



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
INSTITUTO DE CULTURA E ARTE – ICA
CURSO DE COMUNICAÇÃO SOCIAL - PUBLICIDADE E PROPAGANDA

WESLEN CARNEIRO MÁXIMO

**CICLOGRAFIA FORTALEZA: O CICLISMO NAS PAISAGENS DA CAPITAL
CEARENSE**

FORTALEZA
2022

WESLEN CARNEIRO MÁXIMO

CICLOGRAFIA FORTALEZA: O CICLISMO NAS PAISAGENS DA CAPITAL
CEARENSE

Projeto Experimental apresentado ao Curso de Comunicação Social da Universidade Federal do Ceará como requisito para a obtenção do grau de Bacharel em Comunicação Social - Publicidade e Propaganda.

Orientador: Prof. Me. Fernando Luís Maia da Cunha.

FORTALEZA

2022

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal do Ceará
Sistema de Bibliotecas

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

M419c Máximo, Weslen Carneiro.

Ciclografia Fortaleza : o ciclismo nas paisagens da capital cearense / Weslen Carneiro Máximo. – 2022.
87 f. : il. color.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) – Universidade Federal do Ceará, Instituto de Cultura e Arte, Curso de Comunicação Social (Publicidade e Propaganda), Fortaleza, 2022.

Orientação: Prof. Me. Fernando Luís Maia da Cunha.

1. Ciclismo. 2. Paisagens urbanas. 3. Fortaleza. 4. Fotografia de cotidiano. I. Título.

CDD 070.5

WESLEN CARNEIRO MÁXIMO

CICLOGRAFIA FORTALEZA: O CICLISMO NAS PAISAGENS DA CAPITAL
CEARENSE

Projeto Experimental apresentado ao Curso de Comunicação Social da Universidade Federal do Ceará como requisito para a obtenção do grau de Bacharel em Comunicação Social - Publicidade e Propaganda, sob a orientação do Prof. Me. Fernando Luís Maia da Cunha

Aprovada em: 13/12/2022.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Me. Fernando Luís Maia da Cunha (Orientador)
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof.^a Dra. Helena Martins do Rêgo Barreto
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof.^a Ma. Soraya Madeira da Silva
Universidade Federal do Ceará (UFC)

A Deus.

Aos meus pais, Ana Lúcia e José Máximo.

AGRADECIMENTOS

A Deus por ter me deixado vivo até aqui e me guardar nos meus trajetos pela cidade.

Aos meus pais, Ana Lúcia e José Máximo, que sempre me incentivaram a estudar, me apoiaram e me ajudaram nos momentos mais difíceis dessa jornada.

Aos professores do Instituto de Cultura e Arte da Universidade Federal do Ceará com quem tive o prazer de ter aulas ao longo desta graduação.

Ao Prof. Me. Fernando Luís Maia da Cunha, pela sua paciência, pelo seu tão precioso tempo e pelas suas orientações que puderam tornar esse trabalho possível.

Às professoras participantes da Banca examinadora, Helena Martins e Soraya Madeira, pelo tempo, pelas valiosas colaborações e sugestões.

Aos meus amigos que me ouviram, me apoiaram e me ajudaram a seguir mentalmente bem nesses tempos tão difíceis.

RESUMO

A capital cearense é uma das cidades mais importantes do país, principalmente no quesito mobilidade urbana. A bicicleta tem estado cada vez mais presente em Fortaleza graças às políticas públicas que incentivam o uso deste modal de transporte. O presente trabalho mostra desde o referencial teórico ao processo de produção do Projeto “Ciclografia Fortaleza”, no *Instagram*. Nesse perfil, são exibidas as fotografias e vídeos produzidos ao longo de 5 anos utilizando a bicicleta como meio de transporte pelas ruas de Fortaleza, nas quais o ciclismo compõe as paisagens locais. Por meio dessas imagens, outros ciclistas poderão se reconhecer, e não ciclistas podem ser incentivados a pedalar na capital cearense.

Palavras-chave: Ciclismo, Paisagens urbanas, Fortaleza, Fotografia de cotidiano

ABSTRACT

The capital of Ceará is one of the most important cities in the country, especially in terms of urban mobility. The bicycle has been increasingly present in Fortaleza thanks to public policies that encourage the use of this mode of transport. This work shows from the theoretical framework to the production process of the Project “Ciclografia Fortaleza”, on Instagram. In this profile, photographs and videos produced over 5 years using the bicycle as a means of transport through the streets of Fortaleza, where cycling composes the local landscapes, are displayed. Through these images, other cyclists will be able to recognize themselves, and non-cyclists can be encouraged to cycle in the capital of Ceará.

Keywords: Cycling, Urban landscapes, Fortaleza, Everyday photography

LISTA DE FIGURAS

| | |
|--|----|
| Figura 1 - Mapa cicloviário de Fortaleza até novembro de 2022..... | 34 |
| Figura 2 - Esboço do projeto no Wix | 45 |
| Figura 3 - Pesquisa do termo “ciclografia”..... | 46 |
| Figura 4 - Pasta com todas as fotos..... | 50 |
| Figura 5 - Pasta com todos os vídeos..... | 50 |
| Figura 6 - Pasta de fotos após a primeira seleção..... | 51 |
| Figura 7 - Pasta de fotos após a seleção de fotos redundantes..... | 52 |
| Figura 8 - Esboço do mapa mental..... | 53 |
| Figura 9 - Vetor guia para o logotipo no software Adobe Illustrator..... | 54 |
| Figura 10 - Logotipo do projeto..... | 54 |
| Figura 11- Paleta de cores da identidade visual..... | 55 |
| Figura 12 - Variações do logotipo..... | 55 |
| Figura 13 - Variação mais aconselhável para utilização..... | 56 |
| Figura 14 - Pranchetas do software Adobe Illustrator para as publicações no Instagram..... | 57 |
| Figura 15 - Minha primeira câmera digital..... | 58 |
| Figura 16 - Biblioteca de imagens para a edição no software Adobe Lightroom..... | 59 |
| Figura 17 - Timeline de edição de vídeos no software Adobe Premiere..... | 59 |
| Figura 18 - Publicação 1..... | 60 |
| Figura 19 - Publicação 2..... | 61 |
| Figura 20 - Publicação 3..... | 62 |
| Figura 21 - Visão geral do perfil do projeto no Instagram..... | 63 |
| Figura 22 - Foto da categoria “sinalização”..... | 64 |
| Figura 23 - Foto da categoria “críticas”..... | 65 |
| Figura 24 - Foto da categoria “Esporte”..... | 65 |
| Figura 25 - Foto da categoria “Movimento”..... | 66 |
| Figura 26 - Foto da categoria “Lazer”..... | 66 |
| Figura 27 - Foto da categoria “Paisagens”..... | 67 |
| Figura 28 - Foto da categoria “Trabalho”..... | 67 |
| Figura 29 - Foto da categoria “Meus relatos e dicas”..... | 68 |
| Figura 30 - Produção dos cartazes com QR Code no software Adobe Illustrator..... | 70 |
| Figura 31 - Cartazes com QR Code..... | 70 |

| | |
|--|----|
| Figura 32 - Avenida Bezerra de Menezes. | 71 |
| Figura 33 - Praças da Gentilândia..... | 71 |
| Figura 34 - Avenida Godofredo Maciel. | 71 |
| Figura 35 - Avenida José Bastos..... | 72 |
| Figura 36 - Entorno da Lagoa da Parangaba. | 72 |
| Figura 37 - Avenida Domingos Olímpio..... | 72 |
| Figura 38 - Praia de Iracema..... | 73 |
| Figura 39 - Praça do Ferreira | 73 |
| Figura 40 - Parque Rachel De Queiroz. | 73 |
| Figura 41 - Avenida Germano Frank. | 74 |
| Figura 42 - Avenida Osório de Paiva..... | 74 |
| Figura 43 - Lagoa do Catão..... | 74 |
| Figura 44 - Havaizinho/Poço da Draga. | 75 |
| Figura 45 - Entorno do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura. | 75 |
| Figura 46 - Restaurante Universitário – Campus do Pici..... | 75 |
| Figura 47 - Centro de Humanidades 2 – UFC Benfica. | 76 |
| Figura 48 - Parte 1 da matéria sobre o projeto Ciclografia Fortaleza no caderno Vida e Arte do Jornal O Povo. | 77 |
| Figura 49 - Parte 2 da matéria sobre o projeto Ciclografia Fortaleza no caderno Vida e Arte do Jornal O Povo. | 78 |
| Figura 50 - Parte 3 da matéria sobre o projeto Ciclografia Fortaleza no caderno Vida e Arte do Jornal O Povo | 78 |
| Figura 51 – Publicação da matéria no Instagram do caderno Vida e Arte..... | 79 |
| Figura 52 - Alcance da matéria no Instagram do caderno Vida e Arte. | 79 |

SUMÁRIO

| | | |
|-------|---|-----------|
| 1 | INTRODUÇÃO | 12 |
| 2 | OBJETIVOS DO PROJETO | 14 |
| 2.1 | Geral | 14 |
| 2.2 | Específicos..... | 14 |
| 3 | TEMA E PROBLEMATIZAÇÃO | 15 |
| 4 | JUSTIFICATIVA | 20 |
| 5 | REFERENCIAL TEÓRICO | 21 |
| 5.1. | Minha “Fortal City”: um breve panorama histórico | 21 |
| 5.2 | Fortaleza em números..... | 25 |
| 5.3 | Uma metrópole em movimento | 26 |
| 5.4 | A mobilidade urbana e a bicicleta em Fortaleza | 30 |
| 5.5 | A parte fotográfica da coisa..... | 39 |
| 5.5.1 | <i>Um breve histórico da fotografia.....</i> | <i>39</i> |
| 5.5.2 | <i>Fotografia de cotidiano</i> | <i>41</i> |
| 5.6 | Fotografar durante os pedais | 43 |
| 6 | METODOLOGIA..... | 45 |
| 6.1 | O <i>insight</i> para o projeto e a criação do título | 45 |
| 6.2 | A pesquisa..... | 47 |
| 6.3 | A definição do meio de publicação | 49 |
| 6.4 | A seleção dos arquivos..... | 49 |
| 7 | A PRODUÇÃO DO CICLOGRAFIA FORTALEZA..... | 53 |
| 7.1 | Criação da identidade visual | 53 |
| 7.2 | Edição das fotos e vídeos..... | 57 |
| 7.3 | As publicações | 60 |
| 8 | FOTOS PARA O PROJETO | 64 |
| 9 | DIVULGAÇÃO E INTERVENÇÃO URBANA..... | 69 |
| 10 | REPERCUSSÃO | 77 |
| 11 | CONCLUSÃO..... | 80 |
| | REFERÊNCIAS | 83 |

1 INTRODUÇÃO

Em 2007 tive o primeiro contato com uma câmera digital e de imediato me interessei por fotografia. Com a popularização das câmeras compactas digitais, em 2010 comprei minha primeira câmera, com a qual pude experimentar, explorar as configurações automatizadas do equipamento e sair por Fortaleza para fotografar, principalmente paisagens e cenas do cotidiano.

Alguns anos depois, percebi-me descontente com a graduação que tinha escolhido e a fotografia foi certamente um escape para aquele período ruim. Com isso, procurei aprender mais sobre fotografia, praticando e conhecendo pessoas que também fotografavam pela cidade, até que em 2015 comecei meu primeiro curso de fotografia no Cuca da Barra do Ceará. Lá e no Cuca Mondubim fiz vários cursos e oficinas de fotografia, audiovisual e design gráfico, tive o primeiro contato com equipamentos profissionais e aprendi a manuseá-los.

No final de 2015, depois de anos juntando dinheiro, consegui comprar uma câmera DSLR e ampliei minhas possibilidades, principalmente com o modo manual de fotografia presente nela. Ainda consegui produzir alguns ensaios como *freelancer*, mas a crise econômica afastava os clientes e isso me frustrou bastante, pois o investimento feito não estava dando o retorno esperado. Então, desanimei-me e passei cerca de 1 ano sem fotografar ou gravar vídeos.

Já depressivo e frustrado com as três tentativas anteriores, passei, enfim, para Publicidade e Propaganda em 2017. O curso anterior era na área de exatas e me adaptar à nova área foi um pouco difícil. No primeiro semestre da graduação eu estava inseguro sobre a escolha de iniciar algo tão diferente, mas estava feliz com o rumo que a vida estava tomando. Foi então que voltei a fotografar, sem muito me pressionar sobre conseguir lucrar com essa arte e segui divulgando meu trabalho na internet.

A partir do segundo semestre da publicidade, com a possibilidade de escolher disciplinas optativas, decidi me matricular nas relacionadas a fotografia e audiovisual. Nesse mesmo período, por questões políticas e de saúde, decidi comprar uma bike para me transportar. Quando era criança eu pedalava com o auxílio de rodinhas, portanto, aprendi a andar sozinho e com ousadia já adulto. Até pensei em desistir, mas fui melhorando, perdendo medos e descobrindo rotas pela cidade. Nasceu aí uma relação de amor -e ódio- com minha bicicleta, a qual nomeei

de “pirambike”.

Ao sair para pedalar, sempre levava minha câmera compacta e fotografava cenas do cotidiano que me pareciam interessantes nos meus novos trajetos por Fortaleza. Como eu estava com um veículo próprio agora, poderia ir onde quisesse, quando quisesse e fazer fotos onde achasse melhor.

Estagiei no Cuca Mondubim como monitor de audiovisual e fui bolsista na Pró-Reitoria de Graduação da Universidade Federal do Ceará (PROGRAD UFC). Em ambas atividades, produzi um pouco de fotografia, audiovisual e design gráfico voltado para redes sociais. Obviamente, aproveitava os trajetos com a “pirambike”, parava em alguns locais para fotografar e filmar o que achava interessante e fui guardando esses registros.

Confesso que fiquei abalado com a pandemia de COVID-19, não só pelos medos que a doença traz, mas também na qualidade do aprendizado e pela impossibilidade de pedalar por longos meses. Algumas das disciplinas citadas anteriormente só puderam ser feitas remotamente e sinto que não foram aproveitadas ao máximo por esse motivo.

Porém, no último semestre remoto tive a ideia que se tornou meu tema do Trabalho de Conclusão de Curso. As disciplinas de Criação de portfólio Epistemologia pediam um trabalho final e, foi graças à elas que, voltando de uma consulta médica com a “pirambike”, pensei em selecionar fotos que produzi desde o início dos meus pedais em Fortaleza onde o ciclismo estivesse de alguma maneira nas paisagens que fotografei. A partir dessa ideia, criei um esboço do projeto de pesquisa e um portfólio que me ajudou a desenvolvê-lo. O Ciclografia Fortaleza é um perfil no *Instagram*, onde exponho meu olhar de ciclista e fotógrafo em Fortaleza, no qual descrevo as imagens para as contextualizar e ajudar na compreensão. Neste trabalho relatarei o processo de planejamento e produção desse projeto.

2 OBJETIVOS DO PROJETO

2.1 Geral

Expor fotografias produzidas entre 2018 e 2022 durante os trajetos feitos de *bike*, onde o ciclismo esteja presente e componha as paisagens cotidianas de Fortaleza.

2.2 Específicos

- Entender como os ciclistas se relacionam com os espaço da cidade e detectar os diversos usos que eles fazem das bicicletas.
- Despertar a auto percepção dos ciclistas nas paisagens fortalezenses.
- Influenciar o público a praticar o ciclismo e observar as paisagens de Fortaleza.
- Conscientizar sobre o risco que os ciclistas correm nas ruas da capital cearense, apontando condutas problemáticas de alguns ciclistas e de não ciclistas.
- Contribuir com a melhora da malha cicloviária e do comportamento das pessoas no trânsito de Fortaleza.
- Divulgar minhas fotografias de cotidiano

3 TEMA E PROBLEMATIZAÇÃO

Roberto Braga e Pompeu Figueiredo de Carvalho (2004) definem cidade como uma aglomeração humana, onde cada indivíduo realiza uma atividade de modo próprio, pois trata-se do lugar no qual esse indivíduo pode exercitar de forma ampliada a escolha de um modo de vida mais diverso e, conseqüentemente, a liberdade. Lúcia Oliveira (2002) complementa ao afirmar que a cidade é um lugar de comunicação de vários grupos sociais, que passam por mudanças provocadas pelas diferentes apropriações feitas por esses grupos nos espaços.

Para Milton Santos (1978) os usos do território pela população criam os espaços, os quais são construídos e organizados ao longo do tempo de acordo com cada sociedade, ou seja, a natureza sofre a ação do homem, o qual a adapta, por assim dizer, à sua cultura, artifícios e história (SANTOS 1988). Para este autor, a cidade seria uma região e um lugar, algo mais concreto, se diferenciando por isso do urbano, o qual seria um conceito abstrato (VASCONCELOS, 2015, p. 21, apud SANTOS, 1994, p.69 e p.71). SANTOS (2002) também declara que os indivíduos que “tem mobilidade” em uma cidade veem pouco da cidade e do mundo; que a territorialidade e a cultura se interseccionam, criando novos sentidos, conseqüentemente, modificando esses indivíduos e que, devido a globalização do mundo, as atividades locais sofrem interferências das globais, mas que a comunicação é garantida pela união entre os elementos que compõem o cotidiano vivido localmente e os conceitos e influências das culturas globais.

Pedro de Almeida Vasconcelos (2015) declara que em um mundo em que os conceitos de espaço e de distâncias estão mudando de valor, muito provavelmente por causa do processo de globalização, também ainda é possível conceituar cidade como um conjunto de fenômenos complexos que se dão em diferentes contextos históricos e geográficos. Ele traz também conceitos de cidade do filósofo Henri Lefebvre, que a define como uma “projeção da sociedade sobre o terreno” e define urbano como “uma forma pura: o ponto de encontro, o lugar de reunião, a simultaneidade” (VASCONCELOS, 2015, p. 20, apud LEFEBVRE, 1968, p. 64; LEFEBVRE, 1970, p. 43 e p. 159).

O filósofo marxista Henri Lefebvre fala que a produção dos espaço sofre intervenção da luta de classes, impedindo, portanto, que as diferenças sejam apagadas, ou seja, os lugares são construções baseadas nas diferenças sociais- e

porque não dizer também econômicas- das populações (BRANDT, 2018). Por isso, é possível entender que a sociedade industrializada e capitalista atual é um impulso para diferenciação dos espaços, principalmente nas cidades, em zonas ricas e zonas de periferia. Sobre isso, Lefebvre complementa:

O projeto de “mudar a vida” permanecerá um slogan político, ora abandonado, ora retomado, enquanto persistir a cotidianidade do espaço abstrato com seus constrangimentos muito concretos, enquanto houver tão somente melhorias técnicas de varejo (horários dos transportes, rapidez, conforto relativo), enquanto os espaços (de trabalho, de lazer, de habitação) permanecerem separados e reunidos apenas pela instância política e seu controle (BRANDT, 2018, apud LEFEBVRE, 2006, p.55-56).

Com isso, é possível entender que essas diferenças dos espaços e de classes sociais proporcionam diferenças estruturais nas cidades. Além disso, a questão da luta de classes também leva a reflexão acerca de questões como favelização e “esquecimento” por parte das autoridades das zonas periféricas e grande atenção aos bairros considerados ricos das cidades. Há ainda o entendimento de que as estruturas urbanas estão diretamente ligadas as relações de trabalho, influenciando no transporte dos trabalhadores dessa sociedade capitalista.

Para Matheus Felipe da Silva Rios Santos (2021), o direito às políticas públicas não é igualitária e está subordinada ao espaço que o indivíduo ocupa, podendo esse ter seu direito básico a cidadania desrespeitado e impedido, por exemplo, de se transportarem, seja pela falta de estrutura, pelo preço inacessível das passagens ou mesmo pela falta de veículos que levem a parcela menos favorecida da população a determinados locais, promovendo assim uma política social higienista. Ele alega que as estruturas da cidade não são pensadas para resolver os problemas urbanos ou de habitação, mas que o Estado, defensor da burguesia, fará as melhorias estruturais a fim de assegurar as relações de produção e a dominação das classes ricas. Porém ele ressalta a importância de que haja uma revolução social que repense as relações sociais, mas que esta revolução deverá ser uma pauta do grupo proletário (SANTOS, 2021).

Portanto, mais do que um espaço coletivo para que os moradores exerçam suas individualidades, é um espaço constituído e influenciado pela cultura, pelo período histórico e pelas diferenças sociais, no qual a comunicação existe por conta das pluralidades de vivências, ideias e comportamentos aos quais os

moradores estão expostos em seus cotidianos urbanos.

Nesse sentido, Fortaleza é um desses aglomerados, onde tive o prazer de nascer e onde vivo até hoje. É nesta cidade também que pratico o que amo: fotografia e ciclismo. Com isso, aproprio-me da tecnologia da câmera para produzir imagens, da bicicleta enquanto veículo e dos espaços como cenário para fotografar. Mas, o que será que posso fazer mais ao juntar essas duas coisas ao mesmo tempo? A resposta para essa pergunta é este projeto, Ciclografia Fortaleza.

Antes de possuir uma bicicleta eu já fotografava o cotidiano da cidade desde 2010, utilizando uma câmera digital compacta, como citei anteriormente, e na maioria das vezes, saía para locais específicos (principalmente o Centro e Praia de Iracema) com outros amigos que gostam de fotografia, os quais se autointitulavam *instagrammers* (pois produziam imagens exclusivamente para publicação nos seus perfis do *Instagram*). Aliás, fotografia de cotidiano é um dos tipos de imagem que sempre me atraiu. Quando comecei a possuir dispositivos de fotografia passei também a produzi-las. Segundo Victa de Carvalho (2017) fotografias do cotidiano são obras que captam pessoas comuns vivendo suas rotinas habituais sem nenhuma interrupção, ou seja, são registros do banal, que sempre passa despercebido da grande maioria das pessoas.

Em 2018, quando comprei a minha bicicleta, tive mais liberdade para registrar cenas e paisagens que me eram/são interessantes. Zita Possamai (2008) fala que desde o surgimento da fotografia, as cidades são os temas preferidos de vários fotógrafos, principalmente pelo seu caráter documental, visto que tais registros mostrariam mudanças ocorridas nas cidades ao longo dos tempos.

Muitas das minhas fotos mais antigas capturaram locais de Fortaleza que sofreram modificações recentes, mas que daqui a uns anos certamente sofrerão outras reformas. Ver esses registros me causa algumas sensações, principalmente saudade de como era a cidade antes e um certo “não pertencimento”, por não reconhecer pontos que me referenciavam geográfica e historicamente na cidade.

Lúcia Oliveira (2002) fala ainda que os indivíduos da cidade vivem e transitam na cidade de maneira efêmera, ou seja, não costumam dar tanta importância ou atenção aos espaços. Já me considero um pouco diferente, pois observo Fortaleza e suas mudanças, mas com os registros fotográficos que tenho, percebo mais fortemente essas transformações.

A ideia que mais tarde daria origem ao Ciclografia Fortaleza surgiu por

volta de 2018, ano em que comecei a pedalar e transformei a bike no meu meio de transporte. Desde então, fui percebendo melhor as várias paisagens da cidade que são atravessadas pelas vias de tráfego para ciclistas que tomaram conta de Fortaleza nos últimos anos. Inevitavelmente, os ciclistas também aumentaram sua presença pela cidade e ajudaram na mudança da paisagem que antes era composta majoritariamente por pedestres, carros, motos e ônibus. Agora mesmo me considero parte dessa paisagem urbana e, por ser ciclista, posso mostrar por meio dessas fotos, com propriedade, sobre a vida de ciclista e sobre a presença da bicicleta nas cenas cotidianas locais.

Ao perceber que faço parte das paisagens, as vislumbrando de maneira quase tátil em comparação ao tempo em que andava de ônibus, decidi fotografar algumas delas despretensiosamente e guardar como registro artístico pessoal e histórico da cidade. Nesse período, observei diversas transformações nas ruas, seja para se adequarem à implementação das ciclovias, seja por mudança de sentido de fluxo ou mesmo somente por reforma, como uma repavimentação de alguns trechos e colocação de sinalização de trânsito. Ainda descobri a existência de vários tipos/modelos de bicicleta que circulam pelas ruas de Fortaleza e suas diversas utilidades.

Percebi um sensível aumento de ciclistas nas vias, principalmente agora na pandemia, o que pode ser justificado pelo aumento constante do preço dos combustíveis e, segundo estudos da Fiocruz¹ realizados em 2021, pela alta taxa de disseminação de coronavírus em terminais e nos próprios ônibus por conta das superfícies contaminadas.

No “Ciclografia Fortaleza” pretendo expor meu olhar enquanto fotógrafo de cotidiano e ciclista sobre a presença dos elementos relacionados ao ciclismo na rotina dos diversos locais que ando e/ou já percorri em Fortaleza (ciclistas e seus comportamentos, bicicletas e suas utilidades, vias, sinalização, etc.). O projeto irá responder o seguinte questionamento central: De que forma os elementos referentes

¹ O estudo da Fiocruz realizado na cidade de Recife em 2021 revela que superfícies diversas onde os usuários dos terminais e paradas de ônibus costumam encostar, continham amostras de vírus, portanto podendo infectar os passageiros com coronavírus facilmente. Disponível em: < <https://portal.fiocruz.br/noticia/covid-19-estudo-aponta-maior-risco-de-contaminacao-em-terminais-de-onibus#:~:text=Um%20novo%20estudo%20da%20Fiocruz,positivas%2C%20seguidos%20dos%20arredores%20de> >. Acesso em: 15/10/2021

ao ciclismo se relacionam com as variadas paisagens cotidianas de Fortaleza?

Nas fotos selecionadas, o público poderá perceber os ciclistas nessas paisagens e entender como eles se relacionam com os espaços da cidade, os usos diversos que fazem das bicicletas, verificar como ciclistas e não ciclistas se comportam no trânsito, despertar memórias sobre pontos fotografados e questionar se houve, de fato, algum benefício para a sociedade fortalezense as transformações feitas para implementação de ciclovias e outras obras viárias de mobilidade urbana.

4 JUSTIFICATIVA

Em Fortaleza, existe muito contraste e isso chama atenção de qualquer fotógrafo de cotidiano, mas certamente se esse fotógrafo se desloca de *bike*, acaba percebendo mais detalhes, por causa das inúmeras possibilidades de percursos.

Partindo do pressuposto de que Fortaleza é uma cidade com um grande número de habitantes que transitam pelas ruas e avenidas em diversos modais de transporte terrestre, de que a bicicleta é um dos modais que mais vem ganhando adeptos, os quais fazem usos diversos desse veículo, de que a cidade vem modificando sua estrutura para o deslocamento dessa população e que ciclistas e não ciclistas nem sempre respeitam as sinalizações e regras de trânsito, a hipótese desta pesquisa é que os elementos relacionados ao ciclismo (*bikes*, ciclistas, sinalizações, ciclovias, etc.) compõem e modificam as paisagens de Fortaleza no cotidiano.

Nesses quase 5 anos de deslocamento com *bike*, registrei muita coisa que passa despercebida pela grande maioria da população, inclusive por outros ciclistas. Registrar o cotidiano não é tão fácil quanto parece, pois exige muita sensibilidade do olhar e do fotógrafo, que vai sempre querer combinar uma boa composição com uma história que fique esclarecida ou facilmente entendida ao público.

Expor essas fotos no projeto Ciclografia Fortaleza, portanto, é contar sobre meus trajetos pela cidade, mostrar como a cidade se encontra nesse período e criar um referencial imagético de uma época que vivenciamos. É ainda um convite à população para observar melhor a cidade e suas mudanças, a se perceber nela (principalmente os ciclistas) e a praticar o ciclismo seja como atividade física ou transporte, como eu faço.

5 REFERENCIAL TEÓRICO

5.1. Minha “Fortal City”: um breve panorama histórico

É difícil nascer em Fortaleza e não amar essa cidade. Como se diz por aqui com os visitantes: “Eu moro onde vocês passam férias!”. Neste tópico serão trazidos dados históricos sobre “Fortal City” que são essenciais para a compreensão do seu processo de crescimento em paralelo aos seus problemas estruturais, os quais vêm sendo corrigidos ou melhorados nas últimas gestões da prefeitura.

Segundo os historiadores Artur Bruno e Airton de Farias (2012), a primeira tentativa de colonizar o Ceará foi em 1603, com Pero Coelho. Então, foi erguido um forte onde hoje é a Barra do Ceará, chamado de Forte São Tiago. Porém, essa tentativa falhou e anos depois, Martin Soares Moreno fez uma nova tentativa de colonizar a capitania Siará Grande, se aliando a alguns povos indígenas locais para plantação de cana e criação de gado, mandando erguer um outro forte também nas margens do rio Ceará, dessa vez nomeado de Forte São Sebastião. O local foi dominado e destruído pelos holandeses comandados pelo capitão Matias Beck, que manda erguer próximo ao riacho Pajeú o Forte Shoonenborch. Com a retomada do território, anos depois pelos portugueses, o forte foi renomeado para Fortaleza de Nossa Senhora Da Assunção e hoje abriga a 10ª Região Militar. Embora haja teorias sobre a fundação da capital, o dia 13 de abril de 1726 é reconhecido como a data de nascimento da hoje capital do Ceará, data na qual a localidade foi elevada de povoado à vila e se torna, de fato a capital do estado.

Artur e Airton (2012) afirmam ainda que, Fortaleza teve um crescimento muito lento em relação a outras vilas, como Aracati e Aquiraz (a antiga capital do estado) e somente com o seu declarado apoio a Dom Pedro I na questão da independência do Brasil de Portugal foi que o imperador elevou Fortaleza a categoria de cidade. Em 1850, a cidade recebeu obras de infraestrutura a fim de atender novas demandas econômicas, como colocação de calçamento, canalização da água, bondes de tração animal, iluminação a gás, melhorias no Porto das Dragas (onde hoje fica o chamado Havaizinho da Ponte Metálica), etc. Em 1870 se iniciou a obra da Estrada de Ferro de Baturité, sendo então uma das primeiras obras de transporte público da cidade e que, em 1926 foi ampliada até o Crato. Fortaleza se

beneficiava pela proximidade das regiões agrícolas, o que representava menos custos para os transportes de cargas de algodão, café e produtos da agropecuária.

Por volta do final do século XIX, na chamada Belle Époque, o engenheiro Adolfo Herbster elabora um plano urbanístico, para controlar e alinhar a abertura de ruas e avenidas da cidade. Isaque Araújo de Sousa (2019) fala que na virada do século, Fortaleza passa a contar com bondes elétricos, graças à chegada da eletricidade à capital, porém, não bastava apenas instalar a estrutura que daria tração para os bondes. As ruas precisavam estar asfaltadas para tanto e isso só era realidade no Centro da cidade até então. O bonde elétrico foi o primeiro transporte coletivo que chegava à periferia da cidade e levava essa população ao Centro. Isaque diz que o ônibus chegou por aqui por volta de 1918 para substituir os bondes elétricos que iam do Benfica a Parangaba, já que tiveram seu serviço suspenso pela empresa prestadora.

Foi nesse período também que a bicicleta chegou a Fortaleza e dentre as atividades de lazer da cidade que queria estar cada vez mais parecida com Paris havia as corridas de bicicleta no Passeio Público. O veículo recém chegado da Europa vinha ganhando espaço principalmente nos jardins das praças que foram construídas já pensando nas atividades de lazer dos moradores da época, dentre elas o ciclismo (EVARISTO apud SILVA E FILHO, 2004, p.97).

Com o passar dos anos, a oferta de linhas de ônibus foi crescendo, apesar do serviço ainda ser mais caro que o dos bondes. Após a Segunda Guerra Mundial, a Light, empresa que prestava os serviços de bonde elétrico decidiu encerrar de vez suas atividades, ficando Fortaleza “órfã” dos seus bondes. Foi então que decidiram passar a discutir regulamentações para o fluxo dos ônibus no Centro, pois eles eram estacionados desordenadamente nas ruas. Além disso, só partiam para seus destinos quando alcançavam lotação, sem um horário estabelecido de saída ou chegada, e essa desorganização causava engarrafamento nas ruas (SOUSA, 2019).

O crescimento da cidade também expunha as diferenças sociais e o claro crescimento desordenado da periferia. Enquanto a parte rica da capital recebia obras para embelezar e modernizar as ruas e prédios, por volta de 1930, a periferia se instalava e tomava áreas, sem seguir o ordenamento de Adolfo Herbster. Foi então que o prefeito Raimundo Girão contrata o engenheiro Nestor de Figueiredo para reformular o plano urbanista da capital, mas as autoridades e a aristocracia da época

o rejeitara, o que certamente prejudicou bastante a cidade no sentido de melhorias estruturais. Houve outras tentativas frustradas de alterar a estrutura urbana de Fortaleza em 1952 e em 1962, os chamados respectivamente Plano de Remodelação e Extensão de Fortaleza e Plano Diretor. (BRUNO, DE FERREIRA, 2011, p.144 a p. 148)

A Fortaleza que outrora se inspirava nas cidades europeias para se estruturar, agonizava e gritava para crescer, sufocada com a população crescendo desproporcionalmente a estrutura, devido, principalmente, ao êxodo de sertanejos. Essas pessoas vinham de trem do interior em busca de melhores condições de vida, com isso se aglomeravam nas partes mais afastadas da cidade. Foi por volta da década de 1970 que começa a se descentralizar as atividades industriais e econômicas. Destas, vai uma parte para a região metropolitana e outra para bairros considerados estratégicos, como a Aldeota. Além disso, esse período também foi caracterizado pela verticalização, ou seja, a construção de vários prédios com muitos andares, a fim de abrigar não só turistas, mas também centros comerciais (BARBOSA, 2006). Depois de alguns anos de muita crise econômica e de uma recém-acabada ditadura militar, Fortaleza vai receber alterações devido ao Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de 1992 e sobre ele, Renata Barbosa afirma que:

O plano também contemplou a criação de zonas especiais como: Orla Marítima, para a qual propunha “usos condizentes a sua vocação para o turismo e lazer”; Área de Interesse Urbanístico da Praia Mansa; Área de Interesse Urbanístico da Praia de Iracema, definida como de preservação, revitalização e renovação, com incentivos as atividades de cultura e lazer; Área de Urbanização Prioritária, na qual incluía o Centro e incentivava o adensamento das atividades de comércio e serviços e a implantação de infraestrutura (BARBOSA, 2006, p.24).

Em 2009, Fortaleza adotou o Plano Diretor Participativo, que, segundo Guilherme Barbosa (2021) não cumpriu o seu dever constitucional de assegurar o direito à moradia por meio das políticas de urbanização. Isso demonstra que as diferenças sociais estão ainda muito evidentes, apesar das melhorias estruturais da cidade e que, por causa da acumulação de capital na mão de uma parcela seleta e reduzida da população, ocorre a favelização das periferias. Como uma espécie de política higienista, entre os anos de 2012 e 2017, muitas pessoas foram expulsas dos locais que estavam habitando sob justificativa de terem invadido uma

propriedade municipal e esses despejos eram feitos sem sequer haver ordem judicial ou previsão de realocação para as famílias desabrigadas (BARBOSA apud MARIANO; BARBOSA, 2017, p.74). Além disso, essas famílias costumam ocupar áreas de risco, como beiras de rios ou morros (Jangurussu, por exemplo, que foi “construído” por cima de montanhas de lixo ou as comunidades do Siqueira que se instalaram na beira do Rio Maranguapinho), sem tratamento de esgoto, água encanada, hospitais, transporte ou outras condições básicas de urbanização, e bem distantes dos bairros com infraestrutura urbana – leia áreas ricas da cidade (BARBOSA, 2021).

Os planos diretores devem ser atualizados a cada dez anos, pois é a partir desse planejamento que será possível criar ou atualizar as políticas públicas e de desenvolvimento do município em diversas áreas, como a de mobilidade urbana, por exemplo. Em 2004, o Ministério das Cidades² criou um guia com alguns requisitos básicos para a atualização dos planos diretores e uma das determinações é a de que haja consultas públicas para discutir as propostas antes de o colocar em votação. Fortaleza segue sem debate sobre o novo plano, mesmo já tendo sofrido atrasos por causa da pandemia do novo coronavírus e pela eleição de 2022, o que leva a capital a ter prejuízos no seu desenvolvimento (AZEVEDO; BARROS, 2022).

Apesar disso, Fortaleza vem vivenciando anos de melhorias, que certamente não são as ideais devido à falta desse novo Plano Diretor, mas que já deixam muitos locais com um aspecto visual diferente. Apesar da maior parte dessas obras se localizarem nas partes mais urbanizadas da cidade, é possível ver algumas melhorias de infraestrutura nas zonas periféricas, bem como no transporte da capital. No tópico a seguir serão apresentados dados relacionados a demografia e de infraestrutura que serão importantes para o entendimento posterior da situação atual da mobilidade urbana de Fortaleza.

² O Estatuto da Cidade (lei nº10257) prevê punição aos prefeitos das cidades que não providenciarem o Plano Diretor. Os municípios que se enquadram para desenvolver esse planejamento são os que possuem a partir de 20 mil habitantes e com seus planos em mãos o Ministério das Cidades irá fazer a melhor distribuição de recursos possíveis a fim de atender as demandas individuais. Disponível em <<https://www.gov.br/mdr/pt-br/assuntos/desenvolvimento-regional/acoes-e-programas/campanha-plano-diretor#:~:text=O%20Plano%20Diretor%20vai%2C%20portanto,a%20realidade%20das%20nossas%20cidades.>>>. Acesso em: 22/06/2022.

5.2 Fortaleza em números

O último Plano Diretor de Fortaleza que ainda está em vigor, como citado no tópico anterior, foi adotado em 2009, um ano antes do último CENSO demográfico, ainda na gestão da Prefeita Luizianne Lins (PT). Na época muito se reclamava da falta de limpeza das ruas, da péssima condição do asfalto nas grandes avenidas, da saúde e etc. Até ironizavam o slogan da gestão que era “Fortaleza bela”, por conta do descaso com a infraestrutura, apesar disso educação, cultura e lazer eram áreas que foram melhor geridas na época, bem como a reforma da Praia de Iracema e da Vila do Mar e a criação da Rede Cuca, importantes equipamentos de educação, cultura e arte para os jovens das periferias.

Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)³, de acordo com o CENSO 2010, Fortaleza abrigava cerca de 2,45 milhões de pessoas, mas o mesmo órgão estima que no ano de 2021 Fortaleza possuía uma população estimada de cerca de 2,7 milhões de habitantes espalhados numa área de 312353km² dividida em 121 bairros.

No Plano Diretor de 2009, a capital possuía 7 macrorregiões chamadas de Secretarias Executivas Regionais (SER's), as quais são responsáveis por executar serviços como: limpeza, manutenção equipamentos públicos do município, além de obras relacionadas à infraestrutura e mobilidade, como: asfaltação ou recapeamento de ruas e avenidas. Essa subdivisão permaneceu até o final do segundo mandato do prefeito Roberto Claudio, em 2020, quando o projeto que passou a dividir Fortaleza em 12 regionais, permitiu agrupar bairros próximos com situações socioeconômicas similares (G1 CE, 2021).

Portanto, Fortaleza, enquanto capital e metrópole em constante expansão socioeconômica, sofre diversas alterações para se adequar às novas e crescentes demandas populacionais ao longo dos anos. Casas são derrubadas e dão lugar a ruas ou prédios e empreendimentos comerciais, ruas mudam de sentido, praças são reformadas, novos aterramentos na orla marítima etc.

Segundo levantamento do IBGE citado pela Agência de Desenvolvimento do Estado do Ceará (ADECE), Fortaleza se tornou em 2018 a maior economia do

³ Disponível em: < <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ce/fortaleza/panorama> >. Acesso em: 18/06/2022.

nordeste brasileiro (ASCOM CASA CIVIL, 2020), sendo impulsionada principalmente pelo crescimento do setor de construção civil (INGRID COELHO, 2020). Isso explica facilmente as inúmeras obras privadas e públicas pela cidade, que modificam não só nosso modo de vida, podendo facilitar ou não acessos a serviços, mas também as paisagens, que estão cada vez mais urbanizadas.

5.3 Uma metrópole em movimento

Governar uma cidade com tantos problemas e com uma população tão grande, vivendo em condições tão diferentes, com necessidades distintas e com tanta desigualdade social como Fortaleza, é algo desafiador. Neste tópico serão explanadas algumas mudanças na cidade desde a redemocratização, as quais influenciaram no deslocamento dos seus moradores.

O Centro de Fortaleza tinha um caráter residencial, mas com a criação do Distrito Industrial em Maracanaú, com o deslocamento da população mais rica para bairros como Aldeota, bem como a inauguração dos primeiros *shoppings centers* na região do Cocó e Aldeota, teve seu potencial financeiro enfraquecido (BERNAL, 2005). Segundo os historiadores Artur Bruno e Airton de Farias (2011), o Centro se torna, nas décadas de 1980 e 1990, um bairro tipicamente comercial e de serviços dedicados à população mais pobre e moradora da periferia de Fortaleza. Nesse sentido, essas pessoas precisavam de meios de transporte para conseguirem chegar lá, principalmente porque lá trabalhavam. Isso fez com que praças se tornassem terminais de ônibus, como a Praça José de Alencar e a Praça Castro Carreira (BRUNO at. Al; apud SILVA, 1992).

A primeira prefeita de Fortaleza eleita em 1985 após o fim da ditadura, Maria Luiza Fontenele, enfrentou muitos problemas em sua administração, mas principalmente as greves no já ruim e caro transporte de ônibus. Em 1987, surgiu o consórcio Metrofor, entre o Ministério do transporte e o governo do Ceará, o qual previa a construção do metrô de Fortaleza previsto para ser inaugurado três anos depois, o que não ocorreu (DIÁRIO DO NORDESTE, 2014). Porém, em 1988, Maria Luiza foi responsável por, junto ao Detran, reorganizar as paradas de ônibus no Centro, após o fechamento do terminal da Praça José de Alencar (NOBRE, 2014). Neste mesmo ano, segundo o Metrofor (2018), deixaram de circular os trens de

longa distância, permanecendo somente os que ligavam Fortaleza a Caucaia (20km de extensão) e Maracanaú (23km de extensão).

No final de 1989, Ciro Gomes assume a gestão e fica por pouco mais de 6 meses, tempo curto demais para desenvolver qualquer projeto ou obra pública notável. O prefeito que o sucedeu, Juraci Magalhães, foi o responsável por implantar uma grande e de fato benéfica mudança para a população fortalezense que foi o Sistema Integrado de Transporte, possibilitando que a população se desloque pagando somente uma passagem, desde que se dirijam a um dos sete terminais de ônibus da cidade: Terminal Antônio Bezerra, Terminal Papicu, Terminal Messejana, Terminal Parangaba, Terminal Lagoa, Terminal Conjunto Ceará, Terminal Siqueira. A pesquisa origem/destino realizada em 1996 pelo Metrofor revelou que, de todos os deslocamentos feitos pela população naquele ano, 4% era feito por trem, 29,4% de automóvel e 66% de ônibus, demonstrando que a criação dos terminais não só estava dando certo, mas ajudando a cidade a se locomover mais, gastando menos (GOMES, 2004).

Ainda nos anos 1990, foi implantada a meia passagem para o estudante que deveria portar a carteira própria e assim pagaria a tarifa reduzida. Em 1999, enfim começa a obra do Metrô de Fortaleza, com atraso de mais de dez anos, no Bairro do Benfica, agravando os congestionamentos na região. No primeiro mandato de Luizianne Lins, em 2007, foi implantado o sistema de integração por bilhete eletrônico, que na época permitia o usuário trocar de ônibus sem precisar entrar em terminais de integração por um período de até 30 minutos (SOUSA, 2019).

Em 2009, Fortaleza é escolhida como uma das sedes da Copa do Mundo de Futebol da FIFA no Brasil em 2014. Na época, apesar das polêmicas sobre o custo das obras na Arena Castelão, pôde se discutir melhorias na infraestrutura da cidade que receberia um evento de tão grande porte. A região do entorno do estádio sempre teve um grande fluxo de veículos, porém antes do início das obras, as vias, principalmente a avenida Alberto Craveiro, eram muito estreitas, esburacadas e a rotatória com a avenida Deputado Paulino Rocha era uma região conhecida por vários acidentes.

Alissa Cendi de Carvalho e Silvia Helena Belmino (2018) afirmam que megaeventos exigem uma reestruturação urbana para que sua logística funcione, tais como obras de mobilidade urbana, nos aeroportos para receber voos de mais países e nos portos, que, como em Fortaleza, ainda não possuía um terminal de

passageiros. Elas completam que essas intervenções, bem como as atrações culturais são pensadas para os moradores, mas principalmente para os turistas e ajudam a construir uma representação positiva para todos os que usufruem dos espaços.

As obras na cidade para a Copa do Mundo ocorreram na gestão de Roberto Cláudio, a qual foi marcada pelas obras de mobilidade urbana que certamente modificaram muito as paisagens de Fortaleza nos últimos anos, bem como a tentativa de melhorar o deslocamento das populações por outros modais, como as bicicletas.

No ano de 2010, o então vereador João Alfredo teve um papel fundamental nas melhorias cicloviárias de Fortaleza, sendo autor da Lei do sistema cicloviário (Lei nº 9701/10), visto que até aquele momento a cidade possuía uma estrutura para *bikes* bastante reduzida e a população quase não fazia uso deste veículo para transporte na cidade. Esse tema será aprofundado nos próximos tópicos.

Em 2012, após muito atraso por conta de suspensões da obra, falta de recursos, demora nas desapropriações, impasses entre prefeitura e o vendedores do Beco da Poeira, a questão da antiga estação de trem da Parangaba, a qual foi rebaixada para colocação do trecho elevado do metrô, e demora na execução das frentes de trabalho, é iniciada a operação assistida do Metrô de Fortaleza, cuja rota naquele momento se iniciava na estação da Parangaba e seguia até Pacatuba e não havia cobrança de tarifa. A linha Sul do metrô entrava então em funcionamento, pelo menos nas partes elevadas e no nível do solo (G1 CE, 2012). Ainda em 2012, foi inaugurado o trecho Parangaba-Benfica, sendo esta a primeira estação subterrânea da capital, mais tarde o trecho Benfica-São Benedito e no ano seguinte o trecho José de Alencar-Chico da Silva, encerrando assim os 24,1km desta linha, cujo funcionamento comercial só se dá em 2014. Segundo o Metrofor (2012), neste mesmo ano, dava-se início a construção da linha Leste. Ela conectará o Centro ao bairro Edson Queiroz e será totalmente subterrânea, bem como integrará os ramais da linha Sul e do VLT (DIÁRIO DO NORDESTE, 2014).

Uma das melhorias que a Copa do Mundo traria para a capital cearense, está o BRT (*Bus Rapid Transit*), que obrigou a cidade a criar corredores exclusivos, com paradas semelhantes a estações nas avenidas Bezerra de Menezes e Aguanambi, e a reformar os terminais dos bairros Antônio Bezerra e Messejana

(SOUSA, 2019). Além disso, as empresas de ônibus junto com a prefeitura fizeram um investimento de cerca de 6 milhões de reais na compra dos ônibus articulados, que possuem pouco mais de 18 metros de comprimento, ar condicionado, suspensão pneumática, freios ABS (Sistema Anti Bloccante), câmbio automático e podem transportar em torno de 150 passageiros por viagem (PREFEITURA DE FORTALEZA, 2014a). Porém, segundo o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Ceará (Sindiônibus), todos foram desativados em 2020, por conta da pandemia e de problemas operacionais, e substituídos por veículos com chassi do tipo “pesado” que medem 13,2 metros e, assim como os articulados, possuem portas para embarque e desembarque dos dois lados (DIÁRIO DO NORDESTE, 2021).

O veículo leve sobre trilhos ou VLT de Fortaleza, que liga a Parangaba ao Mucuripe, foi implementado aproveitando o ramal de trem de cargas já existente. Sua obra iniciou em 2012, sendo finalizada em 2017 e desde 2018 ocorre a chamada operação assistida (SOUSA, 2019). Sua estação inicial no bairro da Parangaba fica entre a estação do metrô e o terminal de ônibus do bairro e próxima a estações do Bicicletar e do VAMO. Apesar disso, ainda não existe a integração entre os modais. Já a estação Mucuripe, fica localizada a alguns metros do Mercado dos Peixes, à beira do Morro Santa Terezinha, porém, mesmo próxima a uma via de grande fluxo, não possui tanta facilidade de conexão com outros modais como a da Parangaba.

Pode-se afirmar que uma problemática do VLT é ele não levar ao um dos pontos históricos que é muito pelas gestões e faz referência direta ao bairro, o Farol do Mucuripe. O ponto final da linha de alguns ônibus que vão ao bairro é próximo ao terminal de cargas do Porto e ao Farol, mas ainda distante do terminal portuário de passageiros.

Em 2016 foi lançado o Veículos Alternativos para Mobilidade (VAMO), que é o programa de veículos elétricos compartilhados de Fortaleza. Esse programa faz parte do Plano de Ações Imediatas de Transporte e Trânsito de Fortaleza (PAITT), o qual visa colocar em prática melhorias e ações para uma mobilidade urbana mais eficiente e sustentável em Fortaleza. Por serem totalmente elétricos, os veículos não emitem gases poluentes e são bastante silenciosos (DIÁRIO DO NORDESTE, 2016). Segundo a prefeitura, o programa é fruto de uma parceria público-privada, onde a mesma estimulou o projeto e a Serttel foi a empresa que custeou a implantação do serviço. Para ter acesso aos veículos, o cidadão deve possuir

Carteira Nacional de Habilitação (CNH) de categoria B válida por mais de um ano, e precisa ser titular de um cartão de crédito, mas as taxas de uso são reduzidas para quem tem bilhete único. Apesar disso, o número de veículos caiu de 20 para 7 desde a implantação, e existem 8 estações ativas pela cidade. (DIÁRIO DO NORDESTE, 2022)

Agora na gestão José Sarto, é possível ver a continuação do legado de Roberto Cláudio, porém, devido à pandemia, a questão da mobilidade e de obras perderam o ritmo e a mais recente foi a ordem de serviços de recapeamento e reparo na pavimentação de várias avenidas da cidade (G1 CE, 2022).

5.4 A mobilidade urbana e a bicicleta em Fortaleza

Como foi dito em tópicos anteriores, Fortaleza acompanhou a evolução dos modais de transporte urbano. Também foi um processo contínuo para a melhoria e adequação da cidade para permitir o deslocamento da sua população. Dos trens e bondes de tração animal, o bonde elétrico, anos depois tendo sido substituído pelos ônibus, o carro elétrico compartilhado, o VLT, mas e as bicicletas?

Em 1817, em meio a um desastre climático ocasionado por uma erupção vulcânica que levou a destruição de plantações e a fome, Karl von Drais cria uma máquina para se deslocar como alternativa para o cavalo, que era caro e por conta das dificuldades causadas pelo desastre natural acabaram servindo de alimento para os habitantes da Alemanha na época. Era a “draisiana” que, anos depois, foi aperfeiçoada por outros inventores europeus e no final do século XIX surge então a bicicleta como se conhece hoje, com corrente, coroas dentadas, pneus e se torna um meio de transporte prático e relativamente acessível (SILKE WÜNSCH, 2017).

A bicicleta chega ao Brasil trazida por imigrantes europeus no final do século XIX. Anos depois, cidades como o Rio de Janeiro e São Paulo possuíam clubes de ciclismo, cujos sócios eram os ricos dessas cidades, que, eram os únicos que possuíam bicicletas. Na década de 1940, surgem as primeiras fábricas nacionais de bicicleta, tornando os preços destas mais acessíveis às classes menos favorecidas. Nos anos 1970, as marcas Caloi e Monark dominavam o mercado nacional de *bikes* (REDAÇÃO BIKE ITAÚ, 2022).

Como foi dito em tópico anterior, a bicicleta chega à Fortaleza no final do século XIX, na chamada Belle Époque, quando entra em vigor o primeiro plano diretor definido para a capital, trazendo um aspecto moderno e cada vez mais parisiense. Apesar de ter sido feita uma pesquisa aprofundada a fim de encontrar a informação, não foi possível trazer a data exata da chegada do veículo na capital cearense neste trabalho. Porém, assim como no restante do Brasil, elas vinham da Europa e eram um produto caro, então só eram acessíveis para os ricos. O Historiador Paulino Nogueira relata em crônica publicada no “Almanaque do Ceará para 1900” as várias melhorias que aconteciam na cidade (NOGUEIRA, apud, PONTE, 2010, p.45), dentre elas:

Passeio Público, praças arborizadas, templos majestosos, edifícios elegantes, tantas e tantas ruas alinhadas, calçamento, iluminação a gás, linhas de bondes, carros de aluguel, hotéis, quiosques, clubes prado, corrida de touros, a cavalo e à bicicleta, quermesses bazar e demais novidades (NOGUEIRA, apud, PONTE, 2010, p.45).

As corridas de bicicleta ocorriam no Passeio Público e nas outras praças os ciclistas podiam trafegar com mais segurança, pois além de arborizadas, tais equipamentos estavam sendo construídos também pensando nesse público que buscava espaços de lazer pela cidade (EVARISTO, apud, SILVA E FILHO, 2004, p.97).

Apesar disso, vale ressaltar que a cidade não possuía o tamanho, nem a população, muito menos a quantidade de veículos automotores como se vê hoje, o que pode explicar em partes o fato de não terem construído uma estrutura cicloviária já naquele planejamento urbano.

Já nos anos de 1930, após as reformas que deram outra aparência para Fortaleza, era possível encontrar comércios pelo Centro, em especial a loja Dummar e & CIA na qual, dentre outros produtos, se podia comprar bicicletas (MAIA NETO, 2010). Ao longo dos anos, as bicicletas foram se popularizando e sendo utilizadas em atividades como transporte de cargas no Centro da cidade e deslocamento dos trabalhadores que saíam da periferia para os seus locais de trabalho, mas ainda não se havia pensado em criar estruturas urbanas que facilitassem a locomoção dos ciclistas pela cidade. Com isso, a bicicleta disputava as ruas e calçadas da cidade, como era comum até pouco tempo atrás.

Na década de 1980, os gestores decidiram, enfim, criar políticas voltadas para o trânsito de bicicletas em Fortaleza e elas estavam reunidas num documento

intitulado “Plano Diretor Ciclovitário de Fortaleza”. Apesar de ser o início de uma mudança para tornar a capital cearense mais ciclável, as medidas e obras realizadas atendendo ao documento foram mínimas e não trouxeram benefícios relevantes aos ciclistas da cidade (ALBUQUERQUE et al., 2021).

Isaque Araújo de Sousa (2019) afirma que embora o ônibus seja o modal mais eficiente que o transporte particular, o número de usuários vem caindo. Ele justifica essa queda devido às péssimas condições da frota e aos longos engarrafamentos pela cidade, os quais aumentam o tempo dos trajetos. Ele complementa que as passagens vão subindo para atender aos custos de operação e ao lucro dos empresários. Nesse sentido a prefeitura de Fortaleza criou o Plano de Ações Imediatas de Transporte e Trânsito (PAITT) e o Plano Diretor Ciclovitário Integrado de Fortaleza (PDCI) com o objetivo de tornar a mobilidade urbana da cidade mais sustentável e integrada a outros modais.

Dentre as medidas tomadas para melhorias da mobilidade da capital, estão as faixas exclusivas para os ônibus (devido a isso, as viagens se tornaram mais rápidas), a redução da velocidade máxima de algumas vias a fim de reduzir o número de acidentes, a criação de áreas de trânsito calmo nas proximidades de grandes hospitais e praças de grande movimento, faixas elevadas e diagonais e (como o da Avenida da Universidade com a Avenida 13 de Maio no bairro Benfica), a criação de miniterminais de ônibus não integrados, etc. (SOUSA, 2019).

Como foi dito anteriormente, a Lei do Sistema Ciclovitário foi aprovada em 2010. Segundo Marcelo Raulino (2020) ela se consolidou com a criação do PDCI, em 2015. Esse plano, assim como um Plano Diretor municipal, vai direcionar as políticas públicas de mobilidade urbana relacionadas a estrutura ciclável de Fortaleza até 2030 e as estratégias de incentivo a população ao uso deste modal.

O principal objetivo do PDCI é preparar Fortaleza para implantação de uma rede ciclovitária integrada a outros modais de transporte, de modo que, quem quiser possa trafegar nas vias da cidade com bicicleta de forma segura, além de infraestruturas auxiliares para os ciclistas, como sinalizações das vias, bicicletários, barras para prender o veículo, e etc. (SANTOS, 2020). Sobre este planejamento, a prefeitura de Fortaleza acrescenta que:

Mais que fomentar o uso da bicicleta como um modo de transporte cotidiano, o PDCI tem como objetivo incentivar uma mobilidade mais sustentável com a redução de carbono, garantindo a segurança das bicicletas e pedestres nos

espaços onde compartilhem vias e, assim, favorecer a intermobilidade entre o transporte público, bicicleta e pedestres. (PREFEITURA DE FORTALEZA, 2014b)

É importante trazer aqui alguns termos que designam os três tipos de vias que o PDCI prevê que sejam implementadas em Fortaleza a fim de os diferenciar e Marcelo Raulino (2020), numa matéria para a Câmara Municipal (CMFOR), traz as seguintes definições para eles:

Ciclovias

As ciclovias são estruturas totalmente segregadas do tráfego motorizado, sendo a alternativa que apresenta maior nível de segurança e conforto para os ciclistas. A ciclovia pode ser implantada na faixa de domínio das vias normais, lateralmente, no canteiro central, ou em outros locais, de forma independente, como parques e margens de curso d'água.

Ciclofaixas

As ciclofaixas se constituem de faixas de rolamento para a bicicleta, indicadas por aplicação de pintura e por colocação de dispositivos delimitadores, com o objetivo de separá-las do fluxo de veículos automotores. As ciclofaixas poderão ser uni ou bidirecionais.

Ciclorrotas

As ciclorrotas são caminhos, com ou sem sinalização, que representam uma rota recomendada para o ciclista, com o trajeto sem qualquer segregação ou sinalização contínua, sendo um espaço compartilhado com os veículos automotores. A ciclorrota pode ser implantada em vias de baixa velocidade e sinalizada para os ciclistas e motoristas. O ciclista deve andar no meio da pista, garantindo a visibilidade e, assim proporcionando maior segurança. (RAULINO, 2020)

Pode-se dizer que se transportar hoje em Fortaleza não é um problema como a alguns anos. Apesar de só existir uma linha (a Sul) em operação, o metrô, leva os passageiros de Fortaleza a Maracanaú e Pacatuba; os trens urbanos, que levam de Fortaleza a Maracanaú e Caucaia; as 292 linhas de ônibus, de acordo com o Moovit (2022), nas quais os usuários podem fazer integração temporal por meio de um bilhete único com crédito, ou seja, é possível trocar de ônibus sem limite de linhas por até 2 horas pagando somente uma passagem; o transporte por aplicativos e taxis (por carro e moto); o VLT que cruza a cidade da Parangaba ao Mucuripe; as *bikes* (próprias ou compartilhadas).

Dentre as intervenções urbanas mais perceptíveis nos últimos anos em Fortaleza estão as da malha viária. Nos percursos de bicicleta, é possível notar novos túneis, viadutos, desvios e os binários de trânsito, os quais transformam vias paralelas de mão dupla em vias de sentido único, podendo contribuir no melhor uso do espaço da via e redução de conflitos entre veículos motores, pedestres e ciclistas (TIBURCIO at al. 2012).

As ciclovias eram estreitas e perigosa, sem conexões entre si e pouco usadas devido ao intenso uso do automóvel, principalmente no pós Segunda Guerra Mundial, quando a Holanda passou por uma grande reconstrução. (...) Diante deste quadro, intensas políticas de incentivo ao uso da bicicleta foram desenvolvidas iniciadas com a proibição do uso do automóvel aos domingos para economizar gasolina, o fechamento permanente do centro da cidade para a circulação dos carros e a alta cobrança de impostos sobre o uso do automóvel. (FONSECA, Natália Sartini. Adaptação das ciclovias em grandes cidades: transformações em Amsterdã. **Trabalhos finais da disciplina**, p. 105, 2014.)

Existem outras 6 cidades que são referências nesse quesito e são elas: Copenhague, na Dinamarca; Berlim, na Alemanha; Hong Kong, território controlado pela China; Zurique, na Suíça. Londres e Cambridge, no Reino Unido. Em todas elas o transporte coletivo, feito por ônibus, trens e metrô, bem como o uso da bicicleta como meio de transporte são incentivados pelos governos, que planejam e constroem estruturas viárias permitindo o deslocamento de todos eles quase sem conflito. Amsterdã é destaque por possuir até 2018 aproximadamente 880mil bicicletas para 800mil habitantes, ou seja, as bicicletas é que são “a maioria da população” (EM MOVIMENTO, 2018).

O programa de bicicletas compartilhadas de Fortaleza, o Bicletar, foi implantado em 2014 e veio crescendo desde então ao ponto de que hoje a capital cearense é a Capital brasileira das *bikes* compartilhadas, com o maior número de veículos disponíveis proporcionalmente a população (São Paulo possui maior número de *bikes*, mas sua população é bem maior que a de Fortaleza, o que leva essa proporção a ser menor lá). A prefeitura informa que são 192 estações espalhadas pela cidade e que a população realiza cerca de 3 mil viagens todos os dias e vale lembrar que menos pessoas nos coletivos, também são menos pessoas saindo de carro ou moto (LUCIANO CESÁRIO, 2021).

Isaque Sousa (2019) complementa que o Bicletar é mantido pela Prefeitura de Fortaleza em uma parceria público-privada com a Unimed Fortaleza e que em 2019 o sistema contava com 800 bicicletas. As bicicletas do sistema são do modelo Samba⁴, que possuem quadro em alumínio, selim com ajuste de altura, cestinha dianteira, câmbio de 3 marchas e vem equipadas com refletores e sinalizadores nas rodas e pedais, além de espelho retrovisor e campainha, respeitando o Código de Trânsito Brasileiro.

⁴ Disponível em: < <http://www.bicicletar.com.br/sobre.aspx> >. Acesso em: 23/06/2022

Segundo Cleonardo Dias (2022) da CMFOR, Fortaleza conta ainda com 11 estações do Mini Bicicletar, com bicicletas adequadas para crianças, e 16 do Bicicletar Corporativo, exclusivo para servidores do município. Para se fazer uso dessas bicicletas compartilhadas, é necessário realizar um cadastro, possuir cartão de crédito no nome do titular do cadastro para pagamento das taxas, mas também é possível utilizar gratuitamente desde que com o bilhete único (necessitando renovar o cadastro anualmente). O *site* do Bicicletar explica como usar o serviço e informa sobre tempo de empréstimo, devolução e taxas que podem ser cobradas. O endereço eletrônico afirma que, até o final de junho de 2022, já haviam sido realizadas mais de 5,06 milhões de viagens de bikes para adulto, mais de 28 mil viagens no Mini Bicicletar e mais de 2mil toneladas de CO² tinham sido deixados de ser emitidos em Fortaleza desde a implantação do sistema.

As bicicletas permitem a redução de emissão de poluentes na atmosfera ao tirar veículos que se movem com combustíveis fósseis e altamente poluentes de circulação. Além de consumirem pouca matéria prima para serem produzidas e nas manutenções se comparadas com outros veículos, as *bikes* reduzem os congestionamentos e graças aos programas como o Bicicletar, até quem não possui uma pode pedalar de graça por até 1 hora. Esse veículo também contribui para a saúde física dos ciclistas, reduzindo riscos de doenças cardiovasculares, e garante economia para os ciclistas que usam o veículo diariamente para transporte, o chamado ciclismo utilitário (PAZ, 2016).

Graças as mudanças realizadas na infraestrutura de Fortaleza após a implantação do PAITT e do PDCI, já é possível notar uma queda no número de óbitos no trânsito. De acordo com a Agência de Conteúdo do Diário do Nordeste (2022) neste ano o percentual de queda do número de morte é de 62.5% com relação a 2001. Segundo a Prefeitura de Fortaleza (2022), o primeiro trimestre de 2022 teve o menor índice de mortes no trânsito em duas décadas, com 26 no total, representando uma queda de 65% com relação a anos anteriores. Ela justifica a queda como sendo resultado das políticas de preservação da vida adotadas pela Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania (AMC) e traz os dados de um levantamento realizado por este órgão municipal que dizem que:

(...)motociclistas ainda são os mais vulneráveis no trânsito e representam mais da metade das mortes, com 52%. Na segunda posição do ranking aparecem os pedestres (40%), seguido de ciclistas (4%) e ocupantes de

veículos de quatro rodas (4%). (Prefeitura de Fortaleza, 2022).

Devido ao conjunto de medidas para melhoria na mobilidade urbana trazidas neste trabalho, Fortaleza ganhou o prêmio do *Sustainable Transport Award* (STA) de 2018. Rafaela Marques (2018) do Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP) informa que o prêmio é entregue por um comitê formado pelo ITDP e outras várias instituições internacionais, dentre elas o Banco Mundial. Ela completa que a priorização dos pedestres e ciclistas na cidade, os incentivos ao uso do transporte coletivo e a redução das mortes no trânsito tornam o trânsito fortalezense mais sustentável.

Apesar do prêmio, é necessário ressaltar que há várias problemáticas nessa política de priorização cicloviária. Como é possível notar na Figura 1, existem diversas regiões pela cidade onde a estrutura cicloviária ainda não existe e é válido destacar que as regiões que mais concentram essas vias apropriadas para bicicletas são as que ficam nos bairros mais ricos e próximos ao Centro da cidade, reforçando a ideia de que as políticas públicas beneficiam principalmente a população mais economicamente favorecida da capital cearense. Por mais que o plano da Prefeitura seja alcançar 500 quilômetros até 2024, já existem pouco mais de 415 quilômetros de malha ciclável construída, levando-se a crer que esses locais continuarão sem essas estruturas. Sobre isso, Alexia Vieira complementa que:

Em 2022, Fortaleza chega quase na metade do período de 15 anos estipulado pelo Plano Diretor Cicloviário Integrado de Fortaleza (PDCI) para desenvolver a malha cicloviária da Capital. Lançado em 2015, o PDCI tem a meta de chegar em 2030 com 524 km de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas. Fortaleza já atingiu 77,8% dessa meta, mas a malha cicloviária ainda é concentrada em bairros centrais, deixando os ciclistas que moram em bairros periféricos com poucas opções de rota (ALEXIA VIEIRA, 2022).

No tópico 3 deste trabalho há uma abordagem sobre essa construção dos espaços urbanos, mas deve-se complementar e conectar com a discussão acerca da problemática da concentração da estrutura cicloviária da cidade nos bairros centrais, que é o fato de o planejamento da mobilidade ter sido pensado com base na chamada “cultura do automóvel”, na qual o carro é o modal de transporte mais incentivado, contribuindo para a condição do transporte coletivo ser precária. Além disso, o processo de urbanização que é vivenciado atualmente segrega os espaços de modo que os bairros residenciais se concentram cada vez mais distantes das áreas de trabalho e lazer. É nas zonas periféricas que vivem as parcelas mais

pobres da população, que, em sua maioria, não possui automóvel, ficando à mercê dos ônibus como meio de transporte para se deslocarem aos locais de lazer e trabalho, tendo esse modal um caráter higienista no sentido de limitar a independência dessa população. Como existe limitação de horários para as linhas de ônibus, essa parcela da população acaba tendo seu acesso à cidade limitado e muitas vezes negado, levando ao ponto inicial da estimulação da cultura do automóvel por conta disso (BARBACOVİ, 2016).

Então, construir ciclovias e ciclofaixas na periferia é o mínimo que deve ser feito pelo poder público para que a população, principalmente a periférica, possa usufruir da bicicleta como modal de transporte pela cidade. Ela também permite ao ciclista acessar e se apropriar da cidade por lhe garantir uma certa independência com relação ao ônibus, por exemplo. A *bike* permite que as pessoas se locomovam por locais e em horários diversos, mas para isso é necessário que essas estruturas cicláveis liguem seus bairros a pontos mais distantes da cidade.

De acordo com Lucas Falconery (2019), um levantamento do ITDP mostrava que 48% da população de Fortaleza morava a cerca de 300 metros da infraestrutura cicloviária, mas é preciso que as pessoas, principalmente que não usam a bicicleta como transporte, possam se sentir interessadas em usar essa estrutura. Além disso, mais da metade da população não mora tão perto dessa infraestrutura e não basta que ela exista para o uso da bicicleta. É preciso que haja manutenção ou uma reforma em vários pontos pela cidade. A condição das ciclovias e ciclofaixas em Fortaleza também difere para cada região. Nas zonas mais ricas, o asfalto é renovado de tempos em tempos, mas nas periferias, os ciclistas se deparam com péssima condição de asfalto, muitas irregularidades no piso, buracos e até raízes de árvores que inflam o solo.

O PDCI traz dados de uma pesquisa realizada antes da implantação das políticas de priorização cicloviária que mostram que o uso da bicicleta é preferido pelo grupo pesquisado por diversos motivos, mas principalmente por ser um veículo mais rápido, por não possuírem carro, por se sentirem satisfeitos com o transporte público, por ser uma atividade física e de lazer e por lhes proporcionar economia (PREFEITURA DE FORTALEZA, 2015).

O mesmo estudo aponta ainda que os principais problemas enfrentados pelos ciclistas são o trânsito intenso de veículos motorizados, buracos ou pavimento ruim, ausência de ciclovias e ciclofaixas, perigo de assalto, falta de iluminação e

ausência de local para estacionar a bicicleta (PREFEITURA DE FORTALEZA, 2015). Já se passaram 7 anos e esses problemas permanecem em vários pontos da cidade e ainda é possível ver várias situações de desrespeitos aos espaços cicláveis e aos ciclistas. Assim, conclui-se que não basta apenas implantar malha viária sem melhorar a qualidade da via para receber o modal, mas é preciso incentivar o uso do modal, melhorando toda a infraestrutura da cidade, com projetos de urbanização contemplem também as regiões periféricas e ações de conscientização e educação motoristas, motociclistas e pedestres sobre a importância de trafegarem nas vias dedicadas, respeitando as velocidades, a sinalização e o espaço reservado aos ciclistas em todas as vias de Fortaleza.

5.5 A parte fotográfica da coisa

5.5.1 Um breve histórico da fotografia

Isaac Newton foi um dos primeiros estudiosos a procurar entender e explicar os princípios da luz e de como ela se propaga no espaço. No experimento da câmara escura, descobriu que a luz que passava em um pequeno orifício formava uma imagem invertida do que estava do outro lado. Embora utilizado em outros campos da arte no renascimento, esse era o princípio básico para o funcionamento da câmara fotográfica. (SALLES, 2009)

Muitos tentaram gravar a imagem que era obtida a partir da câmara escura em uma superfície, mas Joseph Nicéphore Niépce foi o primeiro que de fato o conseguiu, com o processo chamado heliografia, expondo uma chapa de metal por 8 longas horas, sendo essa imagem considerada a primeira fotografia do mundo (DA ROCHA GUILLOBEL, DO CARMO MOES, DE FREITAS, 2018, p. 10).

Segundo Ronaldo Entler (2008), Niépce e Louis Jacques Mandé Daguerre se unem para aprimorar a técnica, mas com o falecimento do primeiro, o outro segue fazendo mais experimentos até inventar o fixador a partir do vapor de mercúrio que possibilitou a criação da técnica do daguerreótipo.

Marcos Hiram de Tarso Batista (2011) afirma que Henry Fox Talbot criou a calotipia, processo no qual uma imagem podia ser copiada a partir de um original. Batista fala ainda que George Eastman foi o pai da câmara analógica, sendo

responsável por criar o filme de rolo como se conhece atualmente, possibilitando a produção da primeira câmera Kodak em massa. Isso permitiu também a popularização do equipamento.

Em 1969, os cientistas dos Laboratórios Bell, Willard S. Boyle e George E. Smith, criaram o dispositivo eletrônico que mais tarde revolucionaria a fotografia, o sensor CCD (Charge Coupled Device, em português Dispositivo de Carga Acoplada), segundo o Instituto Português de Fotografia (2017). Esse dispositivo foi o principal avanço tecnológico que possibilitou a fotografia digital, funcionando de forma semelhante ao filme. O sensor capta a luz que entra pela objetiva (nome correto para “lente”, pois na verdade o bloco óptico abriga um conjunto de lentes), transforma em pulsos elétricos, que serão convertidos por um microprocessador em bits, que formam os pixels da imagem digital. (DE TARSO BATISTA, 2011)

Um pouco antes, em 1964, a RCA criou o sensor CMOS (Complementary Metal Oxide Semicondutor, OU Semicondutor de Óxido de Metal Complementar), no qual o sinal de entrada e de saída já são digitais. Ainda assim o CCD foi usado por muito tempo por produzir imagens com cores mais vivas e realistas captando mais luz que os primeiros CMOS, mas demorou muito até que se melhorasse e adotasse este nas câmeras. Atualmente o CMOS é amplamente utilizado nas câmeras digitais, incluindo as DSLR (ou profissionais como se chama popularmente), pois gravam uma imagem mais rapidamente do que o outro dispositivo e produz imagens menos ruidosas (OLIVEIRA, 2010).

Além disso, o CMOS reduz muito o consumo de energia da câmera, acabam sendo mais baratos de construir por serem fabricados em larga escala junto com microprocessadores e controladores (JULIO PREUSS, 2011), mas principalmente com o advento dos sensores retroiluminados, o ruído que já era baixo, diminuiu ainda mais. A Sony, por exemplo, nomeia a tecnologia de Exmor R, na qual o sensor é “invertido” e além de imagens mais claras e nítidas, ocupam menos espaço dentro da câmera (JULIO PREUSS, 2010).

A Kodak apresentou em 1975 um equipamento estranho e pesado, por assim dizer, que gerava fotos digitais de baixíssima qualidade em escala de cinza (o que é popularmente conhecido como “preto e branco”) usando um CCD, sendo esse o primeiro protótipo de câmera digital. Somente em 1990 surgiu a primeira câmera digital amadora, produzida pela Logitech e dois anos depois surgiu a primeira câmera digital que gerava imagens coloridas (ARAUJO, 2011).

Esses dispositivos eram muito primitivos, apesar de serem considerados topo de linha de tecnologia na época. Até o começo dos anos 2000, a indústria trabalhou mais para melhorar as câmeras, pois estas tinham um grande potencial econômico. Ainda nessa década, várias marcas, como as famosas Nikon e Canon, deixaram de produzir as câmeras analógicas e investiram na fabricação de câmeras digitais (LUCAS AGRELA, 2018).

Reconhecida mundialmente no ramo da fotografia a marca duvidou do potencial da câmera digital. De acordo com Kleima (2017), o erro da Kodak foi ter focado suas estratégias para a venda dos filmes e nas lojas de revelação. Ele afirma ainda que a venda de câmeras digitais ultrapassa a de câmeras analógicas em 2003, então a empresa entra em crise, precisando recorrer a demissões em massa para tentar continuar e hoje ela resiste graças a receita proveniente da comercialização de scanners e digitalização de documentos.

Com o passar dos anos e as evoluções tecnológicas, as câmeras digitais foram ficando menores, melhores e mais acessíveis (FARIAS, 2014). A popularização desses dispositivos aqui no Brasil se dá no ano de 2004, quando a expectativa de venda do produto era de 500 mil unidades naquele ano, principalmente pela redução dos preços (FABIANA FUTEMA, 2004).

Além da quantidade de fotos tiradas ser muito superior utilizando-se câmera digital em relação a câmera analógica, a implantação de sensores fotográficos em smartphones contribui para a popularização da fotografia digital. As câmeras dos celulares estão cada vez melhores e, por ser um dispositivo portátil que se assemelha a um computador, é possível armazenar inúmeros arquivos de foto e vídeo, editá-los com o uso de aplicativos (FARIAS, 2014) e se o usuário estiver conectado à internet, publicá-los imediatamente nas redes sociais.

Até começo dos anos 2010, a venda de câmeras digitais era impulsionada também pelas redes sociais, como *Orkut*. Com o *instagram* e o *Facebook*, as pessoas se sentiram ainda mais incentivadas a fotografar, porém há muita discussão no meio artístico no sentido da banalização da fotografia e da qualidade dessas imagens produzidas (CAROLINA PESSÔA, 2014).

5.5.2 Fotografia de cotidiano

Em 1930, Henri Cartier-Bresson fazia vários registros do cotidiano, de

situações que costumam passar tão rapidamente que se tornam despercebidas. Por isso ele é considerado o pai da fotografia moderna e do fotojornalismo. Com sua câmera analógica, Bresson saiu pelo mundo registrando o que lhe parecia mais interessante e sempre no “momento decisivo”, que é quando a cena fotografada pode ser realmente interessante ao expectador (AVANCINI, 2011).

Jorge Pedro Sousa (2002) declara que o fotodocumentalismo se assemelha ao fotojornalismo, pois ambas têm a mesma intenção básica que é documentar a realidade e informar por meio da fotografia. Ele complementa que no caso do fotojornalismo, a imagem tem que ser pensada pelo fotógrafo de maneira que o expectador entenda a mensagem captada da maneira mais clara possível.

A fotografia está conectada à captação do real, do natural, o que não necessariamente a afasta do abstracionismo. Porém, é no cotidiano que os indivíduos se cercam de imagens, objetos e materiais que representam seu próprio ambiente visual. Assim, muitas fotografias parecem não ter sentido para algumas pessoas, enquanto para outras, sim, justamente pela experiência individual diferenciada das percepções e do tempo (RAMOS, 2009).

Antigamente, fotografar o cotidiano era algo mais complicado, pois as tecnologias eram o fator limitante. Bresson não teve a facilidade de hoje de produzir inúmeras imagens com equipamentos digitais, mas conseguiu fazer registros de uma época onde tudo era diferente do que é hoje, portanto seus registros também são representações históricas de sua época.

Um caráter fundamental da fotografia de cotidiano é a capacidade de documentar as expressões do cotidiano de uma época. Hoje a fotografia cotidiana não é só de eventos marcantes, como a recente pandemia, mas também de momentos de intimidade com amigos e família, porém, diferente da época da foto analógica, a internet e as redes sociais acabam servindo de porta retrato digital (FARIAS, 2014).

O legado de Bresson certamente influenciou vários fotógrafos de cotidiano da atualidade como o britânico Paul Grehan, o canadense Jeff Wall, os brasileiros Felipe Dana e Gabriel Chaim (também jornalista e cinegrafista que cobriu a Guerra na Síria) e os coletivos Garapa e Cia de Foto, todos com trabalhos incríveis que mostram as pessoas comuns nas ruas das cidades em seus contextos locais (CARVALHO, 2017).

5.6 Fotografar durante os pedais

Pedalar em Fortaleza se tornou mais fácil e seguro nos últimos anos e fotografar o cotidiano já não é uma prática recente, porém, para realizar as duas práticas é necessário se apropriar dos lugares enquanto cenários e haver a sensação de pertencimento, de identificação a eles.

“Lugar” é um termo que se refere ao ambiente e a noção de lugar é uma construção diária de acordo com as tradições culturais e as diferentes condições daquele meio. Por isso, para que um lugar gere a percepção de identificação em alguém, é necessário que este ambiente possua uma estrutura espacial que leve o indivíduo a esse entendimento (HAMER, ALMEIDA, 2015).

O conceito de imagem urbana está diretamente relacionado ao conjunto de construções e obras (ruas, casas, prédios, etc), desenhos, arte e comunicação, bem como às diferentes interações dos indivíduos que habitam aquele espaço. Essa relação explica a percepção de identificação do indivíduo com determinados lugares da cidade, pois as vivências passadas geram um significado íntimo para aquele ambiente (HAMER, ALMEIDA, apud. LYNCH, 1997).

Com bases nesses conceitos de lugar e pertencimento, é possível afirmar que o ciclista se percebe como tal a partir do momento em que os espaços da cidade passam a ser preparados para lhes garantir algum tipo de conforto. Assim sendo, uma experiência positiva em um determinado espaço é capaz de criar a sensação de identificação com o lugar, no caso a cidade, e com a atividade, o ciclismo.

Trafegar de bicicleta por lugares onde haja uma estrutura viária adequada para que o ciclista se transporte em segurança, permite que ele possa observar mais as paisagens dos trajetos. Além disso, como foi dito em outro tópico, a crescente presença de ciclistas nessas estruturas, permite que o indivíduo que esteja se locomovendo nelas também possa perceber e se perceber naquela paisagem.

Os trajetos trazem infinitas possibilidades de paisagem, visto que pedalar pela cidade proporciona mudanças de perspectivas visuais e sensoriais ao longo das ruas e avenidas. A prática do ciclismo ao longo de vários anos possibilita perceber as mudanças nas paisagens urbanas, a presença, as interações e

mudanças também causadas pelo tempo nas outras pessoas que habitam aqueles espaços. Sobre isso André Lins Bonfim afirma:

Mas, a paisagem muda, os operários continuam a carregar cimento e tijolos. Um novo prédio se ergue para formar uma nova sombra no asfalto. No intervalo das obras, silêncio não existe, escuta-se o canto das aves, o vento nas árvores e o motor dos carros. Surgem novos espaços, novos indivíduos (BONFIM, 2011, p.15).

O ato de fotografar essas paisagens urbanas ao longo de trajetos com bicicleta se constitui mais do que o simples registro de situações banais do cotidiano, mas é uma tentativa de interpretar o efêmero que pulsa pela cidade a todo momento. Também é uma maneira de escrever história a partir desse ponto de vista, dando origem às narrativas dos outros por meio da prática individual, ou seja, o fotógrafo ciclista vai contar sobre outras pessoas a partir da sua perspectiva. Sobre isso, Igor Santos Silva (2016), complementa que:

A fotografia, ou narrativa figurada é a escrita atual do homem, que traz uma compreensão mais abrangente do próprio conceito do que é narrativa, assim como a escrita pela ortografia revelou-se numa maneira mais sistemática e conceitual. (...)a fotografia é uma criação humana, marcada pelas seleções, vontades, imaginações e representações daquele que fotografa e daqueles que observam as imagens fotografadas. (SILVA et al., 2016, p.5)

Apesar deste trabalho se tratar de Fortaleza, é válido ressaltar que pedalar e fotografar não é uma prática atual nem inédita no Brasil. Luciana Cavalcanti Mendes (2016) declara que nos anos 1920, os irmãos Gilberto e Ulysses Freyre passeavam pelas ruas do Recife antigo sobre uma bicicleta e o último fotografava o que o outro percebia estar diferente após sua chegada de uma viagem para outro país. Ela completa que as fotografias produzidas pela dupla em seus passeios ciclísticos tinham um caráter crítico sobre as mudanças pelas quais a cidade tinha passado, para além do companheirismo dos irmãos e da construção conjunta de memórias e que a ausência de pessoas nas fotografias lhe causa estranheza.

O projeto Ciclografia Fortaleza, se diferencia do que os irmãos Freyre realizaram em diversos aspectos, pois mostram o ciclismo - e conseqüentemente, as pessoas que o praticam- na capital cearense e não se enquadra como cicloturismo fotográfico, pois este precisaria ser feito em outras localidades e não na cidade natal do autor.

6 METODOLOGIA

6.1 O *insight* para o projeto e a criação do título

Como falei anteriormente, a ideia que me trouxe a este projeto surgiu na época em que as aulas ainda estavam sendo remotas. Pensando num termo que conseguisse expressar a união do ciclismo e da fotografia, logo veio o nome “Ciclografia”, unindo o prefixo da primeira, “ciclo”, e o sufixo da segunda, “grafia”. Na época, fiz uma pequena seleção de fotos que eu fiz em 2019 e 2020 e criei um esboço na plataforma *Wix*⁵, como se pode ver na figura a seguir:

Figura 2 - Esboço do projeto no Wix



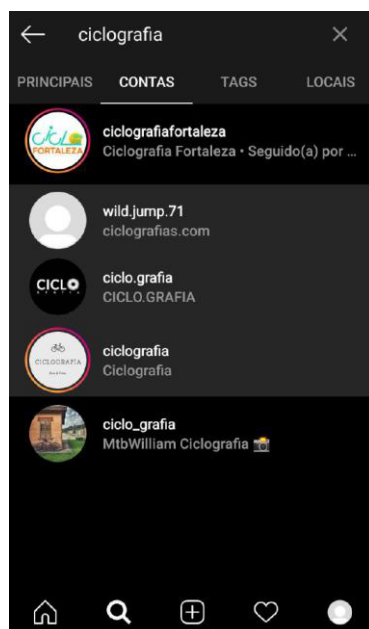
Fonte: Arquivo pessoal do autor.

No esboço do *Wix* fiz uma categorização nas imagens, dividindo as que tinham sido selecionadas naquele momento inicial a fim de melhorar posteriormente e incluir textos explicativos em cada categoria, ajudando o público a compreender as fotos. Porém decidi que essa categorização poderia e deveria estar também neste projeto, como falarei e exemplificarei no tópico 8 mais adiante. Acabei abandonando a ideia do *site* neste momento, o que não impede que eu o retome brevemente com uma curadoria, refinando a seleção das que constarão neste projeto.

⁵ Disponível em: < <https://weslenmaximo8.wixsite.com/ciclografia> >. Acesso em: 23/11/2022

Na disciplina de Técnicas de produção publicitária, a professora Silvia Belmino realizou a atividade de construção do mapa mental definido por Buzan (2009), como “um método de armazenar, organizar e priorizar informações, usando palavras-chaves”. Porém não pude finalizá-lo, pois tive que me ausentar algumas aulas por motivo de saúde e acabei perdendo a cartolina na qual havia iniciado. Ainda nesse período busquei no *Instagram* o termo que tinha criado para este projeto e vi que já existiam. A figura a seguir mostra uma pesquisa feita após a criação do perfil deste trabalho nessa rede social:

Figura 3 - Pesquisa do termo “ciclografia”.



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

Nesse sentido, decidi adicionar Fortaleza, formando então o “Ciclografia Fortaleza”, o que faz mais sentido, já que todas as fotos do projeto foram produzidas na capital cearense. Além disso, é uma maneira de diferenciar na busca pelo perfil do projeto naquela rede social.

Já no começo das orientações, o professor Fernando Maia sugeriu que eu escrevesse uma lista de palavras que se relacionasse com o tema para que a partir daí a gente pudesse avançar com as ideias e são elas:

| | | |
|-------------|----------------|-------------|
| Bicicleta | Mobilidade | Cotidiano |
| Ciclovía | Atenção | Alternativa |
| Cidade | Riscos | Transporte |
| Sinalização | Contramão | Passeio |
| Movimento | Desrespeito | |
| Paisagens | Companheirismo | |

A partir desse processo, senti a necessidade de escrever uma “carta” para que eu conseguisse colocar para fora o que me fazia ter o interesse em tornar pública as minhas imagens e, com elas, mostrar meus trajetos pela cidade e o que me motivou a adotar a bicicleta como meio de transporte. O texto dessa carta é o seguinte:

“Andar de bike foi uma reação a mudanças no transporte dito público, que é mais coletivo privado do que coletivo público. Perceber que o sistema buscava sempre maneiras de explorar a população mais pobre e que aquelas mudanças no transporte ônibus era um jeito de fazer isso, andar de bike foi mais do que uma alternativa, mas uma solução que achei pra lutar contra o sistema. Foi um jeito de mostrar que eu discordo de algo da mobilidade urbana que foi imposto e não questionado pela população em geral.

O que eu não sabia é que a bike ia me fazer perceber a cidade mais próxima a mim. Pedalar sozinho pela cidade me trouxe uma experiência individual de percepção das paisagens de Fortaleza. Por vezes, como se eu fosse meio invisível na paisagem, observava as cenas, os lugares e entendia que fotografar enquanto pedalo era um jeito de guardar um pouco desses lugares comigo.

No meio desse pedalar e fotografar, percebi a presença de outras bikes em algumas dessas paisagens e que eu estava guardando os pedais alheios em fotos. Então entendi que eu também estava fazendo parte daquela paisagem do ponto de vista de outros ciclistas. Mas fotografar a bicicleta pela cidade é um jeito de perceber o ciclismo nas paisagens locais e é isso que minhas fotos/trabalho devem mostrar. “

6.2 A pesquisa

Ainda na construção do pré projeto de pesquisa no final de 2021, iniciei a seleção de artigos, teses e outros TCC’s utilizando a plataforma do Google

Acadêmico, a plataforma própria da Universidade Federal do Ceará, o Repositório Institucional UFC e nos anais de Congressos da área da comunicação como Expocom e Intercom regionais. Já nesse período percebi que não tinha muito trabalho que unisse fotografia e ciclismo com paisagens urbanas, mas encontrei vários em cada tema separadamente.

Para o estado da arte, realizei uma busca no YouTube por ciclistas que também fotografassem ou produzissem conteúdos relacionados ao ciclismo e encontrei vários canais que abordam o ciclismo urbano e/ou cicloturismo e dão dicas de manutenção, explicações sobre modelos e ciclopeças, etc. Alguns dos canais mais populares são “Pedaleira”⁶ e o “Bike é legal”⁷. Nos jornais e revistas on-line procurei algumas matérias sobre exposições fotográficas pelo mundo com a temática do ciclismo e que se assemelhavam com o que eu pretendia produzir. São elas: a exposição “#OCUPAÇÃOBICICLETA”⁸, da jornalista e cicloativista Denise Silveira, a qual foi exposta em estações do metrô de São Paulo; a exposição “Eu Vou de bike”⁹ em Campinas, a qual reúne fotografias e pinturas de bicicletas; Telas de Luiz Cavalli e fotografias de Miro Martins; o Projeto “Ciclistas Urbanos”¹⁰ de José Miguel Llano, expôs na Espanha a diversidade entre os adeptos do ciclismo nas cidades.

Porém, como pretendia expor minhas fotos em alguma plataforma na internet, também procurei alguma exposição virtual que se relacionassem com o tema e encontrei as seguinte: exposição virtual “BHCICLETA”¹¹ do fotógrafo e artista Gil Sotero; “Ciclismo em foco”¹², uma coletânea de imagens do Pernambuco Foto Clube; Blog “Na Bicicleta”¹³ de Paulo Almeida. Os dois últimos trabalhos são os que mais se aproximaram do conceito deste trabalho.

⁶ Disponível em: < <https://www.youtube.com/c/Pedaleria> >. Acesso em: 23/11/2021

⁷ Disponível em: < <https://www.youtube.com/user/BikeeLegal> >. Acesso em: 23/11/2021

⁸ Disponível em: < <https://www1.folha.uol.com.br/colunas/monicabergamo/2021/01/fotos-que-retratam-o-cotidiano-da-bicicleta-em-cidades-europeias-estarao-em-mostra-itinerante-no-metro-de-sp.shtml> >. Acesso em: 26/11/2021

⁹ Disponível em: < <https://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/2016/03/exposicao-eu-vou-de-bike-reune-fotografias-e-pinturas-de-bicicletas.html> >. Acesso em: 26/11/2021

¹⁰ Disponível em: < <https://www.archdaily.com.br/br/626171/ciclistas-urbanos-um-projeto-fotografico-que-expoe-a-diversidade-entre-os-adeptos-do-ciclismo-nas-cidades> >. Acesso em: 26/11/2021

¹¹ Disponível em: < <https://bhcyclechic.wordpress.com/> >. Acesso em: 27/11/2021

¹² Disponível em: < <https://revistamensch.com.br/fotografia-ciclismo-em-foco-uma/> >. Acesso em: 27/11/2021

¹³ Disponível em: < <https://nabicicleta.com/> >. Acesso em: 27/11/2021

Quando dei início à escrita do referencial teórico no começo de 2022, percebi que embora tivesse encontrado vários trabalhos que ajudariam a embasar este projeto, ainda faltavam algumas informações que considero relevantes. Por isso, fui às bibliotecas da UFC, no Campus do Pici, no Centro de Humanidades (CH) e no Departamento de Arquitetura, Urbanismo e Design (DAUD) buscar obras que trouxessem alguma dessas informações e só no DAUD consegui uma. Dias depois procurei mais fontes também no Instituto do Ceará - Histórico, Geográfico e Antropológico e na Biblioteca Pública do Estado do Ceará (BECE), onde obtive algumas poucas informações relevantes sobre a história do ciclismo em Fortaleza.

Os *sites* da Prefeitura de Fortaleza, da Câmara Municipal de Fortaleza, do Metrofor, do programa Bicicletar e os jornalísticos G1, Diário do Nordeste e O Povo foram importantes fontes confiáveis de pesquisa, onde obtive informações sobre a mobilidade urbana de Fortaleza, bem como sobre as políticas de priorização cicloviária implementada ao longo dos últimos anos.

6.3 A definição do meio de publicação

Como disse antes, desde o início da ideia, imaginei colocar as fotos em alguma plataforma da internet. Quando surgiu o *insight*, a pandemia ainda estava numa fase que gerava muita incerteza sobre o retorno efetivo das atividades presenciais, por isso as chances eram bem maiores do que se o projeto fosse feito *on-line*.

Já durante o processo, tive alguns problemas de saúde e, por orientação do professor Fernando, decidimos que produzir uma exposição não seria possível no momento. Portanto, deveria ser utilizada uma plataforma mais prática e adequada ao tempo que restava para a produção e que tivesse um alcance maior. Então decidimos que *Instagram* seria essa plataforma, pois através dela é possível compartilhar fotos e vídeos e por já ser conhecida, facilitaria o acesso do público.

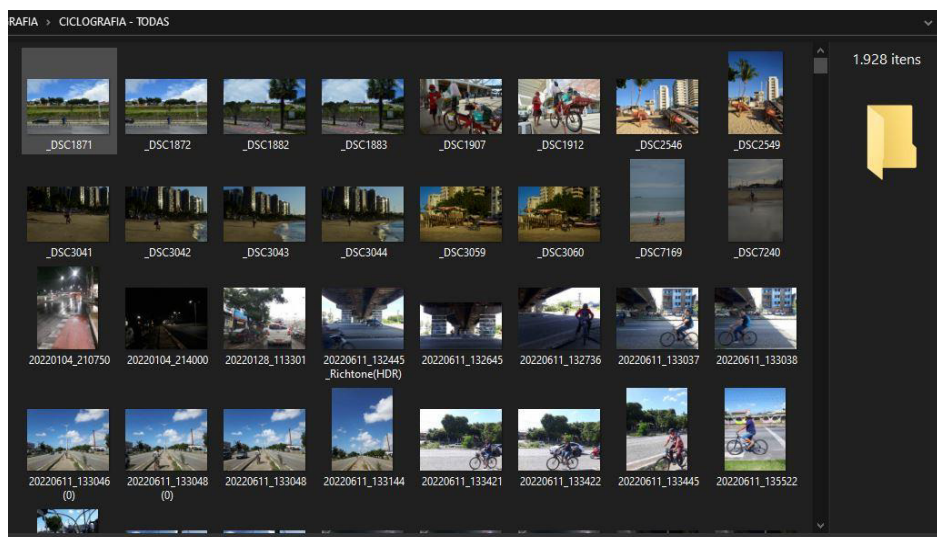
6.4 A seleção dos arquivos

Para poder selecionar os arquivos, foi necessário agrupá-los num único diretório no computador, pois separei os arquivos que produzo por data e /ou evento.

Sendo assim, durante 30 dias foi feita uma coleta dos seus diretórios originais, dos anos de 2018 a 2022, e em seguida os coloquei na pasta “CICLOGRAFIA”. Nesse período, também selecionei vídeos que poderiam ser usados como publicações.

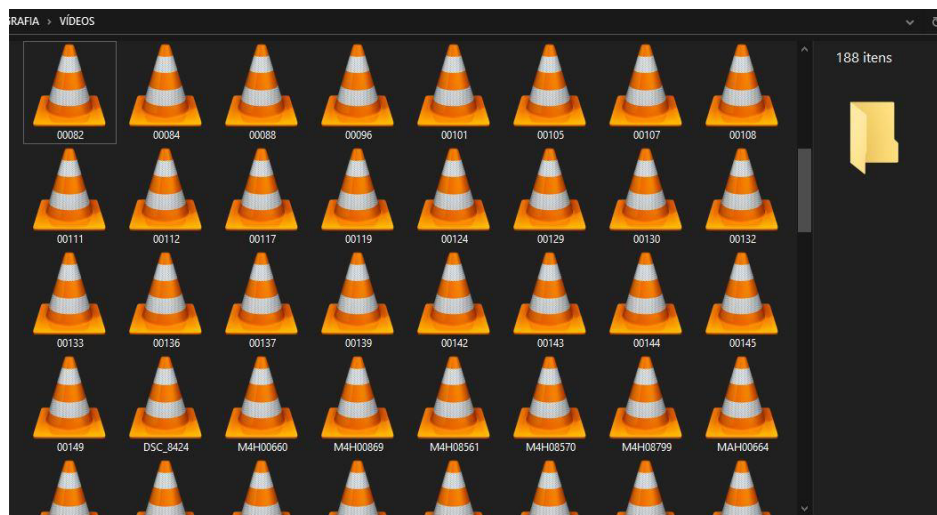
Ao final da coleta, obtive 1600 arquivos de foto e 170 vídeos que continham algum elemento que pudesse se relacionar ao tema. Apesar disso, analisei as imagens antes de começar a seleção e percebi que ainda faltavam algumas que poderia tentar produzir nesse período. Então, durante 20 dias continuei fotografando e filmando a fim de complementar o material já coletado. Após essas novas captações, as fotos totalizaram 1928 arquivos e os vídeos, 188.

Figura 4 - Pasta com todas as fotos.



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

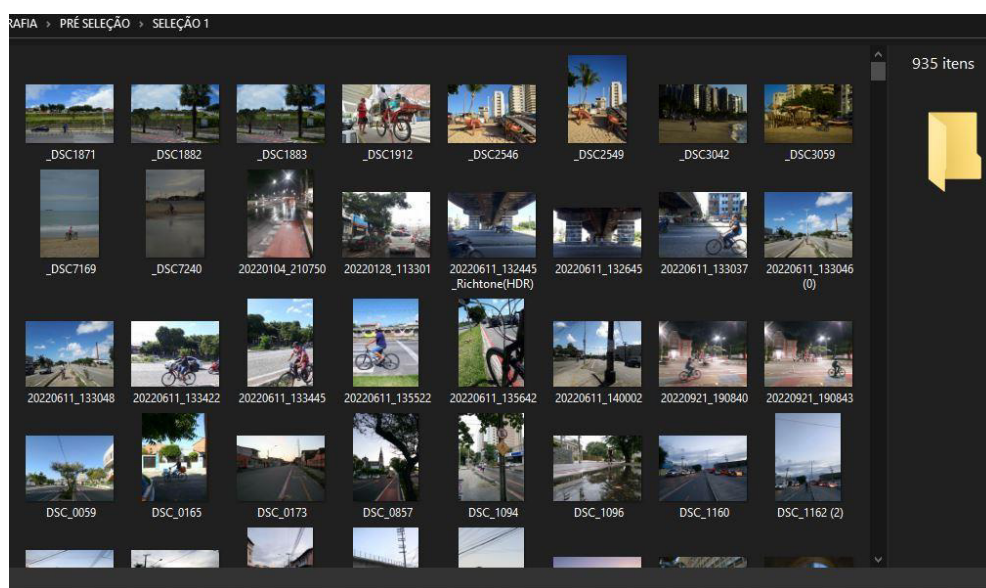
Figura 5 - Pasta com todos os vídeos.



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

Como me foi sugerido pelo professor Fernando, deveria levar em conta na seleção das fotos, aquelas que dialogam com o tema, ou seja, o ciclismo sendo representado nas múltiplas paisagens de Fortaleza. Então, reduzi para 935 arquivos, mas os vídeos não selecionei nesse primeiro momento, visto que eles precisariam ser editados e durante a edição eu poderia fazer esse refinamento.

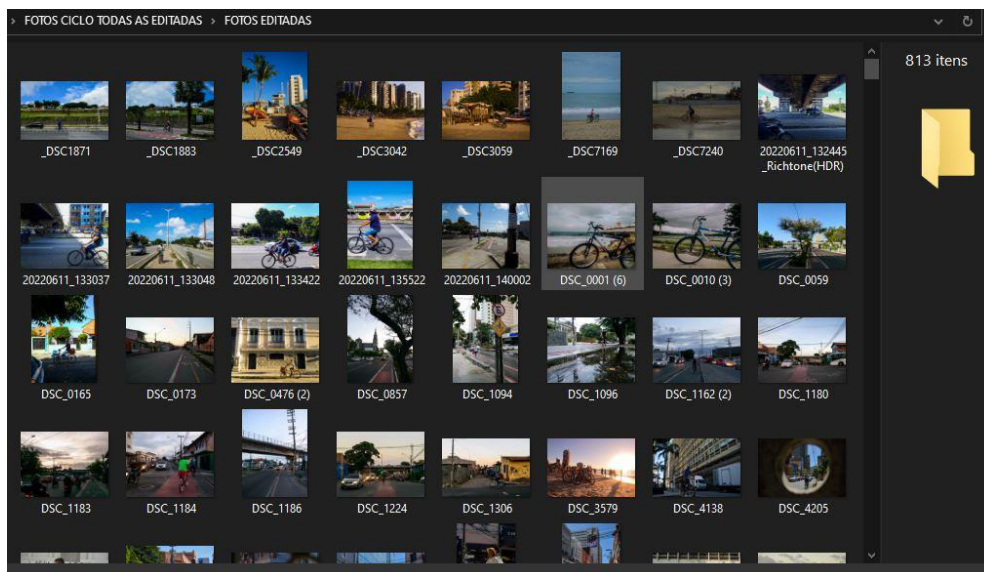
Figura 6 - Pasta de fotos após a primeira seleção.



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

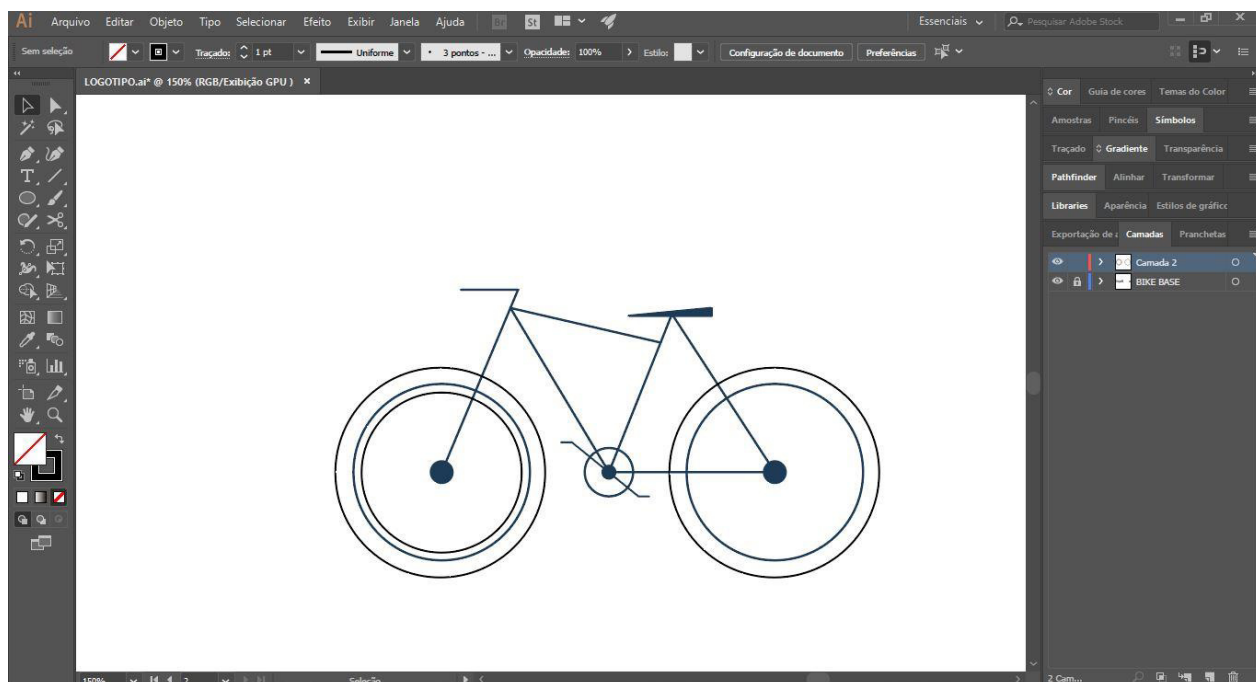
Após a primeira seleção, o orientador me sugeriu a exclusão de arquivos redundantes, ou seja, as fotos que eram parecidas em ângulo e local. Nessa nova seleção consegui reduzir para 813 arquivos. Já que elas seriam expostas no instagram, também me foi sugerido que não precisava haver uma curadoria e, a partir daí, já poderia seguir para a produção do projeto.

Figura 7 - Pasta de fotos após a seleção de fotos redundantes



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

Figura 9 - Vetor guia para o logotipo no software Adobe Illustrator.



Resolvi repetir a fórmula da criação do nome no logotipo, combinando o “lo” da palavra ciclo para gerar um desenho que se assemelhasse a uma câmera. O termo “grafia” saindo do que seria a lente dessa câmera, como uma relação ao fato de registrar com a luz e fazer alusão às histórias e temáticas contadas pelas fotografia. O “O”, além da lente da câmera, também se confunde com o sol com um degradê entre as cores amarela e laranja, em alusão à capital cearense que é conhecida como terra do sol, acompanhado pelo termo.

Figura 10 - Logotipo do projeto.



Escolhi três cores para a paleta do logotipo, as quais são vivas e saturadas, mas que contrastam entre si e com significados subjetivos: azul ciano ao

mesmo tempo que traz uma tranquilidade, também remete ao frescor da brisa no rosto durante o pedalar; O laranja é vibrante e alegre, remetendo a energia que o ato de pedalar e de fotografar trazem a quem gosta dessas atividades; O amarelo chama a atenção no logotipo por ser vibrante e também alegre, mas remete ao calor da nossa cidade e ao otimismo dos ciclistas. Ao finalizar o logotipo, criei a conta para o projeto no *Instagram* e o inseri na foto do perfil.

Figura 11- Paleta de cores da identidade visual.



Porém, apesar de já ter sido usado no projeto em algumas publicações, na foto do perfil do *Instagram* e nas peças de lambe-lambe que utilizei para divulgar o projeto por meio de intervenção urbana, sobre a qual abordarei no tópico 9 deste trabalho, percebi que o logotipo poderia ser melhorado. Por isso, fiz experimentações a fim de aprimorar o símbolo e sua legibilidade, mas mantive a paleta de cores, pois é importante que a essência da identidade visual não se perca nessas novas possibilidades. Na figura a seguir, é possível ver as variações criadas para o logotipo do projeto:

Figura 12 - Variações do logotipo



Essas variações poderão ser utilizadas ao longo do tempo nas publicações e no perfil do projeto na rede social. Foram utilizados elementos do universo conceitual do projeto em todos os modelos para manter a ideia inicial do elemento da bicicleta, abandonando a ideia da câmera formada pelo “lo”, pois essa certamente foi a que menos agregou ao símbolo original.

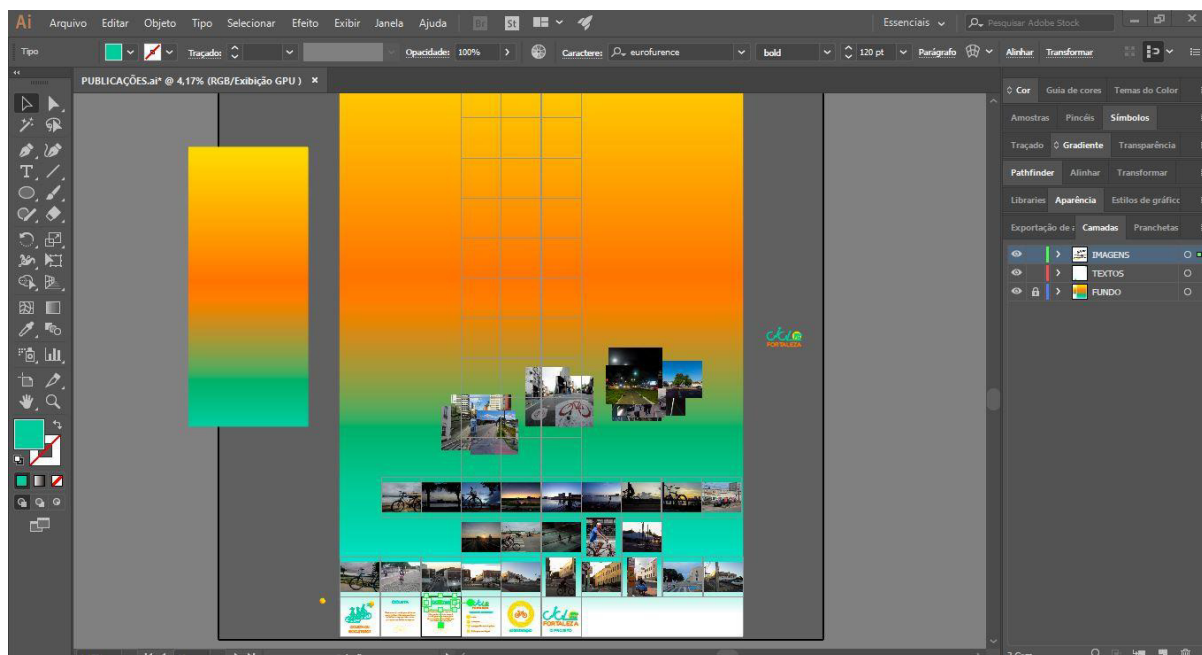
Acredito que a melhor variação criada é a que se vê na figura abaixo, pois a identidade original não é sofre muita alteração, a bicicleta formada pelo “cic” permanece em destaque, o “o” perde o preenchimento em degradê, mas se torna mais leve justamente por ser um círculo vazado, o termo “grafia” se desprende do “ciclo” para melhorar a leitura sendo realocado para baixo deste termo. Após a publicação de todas as peças já pré-produzidas no *Instagram* do projeto, este símbolo substituirá o atual.

Figura 13 - Variação mais aconselhável para utilização.



O *Instagram* limita as dimensões das fotos tiradas em modo retrato à proporção 4:5. Com isso, decidi criar um fundo para encaixá-las no formato 1:1, quadrado, para não prejudicar a exibição das fotos em suas proporções originais aplicando um fundo colorido. Nas primeiras 54 publicações esse fundo fará um degradê com a paleta de cores da identidade visual e retornará para o branco que será a cor utilizada para esse *background* a partir da publicação 55. Com isso, as imagens ganharão mais destaque, já que o fundo não chamará tanta atenção como ocorre em publicações cujos *backgrounds* estão com cor amarela e laranja.

Figura 14 - Pranchetas do software Adobe Illustrator para as publicações no Instagram.



7.2 Edição das fotos e vídeos

Como já disse antes, comecei a fotografar antes de pedalar pela cidade. As primeiras fotos que produzi na vida foram numa CyberShot DSC W 150 e com ela dei início a fotografia de cotidiano. Foi com ela também que produzi uma boa parte das fotos deste projeto. Infelizmente, em 2019 ela apresentou um defeito e tive que aposentá-la. Um tempo depois comprei outra CyberShot usada na OLX que usei para produzir outra boa parte das fotos, além do celular. Gravei alguns vídeos nesses dispositivos, mas principalmente no celular, pois apesar de não ser perfeita, oferece algum tipo de estabilização via software.

O uso desses equipamentos amadores traz uma estética diferenciada, considerada não profissional, mas que mostra que a portabilidade desses dispositivos foi um dos fatores que permitiu a produção do projeto durante meus trajetos e atividades que pude fazer me utilizando da bicicleta como meio de transporte.

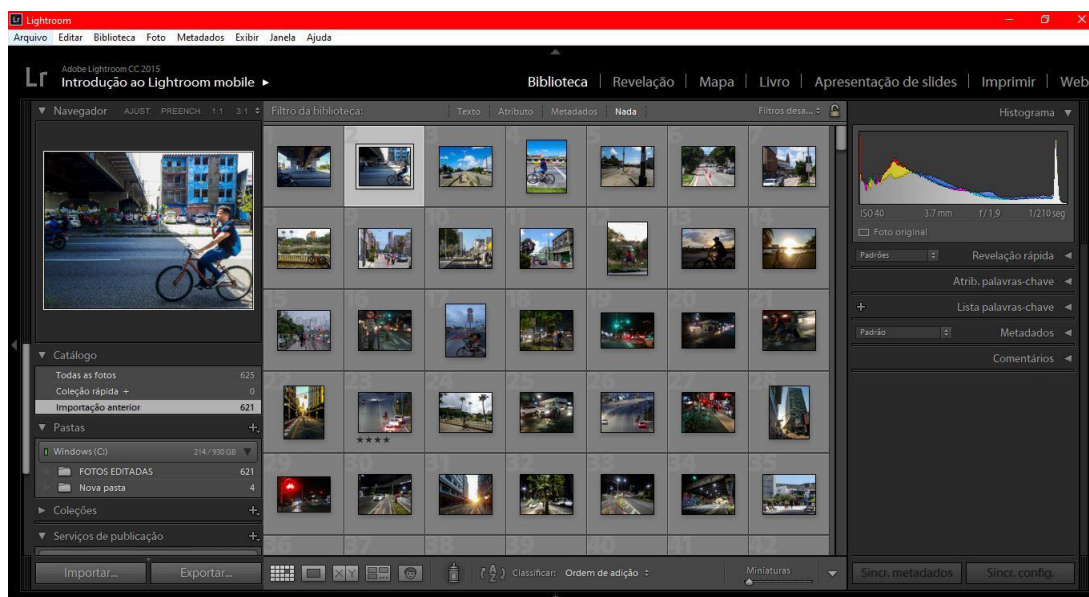
Figura 15 - Minha primeira câmera digital.



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

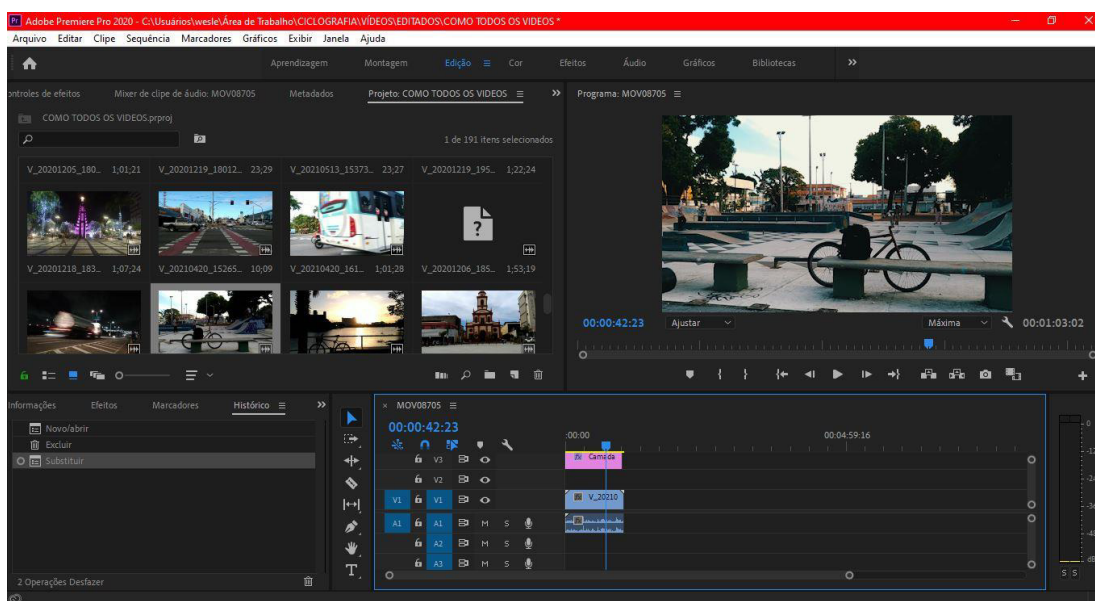
Desde o *insight* para o projeto decidi que as fotos deveriam ser coloridas e que as edições que elas receberiam seriam as mínimas possíveis a fim de garantir mais fidelidade ao que os dispositivos puderam captar. Os ajustes feitos deveriam ser somente nos níveis de contraste e saturação, mas o principal deles era o ajuste de inclinação para deixar o horizonte da foto mais reto. Também foram mantidas as proporções das imagens, pois o objetivo da edição das fotos eram pequenas correções que os dispositivos não fizeram durante a captura e processamento das imagens. Inclusive nas imagens noturnas, nas quais os ruídos costumam aparecer com mais evidência, não foram aplicados filtros para reduzi-los. A iluminação da maioria delas foi a natural do ambiente, mas o flash dos dispositivos foi utilizado em fotos pontuais quando a iluminação não era suficiente para captar o motivo principal da foto.

Figura 16 - Biblioteca de imagens para a edição no software Adobe Lightroom.



Os vídeos serão pouco frequentes, pela quantidade ser menor e pelo software ser muito pesado para o meu computador conseguir processar. Nos que tenho conseguido editar resolvi aplicar uma correção de cores, na qual os tons azuis e alaranjados ficam mais destacados, complementando a identidade visual e seguindo a paleta de cores escolhida para o projeto.

Figura 17 - Timeline de edição de vídeos no software Adobe Premiere.



Nesse primeiro momento serão publicados vídeos como complementos em algumas publicações do tipo carrossel e publicações individuais para fazer com

que o algoritmo da rede social do projeto possa gerar maior engajamento com o público, já que esse algoritmo do *Instagram* prioriza conteúdo audiovisual, então tornando as fotos do Ciclografia Fortaleza mais relevantes aos seus seguidores. Nos *stories* são colocados alguns vídeos mais curtos e feitos na hora da publicação para contribuir também com essa questão da interação, porém serão pontuais e não passarão por edição justamente por trazer um aspecto mais imediato, característico dessa ferramenta do *Instagram*.

7.3 As publicações

Durante uma orientação com o professor Fernando, discutimos a criação de 3 lâminas/publicações iniciais para o projeto, com o intuito de introduzir o projeto ao público. São elas:

1- explicar do que se trata o projeto

Figura 18 - Publicação 1.



Legenda:

Que nossa cidade é grande, agitada, tem muita gente e paisagem bonita, a gente já sabe, mas já parou para observar a quantidade de bicicletas que tem em Fortaleza?

O Ciclografia Fortaleza traz o olhar de um fotógrafo e ciclista sobre as paisagens locais onde o ciclismo se faz presente. São registros do cotidiano da nossa capital feitos durante os meus trajetos de bike, então deixa eu te mostrar que nossa capital do sol também é a capital das bikes! 🚲

#ciclografiafortal #bike #fortaleza

2- contar como surgiu a ideia

Figura 19 - Publicação 2.



Legenda:

O ano era 2017 e eu já não suportava mais sofrer me transportando de ônibus. Então decidi pesquisar preços de bikes e juntei uma grana para comprar uma para me transportar. Isso aconteceu no dia 14 de janeiro de 2018, quando começo meus pedais por Fortaleza. Tinha andado de bike quando criança, mas já fazia tanto tempo que realmente esqueci como era. No começo não foi fácil, mas com a prática fui pegando jeito, perdendo medos e me aventurando mais.

No mesmo ano decidi dar um rolê de bike levando minha câmera compacta (aquelas Cyber-Shot que todo mundo tinha anos atrás, lembra?) e fotografei o que achei interessante. Nesse dia nasceu o insight que mais tarde se transformaria no Ciclografia Fortaleza.

Eu já fotografava o cotidiano da cidade, mas com a bike pude fazer isso com mais flexibilidade de horários e conhecer mais locais que não andava antes por estar limitado às rotas dos ônibus.

A união dessas duas coisas que amo deu origem ao Ciclografia Fortaleza, onde mostro meu olhar sobre o ciclismo aqui na capital cearense.

#ciclografiafortal #bike #fortaleza

3- um conteúdo que permite interação com o público:

Figura 20 - Publicação 3.



Legenda:

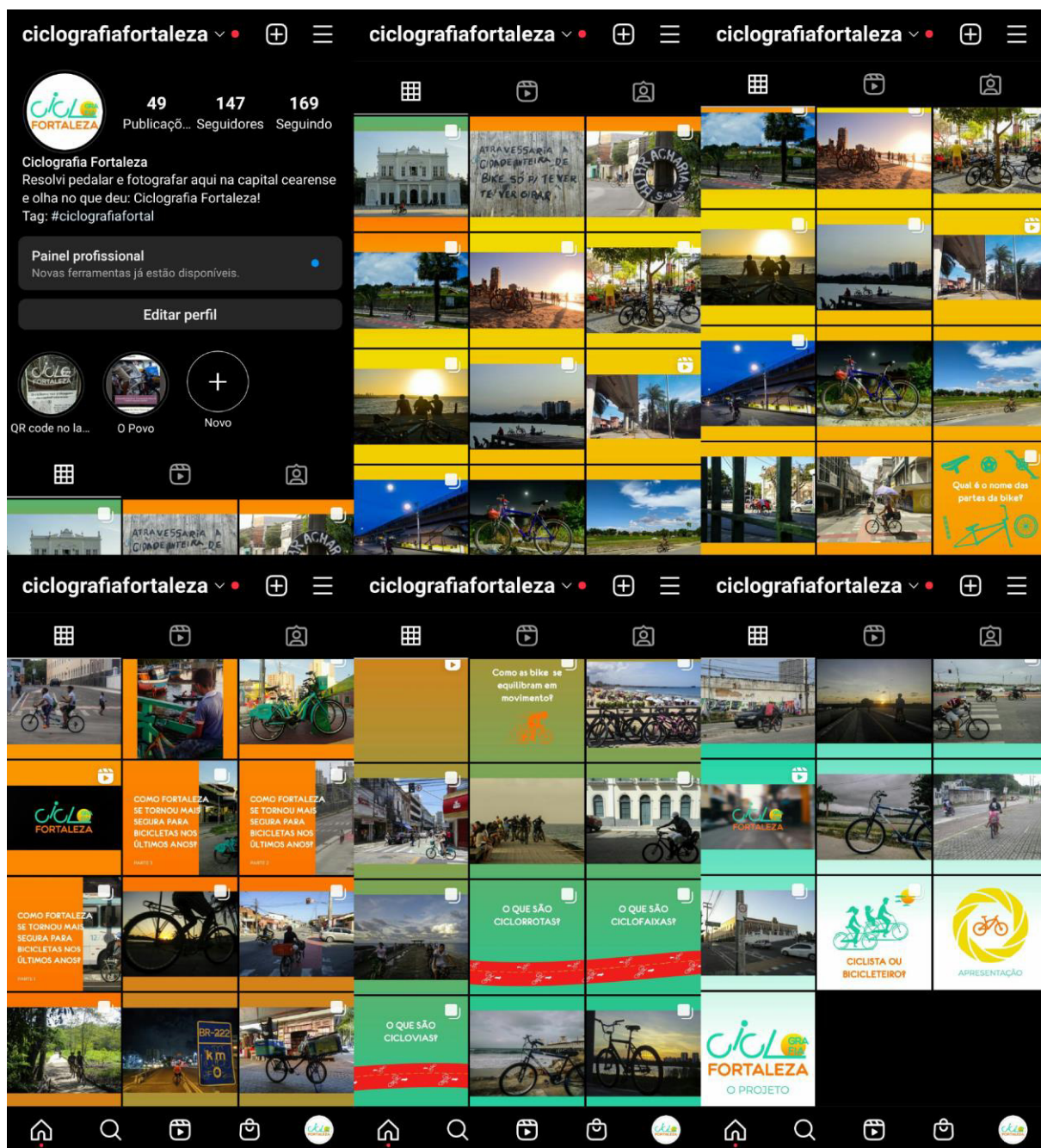
Pra mim tanto faz eu ser chamado ciclista ou bicicleteiro. E vocês, são o que?

#ciclografiafortal #bike #fortaleza

Como foi possível observar, será utilizada a *tag* #ciclografiafortal para marcações e auxiliar usuários do *Instagram* a também localizarem as fotos e vídeos por meio dela. Além disso, após essas três publicações de introdução do projeto, inicio as que trarão imagens. Nelas todas, resolvi pensar num conteúdo diferente, assim agrupando algumas delas e tornando as publicações mais interessantes.

Na figura a seguir é possível ver um pouco de como está ficando o perfil do projeto com as publicações já realizadas até este momento:

Figura 21 - Visão geral do perfil do projeto no *Instagram*.



8 FOTOS PARA O PROJETO

Neste tópico trago uma amostra de 10 fotos que constarão no projeto com uma pré-categorização que está sendo levada em conta para definir os temas das publicações:

Figura 22 - Foto da categoria “sinalização”.



Figura 23 - Foto da categoria “críticas”.

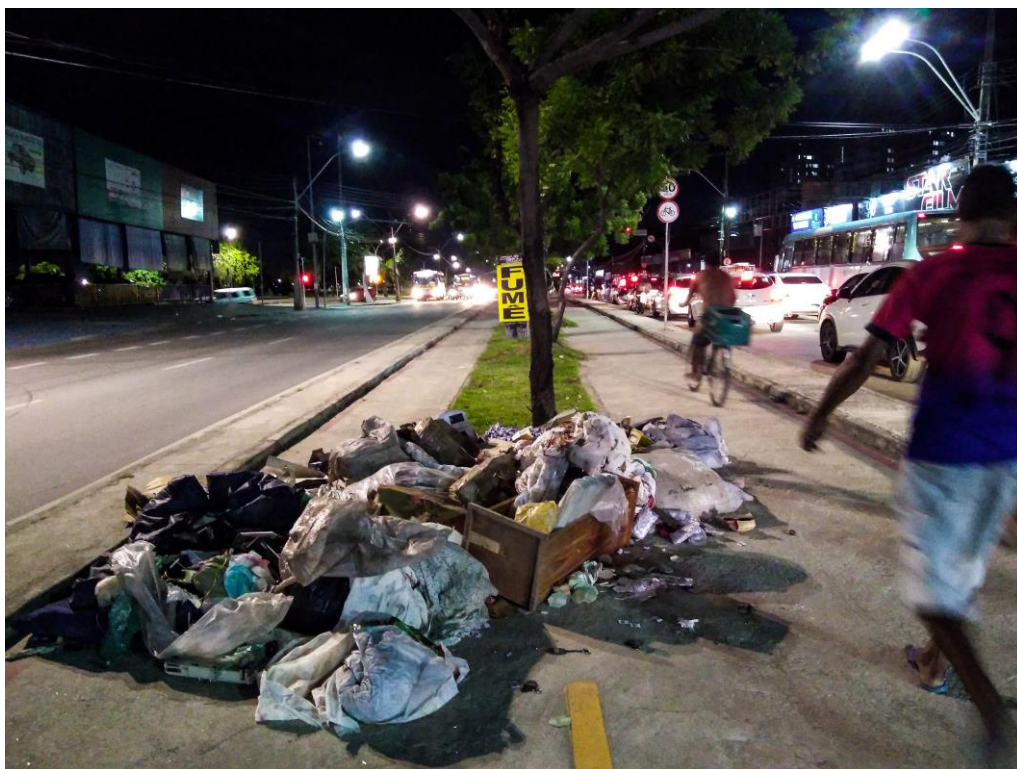


Figura 24 - Foto da categoria “Esporte”.



Figura 25 - Foto da categoria “Movimento”.

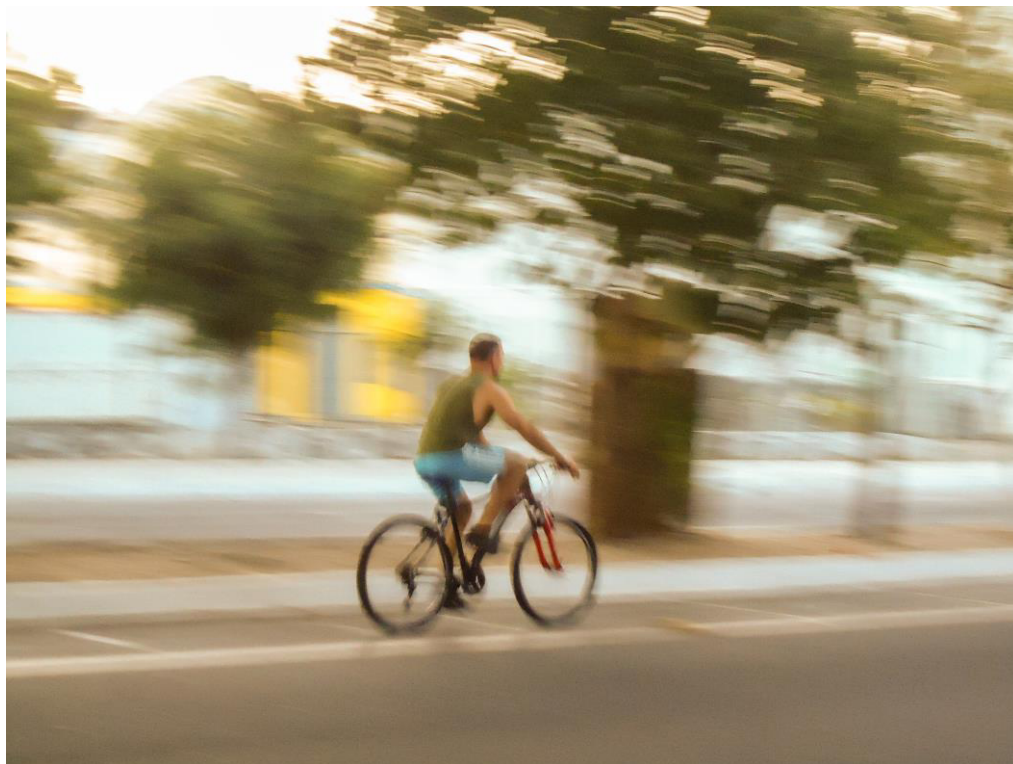


Figura 26 - Foto da categoria “Lazer”.



Figura 27 - Foto da categoria “Paisagens”.



Figura 28 - Foto da categoria “Trabalho”.

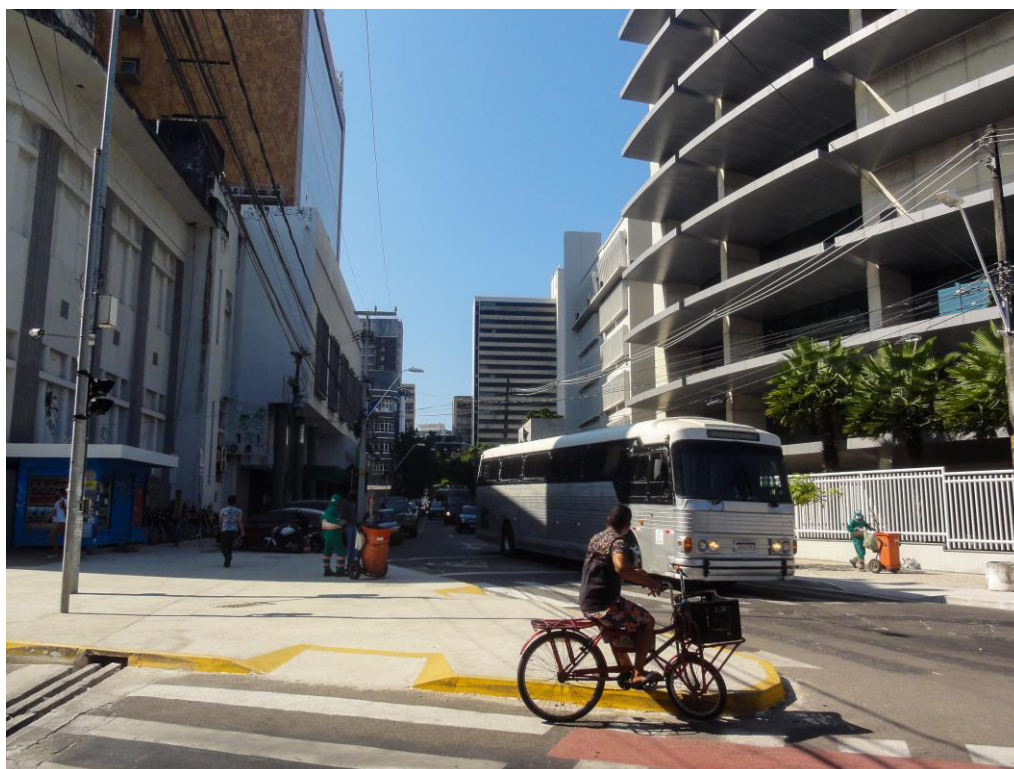


Figura 29 - Foto da categoria “Meus relatos e dicas”.



Com essa categorização, as publicações poderão se diversificar e, com isso, atrair mais o público. Além disso, é válido dizer que algumas fotografias podem se adequar em mais categorias.

9 DIVULGAÇÃO E INTERVENÇÃO URBANA

A divulgação do projeto por meio *on-line* se deu através do compartilhamento de convite com link em grupos das disciplinas que eu estou matriculado neste semestre, amigos e familiares. Também publiquei no *Facebook*, no meu perfil pessoal e solicitei a publicação em grupos de pedal: Pedal Conjunto Esperança Fortaleza Ce¹⁴, Night Bike Fortaleza¹⁵, Ciclismo Fortaleza¹⁶, Ciclismo - Recife/PE¹⁷ e Casas de Cultura – UFC¹⁸ e Fórum do Campus do PICI (LIVRE)¹⁹.

Solicitei a página Bike Anjo Fortaleza e aos perfis que seguiram o perfil do projeto que o divulgassem para seus contatos a fim de alcançar um público maior e ativo nas redes sociais. A seguir, o texto enviado nos convites:

“Olá, galera! Convido vocês a conhecerem Fortaleza através de fotografias dos meus trajetos de bicicleta no projeto Ciclografia Fortaleza. Segue nosso Instagram @ciclografiafortaleza e vem nesse rolê pela cidade ver que nossa capital do sol também é a capital das bikes! 🚲

<https://www.instagram.com/ciclografiafortaleza/>”

Já para a divulgação off-line, decidi fazer uma pequena intervenção urbana com cartazes de lambe-lambe contendo o título do projeto, alguma foto e o QR Code com o qual, quem visse o cartaz nas ruas possa apontar a câmera do celular e conferir o perfil do Ciclografia no *Instagram*. Por orientação do professor Fernando, que sugeriu entre 5 ou 6 modelos, escolhi 6 fotos para a confecção das artes dos cartazes.

Além disso, por conta do baixo orçamento que eu possuía na época dessa intervenção, o professor Fernando também me sugeriu colocar 2 em cada folha de A4. Também percebi que cartazes menores seriam melhores para colar em postes cilíndricos ou em hastes de sinalização de trânsito. Já que a impressão seria

¹⁴ Disponível em: < <https://www.facebook.com/groups/374795401025569/> >. Acesso em: 12/11/2022

¹⁵ Disponível em: < <https://www.facebook.com/groups/110834142328106/> >. Acesso em: 12/11/2022

¹⁶ Disponível em: < <https://www.facebook.com/groups/1428368534043885/> >. Acesso em: 12/11/2022

¹⁷ Disponível em: < <https://www.facebook.com/groups/693147064035002/> >. Acesso em: 12/11/2021

¹⁸ Disponível em: <

https://www.facebook.com/groups/428117603924372/?multi_permaLinks=5655566371179443¬if_id=1668349128576606¬if_t=group_highlights&ref=notif >. Acesso em: 12/11/2022

¹⁹ Disponível em: < <https://www.facebook.com/groups/1481937065450158/> >. Acesso em: 12/11/2022

em escala de cinza, editei as fotos selecionadas, dissaturando-as, e fiz 25 exemplares que seriam colados como lambe-lambe.

Figura 30 - Produção dos cartazes com QR Code no software Adobe Illustrator.

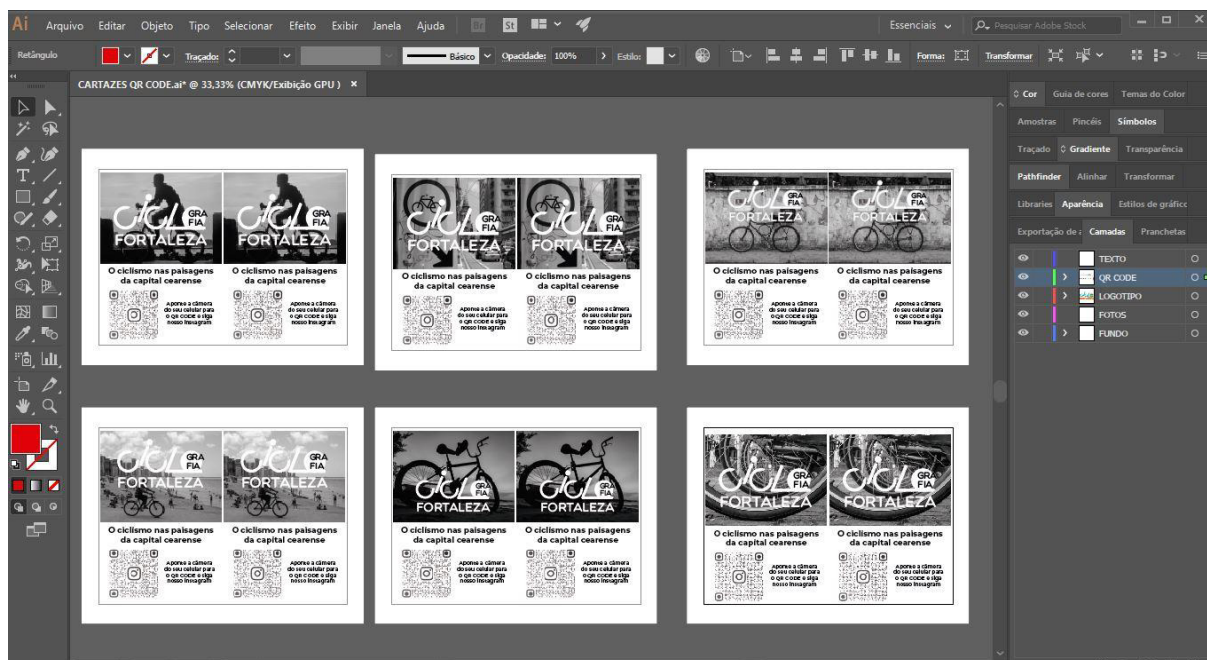


Figura 31 - Cartazes com QR Code.



Após a impressão e corte realizados na própria gráfica, produzi a cola para pregar os cartazes e planejei como seria feita a colagem. Inicialmente, defini os locais, os quais foram escolhidos por serem onde mais costumo trafegar e onde há um fluxo maior de pessoas e ciclistas. Todos os cartazes foram colados ao longo de três dias nos seguintes locais:

Figura 32 - Avenida Bezerra de Menezes.

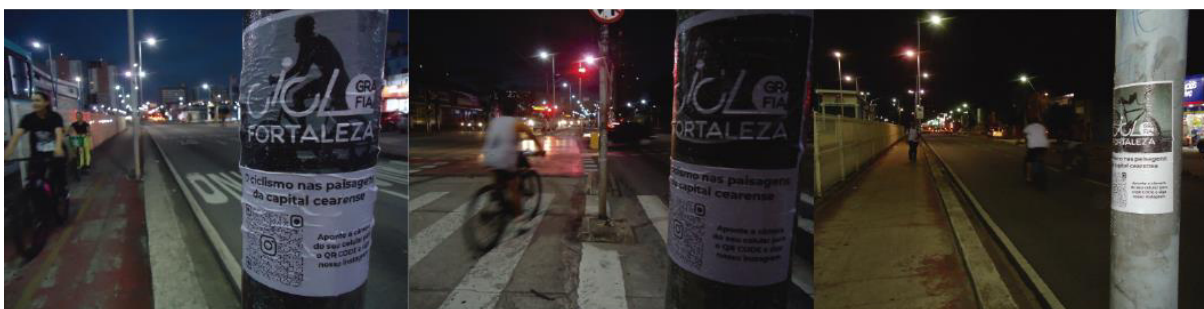


Figura 33 - Praças da Gentilândia.



Figura 34 - Avenida Godofredo Maciel.



Figura 35 - Avenida José Bastos.



Figura 36 - Entorno da Lagoa da Parangaba.



Figura 37 - Avenida Domingos Olímpio.



Figura 38 - Praia de Iracema.



Figura 39 - Praça do Ferreira



Figura 40 - Parque Rachel De Queiroz.



Figura 41 - Avenida Germano Frank.



Figura 42 - Avenida Osório de Paiva.



Figura 43 - Lagoa do Catão.



Figura 44 - Havaizinho/Poço da Draga.



Figura 45 - Entorno do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura.



Figura 46 - Restaurante Universitário – Campus do Pici.



Figura 47 - Centro de Humanidades 2 – UFC Benfica.



10 REPERCUSSÃO

Para a minha surpresa, dias após o lançamento do perfil, uma repórter do jornal O Povo entrou em contato comigo falando que havia gostado do projeto e que queria fazer uma matéria sobre o Ciclografia Fortaleza para o caderno Vida & Arte²⁰ do mesmo jornal. Então aceitei, dei a entrevista e, obviamente, fiquei muito feliz de ver que o projeto poderia então alcançar mais gente e que ele estava tendo reconhecimento num veículo de comunicação local de grande circulação.

Figura 48 - Parte 1 da matéria sobre o projeto Ciclografia Fortaleza no caderno Vida e Arte do Jornal O Povo.

22/11/2022 22:00 Ciclografia Fortaleza: Estudante faz fotos da Capital enquanto pedala

Jornalismo, cultura e histórias em um só multistreaming

Entre Assine

Seja assinante O POVO+

Tenha acesso a todos os conteúdos exclusivos, columnistas, acessos ilimitados e descontos em lojas, farmácias e muito mais.

Assine

Sobre o assunto

- "The White Lotus": HBO confirma terceira temporada de sucesso do streaming
- Anitta se torna a primeira brasileira a ser premiada no American Music Awards
- Após queda de audiência, "The Walking Dead" chega ao fim e consolida fenômeno

Em 2021, ano de iniciar o Trabalho de Conclusão de Curso, o jovem percebeu já ter um acervo e viu como uma oportunidade de unir **duas paixões**: fotografar e pedalar.

"As pessoas costumam passar nas ruas e avenidas em seus carros, motos e até no ônibus, mas muitas vezes não observam as cenas cotidianas, as paisagens, as mudanças na cidade. Pedalar, além de exercício físico, é um **exercício de observar, conhecer e habitar a cidade**. Fotografando nos trajetos e como se guardasse um pedaço de Fortaleza comigo", diz Weslen.

16

20

²⁰ Disponível em: < <https://www.opovo.com.br/vidaarte/2022/11/21/ciclografia-fortaleza-estudante-faz-fotos-da-capital-enquanto-pedala.html> >. Acesso em: 22/11/2022


Figura 49 - Parte 2 da matéria sobre o projeto Ciclografia Fortaleza no caderno Vida e Arte do Jornal O Povo.

22/11/2022 22:00

Ciclografia Fortaleza: Estudante faz fotos de Capital enquanto pedala

22/11/2022 22:00

Ciclografia Fortaleza: Estudante faz fotos de Capital enquanto pedala



ciclografiafortaleza
Fortaleza, Brazil

Ver perfil

ciclografiafortaleza

Que nessa cidade é grande, agitada, tem muita gente e paisagem bonita, a gente já sabe, mas já parou para observar a quantidade de bicicletas que tem em Fortaleza?

O Ciclografia Fortaleza traz o olhar de um fotógrafo e ciclista sobre as paisagens locais e o cotidiano se faz presente. São registros do cotidiano da nossa capital feitos durante os meus trajetos de bike, então deixa eu te mostrar que nossa capital do sol também é a capital das bikes 🚲

#ciclografiafortaleza #ike #fortaleza
ver todos os 5 comentários

Adicione um comentário...



Fotografia realizada na Parangaba (Foto: Weslen Máximo/Ciclografia Fortaleza)

Tendo a bicicleta como **principal veículo de transporte**, Weslen passa cotidianamente em avenidas como Godofredo Maciel, José Bastos, Carneiro de Mendonça, Alberto Craveiro e Domingos Olímpio, onde faz seus cliques. Centro, Maraponga, Aeroporto, Bonsucesso, Mundubim, José Walter, São Gerardo e Mucuripe são alguns dos bairros que ele percorreu e registrou.

Weslen Máximo vê no projeto uma forma de estimular a mobilidade ativa, valorizar a cultura das bicicletas em Fortaleza e **repensar as dinâmicas da cidade** a partir dos seus modos. "Prefiro sempre as (ruas) que tem ciclovia ou ciclofaixa, aliás, isso sem dúvida foi um dos fatores que me deram confiança para pedalar pela Cidade. Fico muito feliz quando vejo que uma rua ou avenida ganha essas estruturas, pois pode ser mais um trajeto que vou percorrer ou que pode me fazer conhecer outro ponto ainda inédito", declara.

As fotos são dos anos de 2018 a 2022, com exceção de 2020, ano do **isolamento social**, o qual ele diminuiu os momentos de pedaladas. "2020 foi o único ano que quase não fotografei por conta da pandemia. Não tem lugar específico, acontecia assim: se eu tinha algo pra resolver em algum local, ia e aproveitava para fotografar alguma coisa. Se fosse passear, dar um rolê, também levava a câmera na mochila e fazia algum registro", relembra.

Mais ciclistas na Cidade

Ele avalia que há "maior presença" dos ciclistas na rua após os períodos de isolamento social e atribui à alta no preço dos combustíveis. "Significa menos gente andando de carro e **poluindo o planeta**, mas acredito que as fotos também são uma maneira de interpretar, do meu jeito, o ciclismo em Fortaleza", diz o estudante.

Figura 50 - Parte 3 da matéria sobre o projeto Ciclografia Fortaleza no caderno Vida e Arte do Jornal O Povo

22/11/2022 22:00

Ciclografia Fortaleza: Estudante faz fotos de Capital enquanto pedala

22/11/2022 22:00

Ciclografia Fortaleza: Estudante faz fotos de Capital enquanto pedala



Fotografia realizada no bairro São Gerardo (Foto: Weslen Máximo/Ciclografia Fortaleza)

Estruturas e desrespeito

Ele aponta a Avenida Beira Mar como um dos poucos pontos da Capital com estrutura adequada, mas lamenta o desrespeito aos ciclistas na região.

"Existe o calçadão, existem as faixas de pedestres, mas principalmente a sinalização e ainda assim as pessoas costumam caminhar, inclusive com cachorro, na ciclovia e para isso existe o calçadão. Mesmo evitando, vez ou outra vou lá pra **reenergizar a vida** vindo o mar", relata Weslen.

Sobre o futuro do projeto, o estudante mantém os pés no chão. "Não sou muito ambicioso, mas se eu conseguir atrair mais gente a pedalar em Fortaleza, a trocar o carro, a moto e até mesmo o ônibus - como eu fiz pela bike, fico muito feliz", pondera. "Mas quem sabe o projeto sai do digital e vira uma **exposição no futuro**? Enquanto isso, sigo pedalando, fotografando e compartilhando meus trajetos, ciclografando Fortaleza", encerra.

Projeto Ciclografia Fortaleza
Instagram: @ciclografiafortaleza

Podcast Vida&Arte

O podcast Vida&Arte é destinado a falar sobre temas de cultura. O conteúdo está disponível nas plataformas Spotify, Deezer, iTunes, Google Podcasts e Spreaker. Confira o podcast clicando aqui

Além da matéria ter sido publicada no site do Jornal, ela também foi veiculada no perfil do *Instagram* do Jornal²¹ alcançando 400 curtidas e 17 comentários até o dia em que este tópico foi produzido, como se pode ver nas fotos 48 e 49 a seguir:

Figura 51 – Publicação da matéria no *Instagram* do caderno Vida e Arte.



Figura 52 - Alcance da matéria no *Instagram* do caderno Vida e Arte.



²¹ Disponível em: < <https://www.instagram.com/p/CIPFUatBEMT/> >. Acesso em: 22/11/2022

11 CONCLUSÃO

Mais do que apenas registrar o ciclismo, do que trazer problemáticas, mostrar locais e pessoas que vivem a cidade a sua maneira e que a fazem viver, o ato de pedalar e parar para fotografar também constitui um modo de registrar mudanças que ocorrem nas paisagens ao longo do tempo. Também gravando alguns vídeos é possível atentar mais a paisagem sonora da capital cearense que, assim como sua população, é bastante diversa.

Talvez meu trabalho faça muito mais sentido para mim, que vivi e fui atravessado pelas experiências que tive enquanto pedalava e fotografava pela cidade, mas esse recorte do cotidiano onde a bike se faz presente certamente pode atravessar outras pessoas, principalmente outros ciclistas, sobre as vivências no trânsito e nas ruas de Fortaleza.

Encontrar referências para o ciclismo na capital cearense não é tarefa fácil, exceto quando se trata de assuntos relacionados ao período de 2010 em diante, por conta da efetiva política de priorização cicloviária. Os dados históricos sobre a bicicleta em Fortaleza certamente podem ser bem mais estudados em outro trabalho, mas é fato que a bibliografia e material de pesquisa sobre esse tema são bastante limitados e raros nas bibliotecas mais reconhecidas de Fortaleza e nas fontes de pesquisa *online*. Portanto, exigirá uma busca ainda maior e mais minuciosa a fim de obter mais discussões acerca disso.

A limitação dos dispositivos usados mostra que as fotos foram produzidas espontaneamente com o equipamento que estava ao meu alcance. Assim, qualquer pessoa que porte um dispositivo fotográfico também pode se permitir fotografar durante seus percursos, tornando a experiência de pedalar pela cidade mais divertida. Também por conta das limitações desses aparelhos, a qualidade das imagens não é como a das câmeras profissionais, criando uma estética diferenciada e própria para este trabalho.

O Ciclografia Fortaleza é um apanhado de imagens (fotos e vídeos) que deixaram de ser apenas registros pessoais de alguém que passou a perceber a cidade de outra maneira por causa do ciclismo. A popularização das tecnologias fotográficas digitais permite que as pessoas se apropriem de equipamentos fotográficos considerados amadores, para produzir fotos com mais facilidade do que nos primórdios da fotografia. Sem dúvidas isso permitiu que nossa geração os

utilizasse para produzir narrativas do cotidiano. Sobre isso Victa Carvalho complementa:

Recentemente, uma nova geração de fotógrafos voltou-se para o cotidiano das ruas e retomou o debate sobre a banalidade de nossos condicionamentos diários. De modo geral, são trabalhos que se apropriam da realidade e de um certo modo de representar esse cotidiano, para transformá-lo. Com efeito, seja como repetição, hábito, deriva, espera ou performance, o cotidiano nos oferece variadas possibilidades de experiência com a imagem (CARVALHO, 2017, p.2).

Também pode-se falar sobre a portabilidade do smartphone e da câmera compacta. Eles cabem no bolso, são leves e o mais importante no final das contas é que eles produzem imagens, portanto, fotografar enquanto se pedala fica facilitado com o uso desses aparelhos eletrônicos menores.

Antes de estudar sobre fotografia, eu chamava o “momento decisivo” conhecido da fotografia de Cartier-Bresson de “fotografar com sentimento”, pois não bastava eu querer clicar, mas deveria perceber, muitas vezes por intuição, que aquele momento era o correto para trazer o sentimento que eu queria expressar com aquela cena, apesar de não existir certo ou errado na fotografia.

As políticas públicas de priorização cicloviária me deram confiança para pedalar pela cidade. Cada nova ciclovia, ciclofaixa e ciclorrota deve ser comemorada, pois é mais um modo de se chegar com segurança em qualquer local da cidade, mas também pode levar o ciclista a um ponto inédito que pode se transformar em cenário para fotografar. É fato que existe muito a ser implementado e melhorado na infraestrutura da cidade, que os motoristas e motociclistas, bem como pedestres e os próprios ciclistas precisam também serem educados e orientados a respeitarem os espaços apropriados para cada tipo de veículo para que a população se sinta mais confortável e segura para pedalar pela cidade. Também é necessário que haja um incentivo fiscal do governo para o barateamento de bicicletas e ciclopeças, tornando este veículo ainda mais acessível, substituindo veículos automotores e poluindo menos o meio ambiente.

Pedalar em Fortaleza permite que a gente se perceba nos locais e passe a ver a cidade como um organismo dinâmico, vivo e um local com diversas realidades paralelas convivendo juntas. Além de exercício físico, pedalar também é um exercício de observar, conhecer e habitar a cidade. Fotografar nos trajetos de bicicleta é uma maneira de se sentir pertencente a esta cidade e guardar um pedaço

dela consigo em cada fotografia ou vídeo, mas também faz o ciclista se perceber nas paisagens, como aconteceu comigo. Se esse projeto, que é descrito neste trabalho, conseguir atrair mais pessoas a se transportarem de bicicleta (poluindo menos, reduzindo congestionamentos e lotações em transportes coletivos), melhoraremos o trânsito e, de alguma maneira, conseguiremos com que ciclistas e não ciclistas convivam em mais harmonia, assim sendo a missão objetivada nesse projeto terá sido cumprida.

REFERÊNCIAS

- AGÊNCIA DE CONTEÚDO DN. **Fortaleza registra redução de acidentes e mortes no trânsito**. 2022. Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/ceara/fortaleza-registra-reducao-de-acidentes-e-mortes-no-transito-1.3283982>. Acesso em: 22 jun. 2022.
- ALBUQUERQUE, Larissa Cavalcante et al. Consumo sob duas rodas: a bicicleta e o incremento da economia local Consumption under two wheels: the bicycle and the growth of the local economy. 2021.
- ALEXIA VIEIRA. O Povo. **Malha cicloviária de Fortaleza ainda é concentrada em bairros centrais**. 2022. Disponível em: <https://www.opovo.com.br/noticias/fortaleza/2022/01/27/malha-cicloviaria-de-fortaleza-ainda-e-concentrada-em-bairros-centrais.html>. Acesso em: 22 dez. 2022.
- ARAÚJO, FRANCISCO WELLINGTON DANTAS. DA FOTOGRAFIA ANALÓGICA À ASCENSÃO DA FOTOGRAFIA DIGITAL. 2011
- Ascom Casa Civil (org.). **Fortaleza ultrapassa Salvador e se torna maior economia do Nordeste**. 2020. Disponível em: <https://www.adece.ce.gov.br/2020/12/17/fortaleza-ultrapassa-salvador-e-se-torna-maior-economia-do-nordeste/>. Acesso em: 18 jun. 2022
- AVANCINI, Atilio. A imagem fotográfica do cotidiano: significado e informação no jornalismo. **Brazilian journalism research**, v. 7, n. 1, p. 50-68, 2011.
- AZEVEDO, Felipe; BARROS, Luana. **Plano Diretor de Fortaleza amarga mais um ano de atraso com prejuízos para a Capital**. 2022. Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/pontopoder/plano-diretor-de-fortaleza-amarga-mais-um-ano-de-atraso-com-prejuizos-para-a-capital-1.3174752>. Acesso em: 22 jun. 2022.
- BARBACOVÍ, Piero Oliveira. Bicicleta e direito à cidade: como as políticas públicas em ciclomobilidade afetam o direito à cidade dos cidadãos de Fortaleza. 2016.
- BARBOSA, Guilherme Bezerra. Análise do plano diretor como instrumento de direito e: à moradia em Fortaleza os primeiros dez anos de estudo do PDPFOR. 2021.
- BARBOSA, Renata Horn. **Fortaleza: arquitetura e cidade no final do século XX**. 2006. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.
- BERNAL, Maria Cleide Carlos. CENTRO DE FORTALEZA: reabilitação urbana para quem?. **Mercator-Revista de Geografia da UFC**, v. 4, n. 7, p. 49-56, 2005.
- BOMFIM, André Lins. Pensando a paisagem: o olhar do ciclista através do desenho de criação. 2011.
- BRAGA, Roberto; CARVALHO, Pompeu Figueiredo de. Cidade: espaço da

cidadania. **Pedagogia cidadã: cadernos de formação: ensino de Geografia. São Paulo: UNESP-PROPP**, p. 105-120, 2004.

BRANDT, DANIELE BATISTA. O Direito à cidade em Henri Lefebvre e David Harvey: Da utopia urbana experimental à gestão democrática das cidades. **Anais do XVI Encontro Nacional de Pesquisadores em Serviço Social**, v. 16, n. 1, 2018.

BRUNO, Artur; DE FARIAS, Aírton. **Fortaleza: uma breve história**. Edições Demócrito Rocha, 2012.

BUZAN, Tony. **Mapas Mentais**. Tradução de Paulo Polzonoff Jr. Rio de Janeiro: Sextante, 2009.

CAROLINA PESSÔA. Tv Brasil Ebc. **Popularização da fotografia**. 2014. Disponível em: <https://tvbrasil.ebc.com.br/caminhosdareportagem/episodio/popularizacao-da-fotografia>. Acesso em: 04 nov. 2022.

CARVALHO, Victa de. **Fotografia, cotidiano e cidade: entre o ver e o habitar a imagem**. 2017

Cleonardo Dias (org.). **Pesquisa aponta Fortaleza como a Capital brasileira com melhores índices de mobilidade urbana sustentável**. 2022. Disponível em: <https://www.cmfor.ce.gov.br/2022/06/02/pesquisa-aponta-fortaleza-como-a-capital-brasileira-com-melhores-indices-de-mobilidade-urbana-sustentavel/>. Acesso em: 22 jun. 2022.

DA ROCHA GUILLOBEL, Heloisa Carneiro; DO CARMO MOES, Artur Pedro; DE FREITAS, Antonio Carlos. Uma retrospectiva histórica do desenvolvimento da fotografia desde seus primórdios até o final do século XIX. **Revista de Fotografia Científica Ambiental**, v. 2, n. 1, p. 7-22, 2018.

DE CARVALHO, Alissa Cendi Vale; BELMINO, Silvia Helena. A fortaleza da Copa do Mundo: representações sociais e consumo na cidade-sede.

DE TARSO BATISTA, Marcos Hiram. **A transição da fotografia analógica à fotografia digital**. 2011.

DIÁRIO DO NORDESTE (Fortaleza). **Após 27 anos, obras do metrô de Fortaleza continuam inacabadas**. 2014. Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/metro/apos-27-anos-obras-do-metro-de-fortaleza-continuam-inacabadas-1.1108615>. Acesso em: 20 jun. 2022.

DIÁRIO DO NORDESTE (Fortaleza). **Comprados por R\$ 6 milhões, ônibus articulados param de circular totalmente em Fortaleza**. 2021. Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/metro/comprados-por-r-6-bilhoes-onibus-articulados-param-de-circular-totalmente-fortaleza-1.3156176> >. Acesso em: 22/06/2022. Acesso em: 22 jun. 2022.

DIÁRIO DO NORDESTE. **Onde estão os carros elétricos compartilhados de Fortaleza? Veja pontos onde o VAMO ainda opera** (2022). Disponível em: <

<https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/ceara/onde-estao-os-carros-eletricos-compartilhados-de-fortaleza-veja-pontos-onde-o-vamo-ainda-opera-1.3216065>>. Acesso em: 22/06/2022.

DIÁRIO DO NORDESTE. **VAMO entra em operação assistida**. 2016. Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/metro/vamo-entra-em-operacao-assistida-1.1620937>. Acesso em: 22 jun. 2022.

EM MOVIMENTO. **Sete cidades no mundo que são modelos de mobilidade urbana**. 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/especial-publicitario/em-movimento/noticia/sete-cidades-no-mundo-que-sao-modelos-de-mobilidade-urbana.ghtml>. Acesso em: 25 jun. 2022.

ENTLER, Ronaldo. Retrato de uma face velada: Baudelaire e a fotografia. **Convergências-Revista de Investigação e Ensino das Artes, VOL I (2)**, 2008.

EVARISTO, Kamylla Barboza. **AS ATIVIDADES DE LAZER NA FORTALEZA BELLE ÉPOQUE**. 2012. Disponível em: <http://www.faculdadescearenses.edu.br/biblioteca/TCC/TUR/AS%20ATIVIDADES%20ODE%20LAZER%20NA%20FORTALEZA%20BELLE%20EPOQUE.pdf>. Acesso em: 11 nov. 2022.

FABIANA FUTEMA (Brasil). **Popularização deve duplicar mercado de câmera digital no país**. 2004. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro/ult91u91379.shtml>. Acesso em: 04 nov. 2022.

FARIAS, Lídia. A fotografia ao longo do tempo: da Kodak ao Instagram. 2014.

FONSECA, Natália Sartini. Adaptação das ciclovias em grandes cidades: transformações em Amsterdã. **Trabalhos finais da disciplina**, p. 105, 2014.

G1 CE (Fortaleza). **12 regionais de Fortaleza, confirma a nova divisão da capital cearense**. 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/ce/ceara/noticia/2021/01/06/12-regionais-de-fortaleza-confirma-a-nova-divisao-da-capital-cearense.ghtml>. Acesso em: 18 jun. 2022.

G1 CE (Fortaleza). **Metrô de Fortaleza faz primeira viagem após 13 anos em obras**. 2012. Disponível em: <https://g1.globo.com/ceara/noticia/2012/06/metro-de-fortaleza-faz-primeira-viagem-apos-13-anos-em-obras.html>. Acesso em: 20 jun. 2022

G1 CE (Fortaleza). **Prefeitura inicia operação tapa buraco nas ruas e avenidas de Fortaleza; saiba como solicitar reparo**. 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/ce/ceara/noticia/2022/04/07/prefeitura-inicia-operacao-tapa-buraco-nas-ruas-e-avenidas-de-fortaleza-saiba-como-solicitar-reparo.ghtml>. Acesso em: 22 jun. 2022.

GOMES, Gizella Melo. Terminal de integração: transporte urbano e interurbano de Fortaleza. 2004.

HAMER, Luciana Joyce; ALMEIDA, Cristiano Farias. O OLHAR DO CICLISTA SOBRE O “LUGAR” E A “PAISAGEM URBANA”, EM BUSCA DA IDENTIFICAÇÃO DOS PONTOS DE ATRATIVIDADE PARA AS INTERVENÇÕES URBANAS. In: **XXIX Congresso Nacional de Pesquisa em Transporte da ANPET**. p. 1959-1970. 2015.

INGRID COELHO (Fortaleza). **Com expansão dos serviços, Fortaleza se torna a maior economia do NE**. 2020. Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/negocios/com-expansao-dos-servicos-fortaleza-se-torna-a-maior-economia-do-ne-1.3023324>. Acesso em: 24 jun. 2022.

INSTITUTO PORTUGUÊS DE FOTOGRAFIA (Portugal). **História da Fotografia Digital: Uma Introdução**. 2017. Disponível em: [https://ipf.pt/site/historia-fotografia-digital/#:~:text=Em%201969%2C%20George%20Smith%20e,charge%2Dcoupled%2Ddevice\)..](https://ipf.pt/site/historia-fotografia-digital/#:~:text=Em%201969%2C%20George%20Smith%20e,charge%2Dcoupled%2Ddevice)..) Acesso em: 03 nov. 2022.

JULIO PREUSS (Brasil). **Qual a diferença entre CCD e CMOS?** 2011. Disponível em: <http://www.techtudo.com.br/platb/fotografia/2011/03/21/qual-a-diferenca-entre-ccd-e-cmos/>. Acesso em: 04 nov. 2022.

JULIO PREUSS (Brasil). Tech Tudo. **Quebrando o silêncio sobre ruído na imagem**. 2010. Disponível em: <http://www.techtudo.com.br/platb/fotografia/2010/12/27/hora-de-quebrar-o-silencio-sobre-ruido-na-imagem/>. Acesso em: 04 nov. 2022.

KLEIMA, Nilton. **A história da Kodak, a pioneira da fotografia que parou no tempo**. 2017. Disponível em: <https://www.tecmundo.com.br/mercado/122279-historia-kodak-pioneira-da-fotografia-nao-evoluiu-video.htm>. Acesso em: 04 nov. 2022.

LUCAS AGRELA (Brasil). **Canon encerra vendas de câmeras analógicas**. 2018. Disponível em: <https://exame.com/tecnologia/canon-encerra-vendas-de-cameras-analogicas/>. Acesso em: 04 nov. 2022.

LUCAS FALCONERY. G1. **Rede cicloviária está próxima de 48% da população de Fortaleza, aponta levantamento**. 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/ce/ceara/noticia/2019/10/28/ciclovias-estao-proximas-de-48percent-da-populacao-de-fortaleza-aponta-levantamento.ghtml>. Acesso em: 24 nov. 2022.

LUCIANO CESÁRIO. **Programa de bicicletas compartilhadas de Fortaleza tem maior alcance entre as capitais**. 2021. Disponível em: <https://www.opovo.com.br/noticias/fortaleza/2021/12/01/programa-de-bicicletas-compartilhadas-de-fortaleza-tem-maior-alcance-entre-as-capitais.html#:~:text=Implantado%20em%202014%2C%20o%20sistema,mil%20habitantes%20da%20Capital%20cearense..> Acesso em: 24 jun. 2022

MAIA NETO, Emy Falcão. **“UM SOM MEIO FANHOSO, MAS GOSTOSO DE OUVIR”**:: radiofonia e cultura musical em fortaleza. (1932-1944). RADIOFONIA E CULTURA MUSICAL EM FORTALEZA. (1932-1944). 2010. Disponível em:

<https://acervo.fortaleza.ce.gov.br/download-file/documentById?id=c1ae045e-749a-4bdc-bcbe-88d01c2f1047>. Acesso em: 11 nov. 2022.

Marcelo Raulino. **Sistema Cicloviário de Fortaleza comemora 10 anos de criação em setembro e atinge 300 km de ciclovias**. 2020. Disponível em: <https://www.cmfor.ce.gov.br/2020/07/16/sistema-cicloviario-de-fortaleza-comemora-10-anos-de-criacao-em-setembro-e-atinge-300-km-de-ciclovias/#:~:text=O%20sistema%20foi%20criado%20pela,o%20desenvolvimento%20de%20mobilidade%20sustent%C3%A1vel>. Acesso em: 20 jun. 2022.

MENDES, Luciana Cavalcanti. **Diários fotográficos de bicicleta em Pernambuco: os irmãos Ulysses e Gilberto Freyre na documentação de cidades na década de 1920**. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo. 2016

Metrofor (org.). **Conheça o projeto da linha Leste do metrô de Fortaleza**. 2012. Disponível em: <https://www.metrofor.ce.gov.br/2012/03/06/conheca-o-projeto-da-linha-leste-do-metro-de-fortaleza/>. Acesso em: 20 jun. 2022.

Metrofor (org.). **História do Metrofor**. 2018. Disponível em: <https://www.metrofor.ce.gov.br/historia-do-metrofor-2/>. Acesso em: 20 jun. 2022.

Moovit: Todas as linhas da ETUFOR em Fortaleza e Região (2022). Disponível em: < https://moovitapp.com/index/pt-br/transporte_p%C3%BAblico-lines-Fortaleza-983-9809 >. Acesso em: 20/06/2022

NOBRE, Leila. **Praça José de Alencar - Destino aos bairros da capital**. 2014. Disponível em: <http://www.fortalezanobre.com.br/search?q=terminais+de+%C3%B4nibus>. Acesso em: 20 jun. 2022.

OLIVEIRA, Lúcia Lippi. Cidade: história e desafios. 2002.

OLIVEIRA, Tatiane de. A ascensão da fotografia digital. 2010

PAZ, Tácio Fabiano Santos. A utilização da bicicleta para promoção da saúde e sustentabilidade. 2016.

PONTE, Sebastião Rogério. Fortaleza Belle Époque: Reforma Urbana de 1860-1930. 4ª edição, Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2010.

POSSAMAI, Zita Rosane. Fotografia e cidade. ArtCultura, Uberlândia, v. 10, n. 16, p. 67-77, 2008.

Prefeitura de Fortaleza (org.). **Fortaleza registra menor taxa de mortes no trânsito entre janeiro e março das últimas duas décadas**. 2022. Disponível em: <https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/fortaleza-registra-menor-taxa-de-mortes-no-transito-entre-janeiro-e-marco-das-ultimas-duas-decadas>. Acesso em: 23 jun. 2022.

Prefeitura de Fortaleza (org.). **Malha Cicloviária**. 2022. Disponível em: <https://mobilidade.fortaleza.ce.gov.br/menu-programas/malha->

ciclovi%C3%A1ria.html. Acesso em: 11 nov. 2022.

Prefeitura de Fortaleza. **Plano Diretor Cicloviário Integrado**. 2015. Disponível em: <https://mobilidade.fortaleza.ce.gov.br/programas/pdci.html>. Acesso em: 04 jun. 2022.

Prefeitura de Fortaleza (org.). **Prefeitura apresenta novos ônibus articulados que integrarão o sistema de transporte público**. 2014. Disponível em: <https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/prefeitura-apresenta-novos-onibus-articulados-que-integrarao-o-sistema-de>. Acesso em: 22 jun. 2022.

Prefeitura de Fortaleza (org.). **Prefeitura de Fortaleza debate projeto funcional da Rede Cicloviária**. 2014. Disponível em: <https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/prefeitura-de-fortaleza-debate-projeto-funcional-da-rede-cicloviaria>. Acesso em: 24 jun. 2022.

RAFAELA MARQUES. Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento. **Fortaleza é a cidade vencedora do Sustainable Transport Award 2018**. 2018. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/fortaleza-e-a-cidade-vencedora-do-sustainable-transport-award-2018/>. Acesso em: 24 jun. 2022.

RAMOS, Matheus Mazini. Fotografia e arte: demarcando fronteiras. **Contemporânea (Título não-corrente)**, v. 7, n. 1, p. 129-142, 2009.

REDAÇÃO BIKE ITAÚ. **Você sabe quem criou a bicicleta e o que levou à criação?** 2022. Disponível em: <https://bikeitau.com.br/voce-sabe-quem-criou-a-bicicleta-e-o-que-levou-a-criacao/>. Acesso em: 25 jun. 2022.

SALLES, Filipe. Apostila de Fotografia. 2009.

SANTOS, Claudio Henrique Fontenelle et al. Prática do ciclismo utilitário em Fortaleza. 2020.

SANTOS, Matheus Felipe da Silva Rios. A cidade como expressão da luta de classes disputas pelo espaço urbano e o direito à cidade.(2021)

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. Edusp, 2002.

SANTOS, Milton. Metamorfoses do espaço habitado. São Paulo : Hucitec, 1988

SANTOS, M. Por uma Geografia Nova. São Paulo: Hucitec, Edusp, 1978.

SILKE WÜNSCH. **Há 200 anos, era inventada a bicicleta**. 2017. Disponível em: <https://www.dw.com/pt-br/h%C3%A1-200-anos-era-inventada-a-bicicleta/a-39211933>. Acesso em: 25 jun. 2022.

SILVA, Ígor Santos da et al. Narrativas sobre fotografias de natureza postadas por ciclistas e cicloturistas nas redes sociais. 2016.

SOUSA, Isaque Araujo de. Terminais intermodais de transporte público: potenciais ativadores de urbanidade. 2019.

SOUSA, Jorge Pedro. **Fotojornalismo Uma introdução à história, às técnicas e à linguagem da fotografia na imprensa**. 2002. P.8 e p.10

TEIXEIRA, Felipe Colvara; SILVA, Roberta D. de O.; BONA, Rafael José. O processo de desenvolvimento de uma identidade visual. In: **CONGRESSO BRASILEIRO DE CIÊNCIAS DA COMUNICAÇÃO DA REGIÃO SUL**. 2012.

TIBURCIO, Felipe Soares et al. A INFLUÊNCIA DA IMPLANTAÇÃO DE BINÁRIOS NO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DO MUNICÍPIO DE JOINVILLE. 2012.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. As metamorfoses do conceito de cidade. **Mercator (Fortaleza)**, v. 14, p. 17-23, 2015.