

19º Congresso Brasileiro de Sociologia

9 a 12 de julho de 2019

UFSC - Florianópolis, SC

GT05 - Cidades no século XXI

**SOBRE DUAS RODAS NA CIDADE:
POLÍTICAS PÚBLICAS E O USO DE BICICLETAS PARA
LAZER E TRANSPORTE**

Irapuan Peixoto Lima Filho

Universidade Federal do Ceará – UFC

SOBRE DUAS RODAS NA CIDADE:

Políticas públicas e o uso de bicicletas para lazer e transporte

Irapuan Peixoto Lima Filho¹

Vivemos em um mundo pautado por tecnologia e comunicação, na qual as pessoas se conectam por meio de redes virtuais e utilizam aparelhos portáteis capazes de processar quantidade imensa de dados em velocidade, incluindo áudio e vídeo. Este mundo existe especialmente nas grandes cidades e, por isso, acompanhamos a expansão da vida urbana de modo acelerado.

Ao longo da história da humanidade, apesar das cidades serem o foco da atenção, sempre a maioria da população viveu fora delas, no campo. Segundo os dados da ONU (UN, 2018), somente em 2014 chegou-se ao ponto em que a maior parte da população passou a viver no mundo urbano, atingindo o índice de 55% em 2018. O elemento trágico desse dado é que parte significativa dessas pessoas (uma em cada oito) vivem em grandes aglomerados urbanos, com mais de 10 milhões de residentes, o que compromete a qualidade de vida, mediante infraestrutura deficiente, como água, esgoto, energia; além da tendência à violência e à criminalidade.

Esse fenômeno desperta uma série de discussões sobre a vida nas cidades e traz à tona a busca de soluções para problemas graves, como o da mobilidade urbana, que condena parcela significativa da população a gastar várias horas do seu dia apenas no deslocamento casa-trabalho-casa. Dentre as saídas apontadas, está a alternância dos modais de transporte e a busca de investimento naqueles que não apenas forneçam maior mobilidade, mas também procurem resgatar algum tipo de vínculo entre o sujeito e o ambiente em que vive.

Claro, as bicicletas aparecem em destaque nesse cenário, pois são veículos leves, ágeis, de fácil manutenção, não poluentes e que permitem satisfatório deslocamento na cidade, ainda que limitado a distâncias mais curtas.

¹ Doutor em Sociologia, professor do Departamento de Ciências Sociais e do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Federal do Ceará – UFC.

Muitas cidades do mundo vêm investindo no uso das bikes, seja através de iniciativas da população – quase sempre por meio de movimentos organizados – seja por meio do poder público.

Este artigo se propõe a investigar o incremento no uso do modal sobre duas rodas não motorizadas em Fortaleza-CE, que constitui um exemplo interessante de cidade na qual ambos agentes (movimentos e Estado) atuam na ampliação do uso desse veículo, o que leva o caso às manchetes de jornais e até a algum destaque internacional na área, embora, como de costume, sob a lupa sociológica a pílula pareça menos dourada do que à primeira vista.

Dessa forma, pretendemos analisar como foram desenvolvidas políticas públicas de mobilidade focadas nas bicicletas, em especial pela Prefeitura Municipal de Fortaleza (PMF), e o modo como a população em geral, e os usuários em particular, são impactados por tais ações.

Tais reflexões fazem parte de uma pesquisa sobre mobilidade urbana e usos da cidade desenvolvida pelo autor e outros parceiros no Laboratório de Estudos em Política, Educação e Cidade (LEPEC) e, neste caso, além da análise das políticas públicas em si, envolve a utilização de dados de duas experiências de campo. A primeira foi um *survey* com 404 questionários aplicados em 2017; e a segunda, um novo questionário (realizado com 69 usuários do Bicletar) e seis entrevistas semiestruturadas. A nova etapa ainda está em andamento e iremos discutir os dados preliminares, porque mesmo com uma amostra relativamente pequena, já trazem bons aspectos a analisar².

As bicicletas na cidade

A organização de um movimento, ou melhor dizendo, da associação de ciclistas em torno de causas e a mobilização por meio de grupos formais ou informais é recente em Fortaleza, advindo da atual década. Não parece ser coincidência que a ONG CicloVida – cujo objetivo primeiro é a defesa dos direitos dos ciclistas (CICLOVIDA, 2016) – ter sido fundada em 29 de março de 2013; e

² Gostaríamos de fazer públicos os agradecimentos a Giovanna Freitas Rebouças, que atua como bolsista de Iniciação Científica neste projeto e que foi de grande ajuda na elaboração e colhimento dos dados.

a página do Massa Crítica Fortaleza (representação local de um movimento global que se opõe à “cultura do carro”) no *Facebook* date de 22 de maio do mesmo ano³.

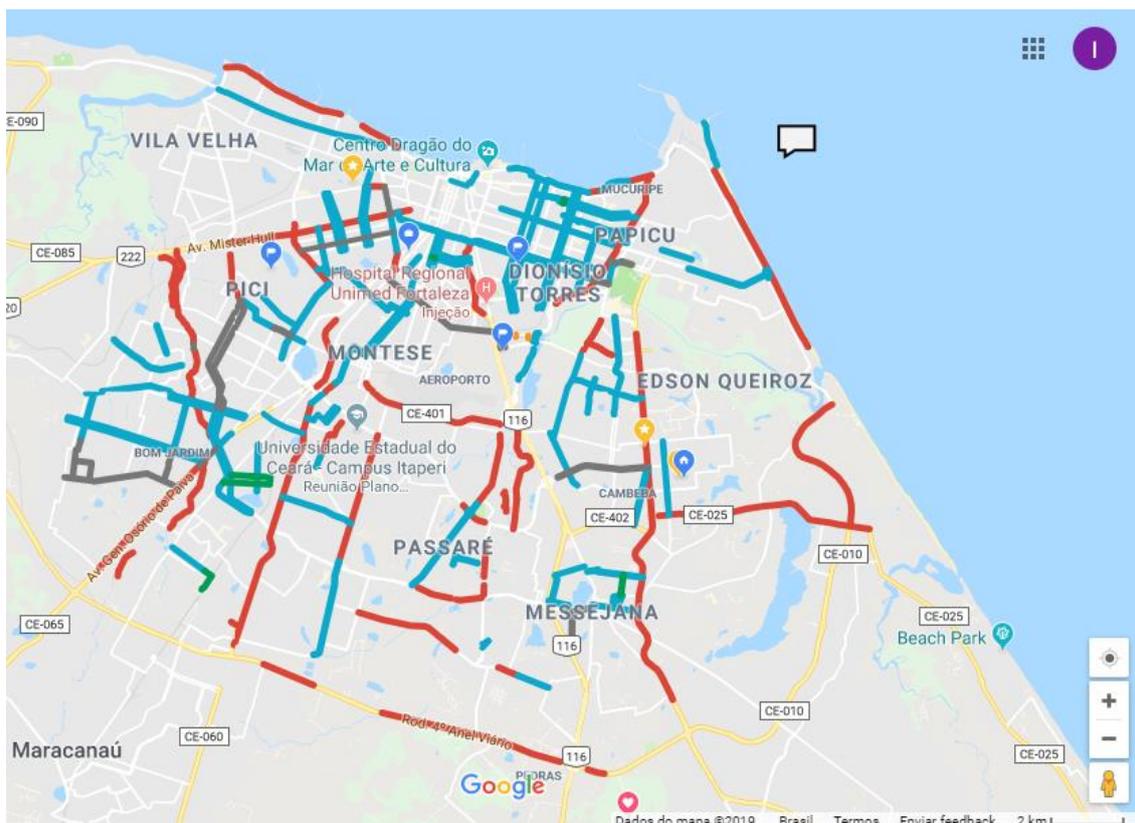
Do ponto de vista das políticas públicas, Fortaleza vivenciou a partir dos anos 1990 a expansão de obras de infraestrutura, particularmente de requalificação viária, e muitas dessas novas avenidas ganharam ciclovias, quase sempre posicionadas nos canteiros centrais (LIMA FILHO, 2013); porém, a despeito disso, não havia então nenhuma preocupação especial com os ciclistas. A cidade só passou a ter uma política voltada ao ciclismo no mesmo ano em que surgiram as duas organizações civis citadas, num típico caso de choque entre movimentos e poder público, que serve de fundação simbólica do momento em que vivemos quanto a este tópico.

Conforme detalhamos em Lima Filho e Freitas (2019), em agosto de 2013 o Massa Crítica pintou uma ciclofaixa na rua Ana Bilhar, no bairro Meireles, como uma estratégia de chamar a atenção à causa e facilitar o fluxo dos veículos de duas rodas não motorizadas na região. Em uma resposta rápida, afinal, se trata do bairro mais rico da cidade (IPLANFOR, 2015), a Prefeitura Municipal de Fortaleza (PMF) apagou as marcações, mas a reação dos movimentos organizados (e da imprensa) foi tão barulhenta (*APÓS PROTESTOS...*, 2013) que o órgão público “voltou atrás” e, no mês seguinte, inaugurou uma ciclofaixa oficial. Foi o estopim para o início de uma série de políticas públicas municipais voltadas à mobilidade urbana e ao ciclismo⁴.

³ Ver em https://www.facebook.com/pg/MassaCriticaFortaleza/about/?ref=page_internal.

⁴ A gestão atual da PMF é a do prefeito Roberto Cláudio Bezerra, que se iniciou justamente em 2013, e desde o início, apostou no tema da mobilidade urbana. Uma de suas primeiras ações foi a elaboração do Programa de Ações Imediatas para o Trânsito e Transporte (PAITT), que mirou ações rápidas, de baixo custo e médio impacto, como aquela que adotou o regime de binário (transformar vias em sentido único alternadas com outras em sentido contrário) para algumas das principais avenidas da cidade, como Dom Luís e Santos Dumont. Ver Lima Filho (2013).

Imagem 1: Mapa Cicloviário de Fortaleza



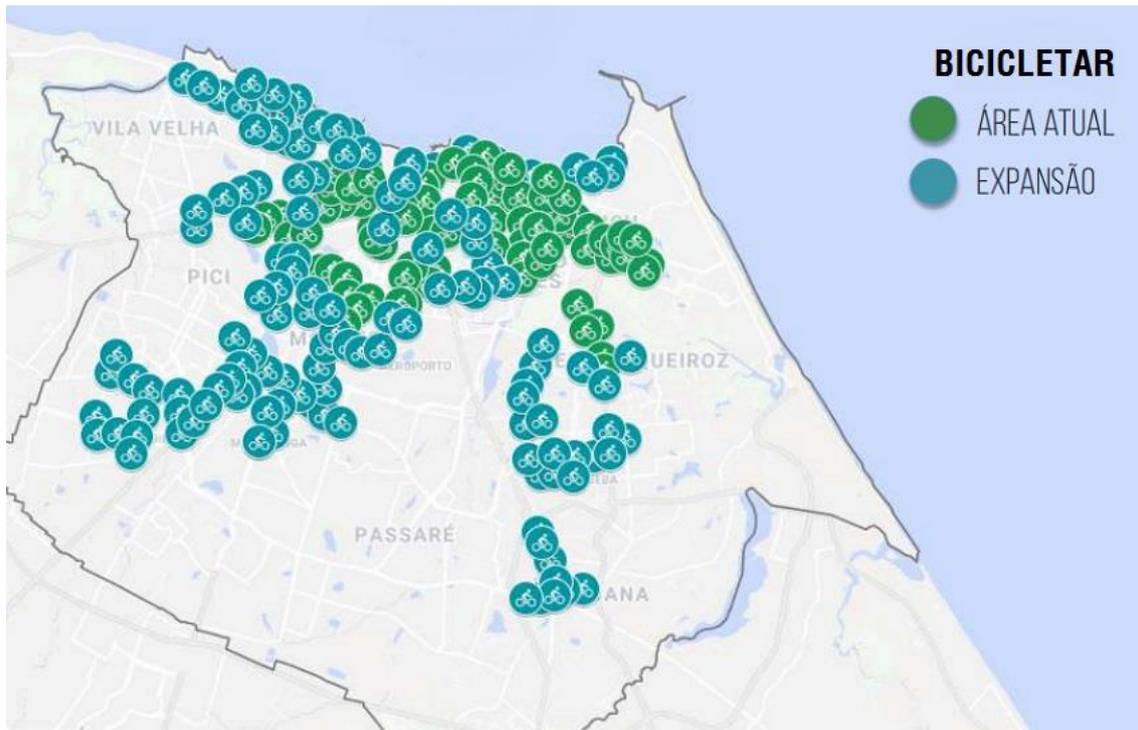
Fonte: Fortaleza (2019).

Dentre essas ações, a PMF realizou uma grande expansão da rede cicloviária da cidade, associada ao *Bicicletar*, um programa de bicicletas compartilhadas, realizado por meio de parceria público-privada com um plano de saúde. Com isso, Fortaleza chega a 2019 com 105,9 km de ciclovias, 147,7 km de ciclofaixas, 4 km de ciclorrotas e 0,1 km de passeio compartilhado, resultando em uma malha cicloviária de 257,7 km (FORTALEZA, 2019). É um crescimento acelerado, levando em consideração que eram apenas 68,2 km em 2012.

O *Bicicletar* possibilita por meio de um sistema simples que o usuário retire uma bicicleta em uma estação e a devolva em outra, mediante disponibilidade, por meio de um aplicativo para telefone celular. É cobrada uma taxa simbólica pelo uso, mas quem tem cadastro no Bilhete Único (sistema de passagens do transporte coletivo) pode usar seus pontos. O *Bicicletar* iniciou as atividades em 2014 e, passados cinco anos, expandiu sua ação para 80 estações, cada qual com 10 *bikes* para aluguel; embora estejam espalhadas de modo desigual pelo

território da cidade e privilegiem regiões centrais (bairros como Centro, Benfica e o entorno da avenida Bezerra de Menezes) e os bairros mais ricos (como Aldeota, Meireles e Cocó)⁵. O privilégio de uma zona “nobre” pelo programa de bicicletas compartilhadas sempre foi uma crítica e em 2019 a PMF anunciou um plano de expandir o sistema para mais 130 estações e cobrindo quase toda a cidade, através de outros parceiros (*BICICLETAR VAI....*, 2019).

Imagem 2: Mapa do Bicletar (Atual e Expansão)



Fonte: *BICICLETAR VAI...* (2019).

Tais ações levaram a PMF a ganhar algum destaque no campo das políticas de mobilidade urbana e até a ganhar alguns prêmios⁶, ao mesmo tempo em que fazem propaganda da economia gerada pelo *Bicicletar*. o site do sistema apresenta um contador que exibe a quantidade de viagens realizadas e a

⁵ Há um levantamento mais detalhado sobre as estações do *Bicicletar* e sua localização em Lima Filho e Freitas (2019), mostrando que os bairros com maior renda média mensal possuem a maior quantidade de estações. Além disso, o sistema se localiza em uma região ao norte da cidade, deixando de fora as regiões periféricas e os bairros mais pobres. A classificação dos bairros por renda pode ser vista em IPLANFOR (2015).

⁶ Em 28 de junho de 2018, a PMF foi anunciada como a premiada pelo Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) como vencedora do Sustainable Transport Award, destinado às cidades que mais investem em transporte sustentável (*PREFEITURA DE FORTALEZA...*, 2018).

quantidade de monóxido de carbono (CO₂) que deixou de ser emitido por se usar bicicleta em vez de automóvel⁷.

A população, por sua vez, apesar de reconhecer os avanços na política, mantém postura crítica sobre muitos aspectos da ação governamental. Como veremos a seguir, há bastante reclamação sobre a execução do *Bicicletar* (desde ao *software* das estações à manutenção das bikes, passando pelo aplicativo para telefone celular que gerencia as ações do usuário) e o estado das ciclofaixas e ciclovias.

Durante a aplicação dos questionários nas estações do *Bicicletar*, ocorreu uma falha no software da Estação 13 (Aterrinho da Praia de Iracema), na qual as 10 bicicletas da estação estavam disponíveis, mas não podiam ser retiradas pelos usuários, pois a máquina não acusava a liberação. Isso gerou bastante reclamação dos usuários, registrados por nossos pesquisadores.

De qualquer modo, a existência de um sistema relativamente extenso de bicicletas compartilhadas associado ao grande número de ciclofaixas (e ciclovias) já se faz sentir entre aqueles que praticam o ciclismo. Entre nossos entrevistados, alguns já reconhecem isso:

[Pergunta: Fortaleza é uma boa cidade para pedalar?]

Apesar de tudo, é (...) aqui tem muita ciclofaixa, pelo menos nas regiões que eu costumo andar. Pode ser que no resto da cidade..., né? (...) Eu costumo andar na Parquelândia, no Benfica, Pirambu, Monte Castelo, Beira Mar... São regiões que, por causa ou da praia ou por causa do Centro, de centros comerciais, têm uma atenção redobrada por parte do Estado. (V., masculino, 20 anos, estudante)⁸.

Eu acho que ele [prefeito] ajudou muito, né? Porque antes dele não tinha isso, não [as ciclofaixas], (...) ainda pode ser melhor, mas... Foi por causa dele que eu comecei "tem ciclofaixa, agora eu vou...", me senti incentivado a ir lá e ficar à vontade. E foram mais ciclofaixas, mais ciclofaixas... Foi acontecendo mais... (...). Sigo [a ciclofaixa]. Onde tem ciclofaixa eu sigo, ou vou na mão ou na contramão, eu sempre priorizo ir na ciclofaixa. Só que se não tiver, né? Contramãozinha eu sei que tá errado, mas eu faço mesmo. (E., masculino, 48 anos, DJ).

⁷ Os números do dia 09 de junho de 2019, colhidos às 20h30min eram de 2.549.374 viagens e 923,55 toneladas de CO₂ de crédito, ou seja, não usadas. Ver em *Bicicletar* (2019a).

⁸ Os entrevistados serão indicados apenas por siglas, com o sexo, a idade e a atividade que exercem. As entrevistas foram realizadas presencialmente com uso de gravador ou online via aplicativo *What'sApp* com gravação de áudio, entre os meses de abril e junho de 2019.

Se a extensão da malha realizada na gestão atual da PMF colocou Fortaleza dentre uma das mais “cicláveis” do Brasil⁹, por outro lado, isso não quer dizer que tais vias sejam adequadas ao uso. As ciclovias, especialmente as mais antigas, sofrem problemas crônicos de manutenção e, muitas vezes, representam mais riscos do que benefícios aos ciclistas, como terrenos irregulares, desgaste do material, buracos e obstáculos, como árvores, postes e bueiros.

Eu acho, assim, [as ciclofaixas] não muito boas, sabe? A [da avenida] Dom Luis é ótima, [a da avenida] Santos Dumont, [é] mais ou menos. Até porque parece que eles pegam a parte mais esburacada da via e faz a ciclofaixa. (E., masculino, 48 anos, DJ).

Os obstáculos também são comuns nas ciclofaixas, que já sofrem do desrespeito de condutores de automóveis e são comumente invadidas por motocicletas, acrescentando a necessidade de ainda desviar de postes e árvores no trajeto. Enquanto escrevia este texto, a CicloVida organizou um ato marcado pelo “bom humor”: uma *happy hour* na sexta-feira, dia 07 de junho, para protestar contra a presença de um poste de iluminação no meio da ciclofaixa da avenida Aguanambi, inaugurada seis meses antes (GRUPO FAZ..., 2019)¹⁰. Sendo uma ciclofaixa praticamente nova, construída dentro do programa de políticas da PMF, a manutenção (a reportagem diz que o poste foi “esquecido” no local!) de tal obstáculo demonstra como nem sempre as finalidades de uso estão bem afinadas às obras.

Eventos como este, que marcam um tipo muito específico de embate entre o poder público e uma parcela da população mais ou menos organizada levantam várias questões interessantes, especialmente quando consideramos a temática da mobilidade urbana e o uso de *bikes* em grandes cidades.

⁹ Segundo reportagem do G1 (MALHA CICLOVIÁRIA..., 2018), Fortaleza é a quarta capital brasileira em tamanho de malha cicloviária, a partir dos dados de 2018, estando atrás de São Paulo, Brasília e Rio de Janeiro. A notícia também diz que o Brasil acumulava 3.291 km desse tipo de via, embora isso só represente 3,1% da malha total das cidades.

¹⁰ A avenida Aguanambi ganhou o segundo BRT (Bus Rapid Transit), o sistema de faixas exclusivas para ônibus do transporte público, em outra ação de mobilidade urbana da PMF. A obra foi entregue em dezembro de 2018 transformando a larga avenida de oito faixas nos dois sentidos com o BRT (que funciona mediante estações) no centro e duas ciclofaixas, uma em cada sentido. O poste citado está na esquina com a rua Mestre Rosa.

Existem vários usos para a bicicleta: enquanto alguns sujeitos a utilizam como meio de transporte, outros a empregam majoritariamente para o lazer. Aderir a uma ou outra modalidade está relacionado a elementos objetivos das trajetórias dos sujeitos. Dos seis interlocutores das entrevistas semiestruturadas, metade eram mulheres e duas delas só utilizam as bicicletas para passear, ou seja, como meio de lazer.

Eu uso [a bicicleta] apenas pra lazer, eu não uso pra me deslocar por Fortaleza. Eu uso tanto em passeios que eu faço com o meu esposo como em grupos de ciclistas. A gente já fez por um bom tempo, mas recentemente, a gente parou um pouco, e só uso pra lazer mesmo, porque o trajeto pro meu trabalho é muito longe e nossa cidade é muito quente, né? O sol, a incidência solar, é muito forte pra gente utilizar assim com mais frequência. (...) Em termos de rapidez e de acesso, especialmente com as ciclofaixas, agora, eu acredito que a bicicleta seja um meio de transporte muito bom, mas infelizmente, eu tenho que trabalhar com uma roupa mais formal e tudo, não tem como, no meu trabalho, trocar de roupa. E tem a questão do sol. (I, feminino, 33 anos, funcionária pública).

Na verdade, eu uso a bicicleta pra passeio, entendeu? (...) Fazia passeios com grupos, geralmente, era [para] Pacatuba, Maracanaú, Lago Jacarey... Muito pouco por dentro [da cidade], eu andava mais por fora, pela pista mesmo, sabe? Não era dentro da cidade, mas eu fazia alguns passeios dentro da cidade que era só tipo Aeroporto, Beira-Mar, essas coisas. (...) Meu foco era mais estético, perder peso e tudo, mas depois se tornou um *hobby* mesmo: eu ia porque gostava muito, eu me sentia muito bem, entendeu? (M, feminino, 20 anos, estudante).

Enquanto a primeira ressalta os motivos comumente declarados para impedir o uso da bicicleta como transporte principal (clima quente, alta incidência solar, longas distâncias, dificuldade de trocar de roupa e tomar banho no trabalho), ambas usam as bikes nos *grupos de pedalada*. Estes são agremiações – algumas formais, outras informais – nas quais se reúnem por vezes centenas de pessoas para realizar trajetos fixos pela cidade. Tais grupos contam com apoio médico, um carro de reboque e “batedores”, motociclistas ou outros ciclistas que cuidam da “segurança”, estabelecendo um perímetro entre os participantes e os veículos, não raro, parando o trânsito para que os ciclistas passem. Este é um fenômeno bastante comum em Fortaleza.

Outra interlocutora começou a usar as bicicletas nos grupos de pedalada, mas depois, terminou adotando o modal como transporte principal, o que mostra

ser possível a transferência de finalidade do uso das *bikes*, do lazer para a locomoção cotidiana.

Eu comecei a andar de bicicleta como um esporte, indo para aqueles grupos de pedalada. E aí eu ia com a minha mãe e acabou que eu passei uns dois, três anos indo com ela. Só que depois de um tempo minha rotina mudou e eu precisei entrar na faculdade e eu passei a usar só como transporte, deixei de ir para os pedais e também fazia passeios, aos fins de semana. Só que no começo era algo como um entretenimento, agora é bem menos, é mais como um transporte mesmo, por que eu penso muito que, além de economizar, eu faço exercício ao mesmo tempo. Então, eu penso: “vou de bike, por que eu chego mais rápido, economizo dinheiro e estou me mexendo de alguma forma”. Acho nossa rotina muito corrida, então, é meio complicado pra gente ficar fazendo exercício, pois nesse trajeto de vir pra cá e depois de voltar pra casa, estou fazendo alguma coisa pra me mexer, então é legal! (G., feminino, 21 anos, estudante).

Tendo em vista as questões que tais falas trazem, sentimos a importância de mensurar de modo mais quantitativo alguns aspectos sobre os usuários de bicicletas na cidade. Como já escrito, neste momento, optamos por selecionar aqueles que usam o sistema de bicicletas compartilhadas, aplicando questionários com aqueles que vão às estações retirar ou devolver as bicicletas.

Mobilidade urbana, ciclismo e o uso do Bicicletar

Os dados desta pesquisa provêm do uso de três instrumentais distintos ao longo de um esforço mais amplo para pensar a mobilidade urbana nas grandes cidades. O primeiro deles foi a aplicação de um questionário com transeuntes que realizavam deslocamentos por meio de modais de transporte público ou privado pela cidade.

Entre junho e julho de 2017 foram aplicados 404 questionários sobre o motivo do deslocamento dos sujeitos, os modais que utilizaram e o tempo que necessitavam no trajeto entre suas residências e o local da entrevista, bem como até o local do trabalho ou de estudo. Os formulários foram aplicados com transeuntes em espaços de grande circulação (praças públicas, paradas de ônibus, terminais rodoviários etc.), atingindo habitantes de 104 dos 119 bairros do município, o que garantiu excelente capilaridade para a pesquisa. A amostra, contudo, se espalhou mais ainda, por 10 municípios do Ceará, sendo 8 da Região Metropolitana de Fortaleza (RMF) e dois de outras macrorregiões do

estado, o que ilustra como a capital do estado atrai um grande número de moradores de outros municípios que se deslocam diariamente em busca de trabalho, estudo, serviços etc.

A maioria dos interlocutores estava se deslocando por motivos de trabalho/ocupação (46,03%), estudo (24,2%) e realização de compras ou usufruto de algum serviço (15,5%); e usavam principalmente o transporte público (41,8%) para tal fim, vindo em seguida os automóveis particulares (22,03%). O índice daqueles que se deslocaram de bicicleta era 10,8% e os transeuntes a pé 10,1%.

Do total da amostra, 16,08% usavam o *Bicicletar*, dos quais 63,08% para lazer, 24,6% para ir estudar e 12,3% para trabalhar. As respostas de nossos interlocutores davam a entender que o uso do programa de bicicletas compartilhadas é mais voltado à diversão e ao usufruto da cidade, ao contrário das propagandas da prefeitura que focam na substituição do uso de veículos automotores.

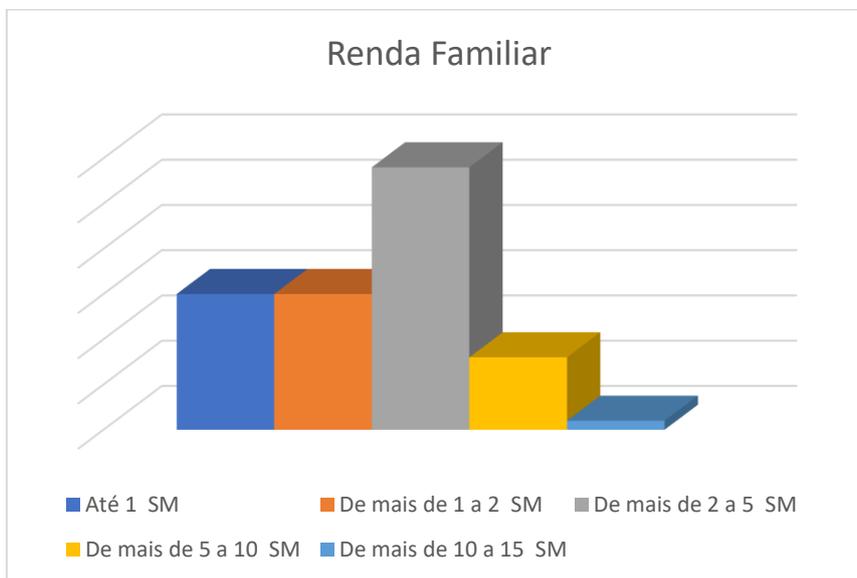
O aspecto geográfico das estações do *Bicicletar*, já citado, também apareceu, e foi possível perceber que, das 80 estações existentes, 59 estão em bairros de renda mais alta. Ainda assim, a pesquisa pareceu indicar que a maioria dos usuários do programa que o utilizam para o trabalho e, principalmente, para os estudos, provinham de bairros considerados de baixa renda.

Tais impressões levaram à necessidade de aprofundar um questionário diretamente com os usuários do sistema de bicicletas compartilhadas, que não eram o objetivo expresso daquele primeiro levantamento. Por isso, iniciamos em maio de 2019, uma nova pesquisa que está em andamento enquanto escrevo este texto, e aos quais lançaremos apontamentos preliminares. Até o momento, foram aplicados 69 questionários com usuários do *Bicicletar*, por meio de entrevistas realizadas nas próprias estações do sistema.

Nesta nova pesquisa, 92,8% dos entrevistados eram residentes de Fortaleza; 76,5% do sexo masculino e 23,5% do feminino; com idades entre 16 e 56 anos; 52,2% se declararam pardos, 27,5% brancos e 17,4% negros. Quanto à renda, a maioria declarou ganhar entre mais de 2 a 5 salários mínimos (SM),

chegando a 42%, com 21,7% ganhando menos de 1 SM, outros 21,7% entre 1 e 2 SM, 11,6% entre mais de 5 a 10 SM, e 1,4% entre mais de 10 a 15 SM.

Gráfico 1: Renda Familiar dos Usuários do Bicicletar



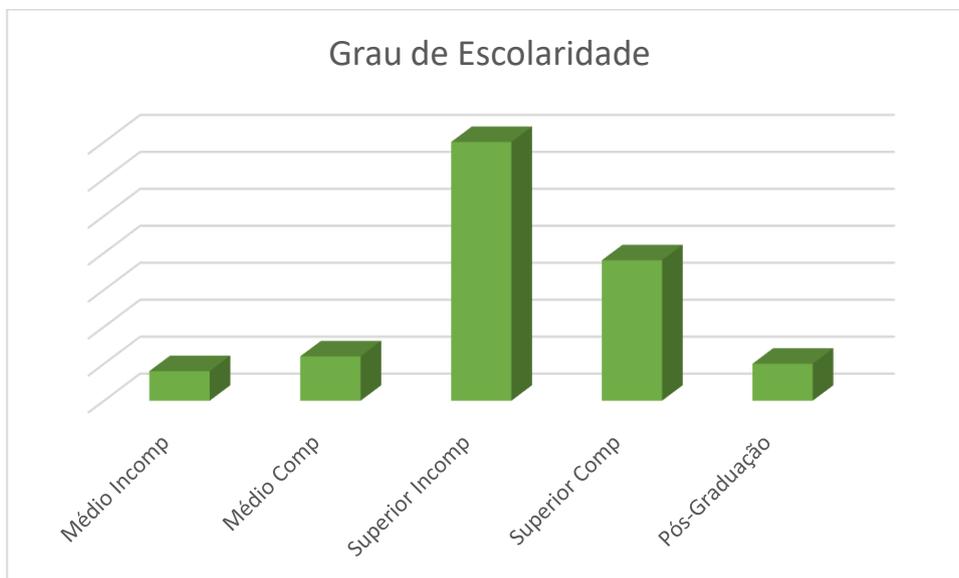
Fonte: Questionários.

O primeiro elemento em destaque desse perfil do usuário é que os dados colhidos até agora sugerem que os estratos de maior renda ou não usam ou usam muito pouco o sistema de bicicletas compartilhadas, confirmando as impressões do levantamento de 2017. Curiosamente, enquanto os estratos mais baixos de renda se equivalem, a predominância se dá mesmo com aqueles de média renda.

Estamos cientes de que numa cidade desigual como Fortaleza, a localização das entrevistas, portanto, das estações do *Bicicletar*, geram um grande influenciador de renda. Por isso, procuramos diversificar a aplicação dos questionários por regiões distintas, escolhendo três áreas principais que acomodam as estações: a região da orla da cidade (que tem o maior número de estações), uma região intermediária (mas de grande frequência de universitários, por estar próximo à universidade) e uma outra de grande circulação relacionada

ao usufruto de comércio e serviços¹¹. Contudo, ainda assim, estamos limitados pela oferta do sistema em apenas parte da cidade.

Gráfico 2: Grau de Escolaridade dos Usuários do Bicicletar



Fonte: Questionários.

Também chama a atenção o fato de que os usuários das bicicletas compartilhadas são essencialmente pessoas com maior grau de escolaridade: nenhum dos entrevistados tinha menos do que o Ensino Médio incompleto. A maioria dos entrevistados tinha Ensino Superior incompleto, 50,7%, mais 27,5% com Ensino Superior completo, 8,7% com Ensino Médio completo, 7,2% com pós-graduação e somente 5,8% com Ensino Médio incompleto. Isso quer dizer que 85,4% dos entrevistados estão em algum grau do Ensino Superior.

Em termos ocupacionais, a maioria trabalha e estuda, com 39,7%, com 32,4% só estudando, 25% apenas trabalhando e 2,9% sem trabalhar nem estudar. Isso quer dizer que 74,7% dos entrevistados trabalha e 72,1% estuda.

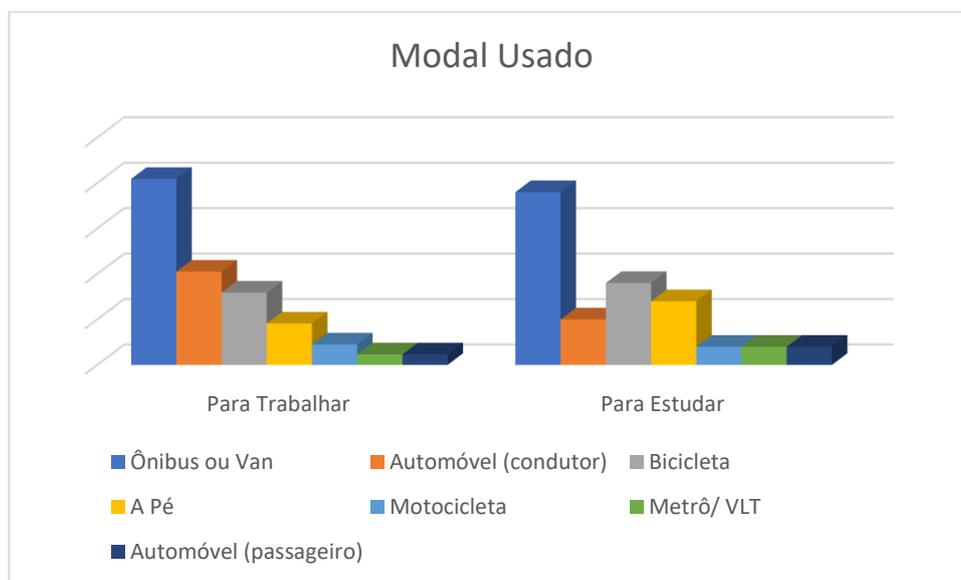
Isso é interessante porque mostra que os usuários do sistema de bicicletas compartilhadas formam um grupo muito específico de sujeitos, não sendo

¹¹ Na primeira área, foram realizadas entrevistas na Estação 13 (Aterrinho da Praia de Iracema), com 26 questionários; na terceira área foi na Estação 42 (North Shopping), com 10 questionários; e na segunda, como se verificou uma frequência menor de pessoas, a aplicação se dividiu em três locais: Estação 34 (Reitoria UFC) com 25 questionários; Estação 33 (Shopping Benfica), com 6; e Estação 32 (Praça da Gentilândia), com 2.

representantes de uma “média” da população. Além disso, fica claro que o *Bicicleta* não é utilizado numa base diária, mas de modo mais pontual.

Por isso, quando questionamos os modais que usam para ir trabalhar e estudar, as bicicletas aparecem em pequena medida, com 15,9% e 18%, respectivamente. Na verdade, o transporte público coletivo (ônibus e vans) é o modal mais utilizado em ambos os destinos, 40,9% e 38%, de novo respectivamente.

Gráfico 3: Modal Usado para Ir Trabalhar ou Estudar



Fonte: Questionários.

O leitor perceberá que são números muito próximos quando se trata de ir ao trabalho ou ir estudar relativos aos itens destacados. A mudança ocorre quando consideramos o uso do modal automóvel particular, pois foram 20,5% dos que iam trabalhar e apenas 10% do que iam estudar. Ou seja, entre os trabalhadores há maior uso do carro do que entre os estudantes, mesmo que os números não difiram muito quando comparamos o uso de ônibus ou bicicletas.

Os estudantes aparecem nitidamente ligados a modais outros que não o automóvel particular, pois no caso deles, a bicicleta aparece como o segundo modal mais usado (18%), com uma incidência ligeiramente maior na proporção com os que trabalham. Também há uma inversão no uso do modal caminhada para ir estudar (14%), pois esta aparece em terceiro lugar, com os carros vindo apenas em quarto.

Não apenas o uso dos modais parece muito similar entre os que estudam e os que trabalham – sem esquecer que parte significativa estudava e trabalhava – mas o tempo de deslocamento necessário para chegar aos seus destinos também é muito parecido. Para chegar ao trabalho, 57,1% precisa de apenas entre 10 a 30 minutos, seguindo 16,7% entre 30 minutos e 1 hora; 11,9% entre mais de 1 hora até 2 horas; outros 11,9% precisaram de apenas menos de 10 minutos; e 2,4% mais de 2 horas. Os índices para chegar ao local do estudo são muito parecidos, com a exceção de que nenhum afirmou precisar de mais de 2 horas.

Quadro 1

Porcentagem do Tempo Necessário de Deslocamento para Trabalhar e Estudar

Tempo	Para Trabalhar	Para Estudar
Menos de 10 minutos	11,9	12,0
Mais de 10 a 30 minutos	57,1	56,0
Mais de 30 minutos a 1 hora	16,7	20,0
Mais de 1 hora a 2 horas	11,9	12,0
Mais de 2 horas	2,4	0

Fonte: Questionários.

Os números mostram que os deslocamentos dos entrevistados ainda não atingem grandes somas de tempo que podem acometer outro tipo de sujeito que vive na cidade. Porém, ainda assim, é perceptível como aqueles que trabalham têm um ligeiro acréscimo em relação ao tempo necessário para chegar ao destino, vide que 14,3% deles precisa de mais de 1 hora, enquanto este índice entre os que estudam é de 12%.

Nas entrevistas semiestruturadas, o tempo de deslocamento foi um dos fatores mais citados quanto aos motivos para os sujeitos trocarem o uso do transporte público pelo das bicicletas.

[Pergunta: Por que passou a usar bicicleta no cotidiano?]

Sinceramente, foi porque eu achava muito chato me deslocar; o tempo que eu esperava no ônibus dava tempo de... Por exemplo, eu espero o ônibus uma meia hora ou 40 minutos, né? Nesse tempo eu podia ir pedalando e estaria quase chegando no destino que eu iria chegar.

Tipo, os meus percursos são sempre no máximo 40 minutos, 45 minutos, e é porque eu vou devagar, não vou assim com uma pressa, sabe? Tipo, eu vou devagarzinho. (...)

É aquela coisa do tempo, né? Como eu falei: pra você pegar o ônibus, esperava meia hora e em meia hora eu tô quase chegando a onde eu queria chegar, e depois ainda ia pra Terminal [Integrado de Ônibus], isso pra esperar o ônibus, né? Porque vai chegar, aí faz as paradas, esperar as pessoas descerem e subirem, engarrafamento... Era uma agonia! Às vezes, eu descia antes mesmo da parada e ia andando porque não dava. Eu estudava no CEFET [atual IFCE], né? Aí, eu pegava [a linha] o *13 de Maio/Papicu* no Terminal, aí depois do viaduto ficava tudo engarrafado. Eu descia às vezes perto da UECE e ia andando porque eu não aguentava ficar lá. Eu ia andando o ônibus parava e aí eu passava... Eu chegava às vezes mais rápido que o ônibus ou então no mesmo horário. (E., masculino, 48 anos, DJ).

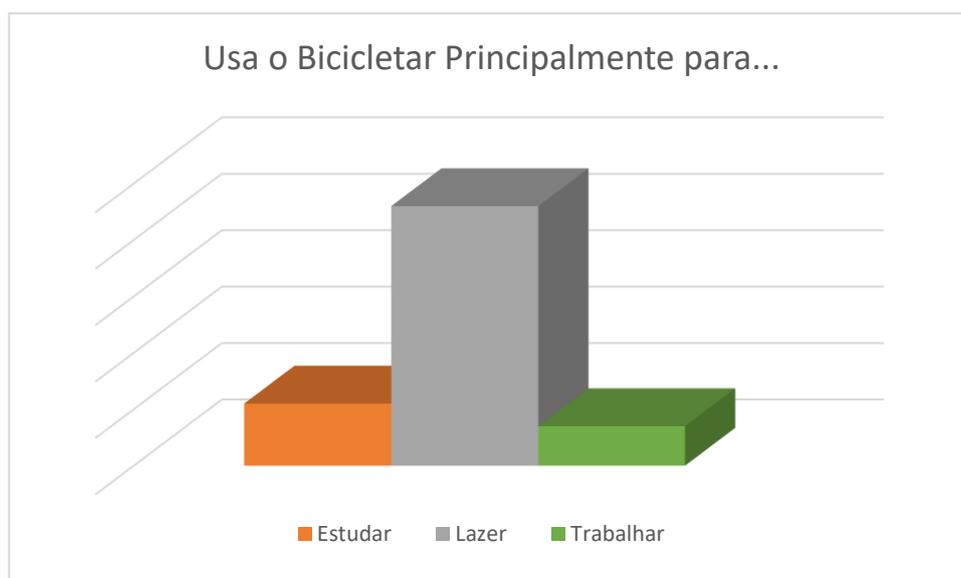
Acabo que [para o meu destino] tendo que pegar 2 a 3 ônibus pra me locomover, demorando até 1 hora e meia em um percurso que, de bicicleta, eu faço em 15, 20 minutos. (S., masculino, 18 anos, estudante).

Não esquecemos que nos questionários 39,7% dos entrevistados disseram trabalhar e estudar, e usamos estes casos para analisar como se dá a transferência de uso dos modais de uma para outra finalidade. Estratificados, aparecem diferenças que indicam as estratégias utilizadas pelos sujeitos quando precisam efetuar diversos deslocamentos.

Vejamos: entre os que estudam e trabalham, 37,03% iam trabalhar de ônibus ou van, mas este número aumentava um pouco quanto ao estudo, com 40,7%. De modo inverso, para o trajeto do trabalho, 18,5% usaram o automóvel particular, mas para ir ao estudo, o número caiu significativamente para 7,4%, enquanto o uso das bicicletas aumentou exponencialmente, chegando a 22,2%.

Isso quer dizer que quando os sujeitos precisam realizar vários deslocamentos ao longo do dia, intercambiam os modais de modo a economizar tempo e dinheiro. Os números acima demonstram que uma parcela nada desprezível dos que estudam e trabalham trocam o automóvel particular numa das “pernas” do trajeto por outros (7,4%), como bicicletas e ônibus. Também foram verificados casos (11,1%) em que usuários de modais como ônibus, automóveis e metrô usaram as *bikes* no segundo trajeto; e mais ainda casos em que trocaram modais como a caminhada ou o carro para trabalhar, pelo uso do transporte coletivo para estudar (14,8%).

Gráfico 4: Grau de Escolaridade dos Usuários do *Bicicletar*



Fonte: Questionários.

Tendo em vista os dados apresentados, fica a questão: os usuários usam o *Bicicletar* para o quê? Perguntados sobre isso, 66,7% deles afirmou usar as bicicletas particulares para o lazer, enquanto 15,9% para estudar, 10,1% para trabalhar. Quanto à frequência de uso do sistema, é bastante alta: 24,6% afirmaram usá-las algumas vezes durante a semana; 23,2% várias vezes na semana; 17,4% usam todos os dias; e 13% apenas raramente. Ainda 8,7% estava usando pela primeira vez quando foram entrevistados na estação e 2,9% usam somente no fim de semana.

Ainda que a finalidade primeira do *Bicicletar* para seus usuários seja a diversão, é importante apontar que 26% deles usa as *bikes* compartilhadas para trabalhar ou estudar. Este dado se soma a outro que nos impressionou, pois apenas 18,8% afirmou ter bicicleta própria, o que torna o uso do sistema de empréstimo ainda mais fundamental a esse tipo de usuário, seja qual for a finalidade do uso.

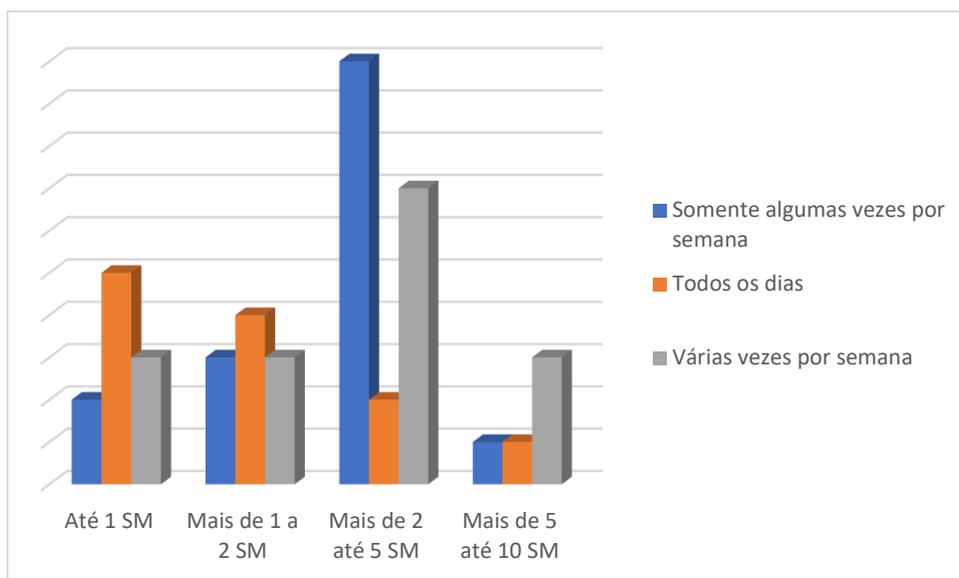
Quando analisamos apenas os proprietários de bicicletas, percebemos algumas especificidades: 92,4% deles trabalham, dentre os quais 53,8% estuda e trabalha, e 7,6% apenas estuda. Bem poucos deles usam este veículo para os

deslocamentos de estudo (15,3%) e trabalho (7,6%), enquanto os que trabalham usam majoritariamente o ônibus para esse deslocamento, com 46,1%.

Possuir uma *bike* em casa não é impeditivo ao uso do *Bicicletar*: ao contrário, todos os entrevistados usavam o sistema. Para tanto, a finalidade das bicicletas compartilhadas não muda entre o grupo de proprietários: 61,5% deles usam para o lazer, um número similar, ainda que menor, do que a média em geral. O interessante é a inversão quanto ao uso para estudo e lazer, em relação à resposta da maioria dos entrevistados: entre os que possuem bicicletas, 15,3% usam o *Bicicletar* para trabalhar e 7,6% usam para estudar. Ainda assim, esses proprietários usam menos o sistema, pois 46,1% deles respondeu opções de baixa frequência no uso do sistema, 12 pontos percentuais a mais do que a média da amostra.

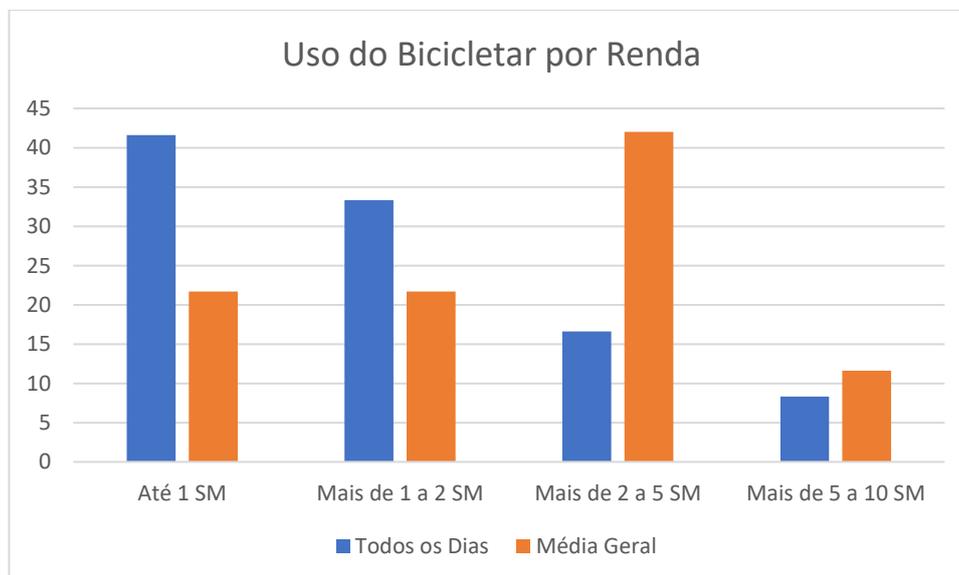
Ao mesmo tempo, é preciso salientar que na média geral dos entrevistados, 65,2% responderam usar o sistema com bastante frequência (considerando as respostas “todo dia”, “várias vezes por semana” e “algumas vezes por semana”).

Como já escrito, 17,4% dos entrevistados afirmaram usar o *Bicicletar* todos os dias, o que nos permite criar um perfil de quem é esse usuário cotidiano do sistema: é um sujeito do sexo masculino (83,3%), que estuda e trabalha (74,4%), que estudou (ou ainda estuda) até o nível superior incompleto (58,3%), que ganha em torno de 1 salário mínimo (41,6%) e aproveita as *bikes* compartilhadas principalmente para estudar (60%). Além disso, 11,1% deles usam o modal do transporte coletivo para ir trabalhar, mas os que usam as bicicletas são 57,1%.

Gráfico 5: Uso do Bicicletar por Frequência e Renda

Fonte: Questionários.

O elemento renda parece ser importante ao uso do sistema em uma base diária, pois o gráfico demonstra que o uso do *Bicicletar* todo o dia é inversamente proporcional ao crescimento da renda, o que se diferencia da média geral.

Gráfico 6: Uso do Bicicletar por Renda (Uso Todos os Dias e Média Geral)

Fonte: Questionários.

Fica claro, portanto, que o usuário que acessa ao *Bicicletar* todos os dias é aquele de mais baixa renda, o que é compatível com a condição de estudante que apontam os outros dados já exibidos. Mesmo que a maioria – mesmo entre os que afirmam usar o sistema todos os dias – afirme usufruir das bicicletas compartilhadas principalmente para o lazer, os usuários cotidianos se diferenciam um pouco pela renda e pela finalidade, já que, como já escrito, respondem com mais frequência que captam as *bikes* para estudar.

Considerações Finais

Insistimos que o levantamento que fazemos neste texto é preliminar, ainda que significativo. Por mais que continuemos a aprofundar os dados e a colher mais questionários, as respostas que temos em mãos já fazem relações entre quem são esses usuários e como se relacionam com a cidade.

As entrevistas semiestruturadas nos permitem perceber os discursos e as tensões dos usuários para com a infraestrutura da cidade e o poder público, e lançam algumas luzes sobre como se dão as estratégias de uso das bicicletas.

Os questionários sobre o *Bicicletar* nos mostram que o usuário desse sistema é principalmente de baixa renda – ganham até 2 salários mínimos 43,4% dos entrevistados em geral e 74,9% dos que usam todos os dias – ao mesmo tempo em que tem alta escolaridade, a maioria cursando ou já tendo cursado o Ensino Superior. Este público usa as bicicletas compartilhadas para o lazer e a maioria não tem bike própria, sendo que aqueles que têm (18,8%) usam com menor frequência o sistema.

Estes dados são interessantes porque vão na contramão do discurso da Prefeitura Municipal de Fortaleza, que insiste no *Bicicletar* como um modelo de incentivo à troca de modais, ou seja, ao ato de deixar de usar o automóvel particular ou mesmo o transporte coletivo em favor das bicicletas alugadas.

No momento atual, nossos dados permitem afirmar, o sistema contribui para outras finalidades, como manter seus usuários realizando atividades físicas e vivenciando a cidade de modo diferenciado, sobre duas rodas. Mas com apenas 26% dos usuários empregando as *bikes* compartilhadas para se deslocar

ao local de trabalho ou de estudo (contra 66,7% que as dispõem para o lazer) não incide de modo significativo no propósito que o poder público faz dele.

Ainda que existam indícios de que um maior grau de uso ou incentivo ao sistema possa motivar os usuários a abandonarem outros modais em favor das bicicletas, esse processo só irá se completar mediante um conjunto outro de ações, que passam inclusive, pela melhoria da infraestrutura viária – não basta ter mais quilometragem de ciclofaixas se elas não apresentam qualidade – seja pelo aperfeiçoamento do sistema em si, que passa até pela melhoria do *software* do *Bicicletar* nas estações.

Referências

APÓS PROTESTOS, prefeitura anuncia pintura de ciclofaixas em Fortaleza: Em agosto, grupo havia pintado ciclofaixa popular como protesto. Ciclofaixa será feita na Avenida Ana Bilhar e deve pronta dia 20. *G1*, 2013. Disponível em: <<http://g1.globo.com/ceara/noticia/2013/09/apos-protestos-prefeitura-anuncia-pintura-de-ciclofaixas-em-fortaleza.html>>. Acesso em: 25 jun. 2018.

BICICLESTAR. Prefeitura Municipal de Fortaleza: Bicicletas Compartilhadas de Fortaleza. Disponível em < <http://www.bicicletar.com.br/>>, acesso em junho de 2019a.

BICICLESTAR. Prefeitura Municipal de Fortaleza: Catálogo de Serviços/ Mobilidade Urbana/ Bicicletar. Disponível em < <https://catalogodeservicos.fortaleza.ce.gov.br/categoria/mobilidade/servico/127> >, acessado em junho de 2019b.

BICICLESTAR VAI expandir para a periferia de Fortaleza, com 130 novas estações; confira os bairros. *Tribuna do Ceará* (online). <Disponível em <https://tribunadoceara.uol.com.br/noticias/mobilidadeurbana/bicicletar-vai-expandir-para-a-periferia-de-fortaleza-com-130-novas-estacoes-confira-os-bairros>>, acessado em março de 2019.

FORTALEZA. Prefeitura Municipal de Fortaleza. Mapa da Malha Cicloviária. Atualizado em 10/05/2019. Disponível em < <https://www.google.com.br/maps/@->

3.7835128,-38.5863997,12z/data=!4m2!6m1!1szAd-KwRu8zSM.k6urSu4rX2Yo>, acessado em junho de 2019.

GRUPO FAZ 'happy hour' em poste da ciclovia na avenida Aguanambi como forma de protesto. O Povo (online), 08/06/2019. Disponível em <https://www.opovo.com.br/noticias/fortaleza/2019/06/08/grupo-faz--happy-hour--em-poste-da-ciclovias-na-avenida-aguanambi-como-forma-de-protesto.html?fbclid=IwAR2Jxy4MCQRq_DPOnJnYLIBdsvEJAMoInIN0ReTzIzaSb4fA8YqQtPhjzIY>, acessado em junho de 2019.

LIMA FILHO, Irapuan P. LIMA FILHO, Irapuan Peixoto. Mobilidade Urbana, Trânsito e Infraestrutura: pensando sociologicamente as intervenções de uma subsede da Copa do Mundo. **XVI Congresso Brasileiro de Sociologia**. GT 02: Cidades. Salvador, Brasil, 2013.

LIMA FILHO, Irapuan P.; REBOUÇAS, Giovanna F. Mobilidade Urbana e Ciclismo: O uso do sistema de bicicletas compartilhadas em Fortaleza. In: BARREIRA, Irllys A.F.; GONÇALVES, Danyelle N. (orgs.). **A Cidade Sob o Chão do Espaço Público**. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2019 [no prelo].

MALHA CICLOVIÁRIA das capitais cresce 133% em 4 anos e já passa de 3 mil quilômetros. G1 (site), Economia, 28/08/2018. Disponível em <<https://g1.globo.com/economia/noticia/2018/08/28/malha-ciclovitaria-das-capitais-cresce-133-em-4-anos-e-ja-passa-de-3-mil-quilometros.ghtml>>, acessado em agosto de 2018.

MASSA CRÍTICA FORTALEZA. Disponível em https://www.facebook.com/pg/MassaCriticaFortaleza/about/?ref=page_internal, acessado em junho de 2019.

PREFEITURA DE FORTALEZA é a vencedora de prêmio global de Mobilidade Urbana. Prefeitura Municipal de Fortaleza (site). Notícias/ Mobilidade, 28/06/2018. Disponível em <<https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/prefeitura-de-fortaleza-e-a-vencedora-de-premio-global-de-mobilidade-urbana>>, acessado em junho de 2018.

UN. **Slate of the World's Cities 2012/2013**: Prosperity of Cities. New York: United Nations/ HABITAT/ Routledge, 2013.