

No tema nove, o foco da crítica incide na falta de divulgação dos programas junto à população, sobretudo o Programa Bicicletas Integradas ao Transporte Público/PBITP, a comprometer a sua dimensão pública e o próprio reconhecimento social. Merecem destaque determinados comentários:

“Falta mais divulgação”.

“Tem muitas pessoas que não conhecem”.

“Precisa ser mais divulgado, muitas pessoas desconhecem ou não tem acesso”.

“Nunca ouvi falar do programa bicicletas integradas”.

“Só conheço o segundo Programa-PBITP porque passo e ando pelo terminal”.

“O Programa Bicicletas Integradas precisa de mais divulgação (de forma mais ampla)”.

“O Programa Bicletar tem que ter uma maior divulgação de como funciona e como a população pode ter acesso a esse programa”.

“Acho que a população de classes menos favorecidas ainda não tem muito conhecimento desses programas necessitando mais divulgação”.

“Acredito que a prefeitura deveria levar este projeto à população pobre, pois ela é a que mais necessita e a que menos utiliza, pois os pontos onde ficam as bicicletas são de área nobre”.

É importante frisar que a crítica de desconhecimento, ao nomear Programas, focaliza majoritariamente o PBITP, reafirmando a tendência da inviabilização das periferias no tecido urbano. Uma ressalva feita por determinados respondentes é no sentido do incentivo do poder público à preservação das bicicletas, por parte da população:

“Deveria haver um processo educativo para que as pessoas zelem por aquele meio de transporte”.

“Deveria haver mais campanhas de incentivo e preservação das bicicletas”.

O tema dez traz o foco de discussão para os sentidos dos Programas Ciclovitários para quem deles se utiliza, reforçando a questão da saúde e do lazer:

“Os programas são importantes pois estimulam o uso da bicicleta como forma de transporte; estimulam a atividade física”.

“Vejo como além do transporte, estímulo a atividade física”.

“Eu acho muito importante, além de ser beneficente a natureza é também beneficente a saúde”.

“Um programa que envolve ciclismo apresenta muitas vantagens: ajuda a sair da rotina; bom para a saúde; não polui o ar; não obstrui o trânsito; não gasta combustível; é uma atividade terapêutica”.

O tema onze sinaliza uma questão emergente no tecido urbano, privilegiando uma tendência a acompanhar à relativa ampliação do uso da bicicleta, qual seja, o surgimento de nichos de mercado, direcionados ao ciclismo. Vejamos um depoimento deveras expressivo:

“ Os programas são importantes porque estimulam ao nicho de mercado”.

Em verdade, começam a surgir em Fortaleza, quiosques, lojas, departamentos no interior de lojas que, ainda em pequena escala, se direcionam especificamente ao mercado do ciclismo, com artefatos e equipamentos específicos para o uso deste modal, bem como serviços de apoio⁶⁶.

Para além dos comentários críticos, objeto de sistematização feita por nós, dentro de temáticas, os respondentes apresentaram sugestões que incidiram, sobretudo, na questão da expansão do Bicletar, com a criação de mais estações, também contemplando os considerados bairros periféricos. Vejamos algumas das sugestões mais expressivas:

“É preciso ampliar as estações para que assim atenda a mais bairros e, conseqüentemente, a mais cidadãos”.

“Seria bom se o programa expandisse para bairros mais periféricos”.

“A expansão é necessária, sobretudo para os bairros que historicamente sofrem com uma mobilidade precária”.

“Deveria haver mais pontos pela cidade e em pontos residenciais, como o Bonsucesso”.

“Maior facilitação de acesso para população para esse tipo de programa”.

“Percebo que ainda precisam avançar em manutenção”.

⁶⁶ Chama atenção um quiosque, inaugurado em setembro de 2015 - Úrbici Café, situado na Av. Antônio Sales, 1367 - Joaquim Távora. Trata-se de um espaço a ofertar serviços de apoio aos ciclistas, com funcionamento regular: segunda à quarta, 10h às 14h e 16h às 20h/ quinta e sexta, das 10h às 14h e 16h às 22h/sábado, das 9h às 13h. O Úrbici Café chegou trazendo novidades que vão ao encontro dos ciclistas, tais como: ferramentas para “pits stops” urgentes ou não, bomba para encher pneus e bicicletário. Mas o aconchego do bike café passa não só pelo espaço físico, mas também pela disponibilidade de determinados serviços: senha “wi-fi” totalmente livre para quem está no perímetro de abrangência do sinal; água e café solidários, bolo sem preço, conforme anúncio do café.

Em segundo lugar, as sugestões estão direcionadas para a melhoria do planejamento e da própria logística de manutenção dos equipamentos e de integração a outros modais:

“É necessário planejar melhor os pontos e as vias”.

“Precisa repensar a logística de manutenção das bicicletas”.

“Maior facilitação de acesso para população para esse tipo de programa”.

“Creio que (se possível) a integração dos programas com a integração das ciclovias e, assim, ambos teriam mais usuários e podem contribuir com a melhoria do transporte coletivo”.

Também foi enfatizado a necessidade de maior divulgação dos programas, contemplando os diferentes segmentos sociais da população fortalezense:

“A prefeitura deveria dar maior ênfase a divulgação para a classe média, no sentido que estes favorecem também a uma melhor qualidade de vida”.

“Melhor divulgação”.

Por fim, respondentes sugerem a necessidade de campanhas educativas, no sentido de contribuir para uma cultura de respeito ao ciclista:

“Acho que para haver o respeito, não basta somente esse programa, tem que haver conscientização nas escolas e informações na mídia para a população”.

Na condição de pesquisadora, a enquete realizada com 1.000 habitantes de Fortaleza, propiciou-nos uma aproximação ao campo, buscando perceber como pessoas de diferentes segmentos sociais veem os dois programas municipais cicloviários e, conseqüentemente, como percebem o andar de bicicletas. Ao longo das respostas e dos comentários e sugestões ficou claro o maior conhecimento da população acerca do Programa Bicicleta, sendo o Programa Bicicleta Integrada ao Transporte Público (PBITP) ainda deveras desconhecido do público, mesmo o que anda de ônibus. É importante ter presente que Fortaleza é uma significativa metrópole nordestina e, assim, exige uma intervenção de peso na mobilidade cicloviária para que programas municipais tenham maior visibilidade.

Um outro ponto de destaque neste olhar avaliativo dos dois programas municipais é a crítica recorrente de uma elitização do Programa Bicicleta, restrito às chamadas áreas nobres, não chegando às áreas situadas nas margens urbanas. Este é um ponto de tensão no processo de avaliação do Programa Bicicleta, na medida

em que o discurso institucional, assumido inclusive, pela Coordenadoria de Gestão Ciclovária – COCICLO, nega, com veemência, qualquer caráter elitista, justificando com argumentos técnicos, a localização das estações nas chamadas áreas nobres.

6 NAS TRILHAS DO CICLISMO NA METRÓPOLE FORTALEZA: EXPRESSÕES DE UMA AVALIAÇÃO EM PROFUNDIDADE.

As cidades são entidades extremamente complexas onde ocorre uma multiplicidade de trocas e os espaços se especializam, assumindo diferentes funções. Nestes espaços, os cidadãos podem ter acesso a opções culturais, relações sociais, oportunidades econômicas e obter grande variedade de produtos para consumo. Assim, viver uma cidade é buscar usufruir de suas opções, realizando trocas culturais, econômicas e sociais. Para efetivá-las, precisamos entrar em contato com outras pessoas e outros lugares e fazemos isso através da movimentação no espaço. Certas trocas não podem ser desassociadas do espaço físico das cidades e certos grupos só se mantêm ativos através de encontros pessoais e frequentes de seus membros (CORRÊA, R.L.2003).

Pesquisadores enfatizam que a configuração espacial urbana tem relação direta com a quantidade de trocas, movimentação das pessoas, investimentos econômicos e seguranças das vias. Logo, no espaço das cidades, a questão da mobilidade afirma-se como uma dimensão fundante nos processos das relações sociais. A mobilidade urbana é uma via privilegiada de acesso ao direito à cidade (LEFEBVRE, 1991).

Na complexa teia das cidades, os espaços físicos adquirem valor, passando a ser objeto de disputa de governos, empresas e população. A cidade passa a ser dividida de forma desigual e mutante, refletindo o resultado da disputa e das prioridades do grupo social dominante (SANTOS, C.N.F., 1988). Logo, as cidades são espaços de disputa, com a dominância dos interesses do capital, a definir prioridades no processo permanente de construção e expansão das cidades. Em verdade, as cidades são modeladas em função das demandas sociais dos grupos e segmentos que detem o poder dos grupos e segmento que detem o poder.

No curso da história, inicialmente, as cidades seguiram um modelo denso e compacto, onde vias estreitas e irregulares atendiam adequadamente a caminhada. O problema se tornou agudo a partir da Revolução Industrial, quando todos os conflitos da cidade se intensificaram, devido ao grande aumento da população urbana (ROLNIK, R. 2004). Nesta época, as cidades européias passaram a crescer linearmente ao longo dos caminhos férreos, com maior concentração ao redor das estações. No Brasil, este fenômeno foi iniciado no século XIX, por volta de 1870,

quando a expansão urbana passou a acompanhar os caminhos férreos, representados pelas linhas de trem a vapor (entre as cidades e nos subúrbios) e bondes (no espaço urbano (ABREU, M. de A. 1988).

Em meio a grande variedade de veículos de transporte, ao longo dos processos históricos, a segunda metade do século XX, mais precisamente a partir de 1950. é marcada pela utilização massiva de veículos automotores. Inegavelmente, o advento do automóvel rompeu com os antigos padrões, espalhando e descentralizando o espaço urbano.

O desenvolvimento industrial e novas prioridades econômicas possibilitaram a expansão do automóvel que, em poucos anos, veio a dominar a forma de deslocamento entre e nas cidades. No Brasil, os transportes tornaram-se cada vez mais baseados no automóvel, devido a incentivos governamentais à indústria e massiva implantação de infraestrutura específica (ABREU, M.de A,1988).

De fato, cada inovação tecnológica alterou a maneira de realizar as trocas. Novas prioridades da sociedade, aliadas às novas tecnologias remodelaram os espaços urbanos e sua dinâmica. As trocas cresceram em complexidade, ritmo e intensidade (ROLNIK, 2004). E, nestes percursos, emergem dilemas a exigirem reconfigurações urbanas, a partir da criação de alternativas nos percursos da mobilidade.

Durante algum tempo, o automóvel foi visto como uma solução para muitos dos problemas da cidade. Com seu dinamismo e eficiência, as cidades projetadas para os automóveis pareciam ter grande potencial para facilitar as trocas urbanas. No entanto, estes projetos resultaram em espaços fragmentados, com baixa complexidade e conectividade (CORRÊA, R. L., 2003).

As grandes distâncias, escassez de conexões, zoneamento fragmentado e dependência do automóvel dificultam a mobilidade e as relações sociais daqueles que não são proprietários deste veículo. Assim sendo, a população de baixa renda, crianças e idosos são os principais excluídos deste sistema (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007).

O modelo baseado no automóvel começou a sofrer duras críticas na década de 1960, porém, a revisão das prioridades de transporte só começou a ser considerada com profundidade a partir da crise do petróleo de 1979. De fato, a civilização do automóvel, a se intensificar no final do século XX e primeiras décadas do século XXI, vem comprometendo condições de vida nas cidades.

A forma física das cidades e administração dos seus espaços e fluxos não tem acompanhado a demanda. Grandes centros urbanos estão com suas vias congestionadas de automóveis e se deparam com a redução da eficiência dos fluxos e até a inviabilização da mobilidade. Cada espaço da cidade é disputado e o uso dado nem sempre é o mais eficiente. A cidade se remodela, se enfeia e se deforma, buscando acomodar uma frota de veículos motorizados que não para de crescer (SANTOS, C. N. F. dos, 1988).

Em tempos contemporâneos, a superlotação das vias pelos automóveis vem prejudicando as trocas nas cidades. Mesmo as gigantescas áreas dedicadas a estes veículos não têm sido suficientes para atender a demanda. A saturação do sistema baseado no automóvel vem gerando grande número de acidentes graves e fatais, especialmente quando envolvem os elementos mais frágeis do sistema, como pedestres e ciclistas. Na Europa, fatalidades envolvendo pedestres são 36 vezes maiores por quilômetro percorrido que as que envolvem passageiros de automóveis. No caso dos ciclistas, as fatalidades são 11 vezes maiores que as que envolvem passageiros de veículos automotores. No Brasil, as informações sobre acidentes envolvendo bicicletas são pouco precisas e estudos apontam que o número de vítimas é subestimado (HALL, P. 1995).

Os engarrafamentos quilométricos registrados diariamente nas cidades resultam não só em desperdício de tempo e recursos, como em aumento da poluição. Em vias congestionadas, os gases tóxicos, emitidos pelos veículos, são mais significantes que num fluxo suave e constante. Os resíduos da queima de combustível, gotículas de óleo e partículas de borracha dos pneus se somam numa poeira fina e poluente que se fixa nas paredes dos edifícios e causa problemas respiratórios nos cidadãos (SPIRN, A.W. 1995).

O custo dos congestionamentos, acidentes, emissões poluentes, tornaram-se muito onerosos para os habitantes das cidades e a sociedade começou a alterar suas prioridades em relação aos meios de transporte. A dificuldade de realizar todas as trocas físicas, a gravidade dos acidentes e os danos ao meio ambiente contribuíram para a ampliação dos debates sobre mobilidade e sustentabilidade.

6.1 Mobilidade como uma Via de Acesso ao Direito à Cidade: Potencialidades e Dilemas do Ciclismo.

A vida nas cidades revela-se caótica, colocando em questão os padrões instituídos na chamada “civilização do automóvel”. Mais do que nunca, uma boa mobilidade, ou seja, mobilidade sustentável para o planeta e para os habitantes das cidades, impõe-se como condição de acesso amplo e democrático da população ao espaço urbano, contribuindo para sua inclusão social (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007). Questões econômicas, ambientais, de saúde pública, culturais provocaram debates sobre vias alternativas de mobilidade, chegando-se a discutir, como uma alternativa de tempos cibernéticos-informacionais, a redução da necessidade de viagens físicas pelo uso de comunicação remota e virtual (HALL, P. 1995).

No entanto, embora a comunicação virtual via internet, nesta segunda década do século XXI, seja cada vez mais intensificada, a mobilidade física nos espaços urbanos permanece como uma forte exigência na dinâmica da vida social. Assim, face à possibilidade de um colapso no sistema de mobilidade automotora, gestores, planejadores, profissionais do urbanismo, pesquisadores da área discutem alternativas capazes de melhorar as condições desta mobilidade física nas cidades contemporâneas: sistemas de transporte público por trilhos; configurações favoráveis para os pedestres, representadas por espaços urbanos bem conectados e proximidade de bens e serviços; redução do comprimento das viagens através da diversificação e densificação das áreas das cidades; aumento da integração modal e diversificação dos tipos de veículos, com objetivo de reduzir congestionamentos em áreas centrais. Neste contexto de busca de alternativas de mobilidade física nos espaços urbanos, o uso da bicicleta desponta como uma tendência dos tempos atuais, nestes anos 2000.

Desse modo, a bicicleta extrapola o espaço do lazer e afirma-se como alternativa de mobilidade, conferindo contemporaneidade a um padrão de locomoção que era usado como meio de transporte, predominantemente pelos setores empobrecidos, sem a devida visibilidade social.

Frente ao colapso da civilização dos veículos motorizados, o transporte por bicicleta parece solucionar muitas questões. Em comparação com os automóveis, a bicicleta requer menos espaço urbano e menores investimentos em infraestrutura. Ela é mais acessível economicamente, não poluente e mais democrática, pois pode ser utilizada por pessoas de praticamente todas as idades e condições sociais. As características da bicicleta parecem ser extremamente vantajosas para a mobilidade

nas cidades. Assim, vai se constituindo a mobilidade ciclovária e a bicicleta afirma-se como meio de transporte, com crescente visibilidade.

Em meio ao sistema colapsado de mobilidade automotora, um contingente populacional crescente trafega de bicicleta nos espaços urbanos. E, questões-chave impõe-se como vias de investigação da mobilidade ciclovária: Quem são estas pessoas? Por que decidiram usar a bicicleta como meio de transporte? Será que estão em busca daquela sensação de liberdade e prazer ou será que vêem a bicicleta como um instrumento meramente funcional? Será que conseguem negociar espaço com os demais veículos ou se refugiam em vias menos movimentadas? Quais são suas preferências, e como elas afetam suas escolhas? O que motiva estas pessoas a andar de bicicleta?

Assumimos, como pressuposto analítico, a tese de uma heterogeneidade de motivações dentre os que usam a bicicleta como via de mobilidade nos espaços urbanos, levando-me, então, a categorizar diferentes tipos de ciclistas no meu esforço investigativo sobre a política ciclovária em Fortaleza.

Uma outra via de análise que instiga o meu olhar avaliativo é quanto às reais condições de exercício do ciclismo nas cidades do século XXI, sobretudo no Brasil e, de modo especial, em Fortaleza, assumida como locus da investigação consubstanciada nesta dissertação.

As pesquisas nos espaços urbanos brasileiros, sobre a temática da política ciclovária, inclusive a desenvolvida por mim, como investigadora, especificamente em Fortaleza, revelam que os espaços dedicados ao ciclismo, no interior das cidades, ainda são restritos e os ciclistas se veem em uma disputa com veículos muito maiores e mais pesados. É uma disputa de modais deveras desfavorável para quem anda de bicicleta.

As prioridades individuais passam a justificar uma série de comportamentos agressivos. Os veículos maiores deixam de dar prioridade aos menores, ignorando leis (BICICLETA BRASIL,2007) e recomendações governamentais (BICICLETA BRASIL,2007). O espaço das vias, que deveria ser democrático, passa a ser um espaço de disputa. As áreas urbanas, que deveriam integrar os cidadãos, passam a excluí-los e segregá-los. Ademais, com o aumento da competitividade nas vias, motoristas, motociclistas, ciclistas e pedestres começam a desrespeitar as regras de trânsito, ansiosos para cumprir seus horários, em um ambiente que não facilita os deslocamentos, criando impasses nos fluxos da mobilidade urbana.

Adentrando nos padrões de mobilidade em Fortaleza, cabe ressaltar que o uso da bicicleta como meio de transporte é marcante no cotidiano dos trabalhadores pobres, vinculados aos setores populares, habitantes das periferias. De fato, é a utilização, de forma massiva da bicicleta como transporte barato, a reduzir custos de reprodução da força de trabalho. Trata-se de uma prática histórica na vida dos pobres que antecede ao uso dos “tickets” de transportes e que, em tempos atuais, ainda se mantém, a conviver com outras alternativas de deslocamentos.

Em Fortaleza, trabalhadores formais, vinculados a diferentes setores, com destaque para trabalhadores do setor têxtil e da construção civil, utilizavam e ainda utilizam bicicletas como alternativa de mobilidade, sobretudo em um passado recente onde a aquisição de motos era deveras difícil pelos baixos salários e pela própria dificuldade de crédito. Igualmente, trabalhadores ligados à informalidade também encontravam e encontram na bicicleta uma alternativa barata de deslocamento para os locais de trabalho. Convém destacar que esta forma de deslocamento dos pobres efetivava-se e ainda se realiza em condições precárias e adversas, sem a devida e necessária estrutura urbana.

No início da manhã, de madrugada, a partir de cinco horas, pode-se observar, em diferentes vias de acesso ao mundo do trabalho em Fortaleza, um grande número de trabalhadores de bicicleta, a vir para o trabalho, num verdadeiro “ballet matinal”. É o ciclismo utilitário, vinculado à precarização das condições de vida, cujos sujeitos, na condição de pobres, situados à margem da vida social, não tem visibilidade na paisagem urbana.

Com o crescimento urbano de Fortaleza como metrópole nordestina, sobretudo a partir de 1970, a questão dos deslocamentos no espaço urbano tende a agregar-se, ao longo das últimas três décadas. É neste contexto que o uso da bicicleta como meio de transporte assume novas configurações.

6.2 O Ciclismo como um Campo Heterogêneo e Multifacetado em sua Teia de Motivações e Interesses: Diferentes Tipos de Ciclistas no Espaço Urbano de Fortaleza dos Anos 2000.

Ciclismo é uma modalidade de transporte via bicicleta para os mais diferentes destinos, a partir de diferentes motivações: locomoção, esporte, lazer, causa ambiental, repúdio à civilização predatória dos modais motorizados, prazer de

pedalar... E, a bicicleta é um veículo não motorizado que depende do esforço físico de seu condutor para iniciar, manter e encerrar seu movimento. O preparo físico do ciclista determina a potência de suas pedaladas, afetando sua velocidade, energia nas subidas e resistência para percorrer distâncias. O ciclista locomove-se em contato direto com o ambiente, usando sua energia vital como via de mobilidade. Assim, sente diretamente o vento, a chuva, a irradiação solar e entra em contato direto com partículas de poeira e poluição do ar. O ciclista é duas vezes mais afetado negativamente pelo vento que os pedestres.

As vantagens das bicicletas para as cidades incluem o uso eficiente do espaço urbano, pois ocupam muito menos espaço que automóveis em todas as etapas da viagem; redução significativa da poluição do ar e sonora; intensificação da vida urbana; aumento da inclusão social justamente por ser a bicicleta um meio de transporte economicamente acessível para muitos; redução do investimento financeiro na implantação de infra-estrutura e do volume de congestionamento na cidade.

Os cidadãos, ao usar a bicicleta, podem usufruir de transporte porta a porta, a liberdade em relação a horários e itinerários, a praticidade de poder transportar a bicicleta mesmo na calçada (empurrando), a economia, a melhora da saúde, o estímulo dos sentidos, a vivência da cidade, a apreciação da paisagem e do entorno.

No entanto, existe o risco de quedas e acidentes fatais; assaltos; exposição a intempéries, poeira e poluição do ar; dificuldade na apresentação pessoal, se houver excesso de suor ou caso o ciclista pegue chuva; desconforto devido às condições climáticas e posição adotada no veículo e obrigatoriedade de fazer esforço físico, o que pode não ser atraente ou possível para alguns.

Ao investigar sobre a Política Cicloviária, no âmbito da Avaliação de Políticas Públicas, direciono o meu olhar para o ciclista, buscando circunscrever suas motivações nesta amálgama de razões práticas de locomoção, ambientais, políticas e/ou razões vinculadas ao esporte, ao bem-estar físico e saúde, ao lazer e ao prazer. Nos encontros, conversas e entrevistas que constituíram o trabalho de campo, por mais de um ano, pude perceber de perto que o ciclismo é, de fato, um campo multifacetado, em sua teia de motivações e interesses. São deveras revelador desta amálgama de interesses determinados depoimentos de sujeitos que exercem o ciclismo em Fortaleza:

“Eu gosto muito de usar a bicicleta no final de semana, faço algum roteiro de praia, vou ao Parque do Cocó, dou um giro pela cidade... Normalmente isso é sempre nos finais de semana. Na semana, eu não utilizo a bicicleta” [...]

“Eu pego normalmente na Monsenhor Tabosa, no Dragão do Mar, no Parque do Cocó, basicamente são esses. Ah! E, as vezes também na Praça das Flores”. (Sujeito 1)

“Ah! O meu uso sobre bicicleta no dia-a-dia... A bicicleta é meu carro”.

“Eu posso dizer a você que, eu faço 99% dos meus afazeres, eu faço de bicicleta. Pra você ter ideia, eu faço supermercado... a minha bicicleta é lazer, é transporte, é liberdade! Eu amo andar de bicicleta. Além de tudo é uma coisa pra saúde”.

“A bicicleta é o meu meio de transporte. Se eu quero ir a farmácia, pego a bicicleta, se eu quero ir ao shopping, à praia, ao trabalho, visitar os amigos..... Se eu preciso ir trabalhar, pego a bicicleta e vou ao trabalho. Se eu vou ao mercado... E deixar de usar o carro, isso para mim, isso foi uma vantagem imensa. Assim... em diversos aspectos. Eu não tenho que me preocupar aonde eu vou estacionar, parar a bicicleta, a gente para ela em qualquer lugar, prende ela em qualquer lugar”... (Sujeito 7)

“Eu poderia dizer aqui, como militante, que era mais pela recusa à civilização do automóvel que eu, com certeza levanto essa bandeira. Mas, andar de bicicleta, é mais uma escolha de mobilidade minha mesmo. É uma escolha muito individual, de liberdade, de poder me sentir livre... porque eu estou livre andando de bicicleta, eu me sinto muito segura. Então, é mais por isso. Eu levanto muito essa bandeira da mobilidade, de menos carros e mais bicicletas. Eu vejo isso no urbano, e, eu tenho certeza que a minha atuação andando de bicicleta ajuda nisso, no trânsito. Mas, a minha escolha de andar de bicicleta, aqui em Fortaleza, é porque este costume já está arraigado em mim. Porque eu sempre andei de bicicleta”! (Sujeito 4)

“Aos domingos, que é exclusivamente para lazer, eu sempre faço o percurso Bezerra de Menezes, Aterrino Praia de Iracema e faço o percurso da Beira Mar. Em torno de 2 km, este percurso. Depois, eu volto para a Bezerra e devolvo a bicicleta. Mas, na semana, as terças e quintas, eu tenho aula no Campus do Benfica e no Pici, e, para eu me deslocar do Benfica para o Pici, eu uso a bicicleta, até por uma questão, que eu saio de lá, da minha aula às 16 horas, sempre lancho, porque a minha aula no Pici é às 18 horas. Esse horário de cinco horas (17 horas), os ônibus já são lotados, neste percurso Benfica/Pici, e aí eu prefiro vir de bicicleta. Além do fato de ser gratuito”. (Sujeito 2)

“Eu uso essencialmente para lazer, uma forma de interação com os meus amigos e uma forma também de manter a minha saúde”. [...]

“Eu vejo (o andar de bicicleta) para além de uma forma de deslocamento, como uma forma de esporte, de lazer, de qualidade de vida, então eu vejo nesse sentido... é uma forma de saúde mesmo”. (Sujeito 3)

“Bem, na realidade, a ideia foi mesmo ter um outro meio de transporte, uma outra opção para me locomover com mais facilidade na cidade. A primeira ideia foi essa, poder ter mais mobilidade na cidade”. [...]

“Já tô pedalando para ir para o trabalho, já faço trajetos curtos, na minha vizinhança todo de bicicleta. Eu não tenho planos de ter carro, posso vir a ter um automóvel como meio de transporte, mas, agora na realidade da cidade, na realidade da vida, eu não quero ter carro”. [...]

“Então, eu não sou cicloativista, eu sou uma cidadã que quer preferencialmente utilizar a bicicleta como meio de transporte”. (Sujeito 11)

Tomando por referência a fala destes sujeitos, identifico uma proeminência

das razões práticas de utilização da bicicleta como forma de locomoção na cidade. É a bicicleta como meio de transporte por razões financeiras, por praticidade de estacionamento e, até mesmo, por costume. É também considerável a utilização da bicicleta por lazer como uma forma de esporte, especificamente nos finais de semana e o seu uso pontual em situações específicas. Igualmente, merece destaque a ênfase na questão da saúde, ou seja, andar de bicicleta para manter a saúde.

Em meio a estas razões práticas, emerge, na fala de determinados sujeitos, o prazer mesclado à sensação de liberdade no andar de bicicleta, que bem se evidenciam nas declarações:

“Eu amo andar de bicicleta”, do entrevistado(a) 7 e “andar de bicicleta é uma escolha muito individual, de liberdade, de poder me sentir livre... porque eu estou livre andando de bicicleta”... do entrevistado(a) 4”.

É digno de nota a afirmativa categórica da entrevistada 11 de não ser cicloativista, definindo-se como uma “cidadã que quer preferencialmente utilizar a bicicleta como meio de transporte”. Nesta perspectiva é interpeladora a fala do outro sujeito do campo, ao afirmar:

“Eu percebo que os ciclistas das periferias, eles não estão preocupadas em salvar o mundo, nem com a quantidade de carbono que deixa de emitir. Está preocupado em ir trabalhar, chegar e voltar. Só quer ir e vir”. [...] “A Prefeitura ainda não compreendeu que a bicicleta traz para a periferia, em primeiro lugar, a economia. E com esta economia, você consegue fazer outras coisas. Como por exemplo, a pessoa mais pobre não tem acesso a cultura, mas com a economia que ela faz com o transporte público ao virar ciclista, esse acesso cultural pode vir a acontecer”. (Sujeito 9)

Faz-se necessário enfatizar que esta questão financeira para o andar de bicicleta faz parte de uma tendência que se afirma ao longo do tempo no contexto de Fortaleza para trabalhadores pobres, com dominância nas três últimas décadas do século XX, permanecendo até hoje, mesmo em meio à forte tendência da utilização de motos. Um dos sujeitos da pesquisa que declarou que andar de bicicleta faz parte de seus hábitos de vida, ressaltando que sempre andou de bicicleta em sua infância e adolescência, quando morava em uma área litorânea, afirma que, agora, vivendo em Fortaleza, continua a andar de bicicleta, também, pela questão financeira:

“Ando de bicicleta em Fortaleza pela facilidade e o preço também, ou seja, os custos, eu não tenho custos. A minha bicicleta quebra, quando quebra, quando acontece alguma coisa, eu gasto no máximo uns R\$ 10,00 (dez reais), então, eu não tenho tanto gasto com ela, e eu não preciso pagar passagem. A passagem hoje em dia, custa R\$ 3,40 (três reais e quarenta centavos). Eu não preciso ter esse gasto, porque eu tenho a bicicleta. Porque eu me desloco de graça”. (Sujeito 4)

Uma outra fala também é contudente no andar de bicicleta por razões de ordem financeira.

“Ah! Outra coisa, as ciclovias e ciclofaixas, lidam com a vida das pessoas... tem gente que necessariamente usa a bicicleta por falta de opção, não porque não tem transporte público, mas porque precisa economizar”. (Sujeito 9)

Na amálgama de razões para o andar de bicicleta, um elemento que emerge dos depoimentos é a própria interação com amigos, apontando para o que podemos chamar de “sociabilidade ciclista”. Algumas falas são reveladoras:

“Lembro como foi libertador, na minha pré-adolescência, quando meus pais permitiram que eu começasse a usar a bicicleta para andar pela cidade. Não costumava muito ir pedalando para a escola no período da manhã, pois geralmente meu pai levava de carro, afinalera caminho do trabalho dele ou pegava carona com pai de algum amigo, mas, usava bastante para ir às aulas no período da tarde, como aula de educação física, também para aula de bateria ou inglês. A bicicleta também era uma forma de encontrar e passear com amigos. A turma do bairro, usava a bicicleta para ir ao clube, lan house, etc. A gente geralmente passava na casa uns dos outros e ia juntando a turma toda para sair pedalando”. (Sujeito 14)

Na contemporaneidade esta sociabilidade ciclista institucionaliza-se de forma crescente, com grupos específicos organizados em torno do ciclismo. De fato, dentre as formas de interação que permeiam o contexto da cidade, neste século XXI, os grupos ciclistas ganham destaque. A experiência de um dos sujeitos do campo é emblemática:

“Eu participo de vários grupos. De grupos pequenos, de cinco a seis colegas e amigos. Assim como eu participo de um dos maiores grupos de Fortaleza, chamado Ceará Bike. O Ceará Bike é um grupo que tem mais ou menos uns 300 participantes que lá eles chamam... Ei pessoal, eu estou formando uma equipe para a gente ir tomar um café em Aquiraz, são 70km hoje de pedalada. Uma pedalada moderada, com 3, 4 paradas, tal, tal, tal...faz o chamamento no grupo. E quem tem interesse nesse chamamento do Ceará Bike vai colocando, eu vou, eu vou, eu vou. Vai sair de onde? Aí eles respondem, vai sair da Praça das Flores, sai da Praça da Ceart, a tal hora... aí a gente vai se articulando... e no fim dá tudo certo. Ah. Nesse Ceará Bike é o chamamento. Mas, tem vários outros grupos. Recentemente, no Ceará Bike, estão chamando para ir à Canindé, em novembro. É um grupo que a gente paga R\$ 120,00 (cento e vinte reais) e recebe toda estrutura de apoio, até uma ambulância. São em torno de 110km de pedalada e tem todo o projeto de parada, hidratação, tem a estrutura de carro de apoio, tem a Van com ar-condicionado para você ir se não conseguir pedalar. E tem um carro de apoio para você colocar a bicicleta, caso não consiga pedalar. Tem toda uma infraestrutura”. (Sujeito 5)

Este sujeito de campo, ao narrar a sua experiência como participante de grupos de ciclistas, enfocando a configuração específica do “Ceará Bike”, levanta uma

questão deveras interpeladora: o caráter de classe na sociabilidade ciclista, considerando a interação no interior de um grupo ou entre grupos. Na ótica deste interlocutor, o Ceará Bike, a congregar em torno de 300 participantes, une pessoas na prática de andar de bicicleta, no ser ciclista, diluindo distinções de classe, de lugar social. Diz ele:

“No Ceará Bike, que é um grupo grande, que você tem contanto com vários outros, e de todo nível social, aí você diz assim... Ah! Paulo, mas o Ceará Bike sai alí da Aldeota. Mas, nós temos um grupo do Ceará Bike que sai alí da Barra do Ceará, do Conjunto Ceará. E que quando a gente está saindo para o percurso, eles botam assim: “eu estou esperando vocês em tal lugar”. E aí o grupo já mantém o contato, viabilizando todos os demais integrantes. Então, você no Ceará Bike, você tem esse contato com toda e qualquer camada social. E no Ceará Bike que é um grupo grande, nós temos bike de R\$15.000,00 (quinze mil reais), de R\$20.000,00 (vinte mil reais), como nós temos de R\$1.000,00 (hum mil reais)”. (Sujeito 5)

De fato, esta fala abre uma via de debate sobre as distinções sociais no interior do ciclismo. Entendo que a paixão pela bicicleta ou a opção e/ou necessidade de andar de bicicleta é um chão comum, mas as diferenças sociais persistem, como marcadores de lugar social e elas se expressam nos processos de agregação, de organização dos ciclistas. Assim, no cenário do ciclismo no Ceará e, especificamente em Fortaleza, pode-se bem observar grupos distintos de ciclistas articularem marcadores de classe e/ou de gênero: agrupamentos de ciclistas de classe média e/ou de elite a fazerem percursos noturnos em suas bikes, munidos de equipamentos de segurança e acessórios cada vez mais sofisticados, em sintonia com o crescente mercado de consumo ciclista; grupos de ciclistas mulheres a espalharem-se pelo Brasil, com presença cada vez mais forte em Fortaleza, com destaque para redes organizadas de mulheres ciclistas: Coletivo ciclofeminista Ciclanas – Mulheres de bicicleta no trânsito de Fortaleza; Pedal Benfica em Fortaleza; Pedalzinho das Mina; Pedal do Batom. E, já surgem mesmo grupos de ciclistas negros, como em São Paulo. Logo, no ciclismo expressam-se marcadores que perpassam a vida social, com a intersecção de classe/ gênero/ etnia/ orientação sexual.

Uma outra razão emergente nas falas dos sujeitos do campo é o andar de bicicleta face ao caos criado na cidade por esta civilização do automóvel:

“Ultimamente, quando eu entro num carro, tem sido muito desgastante, para passar uma hora dentro do carro... pra mim é a morte! É necessário, colocar em questão a presença do carro na cidade de Fortaleza”. [...] “Para o carro, a gente sabe como funciona em Fortaleza... a todo momento tem engarrafamento. As pessoas perdem um tempo danado para isso... acabam estragando a cidade mesmo... o meio urbano é contaminado pelo

ruído, pelo barulho, pelo cheiro... tudo isso! O stress, a agressividade do carro. A bicicleta, ela não tem isso, não tem como comparar". [...]

"Você vê que toda hora se fala de engarrafamento, o engarrafamento tá terrível e insuportável. Mas, pode-se reduzir esse engarrafamento aí, reduzir em 20, em 30%, se houvesse mais segurança e investimentos para oferecer a estimulação do andar de bicicleta". [...]

"Eu vejo a bicicleta como o transporte do futuro. O que tá faltando é um pouquinho mais de conscientização e responsabilidade de nossas autoridades". (Sujeito 11)

O depoimento deste sujeito de campo é deveras interpelador nesta crítica contundente ao automóvel como padrão de locomoção e afirma ser a "bicicleta" o transporte do futuro".

Esta consciência dos males da civilização do automóvel leva a emergência de um personagem na cena urbana: o ciclista que usa a bicicleta como expressão de uma "cultura da recusa", delineando o campo do cicloativismo. Um sujeito do campo identifica esta figura do cicloativista que vem se fazendo presente na cena urbana de Fortaleza:

"Eu tenho até um amigo. O nome dele é TALIUS, ele é Procurador da Fazenda Nacional. Ele só anda de bicicleta, raramente ele vem trabalhar no carro. Ele leva a roupa dele na mochila, vai de short, de bike, chega no prédio da Receita Federal, lá tem um local para tomar banho, lá ele toma banho e troca de roupa e sobe". [...]

É mais por uma motivação política. Ele usa a bike para trabalhar, mas, é por opção dele. E não por necessidade. E ele faz o esporte também. (Sujeito 5)

6.3 Andar de Bicicleta como uma Tendência Crescente na Fortaleza Metrópole: O Olhar e o Sentir dos Ciclistas.

No contexto dos desafios da mobilidade urbana, a bicicleta vem se afirmando como real possibilidade de transporte. Governos de diferentes partes do mundo tem investido em promovê-la como alternativa viável de transporte. Cabe ressaltar que, no Brasil, a bicicleta foi regulamentada, como veículo, em 1997, mediante a Lei 9503 de 23 de setembro de 1997, ou seja, faz apenas um pouco mais de duas décadas. O fato é que o ciclismo vem se difundindo cada vez mais no cenário urbano brasileiro. É uma tendência crescente na Fortaleza a se metropolizar em ritmo acelerado nos anos 2000, com graves e sérios problemas de mobilidade. O sujeito de campo 4 reconhece esta tendência e enfatiza a sua apropriação pelo poder público municipal nesta gestão Roberto Cláudio que institucionaliza programas de bicicletas públicas:

Eu também percebo essa tendência de andar de bicicleta como um movimento nacional. E que o Gestor Roberto Cláudio, ele surfou uma onda de um movimento nacional. É um movimento que já vinha acontecendo em outros estados... e Roberto Cláudio surfou em uma onda de um movimento nacional, que é o andar de bicicleta. Os movimentos urbanos de São Paulo, Rio de Janeiro... encontros nacionais de ciclistas. [...]

Eu percebo que Roberto Cláudio soube fazer do andar de bicicleta uma via política, aliado também com o esporte, o lazer e a qualidade de vida. (Sujeito 4)

E, na condição de ciclista desde criança, com utilização da bicicleta para os mais diferentes destinos no seu cotidiano, este sujeito assim avalia:

O ciclismo vem crescendo nacionalmente, e, a cidade de Fortaleza é um dos grandes pontos desse crescimento. [...]

Essa tendência de andar de bicicleta, eu percebo que vem crescendo a cada dia. Tudo tem a ver, infraestrutura, movimentos de ciclistas, qualidade de vida. [...]

E eu percebo, hoje em dia andando de bicicleta pela cidade: Quando eu comecei a andar de bicicleta aqui, em Fortaleza, eu não via tantas pessoas andando de bicicleta não. Você via mais trabalhadores, mais trabalhadores da construção civil. Hoje, você vê até a galera da bicicleta “gourmetizada”. Que começou a “gourmetizar” as bicicletas... viralizam essas bicicletas fininhas, chic... Quando você chega nas Ciências Sociais você só vê essas bicicletas chic, bicicletas estilizadas, bicicletas da moda. Começou a ficar na moda bater foto com a bicicleta, então, eu acho que começou a criar um imaginário e um novo mercado também em relação à bicicleta. [...]

Antigamente, só andava de bicicleta quem era pobre, aliás, pobre ou criança. E hoje, não. Hoje, tem um segmento de pessoas, muitas vezes tem movimentos. (Sujeito 4)

Neste fala, chama também atenção a ênfase na tendência do andar de bicicleta em Fortaleza como um padrão dos tempos atuais, com destaque para o que o sujeito de campo chama de “gourmetização das bicicletas” que se tornam cada vez mais sofisticadas, como um bem de consumo, entrando para o mercado com a denominação, em inglês, bikes. Em uma sociedade da mercantilização, as bikes são absorvidas pelo mercado, destinadas a um público consumidor específico da classe média e da elite que encarna a tendência de “ser um ciclista urbano”.

Segundo especialistas, a tendência é de que o número de ciclistas urbanos cresça muito nos próximos anos nas cidades brasileiras, inclusive Fortaleza. Assim, o mercado da bicicleta afirma-se no contexto fortalezense com suas peculiaridades de produtos, incluindo acessórios, cada vez mais diversificados⁶⁷. Em uma tendência mercadológica, empresas estimulam a troca de carro por bikes, ficando este mercado

⁶⁷ Nesta dissertação não me proponho, como pesquisadora, a adentrar nesta discussão do mercado de bikes a exigir investigações específicas.

emergente que se amplia como um “nicho” a ser reforçado com múltiplas estratégias.

O trabalho de campo revela que aulas, trabalho, compras, lazer constituem destinos usuais dos ciclistas urbanos em Fortaleza. É significativo o depoimento do Sujeito 4, moradora do Benfica:

Eu ando muito de bicicleta.

Eu me desloco principalmente aqui nas redondezas, Vila União, pelo próprio Benfica, Centro, Praia de Iracema, Beira Mar, Papicu. É nessa área, e, também na Avenida Francisco Sá, depende também da época, porque, para ir ao médico eu também me desloco, então, se eu preciso ir na UPA (Unidade de Pronto Atendimento), ali na Barra do Ceará, eu vou de bicicleta. Quando eu tenho trabalho de pesquisa aqui em Fortaleza, eu faço tudo de bicicleta. Isso é muito bom para mim! Normalmente quem faz esse tipo de trabalho, é preciso estar pagando mototaxi para ficar se deslocando. Então, com a bicicleta, eu não preciso pagar. Eu tenho esse fluxo, eu vou de um lugar para outro, e faço as pesquisas. Pesquisa eleitoral, pesquisa de mercado. Então, é nesse sentido eu uso a bicicleta para tudo. Para fazer compras, vou ao Assaí fazer compras. Hoje mesmo, eu fui ao G Barbosa, da Avenida Borges de Melo, comprar um negócio, vou lá,...volto. Tudo isso de bicicleta. (Sujeito 4)

Alguns dos sujeitos entrevistados enfatizam a utilização da bicicleta para transitar entre os campus universitários da UFC:

É... como eu estudo na UFC, então assim, eu faço o deslocamento de bicicleta “inter campus”, então normalmente é do Benfica para o Pici, ou, do Pici para o Benfica. (Sujeito 3)

Uma revelação importante do campo é que uma parte dos ciclistas urbanos usam a bicicleta para passear pela cidade. Este passear é mais do que simplesmente se deslocar para um destino específico. Os entrevistados alegaram que usam a bicicleta para conhecer partes da cidade que ainda não conheciam, numa atividade de exploração do espaço. O fato de usarem suas bicicletas para explorar estes novos lugares reforça a idéia de que a bicicleta ajuda a humanizar as cidades, gerando espaços mais vivos. A descoberta inesperada de lugares interessantes e a liberdade de escolher as rotas são consideradas motivo de prazer. Esta ideia do andar de bicicleta como forma de descobrir a cidade e fazê-la mais humanizada é ressaltada em depoimentos dos sujeitos de campo:

Saber o que é importante dentro de uma cidade para quem não está de carro, porque quando a gente está dentro de um carro... essas coisas passam despercebidas, mas quando você é pedestre, ou ciclista, até motociclista em algum grau também, mas, principalmente pedestre e ciclista, você vê o que é importante e o que tem de legal, para uma cidade ser mais humana, mais humanizada mesmo. [...]

Eu pedalo, as pessoas falam... você é doida, você é maluca! Pô, eu falo assim: eu não sou maluca, eu tô vivendo uma rua, entendeu! Eu tô vendo à rua, eu tô saindo pra rua. A bike permite viver a rua, porque você ouve o que as pessoas estão falando, você participa da rua, você sente o cheiro da rua...

os cheiros bons e os cheiros ruins. Ah! Passar debaixo de uma sombra... você vê a importância de uma sombra, andar num trânsito com sombra, é uma coisa muito boa, é muito bom! (Sujeito 11)

Através da bicicleta a pessoa pode adquirir uma outra concepção da cidade, de cidadania. (Sujeito 9)

Andar de bicicleta, é um meio de estar conectado com a cidade... é perceber os lugares com mais calma. Eu acho que faria a diferença se o pessoal, começasse a pedalar. (Sujeito 8)

E, também, sujeitos relatam como o andar de bicicleta ajuda a descobrir lugares na cidade no atendimento às necessidades da vida cotidiana. É emblemática a fala do Sujeito 6:

A utilização da bike me trouxe vários benefícios. Além da questão econômica, eu ganhei muita interação com a cidade, a possibilidade de utilizar os serviços que a cidade tem na rua. No meio do caminho eu comecei a descobrir lojas de produtos naturais, uma boa padaria, um lugar que às vezes tem a roupa que eu gosto... De carro, eu não fazia isso... (Sujeito 6)

As narrativas dos sujeitos de campo demarcam, vias que possibilitam adentrar nos padrões dos ciclistas urbanos no pedalar pela cidade de Fortaleza. Via de regra, o ciclista pedala sozinho na maior parte de seus deslocamentos, porém, algumas vezes, pedala em dupla ou em pequeno grupo a passeio ou para realizar compras. Em áreas tranquilas e com pouco trânsito, eles pedalam paralelamente e aproveitam o momento para conversar. Iniciantes têm maior aceitação da bicicleta quando pedalam em grupo. Este hábito pode ser estimulado com a criação de ciclovias excepcionalmente largas em áreas de lazer e em pistas pouco movimentadas, onde houver espaço. Estas pistas tornariam possível a atividade social de pedalar paralelamente, situação que pode atrair novos usuários sem prejuízo para o trânsito nem para a ultrapassagem dos demais ciclistas.

Em minhas observações de campo, ao longo de dias, no Benfica e no Centro da Cidade, mais precisamente, na Avenida Domingos Olímpio, nos arredores das ruas que cortam essa Avenida - Tristão Gonçalves, Avenida da Universidade e Senador Pompeu - constatei o verdadeiro balé matinal de ciclistas... ciclistas de todos os jeitos e de todos os estilos: jovens, adultos, homens, mulheres, vestindo bermudas, camisetas, calça jeans, "chinelo de dedo", sandália, tênis e carregando mochilas, bolsas, caixotes de plástico, caixas de papelão amarradas na bicicleta. E, observei que a maioria deles pedalam sem fazer uso de nenhum equipamento de segurança, e, alguns poucos, na verdade, uma minoria, faziam uso de capacete. É um segmento de ciclista urbano trabalhador que, inclusive, utiliza a bicicleta como instrumento de

trabalho para transporte de mercadorias. Dentre esses, destacam-se os ciclistas entregadores de Mercadinhos que existem, em profusão, no Benfica e seus arredores. Também no Benfica e, especialmente, na Domingos Olímpio, sobretudo à noite e aos domingos de manhã, nos passeios noturnos de ciclistas, pude observar bem o(a) ciclista urbano(a) esportivo (a), com suas roupas de lycra próprias e sapatilha especial, para o ciclismo. Estes atores, a princípio, parecem mais reconhecidos no cenário da cidade e, provavelmente, isso se daria devido à sua apresentação pessoal, embora a falta de respeito ao ciclista seja enfatizada, de forma recorrente.

Inegavelmente, esta questão da (in)visibilidade do ciclista na cena urbana desta civilização do automóvel é destacado por sujeitos do campo como um dilema e um desafio. É exemplar este depoimento:

Para ser ciclista é preciso ser guerreiro. Mesmo com luvas, capacetes, nos sentimos invisíveis em muitos momentos. Os outros condutores parecem não se importar conosco. Ficamos preocupados, mas continuamos acreditando na acessibilidade. [...]

De fato, esta fala é categórica e provocante, colocando dimensões estruturais dos impasses do ciclismo urbano como um fenômeno nacional, com expressões peculiares em Fortaleza.

É preciso considerar que este problema da invisibilidade dos ciclistas, agrava-se devido ao contexto social e econômico profundamente desigual. O trânsito reflete o preconceito social dissimulado, a permear todas as classes sociais, mas, de modo especial, os dominantes. A elite e a classe média que só transita na cidade de carro parece estar cega, imobilizada, presa e escondida em escudos protegidos com airbags e vidros fumê à prova de bala e não se apercebe dos sentidos do circular em bicicletas como alternativa de locomoção.

Neste sentido, é deveras revelador o desabafo desta ciclista:

Ah! Gostaria de terminar essa nossa conversa com a seguinte reflexão: a grande maioria das pessoas ainda tem a concepção de que andar de bicicleta é coisa de pobre. Isso é uma prova do atraso na mentalidade do brasileiro. É preciso abrir espaços para que as pessoas tenham coragem de se tornarem ciclistas. (Sujeito 9)

De fato, este preconceito contra o ciclista, aliado à impunidade e à má formação dos condutores de veículos, leva urbanistas, engenheiros e planejadores a um impasse: qual conceito utilizar ao planejar uma estrutura de mobilidade que abrigue as bicicletas, quando não existe vontade política das elites que administram

nossas cidades, quando as verbas públicas, via de regra, são direcionadas para o aumento da estrutura para automóveis, quando parte significativa de motoristas veem o ciclista como cidadão de segunda categoria. Ademais, a dinâmica da justiça brasileira reforça a impunidade, embora a falta de respeito ao ciclista seja enfatizada de forma recorrente pelos próprios ciclistas e por aqueles e aquelas que defendem o direito à cidade pelos que nela habitam. É este um dilema que instiga o debate e abre vias investigativas.

Os(as) ciclistas, sujeitos do campo, em seus depoimentos, circunscrevem seu olhar sobre o pedalar na cidade como forma de mobilidade:

Quem utiliza a bicicleta como transporte, se depara com outra realidade. A cidade de Fortaleza, já demonstra que é possível utilizar a bicicleta para ir e vir, mas, é preciso tornar este uso ainda mais amigável e seguro. (Sujeito 11)

Eu acho que a bicicleta é uma alternativa importantante. Ela se transforma em uma oportunidade importante para a cidade e em instrumento de mobilidade urbana. Cada bicicleta na rua é menos gás saindo do escapamento dos carros. Mas, ainda falta muita segurança. (Sujeito 10)

Devido ao intenso trânsito e combustíveis cada vez mais caros, a bicicleta é uma alternativa saudável e econômica nos centros urbanos. Porém, pode ser difícil utilizar esse meio de transporte, uma vez que não dão suporte à prática do ciclismo. (Sujeito 14)

Eu vejo que assim, para mim, o que pesa muito ainda é a questão da segurança para o ciclista. Eu me sinto segura quando estou com meus amigos. Eu não sei se é por causa que eles poderiam me dar alguma assistência melhor, caso aconteça alguma coisa comigo. Eu nunca andei sozinha. Mesmo tendo oportunidade, mesmo sendo locais perto, eu não costumo andar sozinha. Sempre ando com os meus amigos. (Sujeito 3)

E, em meio aos dilemas e dificuldades, sujeitos do campo, que vivenciam o ciclismo urbano em Fortaleza, expressam, de diferentes formas, os sentidos positivos do pedalar como via de mobilidade:

Ando de bicicleta com uma certa segurança, sem muitas preocupações. Você sai e chega nos locais, você sabe mais ou menos a velocidade que você tem ao pedalar e o tempo que você vai levar para chegar no local... Você não para no engarrafamento... Enfim, para mim eu tenho muitas vantagens ao pedalar. (Sujeito 7)

Bem, como você pode observar, eu faço uso da minha própria bicicleta. Eu sempre gostei de andar de bicicleta... me sinto livre, leve e solto. Sensação de liberdade total e ainda contribuo com o meio ambiente. (Sujeito 14)

O meu andar de bicicleta tem a ver com a questão econômica e com a questão de gênero. Eu me sinto muito segura andando de bicicleta. Principalmente à noite, eu me sinto mais segura andando à noite. Porque é como se as minhas pernas fossem rodas, então eu posso andar muito rápido. Se eu vejo algum movimento estranho, eu tô de bicicleta, eu pedalo mais rápido. E aí, eu também tenho a liberdade de andar na bicicleta e de escolher

as ruas mais movimentadas. Às vezes, eu acabo até andando na contra-mão, para andar em uma rua mais movimentada. Mas, eu uso a bicicleta principalmente à noite, porque eu me sinto mais segura de chegar em casa na bicicleta, do que, por exemplo, descer de um ônibus, descer na parada, e ir até em casa andando... aí eu acho mais perigoso. Eu nunca fui assaltada andando de bicicleta. E aí no Benfica, eu já fui assaltada três vezes andando a pé. (Sujeito 4)

E, de forma recorrente, esta ciclista mulher enfatiza a questão da segurança do pedalar como forma de transitar em Fortaleza:

Quero reafirmar que uma questão para eu gostar de andar de bicicleta é a segurança. Principalmente por eu ser mulher. Me sinto muito mais segura chegar em casa de bicicleta do que a pé, mesmo que eu viesse de ônibus. Porque vindo de ônibus, eu desceria e iria andando. (Sujeito 4)

Ao adentrar no imaginário dos ciclistas urbanos, um elemento a ser considerado é o prazer de pedalar, sobretudo para os que pedalam por opção de lazer:

... nos finais de semana, saio pedalando pela cidade, sem endereço certo aonde chegar e sem hora marcada para nada. (Sujeito 10)

Primeiro, quero deixar bem claro, que sou um ciclista de lazer. Pedalo pelo gostar... e gosto muito. Utilizo a bicicleta para pedalar aos finais de semana. Sou bastante observador. (Sujeito 12)

É revelador o depoimento de um ciclista de trilhas quando indagado sobre o que sente quando está andando de bicicleta:

É uma coisa assim... eu não sei! Eu boto o despertador, mas, eu desperto antes. A vontade de pedalar é tão grande! Boto 5 horas, mas às 4:30 horas eu já estou acordando. Aí eu já desligo o despertador, para não incomodar ninguém. Quer dizer, eu tenho muita euforia. Um dia antes, eu já fico alegre. Eu acho muito envolvente, é muita alegria andar de bicicleta. É tão bom sentir o vento no rosto... é tão bom que o sol queima, a gente fica preto e não sente. (Sujeito 5)

E este sujeito é enfático na sua empolgação com o ciclismo como um hábito de vida que o faz um divulgador do andar de bicicleta:

O que eu tenho para dizer é que o ciclismo rejuvenesce, você fica com um astral bom o resto do dia. Isso é com todo e qualquer esporte. Eu me sinto energizado, ao andar de bicicleta. Energia interior. Isso é inquestionável! Vale a pena andar de bicicleta, não só fisicamente, mas, mentalmente. Minha vida é outra depois do ciclismo. Tenho mais amizades e o astral é excelente [...] Eu me vejo assim, eu sou muito empolgado com o ciclismo. Minha pretensão é de cada vez mais participar dos grupos. Mas, eu tenho que conciliar com a família, com o trabalho, com os estudos... Mas, eu sou muito empolgado, sou um entusiasta da bicicleta. Eu estímulo demais. Eu chamo um e chamo outro... Vou chamando... Eu estímulo demais. (Sujeito 5)

E, este prazer também transparece no ciclista urbano utilitário quando, em sua bike, consegue driblar o trânsito, atravessar engarrafamentos, causando mesmo

uma “inveja” no (as) motoristas que estão presos neste trânsito, paralisados. É emblemático este depoimento da entrevistada 4:

Porque andar de bicicleta é bom? Eu vou lhe dar um exemplo prático. Você sai 6 pra 7 horas da noite na Pontes Vieira (risos!!!). Eu já passei e teve gente gritando para mim: INVEJA! Porque você passa naquela “bordinha que sobra”. Porque a Pontes Vieira e a Avenida 13 de Maio não tem ciclofaixa e nem ciclovia, o que eu acho um absurdo. Então, aquele cantinho que fica ali, aquele cantinho que a gente anda de bicicleta, quando tudo está engarrafado, a gente passa direto, a gente vai passando, passando... então mesmo com engarrafamento eu consigo driblar. Eu consigo driblar um engarrafamento rapidinho. (Sujeito 4)

Esta ideia do prazer de pedalar para o(a) ciclista urbano(a) aparece para um segmento de sujeitos do campo, inclusive, como uma memória da infância. A fala da ciclista 4 é reveladora de tal memória:

Eu me lembro de usar a minha primeira bicicleta, eu tinha sete anos, e aí eu comecei a usar. O Icarai não era perigoso, então eu tinha esse fluxo livre. Minha mãe deixava eu usar. Deixava eu ir para a minha tia, eu ia para as minhas amiguinhas que moravam lá pertinho do sítio do meu padrinho, eu ia de bicicleta, e, principalmente para eu comprar coisas, porque meus pais mandavam eu ir para a bodega. Aí eu fazia isso! Aí, com o tempo, eu fui indo para a igreja, e foi assim, que eu comecei a usar a bicicleta. [...]
No primeiro mês, assim que eu cheguei (em Fortaleza). Vim morar na rua Senador Pompeu, aí eu tirei o primeiro final de semana, e fui à feira da Parangaba, e comprei a minha primeira bicicleta de Fortaleza, uma verdinha, que eu tenho até hoje. Eu uso hoje em dia uma preta, mas, eu ainda tenho ela. Comprei esta bicicleta por R\$ 100,00 (cem reais), foi muito barato! Na feira da Parangaba. (Sujeito 4)

E, outros sujeitos também remontam ao pedalar na infância como prática prazerosa:

Eu gostava tanto de andar, como de consertar a bicicleta... eu pintava a bicicleta, eu comprava peças para a bicicleta, então realmente era um hobby mesmo! Um hobby de infância. [...]
Eu sempre... desde criança que andar de bicicleta foi uma das minhas principais atividades lúdicas de brincadeira. E.. vem daí! Vem da minha infância, da minha adolescência... que eu tinha, cheguei a ter três bicicletas em casa, né... Porque na verdade éramos três e cada um tinha a sua bicicleta (eram três filhos), né! (Sujeito 2)

E muitos(as) ciclistas urbanos fazem questão de demarcar esta sociabilidade cicloviária, decorrente da prática do pedalar como forma de conhecer e encontrar pessoas e, mesmo, fazer amigos(as):

É a adrenalina e a rapidez de se fazer amizades. Por exemplo, você pensa assim: café no Aquiraz e você vai para lá de bike. Como, por exemplo, agora, nesse sábado passado. Chegando no café tinham uns dois ou três que eu não conhecia ainda, inclusive, um menino lá do Conjunto Ceará. Aí, eu fiquei muito amigo dele. Ele me ajudou muito no percurso. Como é rápido a gente fazer amizade no grupo. Existe muita solidariedade. Quer dizer, eu tô

comendo aqui um cuscuz e o outro está comendo uma tapioca. Aí pergunta: você quer experimentar da minha tapioca? Isso a gente não vê... quase nunca!!! Uma pessoa que você acabou de conhecer e querer trocar um pedacinho da tapioca por um pedaço de cuscuz. Tá entendendo? (Sujeito 5)

Nesta perspectiva, um sujeito de campo faz questão de ressaltar a necessidade da articulação e união dos ciclistas, em seus diferentes perfis e categorias:

Outra coisa que eu gostaria de chamar atenção, é que eu percebo que o ciclismo é multifacetado. É inadmissível aceitar o preconceito entre os ciclistas. Temos que nos conhecer, uns aos outros. Afinal, todos estamos sob duas rodas, somos frágeis na rua e todos podemos morrer atropelados. Não importa se nas ruas, nos parques, nos passeios da night, a caminho da escola, do trabalho, do lazer... O universo do ciclismo é muito maior do que essas picuinhas contra os ciclistas. Eu quero pedalar em todos os lugares, porque pedalar é um direito. E qualquer ciclista sob uma bicicleta, não importa o preço dessa bike, ou a sua modalidade, tem que respeitar e ser respeitado. E uma vez na bicicleta, respeite principalmente o pedestre. (Sujeito 13)

Este depoimento abre uma via de debate deveras fecunda: o direito de pedalar. Esse direito ainda é deveras violado, a exigir condições para o seu pleno exercício nesta civilização do automóvel.

Assim, em meio aos sentidos e significados positivos, ciclistas urbanos circunscrevem também as dificuldades no exercício do direito de pedalar:

Andar de Bicicleta é considerado um excelente esporte em função dos diversos benefícios que essa prática traz à nossa vida. Mas a cada dia que passa praticar essa atividade nas vias urbanas e em frente os seus principais obstáculos acaba se tornando uma tarefa difícil e árdua para aqueles que tanto curtem dar uma volta em sua bike. (Sujeito 12)

Pesquisadores(as) da mobilidade cicloviária em seus trabalhos⁶⁸, demarcam preferências dos ciclistas nos espaços urbanos, ressaltando que o aumento na experiência do ciclista diminui a percepção negativa do tráfego e amplia sua habilidade de escolher melhores rotas. Segundo suas investigações, para os usuários iniciantes, os fatores ambientais parecem ter menor peso e suas maiores barreiras são a percepção do tempo e da distância. Focando especificamente o cenário brasileiro, destacam, como barreiras, a falta de infraestrutura e a segurança no trânsito. Assim, segundo analistas do ciclismo urbano no Brasil, os(as) ciclistas dão preferência a vias equipadas com ciclovia ou ciclofaixa

⁶⁸ Dentre estes, cabe destacar: J.K Providelo e S. da P. Sanches, em sua obra de 2010, *Percepções de indivíduos acerca do uso da bicicleta como modo de transporte*; C.C. Pezzuto e S.P. Sanches, em produção de 2004, intitulada "Identificação dos fatores que influenciam no uso da bicicleta"; T.T. Terramoto em obra de 2008 "Planejamento de transporte cicloviário urbano, organização da circulação".

quando as encontram em suas rotas. Ao trafegar na pista junto aos carros, preferem as vias mais largas, com limite de velocidade baixo e estacionamento nos bordos da pista. São evitadas vias onde há cruzamentos com pouca visibilidade e difícil travessia. A preferência é dada a rotas com o mínimo de paradas e o máximo de continuidade. Em relação ao funcionamento da via, dão preferência a rotas com baixo volume de veículos motorizados, principalmente pela questão da segurança no trânsito. Porém, os ciclistas não evitam vias com grande volume de veículos se a velocidade é compatível e há uma faixa suficientemente larga para o tráfego de bicicletas. A boa manutenção da rota também é um fator considerado. Se há opção, ciclistas dão preferência a vias arborizadas, escolhendo vias onde possam apreciar a paisagem. E, vias com poluição do ar e barulho em demasia de tráfego são evitadas, na medida do possível. Ademais, ciclistas buscam vias onde a convivência com veículos motorizados ocorre sem muitos conflitos. E, nesta configuração dos padrões de conduta dos(as) ciclistas no trânsito, os(as) pesquisadores(as) dedicam especial atenção aos que usam a bicicleta como meio de transporte no seu cotidiano, destacando que esta categoria de ciclistas procuram realizar o trajeto no tempo mais curto, parecendo preferir terrenos com sistema de subidas e descidas suaves e pistas planas, evitando subidas intensas, já muito apreciadas por ciclistas que pedalam por esporte e/ou lazer nas cidades brasileiras.

Como pesquisadora a efetivar um primeiro mergulho analítico neste campo multifacetado do ciclismo urbano, trabalhando, especificamente a realidade de Fortaleza – que, nos anos 2000 parece sintonizar-se com a tendência do andar de bicicleta como via de locomoção – sinto-me profundamente instigada a avaliar o real investimento do governo municipal no campo do ciclismo em uma civilização do automóvel. As minhas observações de campo, ao longo de meses, mostraram-me um relativo avanço nas condições para a prática do ciclismo, mas ainda com muitas barreiras a serem ultrapassadas, sobretudo nas áreas periféricas, onde a infraestrutura cicloviária e, inclusive, o acesso aos programas municipais de bicicletas públicas é de fato limitado. Sujeitos do campo enfatizam esta precariedade da intervenção municipal na área do ciclismo urbano justamente nos territórios que estão à margem:

Eu vejo que a Prefeitura não tem se preocupado com a periferia. Ela se volta para a classe média, as elites, mas deixa de lado os trabalhadores da periferia em relação ao uso da bicicleta, que são os que a gente mais vê morrendo em

acidente de trânsito, porque tem que pegar muitas vias sem nenhuma infraestrutura para eles. (Sujeito 4)

Então eu avalio muito bem esta questão da intervenção municipal... eu acho bacana essas novas modalidades de bicicleta, de caminhada, dessa estrutura... mas, eu ainda vejo algo, mais assim... Por exemplo, fica ali naquele eixo Aldeota, aquele eixo bem... onde os turistas estão, assim, não sei... dada aquela Regional II. Então, eu fico pensando, para quem é este determinado tipo de serviço. E, eu como integrante da Regional I, não tenho, assim, perto da minha casa eu não tenho, perto da minha casa não tem o Bicletar, o que poderia me facilitar muito, eu sair do Pici para a minha casa se tivesse pelo menos próxima da minha casa. [...]

É como eu falei. Onde estão estas 80 estações do Bicletar? Esse é o meu questionamento principal. Onde é que se localiza? A quem beneficia essas 80 estações? Eu percebo algumas concentrações específicas. Eu acho que é importante, são 80, é uma quantidade considerável pra cidade de Fortaleza, mas ela poderia ser bem mais espalhada. (Sujeito 3)

Nas suas críticas, sujeitos do campo criticam as próprias leis de trânsito nesta civilização do automóvel. É emblemática esta fala:

A lei que nos é imposta é para atender, para favorecer a fluidez dos automóveis. E os mais prejudicados são os pedestres e os ciclistas que estão condenados e optaram por se mover em cima da própria energia. Então, não tem sentido você ter que dar uma volta no quarteirão, pra poder não pegar 100m na contramão, quando está de bicicleta e não faz sentido você ter que fazer 50m, 100m a mais, para atravessar uma rua, porque você está à pé. Porque essas regras que estão estabelecidas, são para favorecer a fluidez do automóvel. Não é nem do motorista, porque quando o motorista está a pé, ele é o pedestre, que está condenado a obedecer a leis questionáveis, que não atendem à lei do mínimo esforço para os humanos. Na medida em que as pessoas não conseguem entender que essas leis que estão aí, devem ser questionadas, e na medida que as pessoas que estão dentro dos carros, são as que estão gerenciando às leis, estão gerenciando às políticas públicas, e que não pedalam, muito menos andam a pé... não conhecem o que é transporte público.... Essas pessoas estão instruídas e se facilitam a entender que os ciclistas que quebram as leis, ele está errado, e é o grande problema de tudo! Acaba tudo em uma histeria. Porque as autoridades competentes, não vivem o outro lado! (Sujeito 13)

Em uma perspectiva do direito à cidade, de que nos falam os urbanistas críticos, a cidade contemporânea precisa ser repensada. Um sujeito de campo, em sua fala, demarca esta exigência do nosso tempo:

A cidade precisa passar a ser pensada não só como pistas para carros, para ligarem um lugar a outro. Ela também deveria ser pensada na escala humana, e quando a gente fala em pensar a cidade na escala humana, é deixar tudo de forma acessível para as pessoas... sejam calçadas, sejam modos de locomoção alternativos, no sentido de que, eu possa escolher, e, qual a melhor forma que vai me atender, se for à pé, se eu for de bicicleta, de ônibus, metrô, VLT ou se eu realmente preciso ir de carro. A cidade precisa ser repensada. (Sujeito 11)

A meu ver, este é o desafio de uma Fortaleza que se metropoliza e enfrenta o grande dilema da mobilidade urbana especificamente, da mobilidade cicloviária.

6.4 Olhares e Percepções sobre a Implementação do Bicicletar e PBITP: Dois Programas Ciclovitários Públicos no Foco Avaliativo.

No século XXI no cenário urbano brasileiro, a bicicleta emerge como uma alternativa de locomoção com grandes benefícios para a melhoria da qualidade de vida nas cidades. Nas experiências de política pública no âmbito da mobilidade ciclovitária, justamente, nas cidades onde se privilegiou a bicicleta como modal de transporte, registrou-se redução do volume de congestionamento, aumento da qualidade do ar, redução da poluição sonora, intensificação da vida urbana e trocas sociais e redução do número de acidentes. De fato, é incontestável a importância da bicicleta no contexto da mobilidade urbana sustentável, em direção a cidades mais amigáveis, acessíveis, seguras, limpas, silenciosas, saudáveis e socialmente inclusivas. Neste sentido, a bicicleta, como opção de mobilidade sustentável e meio de preservação do meio ambiente, deveria ser um veículo de grande prestígio social. Mas esse prestígio, ao longo do tempo, foi do desconhecimento nascido das possibilidades de locomoção dos modais não motorizados. E, este preconceito gera discriminação no contexto da civilização do automóvel. No caso da bicicleta, discriminar significa não tê-la como veículo, como oportunidade de locomoção viável.

O enfrentamento das discriminações e preconceitos contra a bicicleta como via de locomoção e meio de transporte é uma tendência contemporânea, a materializar, no âmbito da mobilidade urbana, um novo modo de vida nas cidades, um novo jeito de habitar o espaço urbano, em contraposição à uma “cultura predatória”, a comprometer o bem viver. É a expressão de uma “cultura da recusa” que assume múltiplos significados e sentidos perpassando diferentes campos e áreas nesta civilização do capital, neste jovem século XXI.

Em consonância com esta tendência de viabilizar uma mobilidade urbana sustentável, governos, em nível municipal, estadual e nacional, instituem políticas públicas fundadas na mobilidade ciclovitária. E, inegavelmente, estes programas públicos de mobilidade ciclovitária contribuem para dar visibilidade à bicicleta como modal de locomoção, reforçando uma “cultura do ciclismo” no contexto das metrópoles, das grandes, médias e pequenas cidades mundo a fora e, inclusive, no Brasil.

No contexto brasileiro, o Programa “Bicicleta Brasil”, instituído em 2004, no início dos governos petistas, viabilizou condições para um planejamento ciclovitário

que garanta a acessibilidade universal e minimize a posição secundarizada da bicicleta, na disputa de modais.

Fortaleza, como metrópole urbana, ao longo de décadas, no século XX, discriminou a bicicleta como modal de locomoção, restringindo-a a opção de lazer ou relegando-a a forma de locomoção da população pobre, sem possibilidades de acesso aos modais motorizados.

No século XXI, a tendência a andar de bicicleta como via de locomoção na cidade, começa a revelar-se, incluindo diferentes classes e grupos da sociedade fortalezense. Em alguns governos municipais, emergem iniciativas e estratégias de apoio ao ciclismo como via de transporte. E, na segunda década dos anos 2000, precisamente em 2014, o Governo Municipal, na gestão do Prefeito Roberto Cláudio Bezerra, institui o programa de bicicletas públicas, denominado “Bicicletar”, em um convite a pedalar nas ruas e avenidas de Fortaleza. O Bicicletar, pela sua proposta, fica deveras restrito às chamadas áreas nobres e locais de grande fluxo de população, sem chegar às periferias. Em 2016, o Prefeito Roberto Cláudio institui o Programa Bicicleta Integrada ao Transporte Público – PBITP. Tais iniciativas no âmbito da mobilidade cicloviária fazem parte de uma prioridade no tocante à mobilidade urbana, declarada no discurso governamental e encarnada em determinadas ações e medidas que marcam a administração Roberto Cláudio Bezerra: corredor expresso de ônibus; faixa exclusiva para ônibus e táxis; ampliação de vagas de táxi... A questão central que se coloca no foco da avaliação é, justamente, discutir a mobilidade cicloviária nas intervenções municipais na gestão Roberto Cláudio. O que mudou em termos de mobilidade cicloviária em Fortaleza? Em que medida este governo tem investido na infraestrutura para o ciclismo em termos de ciclovias, ciclofaixas e ciclorotas? Quais as repercussões dos Programas de Bicicletas Públicas, quais sejam, Bicicletar e PBITP na ampliação do ciclismo como via de transporte em Fortaleza?

Como cidadã e, posteriormente, como pesquisadora, venho acompanhando ao longo de mais de três anos, a implementação destes dois programas municipais de bicicletas públicas, com especial atenção à infraestrutura para o ciclismo em Fortaleza. Neste empreendimento avaliativo, trago, aqui, olhares e percepções dos sujeitos constituintes do campo de investigação.

Em um olhar mais ampliado, de caráter mais geral sobre a questão da mobilidade urbana em Fortaleza na gestão Roberto Cláudio, sujeitos reconhecem

mudanças, mais enfatizam a necessidade de melhorar:

Eu acho que enquanto gestor, ele acertou nesta escolha, nesta opção pela mobilidade urbana. Só que é uma coisa que precisa ser melhorada. (Sujeito 3)

Nesta avaliação de conjunto é emblemático o depoimento do sujeito 4:

Pensando a questão da mobilidade urbana na gestão Roberto Cláudio, em alguns pontos eu acho que sim, que melhorou em alguns pontos, eu acho que não. Eu acho que essas múltiplas obras infundáveis, eu acho que é lavagem de dinheiro e eu acho que isso atrapalha muito o trânsito de Fortaleza. Por exemplo, na Avenida Borges de Melo, Avenida Aguanambi... tudo isso eu acho que tem atrapalhado muito o trânsito. Mas, já as faixas exclusivas para ônibus, os corredores exclusivos, ajudou muito. Em relação aos automóveis, eu vejo que a Gestão Roberto Cláudio, ele constrói muitas coisas para dar estrutura para os automóveis. Ele constrói, mas consegue um feedback, porque são visíveis os congestionamentos. Outra coisa, eu queria registrar que, na Gestão Roberto Cláudio, ele diminuiu demais o número de paradas de ônibus. Foram excluídas várias paradas. Isso é horrível para quem depende do transporte público, principalmente em questão de segurança. Segurança, mobilidade, a própria violência da cidade, é muito complicado. Melhorou na velocidade dos ônibus, mas gerou uma insegurança para a população. (Sujeito 4)

Focando, especificamente, nos dois programas de bicicletas públicas, os sujeitos do campo revelam uma maior familiaridade com o Bicletar, chegando alguns a afirmar que desconhecem o PBITP:

O Prefeito implantou o sistema (Bicletar). Está sendo acolhido. Eu vejo muita gente usando, muitos alunos, muitas estações com bicicletas em utilização. Mas, eu percebi também, muito vandalismo. Muitas bicicletas avariadas, quebradas. Percebi que até de forma proposital. [...] Eu não conheço o PBITP, porque aí, já é outro Programa - PBITP. Eu não faço uso e nem conheço como funciona esta integração. Eu nunca vi uma estação deste outro Programa. (Sujeito 2)

O PBITP é aquele do terminal? Eu já ouvi falar, que a pessoa pode pegar e ficar à noite com a bicicleta e devolver no outro dia. Mas eu nunca fiz uso. Eu já cheguei a ver bicicletas no Terminal do Papicu. (Sujeito 4)

E, dentre as falas e depoimentos delineia-se uma tendência de afirmar a importância e relevância do Bicletar, sendo classificado como “muito bom” e excelente, em meio a críticas à sua restrição às áreas nobres da cidade, propondo, mesmo, a sua ampliação em termos de área de abrangência e de contingente disponível de bicicletas:

Eu acho o programa (Bicletar) muito bom, fantástico, inclusive deveria ser ampliado e aperfeiçoado, porque essas 80 estações, se a gente for olhar no mapa do próprio aplicativo são todas concentradas em determinado local da cidade. E eu percebo que quanto mais você se aproxima da periferia né, você não tem este Programa. E eu acho isso uma pena! Porque é um Programa

realmente muito bom e tem que ir para além desta questão de lazer, tem que ser uma opção de deslocamento das pessoas na cidade, e eu acho que é viável. Embora, como eu ando muito alí na Beira Mar, uma vez encontrei um grupo de turistas tentando pegar a bicicleta, tentando entender aquilo ali, turista aqui mesmo do Brasil, não lembro agora a cidade... E aí falaram. Oh! Que legal, como é que funciona isso? Então, é interessante ter como lazer naquela área turística da cidade, mas, tem que ir além. Por isso é que eu falo que o Programa deve ser aperfeiçoado e ampliado. (Sujeito 2)

O projeto (Bicicletar – 80 estações) é excelente, é um estímulo da prática do esporte. Estímulo a bike. Tem despertado, embora aconteça de usuários não terem os devidos cuidados com as bikes. Mas, isso está dentro da margem do possível. Porque quando você elabora um projeto, você tem que trabalhar também a perspectiva de avaria das bicicletas. Bicicletas que não serão devolvidas. Bicicletas super avariadas e peças roubadas. Não sei se as bicicletas estão atendendo às necessidades dos usuários ou se precisa ampliar. Houve ampliação da infraestrutura. Vejo o Programa Bicicletar como utilitário, para o trabalho, para o estudo, mas, não se afastando também do lazer e do esporte. Aos domingos, na Avenida Beira Mar, você visualiza os “verdinhos” da Unimed, rodando direto. (Sujeito 5)

Esta fala do Sujeito 5 traz subjacente uma questão relevante na avaliação do Programa: a vinculação do Bicicletar diretamente ao lazer, ao uso da bike para esporte. E, este sujeito deixa explícita esta crítica ao longo do seu depoimento:

Esse projeto (Bicicletar) que o Prefeito desenvolveu, a gente verifica que ele redefiniu algumas ciclovias. Ele só podia fazer ciclofaixas em avenidas que tivessem espaços. Ele fez na Bezerra de Menezes, na Miguel Dias e várias outras que não existiam, mas, que ele implantou. Fez parcerias com a Unimed, com as bicicletas da Unimed. Mas, o projeto dele é mais ligado ao esporte. Uma pessoa que quer praticar um esporte de andar de bicicleta, mas, não tem bicicleta, então pode pegar. Mas, eu acho que o projeto seria mais para o trabalhador que quiser se deslocar de um setor para outro. Como o projeto já existe em Paris. Como o estudante que quer se deslocar. Eu vejo o Programa muito mais do que só esporte, eu o vejo também no sentido utilitário. No sentido do trabalho, no sentido do deslocamento. Bem, mas, não deixa de alcançar o esporte. Eu acho que o Programa Bicicletar foi inspirado no modelo de Paris. (Sujeito 5)

Nesta perspectiva de reconhecimento da importância de programas públicos de bicicletas em Fortaleza, sobretudo o Bicicletar – o mais conhecido – fazendo, ao mesmo tempo, uma crítica à sua capacidade de atendimento, restrita as áreas nobres/áreas de fluxo, merece destaque o depoimento do Sujeito 4 que, indiscutivelmente destaca-se no conjunto dos entrevistados(as) pelas suas apreciações críticas do ciclismo em Fortaleza:

Eu acho muito bom, muito bom mesmo. Mas, é muito difícil e complicado o cadastro, porque tem que ter um cartão de crédito; é obrigatório ter um cartão de crédito. Então, eu acho que até alimenta essa política do crédito, alimenta o financismo. Mas, eu acho que ter o Programa Bicicletar é fundamental nesta cidade. É a questão da mobilidade urbana mesmo, você ter acesso a bicicletas públicas para se movimentar. Mas, é preciso repensar onde esses pontos se localizam, se condizem com a realidade e necessidade dos

fortalezenses dos setores populares. Nessa fase atual do Bicicletar até agora, eles tem tentado colocar em área de maior fluxo. Ponto de fluxo mesmo. E às vezes, não está tão próximo das casas das pessoas. Talvez esse Programa, esse que você me perguntou anteriormente (PBITP), talvez seja uma “mão na roda” para quem passa no terminal. Mas, também não supre a necessidade total, porque o terminal é um ponto central, que também não está perto das casas das pessoas. Eu acho que falta Bicicletar nas moradas periféricas. Hoje o Bicicletar cumpre uma função de ponto de fluxo. Atende de ponto de fluxo para ponto de fluxo. (Sujeito 4)

Um outro sujeito do campo, em sua fala, faz uma observação de destaque ao estabelecer relação entre a forma de utilização do Bicicletar e os locais onde este Programa está concentrado, ressaltando que se tivessem estações nas periferias, o Programa poderia ampliar seu uso para fins utilitários:

A mensagem que eu gostaria de deixar é a questão dessas estações sejam mais descentralizadas, que elas possam estar realmente nos bairros periféricos, vamos dizer assim... em outras regionais, para que as pessoas que utilizam como forma de lazer, não vejam só o lado bonito da cidade, possam ver também as periferias e ver que tem coisas bonitas ali também. Eu acho engraçado é que como elas estão concentradas na parte bonita da cidade, pode ser que tenha esse viés de lazer, mas na verdade são realizados deslocamentos de todos os tipos. E se eles fossem descentralizados, eu penso que mudaria muito a lógica da movimentação, das pessoas fazer uso, por ter uma estação próxima, mas não, muitas vezes tem que esperar o ônibus. (Sujeito 3)

É relevante destacar que um segmento considerável dos sujeitos do campo já utilizaram o Bicicletar, e, em menor número o PBITP, embora um grupo significativo dos(as) entrevistados(as) declararam nunca terem feito uso das bicicletas públicas e/ou terem desistido de sua utilização. Senão vejamos:

E depois, depois que surgiu estes projetos de bicicletas compartilhadas... eu não tenho bicicleta, então... quando surgiu logo, logo foi uma maneira de eu utilizar mais a bicicleta. [...] Aí quando surgiu a bicicleta compartilhada, ficou mais fácil. (Sujeito1)

Tenho bicicleta própria, mas, utilizei várias vezes, as bicicletas do Programa Bicicletar. Isso acontece, quando estou afim de andar de bicicleta na Av. Beira Mar, e estou com a família e resolvo pedalar um pouco. (Sujeito 12)

Conheço ou dois programas de bicicletas compartilhadas da Prefeitura, o Bicicletar e o PBITP, mas não utilizo pelo fato de já ter passado, por alguns aborrecimentos ao utilizar. Então, prefiro usar a minha própria bicicleta. (Sujeito 9)

Eu não possuo bicicleta em casa, só passei a andar novamente, depois do Programa Bicicletar. (Sujeito 2)

Bem, eu não faço uso desse Programa (PBITP), eu nunca utilizei. Eu não utilizo os terminais de ônibus. Eu não preciso passar pelos terminais. Eu conheço o Programa, assim... mas nunca utilizei. (Sujeito 3)

Eu uso o Bicletar, querendo ou não..., às vezes eu estou em algum lugar, por exemplo, um dia, eu estava na Beira Mar, e eu tinha que vir pra cá, estava sem dinheiro, porque eu não tinha nada de dinheiro. Aí, eu não tenho cadastro do Bicletar, mas, eu tenho um amigo que tem. Eu sempre ligo pra ele; ele tem, e ele bota de casa, no celular, no aplicativo dele, ele coloca e eu tenho acesso à bicicleta. E aí eu pude vir pra cá. Então, eu acho isso importante. (Sujeito 4)

Eu já tinha conhecimento deste PBITP. Eu não sei como é o processo, mas eu tinha conhecimento deste outro Projeto da Prefeitura. Mas, eu nunca utilizei este Programa. (Sujeito 1)

Possuo bicicleta, mas, também utilizo a do Programa Bicletar e a estação que mais uso para a retirada e a devolução da bicicleta é a da Praça Luiza Távora, porque resido nos arredores. (Sujeito 8)

É recorrente a crítica da necessidade de maior divulgação dos Programas de bicicletas públicas, no sentido de conferir maior visibilidade a estes programas e, conseqüentemente maior utilização:

Eu acho que o programa (Bicletar) ainda não atende a demanda. Sempre é preciso ter a melhora de alguma coisa... eu acho, como você falou, são 80 estações. Nem eu sabia que eram tantas estações assim. Mas, eu acho que falta visibilidade, é... para as pessoas... principalmente para as pessoas de um nível sócio cultural menor, de ter uma maior oportunidade. Porque eu já tive a experiência, de chegar em estação do Bicletar e alguém chega e pergunta: "Hey! Como é que a gente faz? Eu percebo que não tem divulgação, faltam informações no modo, como utilizar o programa, ou seja, as bicicletas, e, também, precisa ser incentivado mais o uso da bicicleta. (Sujeito 1)

Um elemento forte no âmbito das críticas aos dois programas municipais, incide na questão do acesso e/ou devolução das próprias bicicletas nas estações. Depoimentos dos sujeitos enfatizam esta dificuldade:

Outra coisa, uma vez eu fui para a Beira Mar e não tinha nenhuma bicicleta, então eu tive que ficar esperando um bom tempo. E, como a pessoa que estava comigo, não tinha para ele também, então eu fui para outro posto... fomos para o posto do Náutico e aí a gente teve que ficar esperando a bicicleta, porque as que estavam disponíveis estavam quebradas. Esta foi a situação, então tivemos que aguardar a devolução, para conseguir fazer uso. Porque uma estava com o guidão quebrado e a outra com o pneu furado [...] Outro problema recorrente, é o fato de quando eu chego para fazer a devolução da bicicleta na estação, eu não encontro vaga disponível para entregá-la e efetuar a devolução. Tenho que aguardar ou procurar outras estações para devolvê-la e isso é terrível, compromete todo o meu horário. (Sujeito 3)

De que adianta você pegar a bicicleta do Programa aqui na UFC e não ter onde devolvê-la? Isso é muito complicado. E às vezes, você chega nas estações para devolver a bicicleta e não tem como devolvê-la porque já excedeu o número delas que estão na estação. Tem que sair procurando uma outra estação, muitas vezes longe, para ficar procurando uma vaga disponível para devolver a bicicleta. Tem que ficar aguardando para que ocorra a devolução. (Sujeito 4)

Eu às vezes faço uso das bicicletas dos programas da prefeitura, tanto do biciletar como o da bicicleta do terminal. Mas, prefiro sempre que posso, fazer uso da minha bicicleta. Quando acontece algum problema com a minha bike, aí, eu utilizo a bicicleta da prefeitura. Mas, eu acho muito ruim.... as bicicletas na maioria das vezes sem manutenção, e mais, às vezes tenho que devolver e a estação está lotada ou acontece o contrário, vou precisar pegar uma bicicleta e não tem nenhuma disponível... É um saco! E com a minha própria bicicleta estes aborrecimentos não acontecem. (Sujeito 14)

Em meio às críticas ao acesso às bicicletas e sua devolução nas estações é destacada a questão do grande número de bicicletas quebradas, sem condições de utilização, o que coloca em questão o serviço de manutenção. Senão vejamos:

Nós utilizamos o programa sim (PBITP). Mas, é muito difícil conseguir uma bicicleta, porque não é o fato de pessoas estarem usando, e sim, porque o número de bicicletas quebradas é muito grande, e os responsáveis pela manutenção, demoram muito a devolver a bicicleta. Então, eu já desisti. Toda vida que eu chego, nunca tem bicicleta. E quando tem, eu nem me animo, porque pode ter certeza, se tá aí, é porque está quebrada. (Sujeito 9)

Um aspecto que parece ter uma boa aceitação na dinâmica dos programas municipais de bicicletas públicas, particularmente o Biciletar, é a questão das formas de acesso ao Programa via diferentes tipos de passe, com a prerrogativa de andar por uma hora de forma gratuita, podendo repetir esta hora gratuita, após 15 (quinze) minutos/por vezes consecutivas:

No Programa Biciletar, existem várias categorias de uso. Você pode comprar o passe diário, mensal e o passe anual. Eu, na verdade, não compro nenhum, porque você tem direito de andar por uma hora de graça, né! Quando você ultrapassa esta hora, é feita uma cobrança de R\$ 5,00 (cinco reais) por hora. (Sujeito 2)

Assim, um segmento de usuários desenvolve esta estratégia de usar uma hora gratuita, esperar 15 (quinze) minutos e voltar a usar, conseguindo, deste modo, utilizar a bicicleta pública sem pagar, exercendo o direito social ao transporte para locomoção na cidade:

Todo mundo pode usar livremente por uma hora, aí você devolve, e espera 15 (quinze) minutos e pode pegar por mais uma hora. Não é só uma hora por dia não! Eu posso usar várias vezes ao dia, mas, com este intervalo de 15 (quinze) minutos, a cada uma hora utilizada. Isso para você não pagar o valor de R\$ 5,00 (cinco reais). Ou, não comprar o passe. Que aí tem o passe diário, mensal e o anual. Porque eu nunca compro nenhum passe, eu uso a minha carteirinha de estudante, que me dá o direito de andar essa 1 (uma) hora. E nos finais de semana o tempo é de 90 (noventa) minutos, aos domingos. (Sujeito 2)

Em verdade, nos meus percursos de pesquisa, percebo que os dois programas de bicicletas públicas são bem aceitos pela população de Fortaleza,

sobretudo o Bicicletar, mas conhecido e, indiscutivelmente, de maior visibilidade pelos que habitam e transitam pela cidade. Duas críticas apresentam-se mais fortes na avaliação dos sujeitos de campo a cerca dos dois Programas: a concentração do Bicicletar em áreas nobres e de fluxo intenso, sem chegar nas periferias da metrópole que se ampliam e se adensam; as dificuldades de acesso e/ou devolução das bicicletas, o que coloca em xeque a logística das estações e o próprio contingente de bicicletas disponíveis para utilização e o próprio serviço de manutenção das bikes.

6.5 Os Programas Públicos Municipais e a Infraestrutura para o Ciclismo em Fortaleza.

Pesquisas sobre mobilidade cicloviária revelam que existe uma relação direta entre a quantidade de infraestrutura implantada e o número de ciclistas nas ruas. De fato, uma série de estudos apontam aumento no número de ciclistas após a implantação de infraestrutura, demonstrando, assim, a importância destes equipamentos para os ciclistas. Pode-se questionar se a infraestrutura é a causa do aumento no número de ciclistas ou se ela é consequência da demanda de um elevado número de usuários de bicicleta. De qualquer modo, todos os estudos apontam uma relação direta entre a quantidade de infraestrutura implantada e o número de ciclistas nas ruas. (PEZZUTO; SANCHES, 2004).

Nesta perspectiva, cabe uma questão central de avaliação: em que medida a implementação do Bicicletar o do PBITP contribuíram para a ampliação da infraestrutura cicloviária em Fortaleza? Esta intervenção municipal do Prefeito Roberto Cláudio Bezerra no âmbito da mobilidade cicloviária, via programas de bicicletas públicas, implicou em melhorias na infraestrutura para o ciclismo urbano em Fortaleza? Como avaliar o investimento da gestão Roberto Cláudio Bezerra na infraestrutura para o ciclismo urbano?

Para subsidiar esta avaliação, valho-me de ciclistas que constituíram o campo da investigação que empreendi, circunscrevendo as configurações do ciclismo urbano em Fortaleza. Um segmento destes sujeitos reconhecem melhorias na infraestrutura para o ciclismo nos processos da intervenção municipal do Prefeito Roberto Cláudio Bezerra, embora seja forte a crítica de que esta infraestrutura é concentrada em determinadas áreas, não chegando em outros espaços da cidade ou

chegando sem qualidade, sobretudo nos territórios que ficam às margens urbanas. É preciso atentar para determinadas falas:

Claro que existem motivos de parabenizar a gestão do atual Prefeito Roberto Cláudio. A infraestrutura para bicicleta hoje em Fortaleza, apesar de muito tímida, me deu mais coragem para pedalar. Percebo mais respeito aos ciclistas que pedalam na selva de asfalto e navegam no perigoso mar de carros em que Fortaleza se transforma. (Sujeito 10)

E no começo, realmente existia só a bicicleta. Então, assim, não tinha muito acesso... por onde eu transito, eu vejo ciclofaixas, ciclovias e as estações de bicicletas compartilhadas [...]

Eu acho que esta questão da mobilidade urbana, ele, o prefeito está ampliando bastante. Eh! A gente vê que existe melhoria em certas avenidas, avenidas largas, sempre percebo a presença de ciclofaixas. Eu acho que está sendo bem ampliado, isto! Ele melhorou bastante nestes últimos anos. (Sujeito 1)

Quando eu comecei a andar de bicicleta aqui, eu não via tanto isso não. E quando eu comecei a andar em Fortaleza, eu vinha de ônibus do Icarai pra cá, quando eu comecei a graduação. Eu não via tanto uso de bicicletas assim não. Esse uso da bicicleta foi aumentando por causa do movimento, mas, principalmente, eu acho por causa das questões estruturais das ciclofaixas que aumentaram a sua extensão no espaço [...]

O Bicicleta, as ciclofaixas, as ciclovias são muito importantes. Eles estão gerando uma cultura de respeito ao ciclista. (Sujeito 4)

Eu tenho muitas críticas ao Roberto Cláudio. Mas, melhorou muito, de cinco anos atrás, quando eu cheguei em Fortaleza para morar, para agora [...]

Eu tenho muitos elogios ao Roberto Cláudio em relação às ciclofaixas, mas, também me coloco no meu lugar de mulher, pobre e negra, eu também tenho que pensar no meu privilégio de morar no Benfica. Ao redor do Benfica inteiro, tem ciclofaixas. Tem ciclofaixa na rua Senador Pompeu. Ainda não tem ciclofaixa na Avenida da Universidade, o que eu acho um absurdo! Uma avenida de estudantes. Você não vê ciclofaixa na Avenida Jovita Feitosa, na Avenida 13 de Maio, não existe... E é uma rota que sai do Benfica pra se dirigir ao Pici. (Sujeito 4)

Acho louvável, essa infraestrutura criada na gestão do atual Prefeito Roberto Cláudio [...] Acho que essa infraestrutura proporcionou o aumento de ciclistas, pedalando ativamente pela cidade de Fortaleza. Mas, nessas minhas pedaladas pela cidade, eu percebo a ausência de ciclofaixas e ciclovias nos bairros da periferia. [...] Acho que a implantação de ciclovias e ciclofaixas nas periferias são tão importantes quanto saúde e educação. (Sujeito 9)

E determinados sujeitos, em suas falas delineiam um mapeamento da infraestrutura cicloviária em algumas áreas da metrópole Fortaleza:

Olha, eu sempre ando acompanhado com o meu amigo Wanderley às terças e quintas. Nós tentávamos privilegiar o uso da ciclofaixa, a gente pegava ela ali na Treze de Maio, na Reitoria não tem ciclofaixa, um percurso necessariamente a gente fazia com o coração na mão, sempre no “cantinho da pista”, mas, aí, a gente pegava uma avenida que agora eu não sei o nome. Porque, na Avenida Jovita Feitosa, também não tem ciclofaixa... justamente, a gente não vem pela Jovita porque não tem. A gente vem pela Avenida Bezerra de Menezes, é um percurso mais longe, mais demorado, mais cansativo, a gente fazia isso. Só que, como é mais demorado, mais cansativo, a gente agora pega sempre uma rua paralela à Avenida Jovita Feitosa, que

também não tem ciclofaixa, mas, é menos congestionada, tem menos trânsito. Ou seja, a gente cria estratégias para tentar disputar estes espaços com outros modais, mas, sempre pensando na nossa segurança também. (Sujeito 2)

A estrutura é o seguinte. Aqui nós temos ciclovias e ciclofaixas. Nós temos alguns trechos de ciclovias, que são muito ruins. Principalmente na Avenida Washington Soares, a ciclovia está muito cheia de buracos. Estraga os pneus da bicicleta e a Maestro Lisboa também. Falta manutenção das estruturas cicloviárias. As ciclovias deixam muito a desejar. (Sujeito 5)

Mas é preciso ressaltar a infraestrutura local, que é de suma importância para o bom andamento do trânsito nesses locais. Eu pedalo na Av. Bezerra de Menezes, ela tem ciclofaixas e ciclovias, beleza! Depois, pego uma via transversal, que é esta, rua Padre Anchieta, tem ciclofaixa. Eu sei que estou pedalando na contramão, mas, já, já, me posiciono sobre isto. Depois tenho que pedir proteção à Deus, para pegar a Av. Sargento Hermínio, que não existe nenhuma infraestrutura para os ciclistas... até chegar na Av. Coronel Carvalho e adentrar... realmente na periferia da periferia, no meu caso, no meu bairro Padre Andrade.... Af... não consegue ver nem sombra de infraestrutura para os ciclistas. (Sujeito 13)

As ciclovias e ciclofaixas que existem nas periferias, além de ser um número pequeno, elas tem trechos separados, sem conexão, isso atrapalha. Isso é um empecilho para trazer novos ciclistas, necessariamente. (Sujeito 9)

Assim, uma tendência é considerar que a infraestrutura cicloviária em Fortaleza, apesar da ampliação em determinadas avenidas, ainda é tímida e um tanto restrita, considerando a magnitude da metrópole Fortaleza:

É claro que a cidade de Fortaleza, possui uma estrutura cicloviária ainda muito tímida, principalmente nas áreas periféricas. E mais, percebo também que quando tentam fazer alguma ciclovia/ciclofaixa, acabam fazendo de forma errada, sem um estudo específico! Claro que normalmente é melhor uma ciclovia/ciclofaixa com problemas, do que a ausência delas, mas, o ciclista é quem se prejudica, com a falta destes planejamentos. Vale lembrar que problemas pontuais na estrutura cicloviária, não podem colocar em xeque a legitimidade e necessidade das ciclovias. Problemas como buracos, bocas de lobo, grelhas, acúmulos de água são simples e têm que ser solucionados. É melhor uma ciclovia/ciclofaixa com alguns problemas pontuais do que a ausência delas, como no caso da Av. Raul Barbosa, sem nenhuma estrutura cicloviária. (Sujeito 14)

Esta fala do Sujeito 14, em sua avaliação, demarca a questão do planejamento urbano no tocante à infraestrutura cicloviária. É a questão técnica a interferir na qualidade das ciclovias e ciclofaixas, indispensáveis para o transitar dos ciclistas. Neste sentido olhares e percepções de outros sujeitos colocam em questão o traçado técnico da infraestrutura cicloviária em Fortaleza:

Vocês podem ver que tentaram fazer ciclovias, ciclofaixas... - só que na verdade, eles só riscaram nas laterais das ruas espaços reservados para bicicleta, espaços estes que são perigosos. Porque são juntos onde cai águas fluviais, são lugares nos cantos das ruas, conseqüentemente com lombadas,

com riscos da bicicleta escorregar pelos cantos e você pode vir bater a cabeça no meio fio. (Sujeito 6)

Não posso me afastar do meu lado profissional como engenheira civil. É fundamental fazer o mapeamento dessas rotas cicloviárias antes de se construir faixas exclusivas. Primeramente, deveria iniciar uma pesquisa, uma pesquisa nesse sentido... de onde o cara sai e para onde ele vai. Ou seja, onde eu preciso de ciclovia? Onde eu preciso de ciclofaixa? Onde eu preciso instalar paraciclos e bicicletários? (Sujeito 8)

Adentrando nas críticas, percebe-se olhares que enfatizam uma avaliação negativa. Neste sentido, é emblemática esta fala que, de forma contundente, afirma que o investimento governamental em infraestrutura cicloviária é restrito, considerando o mínimo, reforçando, inclusive, a visão da precariedade de ciclovias e ciclofaixas na periferia:

Eu percebo que ainda existe pouco investimento em infraestrutura, para estar recebendo os ciclistas. Eu não consigo entender o descaso com uma infraestrutura necessária. Além de necessária, os investimentos nesse setor geralmente são mínimos, mas nas periferias são inexistentes. Digo isso, porque quando tenho que me deslocar para resolver alguma pendência no Maracanaú, e, ando pelo José Walter, Mondubim e outros bairros adjacentes, não existe estrutura para os ciclistas e quando tem, falta manutenção e o lixo toma de conta das ciclofaixas. (Sujeito 12)

E outros sujeitos declaram:

Apesar da Prefeitura de Fortaleza afirmar que está investindo a cada dia mais em ciclovias e ciclofaixas. Mas, não têm se preocupado com erros de projeto, falta de manutenção, educação no trânsito e com o desrespeito ao ciclista [...] Infraestruturas que terminam no nada ou jogam o ciclista para entrar no meio de uma rua. Obstáculos, dificultando a passagem nas ciclovias e ciclofaixas. A falta de iluminação em muitas áreas. Buracos nas vias... Logo, os ciclistas precisam lidar com uma série de problemas a cada nova pedalada. (Sujeito 10)

Temos ciclofaixas que começam e terminam no nada, falta conectividade. Foram construídas pensando apenas em lazer. Além disso, há problemas com sinalização e pistas muito estreitas, como na Avenida Domingos Olímpio. (Sujeito 14)

Fico observando no trânsito, os ciclistas... pela cidade...além do fluxo intenso de carros e motos durante o horário de pico, mas também a má estrutura disponibilizada para quem está pedalando [...]

Mesmo para quem já é experiente nesse tipo de atividade, está sujeito aos perigos que os trechos urbanos podem provocar aos ciclistas em geral. São vários os obstáculos enfrentados diariamente pelos ciclistas, principalmente aqueles que utilizam a bike para se deslocar até o trabalho. Buracos nas pistas, ciclofaixas irregulares, motoristas que não respeitam a distância mínima exigida [...]

Nos casos em que existe um espaço muito elevado entre o asfalto e a calçada, este pode acabar se tornando um risco iminente ao ciclista, uma vez que ele pode perder o controle e cair nesse espaço arriscando até mesmo a chocar sua cabeça diretamente no meio fio. (Sujeito 12)

No entanto, predomina, como tendência avaliativa, um relativo reconhecimento de que, nas gestões Roberto Cláudio Bezerra, a infraestrutura cicloviária aumentou, em meio a todos os limites técnicos, à própria restrição do mapeamento de ciclovias e ciclofaixas. A fala do Sujeito 9 instiga à reflexão:

Em Fortaleza, hoje, quem já usava a bicicleta sem a interligação dos trechos de ciclovias e ciclofaixas, continua usando... a gente se sente aliviado por ter pelo menos alguns pedaços do caminho nos quais nos sentimos mais protegidos. Já a pessoa que não usava bicicleta, não se sente à vontade para usá-la como meio de transporte só com pequenos trechos de ciclovia ou de ciclofaixas. (Sujeito 9)

Sujeitos do campo declaram, de forma enfática, a exigência da infraestrutura cicloviária na metrópole Fortaleza:

A infraestrutura quando bem executada favorece o desenvolvimento da educação no trânsito, pois acaba contribuindo para que as pessoas respeitem o direito de quem está se movimentando pela cidade. Infelizmente, a infraestrutura voltada para o ciclismo ainda é muito carente de ações. É necessário que ocorram além de uma maior conscientização daqueles que circulam pelas vias urbanas, um investimento mais intenso no que se refere a parte estrutural dessas vias para estar recebendo os ciclistas da melhor forma possível, sempre buscando fornecer mais qualidade e segurança às suas pedaladas diárias. (Sujeito 13)

Outra coisa, uma rede de ciclovias e ciclofaixas só faz sentido se for democrática, oferecendo segurança tanto para a classe média quanto para os trabalhadores da periferia. Eu falo isso, porque converso muito com dois zeladores do prédio em que resido, e eles são ciclistas, e falam que onde eles moram, lá não existe essa pista toda pintadinha não! (Sujeito 10)

Especificamente, este depoimento do Sujeito 10 sinaliza um elemento-chave na perspectiva do direito à cidade: infraestrutura democrática para a mobilidade urbana, no sentido de garantir o trânsito de todos que habitam, os mais diferentes territórios da metrópole Fortaleza. No âmbito específico da mobilidade cicloviária, esta é uma exigência decisiva, já que a bicicleta, em Fortaleza, tradicionalmente é forma de locomoção dos trabalhadores pobres, que transitam nas margens urbanas.

6.6 Ciclismo no Contexto do Trânsito da Disputa de Modais: Entre Violências e uma Emergente Cultura de Respeito.

Ao utilizar a bicicleta na urbe, seu condutor enfrenta dificuldades de diferentes ordens que vão desde à inexistência e/ou deficiência de infraestrutura até à cultura de disputa e de violências. De fato, no caos do trânsito da civilização do automóvel, a bicicleta ocupa uma posição secundarizada em relação aos diferentes

modais motorizados, incluindo motos, ônibus, caminhões e o automóvel, como signo, por excelência, desta civilização. Na metrópole Fortaleza, esta disputa é acirrada e sentida, muito de perto, pelos que transitam de bicicleta no espaço urbano, eminentemente hierarquizado entre áreas nobres da elite e classe média alta”, “áreas consideráveis da classe média-média” e “áreas marginais dos que habitam as periferias”. Os sujeitos constituintes do campo expressam seus olhares e percepções sobre esta disputa, a assumir, no extremo, ares de guerra. São emblemáticas determinadas falas:

Parece assim uma guerra! “Uma guerra de gato e rato”. É, eu vejo assim, como ciclista eu acredito que eu sou mais frágil em relação a um transporte motorizado. (Sujeito 3)

No trânsito da cidade de Fortaleza, digo isso com muita propriedade, até porque pedalo em todos os horários aqui na cidade. Eu presencio diariamente uma batalha por espaço e velocidade. Os ciclistas são a peça frágil no trânsito fortalezense, vivo diariamente um cenário de guerra. É uma falta de educação absurda! (Sujeito 14)

O “ir e vir” não é uma tarefa simples. Usar a bicicleta como meio de transporte em Fortaleza, envolve inúmeros desafios... Os carros, as motos e principalmente os ônibus, ainda tem muito a melhorar. E se você mora quilômetros e quilômetros de distância do centro da cidade, o desafio é ainda maior... (Sujeito 9)

Outra coisa, aumentou o número de ciclistas em Fortaleza, mas, é preciso também que cresça a consciência de quem está no carro, no ônibus, porque sempre é o mais forte! O andar de bicicleta é um esporte democrático, permite a junção de crianças, jovens, adultos e idosos. (Sujeito 6)

Eu acho que o ciclista ainda precisa medir forças, porque o ciclista é o mais fraco nessa relação. A gente é o mais fraco, e é a gente que morre primeiro. Se bater no carro, o carro amassa a lataria, e nós não... a gente já quebra um pé, uma perna, um braço... O ciclista tem que entender que ele corre mais perigo, ele deve ter mais cuidado. Deve existir mais políticas para os ciclistas, porque a gente é que está mais vulnerável. (Sujeito 4)

O depoimento do Sujeito 12 bem circunscreve as expressões desta disputa de modais no cenário fortalezense:

São vários os obstáculos enfrentados pelos ciclistas no seu dia a dia em Fortaleza. Por exemplo: o desrespeito de motoristas de ônibus e caminhões. Eles passam em alta velocidade próximo aos ciclistas, os veículos de grande porte acabam deslocando uma grande quantidade de ar e com isso pode acabar causando o desequilíbrio dos ciclistas levando a acidentes mais graves [...]

Os carros, veículos de menor porte, também representam uma ameaça aos ciclistas quando desrespeitam a distância de 1,5 metros que é exigida para que um nível mínimo de segurança entre o carro e a bike sejam mantidos. Alguns atos praticados por motoristas como buzinas ou então ultrapassagens sobre a faixa podem também vir a desconcentrar o ciclista e conseqüentemente levar à colisão com a bike [...]

As motos também podem representar um grande perigo aos ciclistas. Caso não respeite a distância considerada segura em relação ao ciclista, as motos também podem representar um grande perigo aos adeptos do ciclismo urbano. (Sujeito 12)

O sujeito 2 também apresenta sua percepção sobre esta disputa de modais no trânsito, ressaltando, como ápice da tensão, a relação entre motoristas de ônibus e ciclistas:

Mas, o que eu percebo muito, é com relação aos motoristas de ônibus e ciclistas, eu acho que esta é uma relação mais conturbada. É uma relação mais tensa! E agora assim, eu acho que a responsabilidade maior é sempre do veículo maior, entendeu... então o motorista de carro, de ônibus ou de moto, tem que ter o cuidado maior, tanto com os pedestres como os ciclistas. Assim como os ciclistas com os pedestres. (Sujeito 2)

Na “guerra diária do trânsito”, os ciclistas enfrentam dificuldades permanentes, o que lhe deixa em uma posição de vulnerabilidade, a correr sérios riscos. O sujeito 12, ao longo do seu depoimento, bem circunscreve este cenário de perigo para o ciclismo urbano em Fortaleza:

A falta de faixas exclusivas, ruas e avenidas inapropriadas, sinalização insuficiente, tudo isso acaba dificultando, de alguma forma, a prática do ciclismo pelas vias urbanas e, conseqüentemente, acaba contribuindo para o aumento dos índices de acidentes de trânsito envolvendo ciclistas [...]

A má conservação das vias urbanas também são um risco muito grande para a prática do ciclismo nesses locais. Mesmo aqueles considerados pequenos, os buracos em geral quando presentes na pista podem vir a desestabilizar as bicicletas e derrubar os seus condutores. Nos dias de chuva, eles representam um risco ainda maior, pois, normalmente, ficam encobertos pela água da chuva, dificultando a sua visibilidade por parte dos ciclistas [...]

Em relação à “boca de lobo”, ou seja, os bueiros. Se estiverem fechadas, elas não representam perigo algum, mas quando se encontram destampadas podem significar um risco grande de quedas, principalmente nos dias mais chuvosos quando eles ficam encobertos por água, impossibilitando assim com que os ciclistas vejam e possam desviar a tempo de evitar uma queda ou algo mais grave [...]

A falta de sinalização adequada. Essa, sem dúvida, representa um dos principais problemas enfrentados por ciclistas que tem o hábito de circular pelas vias urbanas. Muitas vezes as faixas de sinalização encontram-se bastante apagadas, representando um perigo real aos ciclistas, tendo em vista que elas, nesse estado, acabam se tornando mais difíceis de serem visualizadas e isso se estiver de dia. E nos casos dos ciclistas que circulam pelas vias urbanas à noite, esse perigo é ainda maior [...]

A falta de consciência dos motoristas, que acabam, por comodismo, deixando os seus carros estacionados em qualquer lugar e acabam prejudicando o livre acesso de ciclistas e, até mesmo, de alguns pedestres por esses locais, onde na maioria das vezes, os ciclistas, precisam ficar desviando desses carros para poder seguir caminho. E, no caso, também, representa um perigo para o ciclista, pois em caso de desequilíbrio, ou falta de atenção, este pode acabar colidindo com outro carro que esteja em movimento. (Sujeito 12)

E o sujeito 13 acrescenta:

E é na rua que surgem os grandes desafios. As faixas são destinadas aos carros, por isso os ciclistas precisam pedalar nos bordos das pistas, o que também não é uma tarefa tão simples quanto parece. Bueiros com tampas quebradas, grandes buracos, portas de carros sendo abertas repentinamente e pedestres que saem da calçada sem olhar... São apenas alguns dos obstáculos. (Sujeito 13)

Analistas ressaltam e denunciam o preconceito, gestado, no imaginário social, contra o ciclista, contra a própria bicicleta como modal de locomoção, na hierarquização de veículos. Podemos dizer, a rigor, que a questão do preconceito com a bicicleta é um fato social. Se, na Holanda, as senhoras andam de bicicleta com suas roupas da moda, e os executivos vão ao trabalho pedalando, no Brasil, a desigualdade social, através das pressões grupais, implanta a ideia de que executivos não são iguais aos carteiros ou aos operários. Mesmo que o executivo queira pedalar, essas pressões, externas e internas ao indivíduo, atuam como uma barreira psicológica, e acabam influenciando a sua decisão, e adoção de hábitos cotidianos, como usar, ou não, a bicicleta. Conforme afirma o filósofo Isah Andreoni, “o verdadeiro obstáculo, que nos impede de inserirmos a bicicleta em nossa rotina, está em nossas cabeças, nas associações que imediatamente estabelecemos em relação à bicicleta, tendo o carro como referência”. E, então, questiona-se: Um veículo com tantas vantagens e que ainda promove o contato das diferentes classes sociais, sem evidenciar suas diferenças, não é uma riqueza da cultura humana?

Em Fortaleza, o preconceito contra a bicicleta como modal de locomoção é patente e visível. Assim, denunciam sujeitos constituintes do campo investigativo:

Os motoristas daqui de Fortaleza, eles são muito desrespeitosos, muito, muito... eles gostam muito de “fininha”, de tirar “fininha” com a gente. Tem uns motoristas que adoram encostar em você, e passar bem rápido, para dar aquela sensação de insegurança. Os motoristas de ônibus fazem demais isso! Eu acho que tem muito uma cultura de desrespeito. É como se o ciclista tivesse menos valor por ser ciclista do que um motorista no carro. Eu acho que não levam a sério o ciclista. Eu não sei e não entendo o porquê. Talvez, esta pesquisa possa desvendar isso. (Sujeito 4)

Apenas para citar outro exemplo, não são poucos os carros que decidem “tirar uma fina” de quem está pedalando, e isso não é nada legal. Pois é... Os veículos são um desafio à parte nesse trânsito, pois alguns motoristas ainda insistem na ideia de que as bicicletas não merecem espaço. (Sujeito 13)

E o Sujeito 13 faz uma ponderação considerável:

Não posso esquecer de registrar que, para quem acha que só os carros merecem espaço por questões tributárias, é bom lembrar que isso está errado. Todo mundo paga imposto para circular – e apesar de as bikes não pagarem IPVA, todos os componentes são taxados com porcentagens maiores do que as vistas nos impostos de carros populares. Vale dizer

também que o dinheiro para a engenharia de trânsito não vem apenas dos impostos veiculares. (Sujeito 13)

Já o sujeito 11 propõe um outro olhar do motorista em relação ao ciclista, no sentido de desmontar o preconceito existente:

O motorista, ao invés de nos ver atrapalhando, poderia nos ver como um carro a menos. Ou seja, nós estamos ocupando menos espaço... Estaríamos ajudando a eles nesse sentido [...]

Os motoristas devem ser constantemente lembrados que, as vias devem ser compartilhadas com os ciclistas. Me parece que isso, não seja nada de outro mundo, mas tem que haver vontade política de contrariar a classe média, que gosta de utilizar o automóvel particular e me parece que ela não vai abrir mão disso. (Sujeito 11)

Este aporte do Sujeito 11, sobre os interesses sociais em circulação no trânsito em termos de privilegiamento dos automóveis é deveras interpelador. E, neste sentido, destacam-se falas de sujeitos do campo sobre a legislação vigente em nosso país, particularmente em Fortaleza, que desconsidera a situação do ciclista, não levando em contas as especificidades da bicicleta como modal de locomoção. Senão vejamos:

As legislações de trânsito tanto na Holanda como na Dinamarca, protegem os ciclistas. E em caso de acidentes, os motoristas são responsabilizados com punições severas. Aqui em Fortaleza, eu não vejo sequer uma fiscalização! (Sujeito 1)

Agora vou me posicionar, na questão de mão e contramão para bicicleta...mão e contramão para bicicleta, ela tem uma outra conotação. A lei que nos é imposta é para atender, para favorecer a fluidez dos automóveis. E os mais prejudicados são os pedestres e os ciclistas que estão condenados e optaram por se mover em cima da própria energia. Então, não tem sentido você ter que dar uma volta no quarteirão, pra poder não pegar 100m na contramão, quando está de bicicleta e não faz sentido você ter que fazer 50m, 100m a mais, para atravessar uma rua, porque você está à pé. Porque essas regras que estão estabelecidas, são para favorecer a fluidez do automóvel. Não é nem do motorista, porque quando o motorista está a pé, ele é o pedestre, que está condenado a obedecer a leis questionáveis, que não atendem à lei do mínimo esforço para os humanos. Na medida em que as pessoas não conseguem entender que essas leis que estão aí, devem ser questionadas, e na medida que as pessoas que estão dentro dos carros, são as que estão gerenciando às leis, estão gerenciando às políticas públicas, e que não pedalam e muito menos andam a pé... não conhecem o que é transporte público.... Essas pessoas estão instruídas e se facilitam a entender que os ciclistas que quebram as leis, ele está errado, e é o grande problema de tudo! Acaba tudo em uma histeria. Porque as autoridades competentes, não vivem o outro lado! (Sujeito 13)

E o Sujeito 4 concretiza esta lógica específica do ciclista no trânsito que se choca com a legislação imposta, voltada para os interesses dos que dirigem modais motorizados:

Uma coisa são quatro quarteirões, cinco quarteirões para um carro, outra coisa é para a bicicleta. Porque a bicicleta ela envolve muito esforço físico. Às vezes o motorista não entende, mais ele está ali numa subida, para o motorista “é de boa”. Mas, para um ciclista, pegar uma subida pedalando... Por exemplo, para mim que não tenho um bicicleta com marcha, é um escândalo, é horrível, é terrível... Às vezes eu tenho que descer e ir arrastando a bicicleta. E tem caminhos e caminhos... Às vezes é mais difícil um caminho para o ciclista do que para o motorista, porque é melhor às vezes pegar uma ciclofaixa no sentido contrário, por conta do número de carros que tem numa via. Se uma via está muito cheia de carros, eu vou evitá-la até o fim, porque é muito perigoso. Agora, tem esse perigo também, na hora da curva, eles não nos veem. Foi como eu fui acidentada aqui na Avenida da Universidade. Eu estava vindo na contra-mão, e na hora que eu fui chegando, o motorista olhou para o outro lado quando ele vinha, ele bateu em mim. E aí, ele passou muito tempo parado, eu achei que não vinha nenhum carro do outro lado, eu achei que eu poderia ir. Eu tinha parado, ele tinha parado. Aí eu fui, ele me acidentou. Eu caí, ele saiu do carro para me ajudar... Aí eu vi que ele estava bêbado! Então, esse é também um dos perigos, das desvantagens de andar de bicicleta. Você nunca vai saber quando o motorista está bem. Então, dá medo muitas vezes de andar, frente a isso. (Sujeito 4)

Assim, no cenário de acirradas disputas, os(as) ciclistas urbanos, em meio aos preconceitos e às inúmeras dificuldades, ressaltam o desrespeito que os/as atinge como atores urbanos na selva do trânsito. Chegam a identificar este tratamento desrespeitoso como uma das maiores ameaças que pesam sobre aqueles/as que usam a bicicleta como modal de locomoção. Determinadas falas são deveras reveladoras, assumindo, mesmo, um tom de denúncia:

Eu tenho medo da barbárie do trânsito e da forma como os motoristas ainda tratam os ciclistas. Mas, é claro que os ciclistas também têm que respeitar as regras. A cidade precisa ser educada. (Sujeito 10)

O meu maior medo é a falta de educação dos motoristas, porque jogam o carro para cima da gente. Não nos respeitam e algumas vezes me deparo também com a falta de educação e respeito dos próprios ciclistas. (Sujeito 7)

E, neste contexto, uma das maiores reivindicações dos ciclistas é ser respeitado no pleno exercício do direito à cidade. A fala do Sujeito 8 deixa claro este desejo legítimo deste ator urbano, em meio ao medo causado pela guerra do trânsito:

Pedalar é sentir-se respeitado no trânsito... muita gente tem medo do trânsito, da rotina do trânsito. Existe uma certa competitividade de espaço, isso acaba gerando um certo desconforto [...]
A premissa máxima é o respeito. Por mais que não tenha estrutura pra gente pedalar, se as pessoas se conscientizarem, tiverem respeito e entenderem que podemos pedalar com carros, com pedetres... iremos conseguir uma harmonia no trânsito. (Sujeito 8)

Nesta perspectiva do respeito como dimensão constitutiva do direito à cidade, sujeitos do campo também destacam a exigência do respeito entre os próprios ciclistas no cenário heterogêneo e multifacetado do ciclismo urbano:

Outra coisa, assim como ciclistas exigem respeito dos motoristas, também é preciso que os ciclistas respeitem os outros ciclistas – e também os bicicleteiros... Sabe aqueles caras que usam bikes para entregar galões de água e botijões de gás? Aqueles que usam bicicletas para carregar máquinas de cortar grama e outros materiais de trabalho? Eles também merecem usar as ruas e devem ser respeitados. (Sujeito 13)

Nesta fala do Sujeito 13 chama atenção o destaque aos bicicleteiros, dentre as diferentes categorias de ciclistas a pedalarem em Fortaleza. De fato, é esta uma figura urbana que marca o cenário social do trânsito fortalezense sobremodo em torno de determinados bairros de classe média e dos setores populares, permeados de Mercadinhos e vendas de água mineral e gás de cozinha. E, nesta perspectiva de conclamação ao respeito e união dos ciclistas nas cidades, é deveras relevante o depoimento do Sujeito 13:

Outra coisa que eu gostaria de chamar atenção, é que eu percebo que o ciclismo é multifacetado. É inadmissível, aceitar o preconceito entre os ciclistas. Temos que nos conhecer, uns aos outros. Afinal, todos estamos sob duas rodas, somos frágeis na rua e todos podemos morrer atropelados. Não importa se nas ruas, nos parques, nos passeios da night, a caminho da escola, do trabalho, do lazer... O universo do ciclismo é muito maior do que essas picuinhas contra os ciclistas. Eu quero pedalar em todos os lugares, porque pedalar é um direito. E qualquer ciclista sob uma bicicleta, não importa o preço dessa bike, ou a sua modalidade, tem que respeitar e ser respeitado. E uma vez na bicicleta, respeite principalmente o pedestre. (Sujeito 13)

Adentrando no contexto do ciclismo urbano em Fortaleza, uma prioridade apontada de forma recorrente, é a necessidade e/ou exigência da educação no trânsito que se materializa em uma cultura de respeito aos ciclistas, superando padrões dominantes:

Fica difícil considerar que o veículo leve conviva com os pesados em um trânsito onde não há educação e gentileza. Por isso, é importante a segregação em ciclovias protegidas”. Além da construção de mais vias específicas, eu defendo a mudança de mentalidade. “A solução não é só ciclovias. Você não vai tê-las em todas as ruas de uma cidade. Em um momento você vai precisar sair dela e aí é importante que exista educação do motorista, motociclista, ciclista, pedestre e sinalização adequada. (Sujeito 14)

Apesar de tímidos, os avanços já são visíveis aqui na cidade de Fortaleza. Mas, é preciso avançar, investir na educação e conscientização no trânsito, buscando a convivência pacífica entre carros e bicicletas. (Sujeito 8)

Em verdade, a convivência pacífica e respeitosa entre os diferentes modais é um horizonte indicado por sujeitos do campo:

Muitos dos ciclistas também dirigem carros, e isso me inclui também. Os Ciclistas (em sua maioria) não querem que as ruas sejam destruídas para

que sejam construídas apenas ciclovias ou ciclofaixas – mas elas são bem importantes em grandes avenidas. Queremos apenas que exista uma melhor convivência entre todos os tipos de transporte. Há também – é claro – ciclistas que são contra os carros, mas é bom deixar bem claro que essa não é a regra. (Sujeito 5)

É possível haver uma convivência harmoniosa entre os diversos modais. E isso é vital para que o trânsito não seja transformado em uma guerra perigosa no cotidiano das grandes cidades – para que não digamos “mais perigosa”. Um ciclista pode ultrapassar um carro sem incomodar o motorista. Um motorista pode ultrapassar uma bicicleta sem ameaçar quem está pedalando. Basta que haja respeito e que as partes não contribuam para o aumento do “ódio” entre grupos. (Sujeito 13)

Indiscutivelmente, mudanças nas posturas dos que fazem o trânsito implica transformações de mentalidade, na perspectiva de valores e de uma ética democrática, na convicção de que o direito à cidade precisa ser encarnado em um novo modo de habitar e de conviver, regido pela utopia do bem-viver.

7 À GUIA DE CONCLUSÕES: DELINEANDO UMA AGENDA PARA A CONTINUIDADE DA INVESTIGAÇÃO AVALIATIVA NO CONTEXTO CONTRADITÓRIO DA MOBILIDADE CICLOVIÁRIA.

No exercício sistemático da investigação avaliativa, adentrei na Política de Mobilidade Urbana, trabalhando especificamente no âmbito da Mobilidade Ciclovária. Nos percursos da pesquisa, percebi, com clareza, a atualidade e complexidade da temática nesta civilização contemporânea do capital. De fato, neste tempo histórico do século XXI, a imbricação de uma multiplicidade de fatores comprometem a mobilidade das pessoas no interior das cidades desde as metrópoles às cidades de pequeno porte. É a dominância do automóvel como signo da civilização, a criar situações paradoxais de impossibilidade e/ou dificuldade de deslocamentos no cotidiano da vida nas cidades; é o crescimento vertiginoso das violências, a impor limites na mobilidade das pessoas nas ruas e especificamente, nas áreas classificadas como “territórios de riscos”, em meio à cultura do medo; é a ausência e/ou debilidade de políticas públicas que, de fato, possibilitem às populações que habitam às margens o efetivo acesso aos bens e equipamentos constitutivos do tecido urbano; são as segregações urbanas, em suas diferentes configurações, a limitar o direito fundante de ir e vir, de apropriar-se da cidade como cidadão.

Assim, a mobilidade urbana impõe-se como elemento constitutivo da agenda contemporânea, exigindo olhares transdisciplinares que viabilizem o desvendamento dos enigmas, a perpassarem a vida nas cidades, oferecendo vias e trilhas para a avaliação de políticas públicas neste campo. Como pesquisadora, assumi o desafio de construir uma avaliação no âmbito de uma política específica no campo da mobilidade urbana: a política ciclovária, como alternativa de locomoção, a circunscrever uma via de resistência, face à crise da civilização do automóvel.

O texto, que ora apresento nesta dissertação de mestrado, consubstancia a dinâmica expositiva de um longo e intenso processo de investigação⁶⁹, desenvolvido por mais de dois anos, no esforço de empreender uma avaliação em profundidade no campo da Política de Mobilidade Ciclovária, em Fortaleza.

⁶⁹ Aqui retomo a distinção feita, de forma recorrente, pela minha orientadora Alba Carvalho, em nossos encontros, entre “método de investigação” e “método de exposição”, tomando, como referência, Marx, em Posfácio à edição de O Capital.

Ao fechar este texto de exposição da pesquisa realizada, quero, em primeiro lugar, destacar um processo que me permitiu uma aprendizagem decisiva no exercício do ofício da pesquisa: a construção processual do objeto, na melhor tradição de Pierre Bourdieu (1999). De fato, como pesquisadora, vivi intensamente esta processualidade, incorporando a perspectiva de analistas das Ciências Sociais de que o objeto é uma “janela” para ver o mundo social. Em verdade, tomando, como referência de avaliação, dois programas municipais cicloviários – Bicicletar e Bicicletas Integradas ao Transporte Público - fui adentrando nas configurações específicas da Política de Mobilidade Cicloviária no contexto brasileiro e, particularmente, em Fortaleza. Tal incursão conduziu-me ao ciclismo urbano como fenômeno contemporâneo, deparando-me com o instigante universo do “andar de bicicleta” como forma de locomoção nas cidades e, de modo específico, na metrópole Fortaleza. Esta ampliação do olhar propiciou-me um horizonte analítico para adentrar na avaliação em profundidade dos dois programas cicloviários municipais em estudo, percebendo suas potencialidades e limites, suas contradições e dilemas, no contexto dos interesses sociais, em meio às desigualdades sociais e segregações urbanas.

Ao longo de ampla e exigente pesquisa bibliográfica sobre o campo temático – pesquisa sempre inconclusa, em aberto – e de reflexões e análises, a partir de trabalhos apresentados nas disciplinas do Mestrado e em eventos científicos e, sobretudo nos circuitos instigantes de um trabalho de campo nesta metrópole Fortaleza, fui afirmando pressupostos analíticos, de natureza sócio-política, que estão na base desta produção acadêmica, interpelando discussões sobre a questão urbana no sistema do capital e, particularmente, na contemporaneidade brasileira e cearense, nesta segunda década do século XXI.

O primeiro deles é o Direito à Cidade por todos e todas que nela habitam, que nela vivem, como horizonte político, no âmbito da Questão Urbana, na perspectiva da democratização do acesso à cidade. É o direito de ir e vir dos habitantes na apropriação da cidade, sistematicamente comprometido pelas desigualdades sociais, implicando em desigualdades espaciais, a atravessarem o tecido urbano nas metrópoles e cidades, sob a dominância do capital, com expressões peculiares na contemporaneidade brasileira. Em verdade, no Brasil, marcado historicamente por desigualdades, encarnadas nas contradições urbanas, determinados segmentos ficam às margens da vida nas cidades, excluídos e/ou incluídos precariamente. E,

lutas históricas se efetivam pelo direito à cidade para os que habitam às margens da vida social.

Particularmente, nos anos 1980, nos circuitos da democratização brasileira, movimentos sociais lutaram pela ampliação e difusão do direito às cidades, chegando a conquistas significativas do ponto de vista jurídico-institucional, como o Estatuto da Cidade, a regulamentar o capítulo Política Urbana da Constituição Brasileira, aprovado sob a forma de Lei 10.257 de 10 de julho de 2001. De fato, o Estatuto da Cidade consubstancia lutas de diferentes movimentos em torno da Questão Urbana, tendo sido formulado, como Projeto de Lei, em 1988 e somente aprovado mais de doze anos depois, o que bem indica as fortes disputas de interesses em relação à vida urbana. Nos ciclos de governos petistas (2003 -2015), a criação do Ministério das Cidades representa um marco histórico na institucionalização democrática de determinados avanços nas lutas circunscritas na chamada Questão Urbana, conferindo visibilidade à Mobilidade Urbana como Política Pública.

No contexto da crise brasileira da segunda década do século XXI, a questão urbana agrava-se, expressando-se, sobretudo, na mobilidade urbana em termos das condições efetivas de deslocamentos nas metrópoles e grandes cidades. O transporte coletivo é colocado em xeque, a exigir alternativas. As rebeliões de 2013 mostram o peso da questão urbana na vida social, sinalizando para dilemas e impasses não devidamente enfrentados, permanecendo sem soluções.

Um segundo pressuposto, que fui delineando ao longo dos estudos, diz respeito aos limites estruturais da mobilidade urbana face às segregações espaciais. O sistema do capital, como contraditoriedade em processo, gera questões que comprometem seriamente a sustentabilidade das cidades. São questões que vão desde à destruição das condições ambientais de vida às extremas desigualdades, a gerar segregações de diferentes ordens, encarnadas nos cenários de violências.

Especificamente no Brasil, estas questões comprometedoras da sustentabilidade vem chegando a extremos, desaguando nos dilemas da mobilidade, dos deslocamentos das pessoas no interior das cidades, das regiões e bairros de um espaço urbano e, mesmo nos fluxos dentro de uma mesma área, sobretudo nas periferias, com a dominância de “códigos de mobilidade”, como uma condição de sobrevivência.

Assim, o debate da Mobilidade Urbana assume uma posição estratégica nesta “civilização do automóvel”, em meio às “barbáries urbanas”, a constituir um

dilema dos tempos contemporâneos. A ênfase na utilização abusiva do automóvel como principal meio de locomoção, o caos do trânsito, a espriar-se por diferentes categorias de cidade, a precariedade e altos preços dos transportes coletivos, aliados à falta de investimentos satisfatórios em infraestrutura de trânsito tem colocado, nas últimas décadas, a questão da mobilidade urbana como pauta prioritária, na condição de fator de peso na sustentabilidade das cidades. E, a gravidade da situação urbana no contexto brasileiro toma proporções trágicas nestes tempos de regressão de direitos, de desmonte de Políticas Públicas nos circuitos do Golpe 2016, a culminar com um governo de extrema direita que desconsidera e desqualifica padrões civilizatórios do bem-viver.

Neste cenário, a extinção do Ministério das Cidades, constitui um sério equívoco técnico e político, com consequências desastrosas para as políticas públicas urbanas e, dentre elas, a Política de Mobilidade Urbana.

Um outro pressuposto fundante, a constituir norte da investigação, é o despontar do ciclismo, afirmando-se como uma alternativa neste contexto do urbanismo capitalista. A rigor, “andar de bicicleta” para locomover-se no contexto caótico da mobilidade urbana, baseada no uso intensivo de transporte motorizado, é uma forma de exercer um “cultura da recusa” (MOURA e CARVALHO, 2017), a este “padrão de circulação e mobilidade dependente do transporte sobre pneus e portanto, de alto consumo energético e potencial poluidor” (KLINK & ROLNIK, 2011).

A escolha pela mobilidade por bicicleta faz parte de um processo de libertação dos dogmas de riqueza, relacionados ao carro e dos estigmas de pobreza, vinculados à bicicleta. Optar pela bicicleta como transporte simboliza a escolha por um estilo de vida, focado na saúde e aptidão física, de pessoas preocupadas com o desenvolvimento pessoal, compromissadas com o social, com a natureza e com as gerações futuras.

É necessário reafirmar que o andar de bicicleta em Fortaleza é uma alternativa de locomoção, historicamente utilizada por trabalhadores pobres, por setores populares, em razão da precarização nas condições de acesso à Fortaleza. Nestes anos 2.000, o andar de bicicleta, como forma de locomoção, afirma-se como tendência contemporânea, trazendo para a cena urbana fortalezenses ciclistas movidos por diferentes razões. Assim, com base na pesquisa por mim desenvolvida, sobretudo no trabalho de campo realizado mediante permanente observação sistemática com diário de campo e via enquete, inserção no contexto do Bicicletar e

PBITP e entrevistas com ciclistas, fui levantando material empírico, que me permitiram sistematizar, como recurso heurístico, uma categorização de ciclistas urbanos em Fortaleza a compreender: ciclistas do lazer, ciclistas do esporte e vida saudável, ciclistas do uso utilitário para deslocamentos, ciclistas utilitários para trabalho, ciclistas militantes a exercerem uma “cultura da recusa” ao padrão de vida na civilização do automóvel. Percebo que cada uma destas categorias circunscreve uma complexidade de expressões neste campo heterogêneo e multifacetado do ciclismo urbano em Fortaleza. Delineio, então, esta configuração dos diferentes tipos de ciclistas na cena urbana de Fortaleza como via de investigação que pretendo aprofundar na continuidade dos meus estudos a gerar trabalhos para eventos científicos e artigos para periódicos. Nesta direção analítica, uma questão que está a me interpelar é o fenômeno que estou a denominar de “sociabilidade cicloviária”, adentrando em conjunto de relações: ciclismo e classes sociais; ciclismo e gênero; ciclismo e etnia; ciclismo e faixas etárias.

Ao investigar dimensões da Política Cicloviária em Fortaleza, a partir do Bicletar e PBITP, constato como uma dimensão – chave, a ser contemplada em investigação específica, a contraditoriedade das intervenções do Prefeito Roberto Cláudio Bezerra, em suas duas gestões, no campo da Mobilidade Urbana, particularmente a Mobilidade Cicloviária. De fato, o governo municipal de Roberto Cláudio, a partir de 2013 até o presente (2018/2019), vem implementando determinados elementos do que pode ser denominado de uma Política de Mobilidade Cicloviária em Fortaleza. Indiscutivelmente, mediante os dois programas cicloviários municipais em estudo e intervenções da Prefeitura Municipal de Fortaleza daí decorrentes, o ciclismo aumenta seu espaço no contexto da mobilidade na capital cearense, sem, contudo, modificar o cenário de segregação urbana na metrópole fortalezense que permanece e se reproduz, como um dilema estrutural, a exigir intervenções urbanas de grande amplitude, capazes de alterar o tecido urbano segregado e excludente. As periferias ressentem-se de políticas públicas urbanas que garantam às populações que nelas habitam o acesso à cidade, aos seus bens e aos seus equipamentos. Permanece, como grande desafio, democratizar o acesso à Fortaleza por quem vive às margens, com seus deslocamentos comprometidos pela barbárie urbana, com suas múltiplas manifestações.

O processo investigativo, ao longo de mais de dois anos, mostrou a contraditoriedade que perpassa a política cicloviária a ganhar visibilidade, embora na

condição de política secundarizada. De fato, a pesquisa, materializada nesta dissertação, aponta que o poder público municipal investe, prioritariamente, em infraestrutura para o fluxo de modais motorizados, particularmente automóveis, com investimento secundário na mobilidade cicloviária, sobretudo em relação às periferias, ressentirem-se de elementos básicos para o desenvolvimento do ciclismo, como ciclovias, ciclofaixas e ciclorotas adequadas. Neste sentido, como pesquisadora, sinto-me interpelada por uma questão fundante: até que ponto a população mais privilegiada foi a mais beneficiada com os investimentos cicloviários das gestões Roberto Cláudio, em detrimento de interesses da população empobrecida que permanece com sérios dilemas de deslocamentos e fluxos urbanos? - é esta uma via analítica a explorar na continuidade dos processos investigativos

Em meio a esta contraditoriedade que perpassa a Política Cicloviária Municipal, a avaliação revela uma relativa aceitação dos dois Programas em estudo, sobretudo o Bicicletar. No entanto, são apontadas críticas a incidirem, de forma recorrente, em determinados aspectos: concentração do Bicicletar em áreas nobres de Fortaleza, não chegando às áreas periféricas; infraestrutura cicloviária, em termos de ciclovias e ciclofaixas, ainda tímida, apesar de avanços, vinculados, inclusive, a implementação dos dois programas municipais; exclusão das periferias na criação de infraestrutura cicloviária; problemas nos serviços de manutenção das bicicletas públicas nos dois programas; dificuldades de acesso e devolução das bicicletas nas estações, colocando em xeque a própria logística em funcionamento.

Uma outra dimensão veementemente criticada pelos ciclistas urbanos em Fortaleza é a questão da cultura no trânsito, com expressões de violências e desrespeito aos que pedalam nos espaços da cidade.

Por fim, destaco que esta minha experiência de avaliação de dimensões da Política Cicloviária em Fortaleza abriu-me uma ampla “janela” para avançar na pesquisa neste campo, ainda pouco explorado e que se revela como uma provocação para avaliadores preocupados com a sustentabilidade da vida urbana na metrópole Fortaleza.

Em coerência com a dimensão política da avaliação em profundidade, orienta-me um elemento central a expressar a perspectiva sustentadora desta dissertação: a cidade que estamos construindo em Fortaleza e os sujeitos que a ela tem acesso. Com os meus estudos, pretendo contribuir para a discussão e debate

desta questão – chave, atendendo a exigências de uma avaliação de políticas públicas, de natureza contra hegemônica.

REFERÊNCIAS

ANTP- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. **Transporte humano – cidades com qualidade de vida**. São Paulo. ANTP, 1997.

AMORA, Z. B. Indústria e espaço no Ceará. *In*: SILVA, J.B. da.; CAVALCANTE, T. C.; DANTAS, E.W.C. (orgs). **Ceará - um novo olhar geográfico**. 2. ed. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 2007.

As Secretarias Executivas Regionais de Fortaleza e seus bairros: Saiba em que regional fica seu bairro em Fortaleza. **Jornal o Povo**, Fortaleza, 24 set. 2014. Disponível em: <http://www.opovo.com.br/app/fortaleza/2014/09/24/noticiafortaleza,3319666/as-secretarias-executivas-regionais-de-fortaleza-e-seus-bairros.shtml>. Acesso: 31 jan. 2017.

BACHELARD, Gaston. **A epistemologia**. Editora: Demócrito Rocha. Ano 2000.

BASTOS, V.M; MARTINS, S.F. **Automóvel versus bicicleta**: disparidade na sociedade de consumo. Boletim Gaúcho de Geografia, Porto Alegre-RS v. 39, p. 105-112, jul.2012.

BAUMAN, Zigmunt. **Vida para consumo**: a transformação das pessoas em mercadoria. Tradução: Carlos Alberto Medeiros. Rio de Janeiro: Editora Jorge Zahar, 2008.

BIANCO, S.L. O papel da bicicleta para a mobilidade urbana e a inclusão social. **Revista dos Transportes Públicos – ANTP**, ano 25, 3º trim., p. 167-175, 2003. São Paulo.

BICICLETAR completa 2 anos com mais de 1,3 milhão de viagens: Atualmente, mais de 160.000 mil usuários estão cadastrados, sendo que 87% utilizam o Bicicletar com o Bilhete Único. **Jornal O Povo**, Fortaleza, 14 dez. 2016. Disponível em: <http://www.opovo.com.br/noticias/fortaleza/2016/12/bicicletar-completa-2-anos-com-mais-de-1-3-milhao-de-viagens.html>. Acesso: 03 fev. 2017.

Bicicletas compartilhadas são alvos de vândalos e ladrões em Fortaleza. **Portal G1 CE**. Disponível em: <https://g1.globo.com/ce/ceara/noticia/bicicletas-compartilhadas-sao-alvos-de-vandalos-e-ladros-em-fortaleza.ghtml>. Acesso em: 02 fev. 2018.

BOARETO, Renato. A mobilidade urbana sustentável. **Revista dos Transportes Públicos – ANTP**. São Paulo: ano 25, 3º trim., p. 45-56, 2003.

BOARETO, Renato. **A bicicleta e as cidades**: como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana/organização. 2. ed. São Paulo: Instituto de Energia e Meio Ambiente, 2010.

BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. Tradução Fernando Tomaz (português de Portugal). 11 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007.

BOURDIEU, P.; CHAMBOREDON, J. C; PASSERON, J. C. **A profissão do sociólogo**: preliminares epistemológicas. Petrópolis: Vozes, 1999.

BRASIL. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 05 jan. 2017.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF, 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil/leis/L9503.htm>_. Acesso em: 17 set .2016.

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Estatuto da Cidade**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm. Acesso em: 05 jan. 2017.

BRASIL. **Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003**. Dispões sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/L10.683compilado.htm. Acesso em: 05 jan. 2017.

BRASIL. **Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. Estatuto da Metrôpole**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13089.htm. Acesso em: 05 jan. 2017.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **PlanMob – Construindo a Cidade Sustentável: 1º Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana**. 1 ed. Brasília: 2007a. 180p.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Política Nacional da Mobilidade Urbana Sustentável**. Brasília: 2004.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Programa Bicicleta Brasil – Caderno de Referência para elaboração de: Plano de Mobilidade por Bicicletas nas Cidades**. 1 ed. Brasília: 2007b. 230p.

BRASIL. Ministério do Planejamento (2016). **Empreendimentos do PAC em mobilidade urbana**. Disponível em: <http://www.pac.gov.br/infraestrutura-social-e-urbana/mobilidade-urbana>. Acesso em: 31 jan. 2017.

CALDEIRA, Teresa P. do R. **Cidade de Muros**: crime, segregação e cidadania em São Paulo. Tradução Frank de Oliveira e Henrique Monteiro. 34 ed. São Paulo: Edusp, 2000.

CARDOSO, L. **Transporte público, acessibilidade urbana e desigualdades sócio espaciais na Região Metropolitana de Belo Horizonte**. Tese de doutorado. UFMG: Minas Gerais, 2007.

CARNEIRO, Frederico de Moura; CORTIZO, Guadiana Lopes. **Os Desafios da Política Pública de Mobilidade Urbana**. Brasília, 2015.

CARVALHO, Alba Maria Pinho de. Análises de Conjuntura e Crise do Estado. *In*: Universidade Federal do Ceará – **Aula Inaugural no Campo das Políticas Públicas**. Fortaleza: UFC, 2017a.

CARVALHO, Alba Maria Pinho de. Democracia, Participação e Seguridade. *In*: **II Seminário de Política de Assistência Social em Maracanaú**. Maracanaú: SAS/OBSERVA SUAS, 2017b.

CARVALHO, Alba Maria Pinho de. O exercício do ofício da pesquisa e o desafio da construção metodológica. *In*: **Cultura: metodologias e investigação**. Maria Manuel Baptista. Ed. Veruverso. Edições Ltda-Lisboa. 1 ed. Julho 2009.

CARVALHO, H. S; FREITAS, R. M. Democracia e Resistência na Gestão Urbana de Fortaleza: Um olhar a partir do cicloativismo. **Revista Brasileira de Sociologia do Direito**, v. 4, n. 1, jan./abr. 2017.

CASTELLS, Manuel. (1972). **A questão urbana**. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

CASTELLS, Manuel. **Lutas urbanas e poder político**. Paris: Ed. Maspéro, 1973.

CORRÊA, R. L. **Trajetórias geográficas**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

COSTA, Maria Clélia Lustosa da. Fortaleza, expansão urbana e organização do espaço. *In*: SILVA, J.B. da.; CAVALCANTE, T. C.; DANTAS, E.W.C. (orgs). **Ceará - um novo olhar geográfico**. 2. ed. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 2007.

ENGARRAFAMENTO é alvo de queixas. **Jornal Diário do Nordeste**. Fortaleza, 05 fev. 2016. Cidade. Disponível em: <http://diariodonordeste.verdesmares.com.br/cadernos/cidade/engarrafamento-e-alvo-de-queixas-1.1486903>. Acesso em: 01 fev. 2017.

FARIAS, Marques Marcílio. **Conselho das Cidades**. Brasília: Ministério das Cidades, 30.out. 2014. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/index.php/conselho-das-cidades>. Acesso em: 26 jul. 2016.

FORTALEZENSE perde 130h por ano no trânsito. **Jornal Diário do Nordeste**. Fortaleza, 10 mar. 2016. Auto. Disponível em: <http://diariodonordeste.verdesmares.com.br/suplementos/auto/online/fortalezense-perde-130h-por-ano-no-transito-1.1718195>. Acesso em: 13 mar. 2017.

GASTO com transporte é igual a despesa com alimentação, diz Ipea: Em 2010, despesa do brasileiro com este serviço chegou a 20,1%. Já o gasto com

alimentação caiu de 21,1% para 20,2% em 10 anos. **G1/São Paulo**, São Paulo 24 jan. 2011. Disponível em: <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2011/01/gasto-com-transporte-e-igual-despesa-com-alimentacao-diz-ipea.html>. Acesso em: 14 mar. 2017.

GIRÃO, Raimundo. **Vocabulário popular cearense**. Editora: Edições 70. Ano 2006.

GONÇALVES, Lêda. Frota supera 1 milhão de veículos. **Jornal Diário do Nordeste**, Fortaleza, 04 jan. 2016. Cidade. Disponível em: <http://diariodonordeste.verdesmares.com.br/cadernos/cidade/frota-supera-1-milhao-de-veiculos-1.1466183>. Acesso em: 01 fev. 2017.

GONDIM, M. F. **Cadernos de Desenho Ciclovias**. 1 ed. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora Ltda., 2006. 108p.

GRAMSCI, Antonio. **Cadernos do Cárcere**. Volume 3: Maquiavel. Notas sobre o Estado e a política. Tradução de Luiz Sérgio Henriques, Marco Aurélio Nogueira e Carlos Nelson Coutinho. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 2002.

GUBA, Egon G; LINCOLN, Yvonna S. **Avaliação de Quarta Geração**. Campinas: Editora da Unicamp, 2011. cap. 1. pp. 27-58.

GUIMARÃES, Geraldo Spagno. **Comentários à lei de mobilidade urbana: Lei nº 12.587/12**. Belo Horizonte: Fórum, 2012.

GUSSI, Alcides Fernando. Apontamentos teórico-metodológicos para avaliação de programas de microcrédito. **Aval – Revista de Avaliação de Políticas Públicas**. UFC, ano I, vol.1, n.1, jan-jun, 2008. p 29-39.

GUSSI, Alcides Fernando. **Percursos Paradigmáticos na Avaliação de Políticas Públicas**. Fortaleza: novembro/2016. 23 slides.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna**. 17. ed. São Paulo: Loyola, 1992.

HARVEY, David. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

HARVEY, David. **Cidades rebeldes: do direito à revolução urbana**. Tradução Jeferson Camargo. São Paulo: Martins Fontes – selo Martins, 2014.

HARVEY, David. Class structure in a capitalistic society and the theory of residential differentiation. *In*. PEEL, R.; CHISHOLM, M. e HAGETT, P. (Orgs). **Processes in physical and human geography**. London, Heinemann, 1975.

HARVEY, David. O direito à cidade. *In*: **Lutas Sociais** nº. 29. São Paulo: NEILS, 2012.

HARVEY, David. **O direito à cidade**. Revista Piauí, julho de 2013, edição nº 82. Disponível em: <http://revistapiaui.estadao.com.br/edicao-82/tribuna-livre-da-luta-de-classes/o-direito-a-cidade>. Acesso em: 10 mar. 2018.

HARVEY, David. **Rebel cities: from the right to the city to the Urban Revolution**. London/New York: Verso Books, 2012.

HOLANDA, Nilson. **Elaboração e Avaliação de Projetos**. São Paulo: Apec, 1968.

HOWLETT, Michael; RAMESH, M.; PERL, Anthony. O contexto da política pública. *In*: HOWLETT, Michael; RAMESH, M.; PERL, Anthony. **Política Pública: seus ciclos e subsistemas – uma abordagem integral**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2013.

IBGE – **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=230440&search=ceara|fortaleza>. Acesso em: 18 nov. 2016.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **A nova lei de diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília: Ipea, 2012. Comunicados do Ipea n. 128. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/120106_comunicadoipea128.pdf. Acesso em: 5 mai. 2016.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO - ITDP. **Guia de compartilhamento de bicicletas compartilhadas**. 2014. Disponível em: https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2013/12/ITDP-Brasil_Guia-de-Planejamento-de-Sistemas-de-Bicicletas-Compartilhadas.pdf. Acesso em: 08 jan. 2017.

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Tempo de deslocamento em cidades brasileiras é maior do que em outras metrópoles**. Disponível em: <http://thecityfixbrasil.com/2013/03/22/tempo-de-deslocamento-em-cidades-brasileiras-e-maiordo-que-em-outras-metropoles/>. Acesso em: 07 jun. 2018.

ITDP – BRASIL. **Análise das iniciativas municipais de mobilidade urbana em Fortaleza sob a Ótica da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Disponível em: http://2rps5v3y8o843iokettbxnya.wpengine.netdna-cdn.com/wp-content/uploads/2015/10/Relat%C3%B3rio-Mobilidade-Fortaleza_final.pdf. Acesso em 19 ago. 2016.

JORNAL O POVO. **Anuário de Fortaleza 2012-2013**: Bairros de Fortaleza, população por bairros – 2010. Fonte: Site do Jornal o Povo/Anuário de Fortaleza 2012-2013, ago. 2012. Disponível em:

<http://www.anuariodefortaleza.com.br/fortalezenses/populacao-por-bairros-2010.php>. Acesso em: 31 jan. 2017.

KLINK, Jeroen e ROLNIK, Raquel. Crescimento econômico e desenvolvimento urbano: por que nossas cidades continuam tão precárias? Rio de Janeiro: **Anais do XIV Encontro Nacional da ANPUR**, 2011.

KOWARICK, Lúcio. **A espoliação urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

KOWARICK, Lúcio. **Escritos urbanos**. São Paulo: Ed. 34, 2000.

KOWARICK, Lúcio. **Viver em risco**: sobre a vulnerabilidade socioeconômica e civil. São Paulo: Ed. 34, 2009.

LEFEBVRE, Henri. 1901-1991. **O direito à cidade**. Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

LEFEBVRE, Henri. **Revolução Urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG 1999, 178p. Tradução de Sérgio Martins e revisão técnica de Margarida Maria de Andrade.

LEJANO, Raul P. **Parâmetros para análise de políticas públicas**: a fusão de texto e contexto. Campinas: Editora Arte Escrita, 2012.

LÉVY, J. Os novos espaços da mobilidade. *In: Geographia*: Revista da Pós-Graduação em Geografia da UFF, ano 3-n.6. Rio de Janeiro, 2002.

LOPES, F. C. R. e SILVA, J. B. da. A centralidade da Parangaba como produto da fragmentação de Fortaleza (CE). *In: SILVA, J. B. da. et al. Litoral e Sertão*. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2006.

MAIORES bairros de Fortaleza: Segundo o Censo 2010, considerando a população de cada bairro, esta página apresenta a estimativa de comparação de tamanho dos maiores bairros de Fortaleza. Levando em consideração a população de cada bairro. Fonte: Site População.Net. Disponível em: http://populacao.net.br/os-maiores-bairros-fortaleza_ce.html. Acesso em: 31 jan. 2017.

MARCUSE, Peter. **Who right(s) to what city?** *In: BRENNER, Neil; MARCUSE, Peter; MAYER, Margit (orgs.). Cities for the people not for profit: critical urban theory and the right to the city*. London/New York: Routledge, 2012. p. 24-41.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades**: alternativas para a crise urbana. São Paulo: Vozes, 2001.

MARICATO, Ermínia. Metrôpole, legislação e desigualdade. *In: Estudos Avançados*, 2003.

MARICATO, Ermínia. **O impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2011.

MARICATO, Ermínia. **Para Entender a Crise Urbana**. São Paulo: Expressão Popular, 2015.

MÉSZÁROS, István. **Para Além do Capital** – Rumo a uma teoria da transição. Tradução de Paulo César Castanheira e Sérgio Lessa. Editora Unicamp. Editorial Boitempo, 2002.

MILLS, C. Wright. **A imaginação Sociológica**. Rio de Janeiro: Zahar, 1980.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito. **Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária Para a Década 2011 – 2020**. Proposta Preliminar. Brasília: Ministério das Cidades.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável. Brasília: Ministério das Cidades, 2004. **Cadernos MCidades 6**. Disponível em: <http://www.capacidades.gov.br/media/doc/acervo/5a1566905bdf787cb0385521af19a938.pdf>. Acesso em: 13 mai. 2017.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Relatórios de Avaliação Anual Plano Plurianual 2008-2011. Anos-Base 2009-2012**. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/index.php/auditoria/211-lei-de-acesso-a-informacao/relatorio-de-gestao/3686-relatorio-de-avaliacao-do-ppa>. Acesso em: 15 mai. 2016.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana**. Página oficial na internet. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/index.php/transporte-e-mobilidade/progrmas-e-acoas>. Acesso em: 02 jun. 2017.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana**. Brasília: Ministério das Cidades, 2015. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSE/planmob.pdf>. Acesso em: 15 mai. 2017.

MIRANDA, A.; ARY, J. C. **Política de transportes e o Geipot**. [s.d.]. Disponível em: <http://www.escoladebicicleta.com.br/geipot.html>. Acesso em: 10 abr. 2016.

Mobilidade sustentável e mudança de hábitos. Disponível em: http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2015/06/17/28443A89-0CD2-4715-B270-E5F740D9B0EB.pdf. Acesso em: 10 abr. 2018.

Mobilidade Urbana – O automóvel ainda é prioridade. 2011. Ano 8. Edição 6 – 20/09/2011. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&id=2578:catid=28&Itemid=23. Acesso em: 10 abr. 2018.

MOURA, L. M e CARVALHO, A. M. P. de. **Andar de bicicleta é um jeito de viver à cidade**: uma avaliação de programas públicos cicloviários de Fortaleza-Ceará. I

Jornada Cearense de Pós-Graduação e Pesquisa em Avaliação de Políticas Públicas. UFC – Fortaleza(CE), 2018.

MOURA, L. M e CARVALHO, A. M. P. de. **Fortaleza nas trilhas de bicicletas públicas**: uma avaliação de programas municipais no âmbito da mobilidade cicloviária. I CONCECAP – Congresso Cearense do Campo de Políticas. UFC – Fortaleza(CE), 2017.

MOURA, L. M e CARVALHO, A. M. P. de. **Um ensaio avaliativo da política de mobilidade urbana em Fortaleza**: nas trilhas do Bicicletar... VI SEMEAP – Seminário de Modelos e Experiências de Avaliação de Políticas, Programas e Projetos. IV Seminário Internacional sobre Avaliação. UFPE – Recife (PE), 2017.

PAVIANE, A. A lógica de periferização em áreas metropolitanas. *In*: SANTOS, M.; SOUZA, M. A. de.; SILVEIRA, M. L. **Território, Globalização e Fragmentação**. 5. ed. São Paulo: Hucitec, 2006.

PEZZUTO, C.C.; SANCHES, S. da P. (2004) Identificação dos fatores que influenciam no uso da bicicleta. *In*: Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, 18, Florianópolis. **Anais...** Rio de Janeiro: ANPET, 977-86.

PLANMOB – **Plano de Mobilidade de Fortaleza**. Disponível em: http://fortaleza2040.fortaleza.ce.gov.br/site/assets/files/publications/fortaleza2040_plano_de_mobilidade_urbana_17-08-2015.pdf. Acesso em: 19 mai. 2017.

PRADO, Sandra Pereira. **A qualidade do transporte coletivo aos idosos usuários do centro municipal de convivência do idoso no SEST/SENAT de Divinópolis MG**. Belo Horizonte, 2009.

Prefeitura de Fortaleza moderniza Bicicletar com novas bicicletas e interliga estações com fibra ótica. Disponível em: <https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/prefeitura-de-fortaleza-moderniza-bicicletar-com-novas-bicicletas-e-interliga-estacoes-com-fibra-otica>. Acesso em: 06 nov. 2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA. **Plano de Ações Imediatas de Transporte e Trânsito**: Coletiva de Imprensa 16 de Julho de 2015. Disponível em: <http://docplayer.com.br/20333673-Paitt-plano-de-acoes-imediatas-de-transporte-e-transito-coletiva-de-imprensa-16-de-julho-de-2015.html>. Acesso em: 30 jan. 2017.

Projeto Fortaleza 2040. Disponível em: <http://fortaleza2040.fortaleza.ce.gov.br/site/>. Acesso em: 29 abr. 2017.

PURCELL, Mark. **Excavating Lefebvre: the right to the city and its politics of the inhabitant**. 2002. Disponível em: <http://faculty.washington.edu/mpurcell/geojournal.pdf>. Acesso em: 10 abr. 2018.

RIZZATO, Rosana Tosti. Mobilidade urbana e a Lei nº 12.587/12. **L&C: revista de direito e administração pública**, v. 15, n. 171, p. 20-22, set. 2012.

ROLNIK, Raquel. **Estatuto da cidade**: instrumento para as cidades que sonham crescer com justiça e beleza. Instituto Polis. Publicado em: 06 ago. 2001. Disponível em: http://www.polis.org.br/artigo_interno.asp?codigo=76. Acesso em: 25 jul. 2016.

ROLNIK, Raquel. **Guerra dos lugares**: A colonização da terra e da moradia na era das finanças. São Paulo: Boitempo, 2015, 424 p.

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade?** São Paulo: Editora brasiliense, 1995 (Coleção primeiros passos: 2003).

RODRIGUES, A. M. O espaço urbano e as estratégias de planejamento e produção da cidade. *In*: PEREIRA, E. M. (org.). **Planejamento Urbano no Brasil**: conceitos, diálogos e práticas. Chapecó: Editora Argos, 2008.

RODRIGUES, Léa C. Análises de conteúdo e trajetórias institucionais na avaliação de políticas públicas sociais: perspectivas, limites e desafios. **CAOS – Revista Eletrônica de Ciências Sociais**, nº16, mar. 2011^a, p.55-73.

RODRIGUES, Léa C. **Avaliação de políticas públicas no Brasil**: antecedentes, cenário atual e perspectivas. PRADO, Edna Cristina e DIOGENES, Elione Maria Nogueira (org.). Avaliação de políticas públicas: entre Educação & Gestão Escolar. Maceió: EDFAL, 2011.

RODRIGUES, Léa C. Propostas para uma avaliação em profundidade de políticas públicas sociais. **Aval – Revista de Avaliação de Políticas Públicas**. UFC, nº 1, 2008, pp.7-15.

SAIBA como utilizar as bicicletas compartilhadas em Fortaleza: O cadastro é realizado no site do Bicycletar ou pelo aplicativo do sistema, e permitido apenas para maiores de 18 anos. **Jornal O Povo**, Fortaleza, 16 dez. 2014. Disponível em: <http://www.opovo.com.br/app/fortaleza/2014/12/16/noticiafortaleza,3364059/saiba-como-utilizar-as-bicicletas-compartilhadas-em-fortaleza.shtml>. Acesso em: 18 jan. 2017.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Editora da universidade de São Paulo, 2008.

SANTOS, Milton. **A urbanização desigual**: a especificidade do fenômeno urbano em países subdesenvolvidos. Ed. Vozes, Petrópolis 1980.

SANTOS, Milton. **Espaço e sociedade**: Ensaio. 2^a ed. Petrópolis: Vozes, 1982.

SANTOS, Milton. **O Espaço dividido**. São Paulo, Francisco Alves, 1979.

SILVA, J.B. da. Formação Territorial Urbana. *In*: **De Cidade a MetrÓpole**: (trans) formações urbanas em Fortaleza. Fortaleza: Edições UFC, 2009.

SILVA, J.B. da. **Quando os incomodados não se retiram**: uma análise dos movimentos sociais em Fortaleza. Fortaleza: Multigraf, 1992.

SILVA, Maria Ozanira da Silva e. **Avaliação de políticas e programas sociais: uma reflexão sobre o conteúdo teórico e metodológico da pesquisa avaliativa.**

SILVA, Maria Ozanira da Silva e (org.). Pesquisa avaliativa: aspectos teórico metodológicos. São Paulo: Veras Editora. São Luís: GAEPP, 2008, pp. 88-177.

SILVA, Maria Ozanira da Silva e. **Construindo uma abordagem participativa para avaliação de políticas e programas sociais.** Texto preparado para apresentação no Congress of the Latin American Studies Association, Rio de Janeiro, Brasil, junho, 11 a 14 de 2009.

SOBRINHO, Jose Dias. Avaliação ética e política em função da educação como direito público ou como mercadoria? *In: Educação e Sociedade*. Campinas, vol. 25, n. 88, p. 703-725, Especial - Out. 2004.

SOUSA, M. S. de. Análise da estrutura urbana. *In: De Cidade a Metrópole: (trans) formações urbanas em Fortaleza*. Fortaleza: Edições UFC, 2009.

SOUSA, M. S. de. Ceará: bases de fixação do povoamento e o crescimento das cidades. *In: SILVA, J.B. da.; CAVALCANTE, T. C.; DANTAS, E.W.C. (orgs). Ceará - um novo olhar geográfico*. 2. ed. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 2007.

SOUSA, M. S. de. Segregação Socioespacial em Fortaleza. *In: SILVA, J.B. da et al . Litoral e Sertão*. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2006.

VASCONCELOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano, espaço e equidade – Análise das políticas públicas**. São Paulo: Editora Annablume, 2001.

VILLAÇA, F. **Espaço Intraurbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP, 2001.

APÊNDICE A – INSTRUMENTO DE COLETA DE DADOS

ENQUETE SOBRE PROGRAMAS MUNICIPAIS BICICLETAR E BICICLETAS INTEGRADAS

PESQUISADORA: LUCIANA MOURA

DATA DA APLICAÇÃO: _____

PROFISSÃO: _____

IDADE: _____

BAIRRO ONDE RESIDE: _____

SEXO: F M

ESCOLARIDADE

- Não alfabetizado
 Ensino Fundamental
 Ensino Médio
 Ensino Superior

PÓS-GRADUAÇÃO

- Especialização
 Mestrado (em andamento ou concluído)
 Doutorado (em andamento ou concluído)

1) Você conhece o Programa BICICLETAR? (aquele Programa da Prefeitura de empréstimo de bicicletas em estações localizadas em diferentes pontos da cidade)

- SIM NÃO

2) Como morador de Fortaleza, o que você acha deste Programa BICICLETAR?

- É um programa muito importante.
 É um programa bom, mas seria melhor a Prefeitura investir em outras necessidades.
 É um programa que somente atende aos interesses de determinados grupos da cidade.
 É um programa desnecessário, porque existe carência de outros serviços públicos.
 Este programa é um desperdício do dinheiro público.
 Não tenho opinião sobre este Programa Bicletar.

3) Você conhece o Programa Bicicletas Integradas ao Transporte Público?

(aquele programa da Prefeitura que as pessoas podem fazer empréstimo de bicicletas nos terminais de ônibus)

- SIM NÃO

4) Como morador de Fortaleza, o que você acha deste Programa Bicicletas Integradas ao Transporte Público?

- É um programa muito importante.
 É um programa bom, mas seria melhor a Prefeitura investir em outras necessidades.
 É um programa que somente atende aos interesses de determinados grupos da cidade.
 É um programa desnecessário, porque existe carência de outros serviços públicos.
 Este programa é um desperdício do dinheiro público.
 Não tenho opinião sobre este Programa Bicicletas Integradas ao Transporte Público.

5) Você já utilizou um dos Programas? Em caso positivo, quais dos Programas?

- BICICLETAR Bicicletas Integradas ao Transporte Público

6.a) Você sabe andar de bicicleta?

- SIM NÃO

6.b) Você tem bicicleta?

- SIM NÃO

6.c) Em caso positivo, você costuma andar de bicicleta?

- SIM NÃO

7) No seu modo de ver, estes dois Programas de acesso a bicicletas tem ajudado às pessoas a ver os ciclistas com mais respeito?

- SIM NÃO
 MAIS OU MENOS NÃO SEI DIZER

8) Se achar necessário, faça comentários sobre os Programas BICICLETAR e Bicicletas Integradas.

Obrigada!!!