



UNIVERSIDADE ESTADUAL DO CEARÁ
CENTRO DE ESTUDOS SOCIAIS APLICADOS
MESTRADO PROFISSIONAL EM PLANEJAMENTO E POLÍTICAS PÚBLICAS

FLÁVIO ARAGÃO XIMENES

**DIREITO À CIDADE: UM ESTUDO DE CASO SOBRE O PROGRAMA
BICICLETAR NA CIDADE DE FORTALEZA**

FORTALEZA - CEARÁ

2018

FLÁVIO ARAGÃO XIMENES

DIREITO À CIDADE: UM ESTUDO DE CASO SOBRE O PROGRAMA BICICLETAR
NA CIDADE DE FORTALEZA

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado Profissional em Planejamento e Políticas Públicas do Centro de Estudos Sociais Aplicados da Universidade Estadual do Ceará, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Planejamento e Políticas Públicas. Área de concentração: Planejamento e Políticas Públicas.

Orientador: Prof. Dr. Alexandre Almeida Barbalho

FORTALEZA - CEARÁ

2018

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação

Universidade Estadual do Ceará

Sistema de Bibliotecas

Ximenes, Flávio Aragão.

Direito à cidade: um estudo de caso sobre o Programa Bicicletar na Cidade de Fortaleza [recurso eletrônico] / Flávio Aragão Ximenes. - 2018.

1 CD-ROM: il.; 4 ¼ pol.

CD-ROM contendo o arquivo no formato PDF do trabalho acadêmico com 170 folhas, acondicionado em caixa de DVD Slim (19 x 14 cm x 7 mm).

Dissertação (mestrado profissional) - Universidade Estadual do Ceará, Centro de Estudos Sociais Aplicados, Mestrado Profissional em Planejamento e Políticas Públicas, Fortaleza, 2018.

Área de concentração: Planejamento e políticas públicas.

Orientação: Prof. Dr. Alexandre Almeida Barbalho.

1. Direito à Cidade . 2. . Mobilidade Urbana. 3. Políticas Cicloviárias. I. Título.

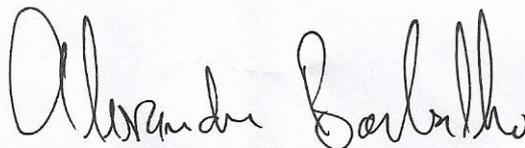
FLÁVIO ARAGÃO XIMENES

DIREITO À CIDADE: UM ESTUDO DE CASO SOBRE O PROGRAMA
BICICLETAR NA CIDADE DE
FORTALEZA

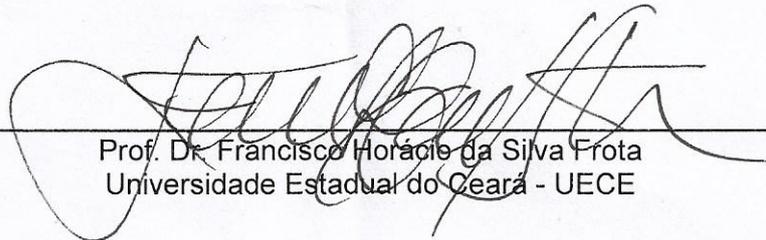
Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado Profissional em Planejamento e Políticas Públicas do Centro de Estudos Sociais Aplicados da Universidade Estadual do Ceará, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Planejamento e Políticas Públicas. Área de concentração: Planejamento e Políticas Públicas.

Aprovada em: 29/08/2018

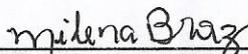
BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. Alexandre Almeida Barbalho (Orientador)
Universidade Estadual do Ceará - UECE



Prof. Dr. Francisco Horácio da Silva Frota
Universidade Estadual do Ceará - UECE



Prof.^a Dr.^a Milena Marcintha Alves Braz
Faculdade da Grande Fortaleza – FGF

Dedico este trabalho a minha mãe Josefa Aragão Ximenes, inspiração de minha vida, e as minhas filhas, pedras preciosas que Deus me presenteou, Flávia Magalhães Ximenes e Luiza Sales Ximenes que me tornaram o homem mais feliz do mundo pelo simples fato de ter a honra de conduzi-las, mesmo que de forma apenas passageira, durante parte de suas vidas, tentando prepará-las para o porvir com a certeza de que aqui nada somos, mas com Deus podemos e somos tudo.

AGRADECIMENTOS

O grande escritor Jorge Luiz Borges, por vezes acompanhou-me em certos momentos, principalmente naqueles de intensa felicidade e aprendi que não podemos esperar a felicidade plena, pois o que na verdade existe é o momento de felicidade, e o que importa é que saibamos viver tais situações com muita intensidade. Na vereda de nossa existência, os momentos de felicidade sempre serão lembrados. E acredito que vivê-los, exige partilha, cumplicidade, respeito, obstinação e acima de tudo muita gratidão, principalmente para com aqueles que, de certa forma, nos propiciaram alcançar sonhos, desejos e objetivos.

A gratidão não é apenas ato de reconhecimento de uma pessoa para com alguém que lhe prestou um favor, um auxílio ou uma conquista. Ser grato é identificar neste mundo de liquidez baumaniana, as pessoas que contribuíram para nossas conquistas que oportunizam momentos reais de felicidade.

O presente trabalho apenas foi possível devido ao apoio incondicional de minha mãe, **Josefa Aragão Ximenes – querida Zefinha**, amiga, guerreira, lutadora, paciente e sensível que soube, em todos os momentos de minha vida, com sua sabedoria demonstrar que nem sempre a vitória significa êxito e que em certos casos a derrota pode despertar-nos para batalhas que nos conduziram a vitórias inenarráveis.

Merecedoras de destaque também são as minhas filhas **Flavinha** e **Luiza** que sempre me apoiaram e acreditaram em meus sonhos e apostaram incondicionalmente nos projetos que alimentei ao longo de minha vida, mesmo cientes de que alguns, como o deste Mestrado, implicariam em furtar-me de um convívio mais longo em face do aprofundamento teórico e imersão que tive que submeter-me para concluí-lo. Agradeço a meus irmãos **Carlos André** e **Fernanda Maria** pela força prestada no momento certo.

A meu saudoso pai, **José Ribamar Aguiar Ximenes**, por sua humildade, e pelos diálogos travados nos “fins de tarde” apenas com troca de olhares durante a fase terminal da Esclerose Lateral Amiotrófica – ELA, enfermidade que o acorrentou ao próprio corpo, mas não o impediu de dialogar mesmo sem nada falar, ensinando-me a lutar sem fraquejar.

Curvo-me diante de meu Orientador, **Doutor Alexandre Barbalho**, que, com sua sabedoria e sensibilidade soube guiar-me com a maestria de um regente pelo

campo da pesquisa científica que exige do pesquisador tecnicismo mas sem a perda da sensibilidade.

Saliento a atenta contribuição do Sr. **Anderson Ramon**, amigo e estagiário de direito, que me auxiliou sobremaneira na coleta e análise dos dados oriundos das pesquisas realizadas em campo.

Saliento a contribuição prestada pelo ex-prefeito **Juraci Vieira de Magalhães**, uma vez que a paixão que passei a nutrir por Fortaleza surgiu do período que tive a grata satisfação de contribuir para a gestão de trânsito e transporte da cidade. Orgulho-me de ter convivido com o amigo, gestor público e principalmente cidadão que, com sua simplicidade e competência soube nos deixar um rico legado de interferências urbanas que melhoraram sobremaneira a vida do fortalezense.

O êxito deste meu trabalho não seria possível, também, se não fosse o apoio incondicional de minha estimada **Tia Salésia**, ou como a chamava quando ainda criança, Tia Leleca, que por vezes em determinados momentos dessa longa jornada acadêmica recebi o apoio que precisava, e foi graças a tais ajudas que consegui alcançar esse objetivo que contribuirá sobremaneira para minha formação profissional.

Ao longo dessa jornada, também recebi apoio no momento que precisei dos Professores Dr. **Flávio José Moreira Gonçalves**, Dra. **Milena Marcintha**, Dra. **Roselane Gomes Bezerra** e Dr. **Francisco Horácio da Silva Frota** que com suas contribuições possibilitaram que a presente pesquisa atingisse o objetivo desejado.

Aos meus amados e respeitados alunos, que tenho orgulho em contribuir, mesmo que de forma modesta, para a formação de uma nova geração de operadores do direito, conscientes de seu papel social transformador.

Por fim, agradeço a instituição que me acolheu em seu corpo docente, Faculdade Integrada da Grande Fortaleza, especialmente ao Coordenador do Curso de Direito Prof. Carlos Mazza, Coordenador Adjunto do Curso de Direito Prof. Alexandre, Professor e amigo Pedro Pompeu de Sousa Brasil e o Diretor Prof. Paulo Nogueira que muito contribuíram para meu aprofundamento acadêmico.

“Odeio os indiferentes. Como Friederich Hebbel, acredito que viver significa tomar partido. Não podem existir os apenas homens, estranhos à cidade. Quem verdadeiramente vive não pode deixar de ser cidadão e partidário. Indiferença é abulia, parasitismo, covardia, não é vida...

(Gramsci)

RESUMO

A ciclomobilidade urbana é um tema em acentuado destaque na contemporaneidade, pois impacta diretamente na qualidade de vida do cidadão e na sua relação com a cidade, existindo uma afinidade direta entre mobilidade urbana e o direito à cidade. Neste contexto a presente dissertação tem como objetivo analisar a mobilidade urbana, com base em um estudo de caso, o Programa Bicicletar, sistema de bicicletas compartilhadas da cidade de Fortaleza, implantado em dezembro de 2014 pela Prefeitura Municipal, em atendimento a Política Municipal Cicloviária e ao Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI), ambos aprovados pela Lei Municipal nº 10.303 de 23 de dezembro de 2014. O Programa oferece ao munícipe uma opção de transporte sustentável e não poluente, fruto da parceria firmada entre a Prefeitura Municipal de Fortaleza e o setor privado, fato que possibilita a ausência de ônus financeiro para gestão municipal. A iniciativa gera inúmeros benefícios provenientes do uso da bicicleta na capital cearense, tanto no aspecto da saúde pública, na perspectiva da mobilidade urbana quanto no resguardo do direito à cidade. Metodologicamente, a pesquisa do ponto de vista de seus objetivos foi exploratória, com abordagem quali-quantitativa que se deu através da aplicação de questionário, cujo resultado está explicitado por meio de tabelas, gráficos e comentários que integram a presente dissertação. A análise se amparou em estudos conceituais, refletindo, principalmente, acerca das categorias analíticas direito à cidade e mobilidade urbana. Após análise dos dados, concluiu-se que a adoção do programa Bicicletar, como forma de operacionalizar a Política Pública de ciclomobilidade adotada pelo município de Fortaleza, possibilitou um despertar de sentimento de pertença no munícipe que contribui sobremaneira para o resguardo e efetivação do Direito à Cidade.

Palavras-chave: Direito à Cidade. Mobilidade Urbana. Políticas Cicloviárias.

ABSTRACT

The urban cyclomobilitade is a subject in accentuated prominence in contemporaneity, because it impacts directly on the quality of life of the citizen and its relation with the city, existing a direct relation between urban mobility and the right to the city. In this context, the present dissertation aims to analyze urban mobility, based on a case study, the Bike Program, shared bicycle system of the city of Fortaleza, implemented in December 2014 by the City Hall, in compliance with the Municipal Cycle and (PDCI), both approved by Municipal Law No. 10,303 of December 23, 2014. The Program offers the citizen a sustainable and non-polluting transportation option, as a result of the partnership signed between the Municipality of Fortaleza and the sector private, a fact that makes possible the absence of financial burden for municipal management. The initiative generates numerous benefits from the use of the bicycle in the capital of Ceará, both in the public health aspect, in the perspective of urban mobility and in the protection of the right to the city. Methodologically, the research from the point of view of its objectives was exploratory, with a qualitative-quantitative approach that was given through the application of a questionnaire, the result of which is explained through tables, graphs and comments that integrate the present dissertation. The analysis was based on conceptual studies, mainly reflecting the analytical categories urban right and urban mobility. After analyzing the data, it was concluded that the adoption of the Bicicletar program, as a way of operationalizing the Public Policy on Cyclomobilization adopted by the city of Fortaleza, made possible an awakening of a sense of belonging in the citizen who contributes greatly to the safeguarding and implementation of the Right to City.

Keywords: Right to the City. Urban mobility. Cycle routes.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 -	A Cidade é de todos.....	25
Figura 2 -	Comparativo dos esquemas da rede urbana.....	36
Figura 3 -	Mapa da desigualdade em Fortaleza.....	45
Figura 4 -	Manchete do jornal do Brasil de 1964.....	47
Figura 5 -	Organograma do FNRU.....	51
Figura 6 -	Fotografia da Linha Sul do Metro de Fortaleza.....	53
Figura 7 -	Tempo de Deslocamento Casa/Trabalho.....	56
Figura 8 -	Prioridade segundo a PNMU.....	58
Figura 9 -	Espaços ocupados por modal de transporte.....	64
Figura 10 -	Estação Benfica e devolução de bicicleta.....	69
Figura 11 -	Forte de Schoonenborch, atual 10ª Região Militar.....	71
Figura 12 -	Planta da cidade do Ceará.....	72
Figura 13 -	Ciclo vicioso do aumento de tarifa de ônibus.....	76
Figura 14 -	Mapa da Região Metropolitana de Fortaleza.....	78
Figura 15 -	Bairros a serem evitados em virtude da insegurança.....	82
Figura 16 -	Pirâmide etária por sexo em Fortaleza 2010.....	87
Figura 17-	Mapa das Secretarias Executivas Regionais.....	89
Figura 18 -	Imagem da Central de Monitoramento da AMC em Fortaleza/Ce.....	93
Figura 19 -	Mapa dos terminais de Integração, Aeroporto, Rodoviária e Porto.....	95
Figura 20 -	Mapa da Rede do Transporte Complementar na Cidade de Fortaleza.....	96
Figura 21 -	Mapa do Ramal do VLT Parangaba-Mucuripe.....	99
Figura 22 -	Mapa da malha cicloviária de Fortaleza 2018.....	107
Figura 23 -	Infográfico da relação entre malha viária e habitantes.....	108
Figura 24 -	Fotografia de Bicicletário do Terminal do Siqueira em Fortaleza.....	109
Figura 25 -	Escola de Mobilidade Urbana de Fortaleza.....	110
Figura 26 -	Fotografia do sistema de compartilhamento de bicicletas na China.....	112

Figura 27 - Sistema de Primeira Geração (bicicletas gratuitas).....	113
Figura 28 - Sistema de Segunda Geração (Déposito de Moedas).....	113
Figura 29 - Sistema de Terceira Geração (docking stations ou “docas”).....	114
Figura 30 - Sistema de Quarta Geração (Call a Bike ou Bicicleta de Flutuação Livre).....	115
Figura 31 - Foto com frase do prefeito de Boston.....	115
Figura 32 - CitiBike em Nova York.....	116
Figura 33 - Velib em Paris.....	117
Figura 34 - Mopbike, Ofo na China.....	117
Figura 35 - Estações do Bicicletar implantadas em Fortaleza.....	137

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 -	Evolução da população brasileira.....	57
Gráfico 2 -	Municípios pesquisados a respeito do plano de mobilidade.....	60
Gráfico 3 -	Quantidade de Municípios com plano de mobilidade.....	60
Gráfico 4 -	Municípios que possui plano de mobilidade aprovado por lei.....	61
Gráfico 5 -	População urbana e rural do Brasil, no período de 1940/2010.....	68
Gráfico 6 -	IDH-B por bairro de Fortaleza.....	83
Gráfico 7 -	IDH-B por Regional de Fortaleza.....	83
Gráfico 8 -	Bairros de Maior e Menor Renda em Fortaleza.....	84
Gráfico 9 -	Concentração de chuvas durante o ano em Fortaleza.....	86
Gráfico 10 -	Concentração de chuvas durante o ano em Fortaleza.....	86
Gráfico 11 -	Quilômetros de Trilhos por capital.....	98
Gráfico 12 -	Viagem por dia de bicicleta – 2013.....	111
Gráfico 13 -	Crescimento do número de usuários do programa Bicicletar.....	120
Gráfico 14 -	Distribuição da amostra por gênero.....	121
Gráfico 15 -	Estado civil.....	122
Gráfico 16 -	Nível de Escolaridade.....	122
Gráfico 17 -	Etnia dos entrevistados.....	123
Gráfico 18 -	Ocupação Laboral.....	123
Gráfico 19 -	Renda Mensal.....	124
Gráfico 20 -	Principal Meio de Transporte Utilizado.....	125
Gráfico 21 -	Forma de Conhecimento do Programa.....	126
Gráfico 22 -	Frequencia de Utilização do Programa.....	126
Gráfico 23 -	Utilização do Programa por Dia.....	127
Gráfico 24 -	Finalidade de Utilização do Programa.....	128
Gráfico 25 -	Nível de Satisfação.....	129
Gráfico 26 -	Número de Estações.....	129
Gráfico 27 -	Número de Bicicletas.....	130

Gráfico 28 -	Tempo de Utilização.....	130
Gráfico 29 -	Conservação das Bicicletas.....	131
Gráfico 30 -	Já Encontraram Bicicletas com Defeito.....	131

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
AMC	Autarquia Municipal de Trânsito, Serviços Públicos e Cidadania do Município de Fortaleza
ANTP	Associação Nacional de Transporte Público
APA	Área de Proteção Ambiental
Art	Artigo
BRT	Bus Rapid Transit
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
ConCidades	Conselho das Cidades
ETTUSA	Empresa de Transito e Transporte Urbano S/A
ETUFOR	Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza S/A
FIRJAN	Federação das Indústrias do Rio de Janeiro
FNRU	Fórum Nacional de Reforma Urbana
FUNDEMA	Fundo de Defesa do Meio Ambiente
IBGE	Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDH-B	Índice de Desenvolvimento Humano por Bairro
INMET	Instituto Nacional de Meteorologia
ITPD	Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento
Luos	Lei de Uso e Ocupação do Solo
LDO	Lei de Diretrizes Orçamentárias
LOA	Lei Orçamentária Anual
MCidades	Ministério das Cidades
MPL	Movimento Passe Livre
NTU	Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos
PAITT/SCC	Plano de Ações Imediatas e Transporte e Trânsito de Fortaleza da Secretaria Municipal da Conservação e Serviços Públicos
PBMB	Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta – Bicicleta Brasil
PDCI	Plano Diretor Cicloviário Integrado
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
PPA	Plano Plurianual
PTC	Política de Transporte Cicloviário

RMF	Região Metropolitana de Fortaleza
RMGF	Região Metropolitana da Grande Fortaleza
SCSP	Secretaria de Conservação e Serviços Públicos da Prefeitura Municipal de Fortaleza
SEINFRA	Secretaria de Infraestrutura do Estado do Ceará
SEMAM	Secretaria do Meio Ambiente e Controle Urbano
SeMob	Secretaria de Transporte e da Mobilidade Urbana
SER	Secretaria Executiva Regional
SERCEFOP	Secretaria Executiva da Regional do Centro
SMAG	Secretaria Municipal de Ação Governamental
SMDT	Secretaria Municipal de Desenvolvimento Territorial
SNH	Secretaria Nacional de Habitação
SNSA	Secretaria Nacional de Saneamento Ambiental
SNTMU	Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana
SNAPU	Secretaria Nacional de Acessibilidade e Programas Urbanos
SNMU	Sistema Nacional de Mobilidade Urbana
SITFOR	Sistema Integrado de Transporte de Fortaleza
STCO	Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus
STPC	Sistema de Transporte Público Complementar
STPP	Sistema de Transporte Público de Passageiros da RMF
VLT	Veículo Leve sobre Trilhos

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	17
2	EVIDENCIANDO O PROBLEMA DE PESQUISA.....	21
2.1	JUSTIFICATIVA / DELIMITAÇÃO DO OBJETO.....	22
2.2	PERTINÊNCIA DO ESTUDO.....	22
2.3	OBJETIVOS.....	24
2.3.1	Objetivo Geral.....	24
2.3.2	Objetivos específicos.....	24
2.4	CATEGORIAS.....	25
2.5	CONTRIBUIÇÃO.....	26
2.6	METODOLOGIA UTILIZADA.....	27
2.6.1	Pesquisa Bibliográfica.....	27
2.6.2	Pesquisa Documental.....	27
2.6.3	Pesquisa de Campo.....	28
2.7	ORGANIZAÇÃO DOS CAPÍTULOS.....	30
3	O DIREITO À CIDADE E A MOBILIDADE URBANA.....	32
3.1	A CIDADE DO DIREITO À CIDADE.....	33
3.2	O DIREITO À CIDADE.....	40
3.3	A MOBILIDADE URBANA.....	53
3.3.1	Conceitos de mobilidade urbana.....	54
3.3.2	A Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU.....	57
3.4	A RELAÇÃO DO DIREITO À CIDADE COM A MOBILIDADE.....	62
4	A CIDADE DE FORTALEZA.....	70
4.1	ORIGEM E EVOLUÇÃO HISTÓRICA.....	70
4.2	CAPITAL DO CEARÁ E SEDE DE REGIÃO METROPOLITANA.....	77
4.2.1	A cidade e suas contradições.....	80
4.3	ASPECTOS TERRITORIAIS DE FORTALEZA.....	85
4.3.1	Clima.....	85
4.3.2	População.....	87
4.3.3	Meio Ambiente.....	89
4.3.4	Uso do Solo.....	90
4.3.5	Sistema Viário.....	91

4.3.5.1	O modal Ônibus.....	93
4.3.5.2	O modal Transporte Alternativo.....	95
4.3.5.3	O modal Metrô.....	98
4.3.5.4	O modal VLT.....	99
4.3.5.5	O modal BRT.....	100
4.3.5.6	O modal Taxi.....	101
4.3.5.7	O modal mototáxi.....	102
5	A CICLOMOBILIDADE E O PROGRAMA BICICLETAR.....	104
5.1	O PLANO DIRETOR CICLOVIÁRIO DE FORTALEZA.....	104
5.2	SISTEMA DE COMPARTILHAMENTO DE BICICLETAS.....	110
5.3	PROGRAMA BICICLETAR.....	119
5.3.1	Formato Jurídico.....	119
5.3.2	Implantação das Estações.....	119
5.3.3	Usuários do programa.....	120
5.3.4	Análise dos dados da pesquisa.....	120
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	133
	REFERÊNCIAS.....	138
	APÊNDICES.....	148
	APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO DE PESQUISA.....	149
	APÊNDICE B - ENTREVISTA REALIZADA COM O HISTORIADOR E VEREADOR DE FORTALEZA EVALDO LIMA	152
	APÊNDICE C – PROPOSTA LEGISLATIVA PARA INCENTIVAR O USO DA BICICLETA NA CIDADE DE FORTALEZA.....	169

1 INTRODUÇÃO

“A metrópole é um organismo vivo, com uma corrente humana ininterrupta. Entrar na multidão é perder-se. Encontrar os outros-eus, entrar e sentir um espaço vibrante onde a existência se torna camuflada, onde a poesia do povo encontra-se em sua forma mais crua. Uma miríade de olhares que se cruzam”.

(Guilherme Kramer)

A bicicleta libertou-se da clausura das praças nos fins de semana e livre desbrava corajosamente a selva urbana e os passeios bucólicos testemunhados silenciosamente pela natureza, foram sucedidos pelo frenético movimento da cidade.

A alforria concedida pela sociedade àquela que já foi batizada de “a máquina corredora”¹ nasceu da necessidade da adoção de medidas eficazes que contribuíssem para o enfrentamento da problemática do inchaço urbano² que engessa as cidades, tornando-as intrafegáveis, uma vez que a quantidade de veículos cresceu numa proporção muito superior aos ajustes implementados pelo poder público nas malhas viária dos grandes centros urbanos, bem como na escassa implementação de políticas públicas eficazes, adotadas conjuntamente pelos diversos entes federados, relativamente a mobilidade urbana.

O modelo desenvolvimentista das cidades demonstrou-se alheio às necessidades da maioria da população, que motivada pelo êxodo rural, passou a viver nas periferias. Desta forma houve um considerável aumento na busca pelo transporte público, que, obrigado a atender uma demanda crescente, passou a oferecer um serviço com menor qualidade, fato que despertou no usuário de transporte público o desejo de deslocar-se por intermédio de veículos particulares.

O processo de urbanização, principalmente após a década de 70 despertou na sociedade uma demasiada prioridade pela aquisição de automóveis, devido a seu valor simbólico de status conferido pela sociedade internacional.

O automóvel chegou a cidade e apropriou-se do espaço que antes era dedicado ao cidadão, e com isso surge os congestionamentos, problemas de

¹ Termo utilizado pelo Barão alemão Karl von Drais em 1817 para identificar a bicicleta que é considerada pioneira e que a imprensa chamava de Draisine. O objetivo do Barão era disponibilizar um meio de transporte mais acessível financeiramente e fácil de manter que os cavalos.

² É considerado como acentuado crescimento sem ordenação nos centros urbanos que acabam por concentrar um maior número de pessoas em lugares limitados.

natureza ambiental, aumento do número de acidentes de trânsito, tornando a qualidade de vida mais precária.

O urbanismo direcionado para o automóvel passa a apresentar sinais de saturação, surgindo assim movimentos e iniciativas propondo a humanização das cidades e sua consequente acessibilidade.

Assim, o inchaço urbano oriundo do acentuado êxodo rural e do aumento significativo dos veículos, compeliu o Governo Federal em 2012, a implementar uma Política Nacional de Mobilidade Urbana, por intermédio da Lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012.

Em 2013, após a inserção de uma Política Nacional de Mobilidade Urbana no ordenamento jurídico pátrio, eclodiram diversas manifestações sociais sem a presença de bandeiras partidárias, lideranças e de propostas claras. Tais movimentos eram múltiplos, resultando em uma nova forma de mobilização, articulada por intermédio de redes sociais. Os temas mais recorrentes em tais mobilizações foram a corrupção e a mobilidade urbana (especialmente no que se refere aos abusivos aumentos tarifários).

Atendendo ao clamor das diversas manifestações sociais realizadas em Fortaleza, como a que ocasionou o bloqueio da via de acesso ao aeroporto Pinto Martins³(2013) e em observância aos novos preceitos legais atinentes à mobilidade urbana foi aprovada e sancionada no município de Fortaleza, a Lei nº 10.071 de 28 de junho de 2013 que previa as diretrizes para elaboração da Lei Orçamentária de 2014. Tal dispositivo legal definia que dentre as prioridades do município de Fortaleza, uma referia-se à criação de mecanismos coletivos de mobilidade que possibilitasse o deslocamento, a interação e o intercâmbio de pessoas, bens e serviços pela redução da dispersão urbana.

É nesta efervescência social emerge a bicicleta como símbolo de transformação das cidades. A organização, o crescimento e a institucionalização dos movimentos sociais que propagam e sustentam sua aproximação com o meio acadêmico e social possibilitou a abertura de espaços institucionais de participação do cicloativismo na edificação de políticas públicas, propiciando que a bicicleta

³Varias manifestações ocorreram em Fortaleza, dentre elas o site g1.globo.com, noticiou em 23/06/2013 matéria jornalística cujo título foi : “Manifestação em Fortaleza bloqueia via de acesso a aeroporto. Grupo marca protesto para esta segunda-feira contra ação da polícia. Redução da passagem está entre as pautas prioritárias da manifestação. “

contribua para a mobilidade urbana e conseqüentemente aproxime a cidade do cidadão.

Atendendo a nova ordem jurídica municipal foi instituída a Política de Transporte Cicloviário e aprovado o Plano Diretor Cicloviário Integrado do Município de Fortaleza (PDCI), por intermédio da Lei nº 10.303 de 23 de dezembro de 2014, que visa contribuir para a sedimentação dos mecanismos coletivos de mobilidade urbana, especialmente da ciclomobilidade.

A Prefeitura de Fortaleza, pautada na necessidade de adequar-se a Política Nacional de Mobilidade Urbana inaugura também em dezembro de 2014, as primeiras 15 estações do primeiro sistema de bicicletas compartilhadas adotado na cidade, disponibilizando 150 bicicletas aos usuários do programa que foi batizado por BICICLETAR.

A implantação do mencionado sistema foi considerado uma solução eficaz para a realização de pequenos deslocamentos, com integração entre modais, além de contribuir para a redução do número de automóveis nas ruas e as emissões de gases do efeito estufa, bem como possibilitando que o munícipe aproprie-se dos serviços que a cidade dispõe, exercendo assim o seu direito à cidade.

As políticas públicas adotadas com o fito de auxiliar na melhoria da mobilidade urbana contribuem para a defesa do direito à cidade, cujo conceito foi concebido nos idos da década de 60 pelo sociólogo e filósofo francês Lefebvre (1968), tendo sido difundido na literatura internacional nos últimos anos, por vários sociólogos e filósofos.

Frise-se a diferença que Lefebvre edifica entre *citadins* e *citoyens*. *Citadin* são todos os habitantes da cidade, enquanto *Citoyens* são todos aqueles a quem o Estado reconhece a cidadania política, esclarecendo que o direito à cidade pertence a todos os seus habitantes, independentemente de seu reconhecimento como cidadãos. A compreensão de cidadania ultrapassa o aspecto formal e estatal: reivindicamos plena cidadania para todos os munícipes, e é por isso que aqui os chamamos todos de cidadãos, independentemente de serem ou não, em considerável ou menor extensão, reconhecidos assim pelo ordenamento jurídico formal.

A cidade é um organismo vivo, complexo, dinâmico e interativo, a espera de resposta às necessidades pessoais, sociais e coletivas, de maneira humanizante,

que funciona em harmonia com as realidades existentes e pretendidas pela própria cidade, aberta às mudanças e auto-sustentável.

Acontece, que para obtenção de tais respostas, necessário se faz que seja garantido o direito de ir e vir, de melhorar e de construir participativamente o espaço urbano e as garantias de acesso democrático aos bens sociais e culturais da cidade, por intermédio, do direito à Cidade, que é considerada umas das formas de se alcançar o que a urbe tem a oferecer.

Discutir o direito de ir e vir, constitucionalmente garantido a todos, em consonância com o art. 5º, XV do texto Constitucional vigente é garantir a todos que usufruam o que a cidade tem a oferecer, logo, discutir tais questões implica em problematizar a realidade de desigualdade, opressão e exclusão que perpassa o cotidiano da mobilidade, gerando uma muralha entre os que podem e não podem desfrutar concretamente do direito à cidade.

Assim sendo, a alforria concedida pela sociedade a bicicleta, que não é mais apenas instrumento de lazer e sim instrumento de conquista de direitos, encontra no Programa Bicicletar, uma ferramenta capaz de aproximar a cidade do cidadão, eis o motivo da presente dissertação.

2 EVIDENCIANDO O PROBLEMA DE PESQUISA

“O Sol nasce e ilumina as pedras evoluídas,
Que cresceram com a força de pedreiros suicidas.
Cavaleiros circulam vigiando as pessoas,
Não importa se são ruins, nem importa se são boas.

E a cidade se apresenta centro das ambições,
Para mendigos ou ricos, e outras armações.
Coletivos, automóveis, motos e metrô,
Trabalhadores, patrões, policiais, camelôs.

A cidade não pára, a cidade só cresce
O de cima sobe e o de baixo desce.
A cidade não pára, a cidade só cresce
O de cima sobe e o de baixo desce.”

(A Cidade. Chico Science & Nação Zumbi)

O poder público tem adotado várias políticas públicas com a finalidade de enfrentar a problemática da deficiente mobilidade urbana com medidas que vão desde a criação de pedágios urbanos, rodízios de automóveis, medidas restritivas do uso do automóvel, até a utilização de novos modais de transporte para minimizar a problemática da macrocefalia urbana⁴.

Vale destacar, que no caso específico de Fortaleza, inexistia qualquer incentivo por parte do poder público municipal para a utilização da bicicleta como meio de transporte público antes do advento da Lei Municipal nº 10.303/2014⁵, mesmo sendo Fortaleza destaque no Norte/Nordeste na implantação de modais opcionais para atendimento das demandas oriundas da mobilidade urbana (transporte alternativo e mototáxi, conforme será exposto a seguir). As vias urbanas não estavam aptas a receber o modal bicicleta, o poder público não intensificava esforços no sentido de edificar os fatores positivos da utilização da bicicleta para o trânsito da cidade e para a saúde do munícipe e a maioria da população não tinha sido estimulada a perceber a importância da utilização de um novo modo de transporte para a cidade, que melhorasse a qualidade de vida do cidadão e contribuísse para a mobilidade urbana.

⁴ Problema que atinge as metrópoles oriundo da grande quantidade de migrantes sem condições financeiras favoráveis que buscam os grandes centros urbanos para viver e acabam esquecidos à margem da sociedade, ocupando moradias irregulares.

⁵ Lei que instituiu em Fortaleza a Política de Transporte cicloviário e aprovou o plano diretor cicloviário integrado municipal.

2.1 JUSTIFICATIVA / DELIMITAÇÃO DO OBJETO

A Prefeitura Municipal percebeu imediatamente após a implementação de uma Política Nacional de Mobilidade Urbana, pelo Governo Federal, que possuía plena condição para adaptar-se a nova perspectiva principiológica da PNMU, haja vista que desde 1990 a cidade já se preparava para os novos desafios relativos a mobilidade urbana.

Assim, a presente pesquisa possui como escopo analisar a Política Pública adotada pela Prefeitura de Fortaleza no sentido de priorizar o transporte não motorizado através da adoção de uma Política local de mobilidade que atenda as especificidades da cidade, respeitando-se um Plano Municipal Ciclovitário, instrumentalizado por intermédio de um sistema de compartilhamento de bicicletas, o programa Bicicletar. Para isso, o presente estudo visa compreender e entender as especificidades do programa para verificação dos resultados e considerações acerca de seu desenvolvimento.

2.2 PERTINÊNCIA DO ESTUDO

O presente estudo de caso, relativo ao Programa BICICLETAR, implementado pela Prefeitura de Fortaleza, visa identificar se o referido sistema contribui efetivamente para o enfrentamento da problemática da mobilidade urbana, bem como para o resguardo do direito à cidade. Tal iniciativa acarreta a adoção de medidas que amortecem os conflitos existentes na cidade de Fortaleza, ocasionados pela inobservância dos direitos aos serviços que a cidade propicia que contribuem para a sedimentação de uma desarmonia social.

Diante disso, este estudo tem, enquanto relevância acadêmica e social, o intuito de demonstrar que a adoção de políticas públicas adequadas pode contribuir para a defesa dos direitos dos munícipes no que se refere aos benefícios e a qualidade de vida, peculiares às regiões urbanas.

Logo, a política pública deve ser entendida como um conjunto de atuações do poder público e não como ato ou atos isolados. Toda política pública, como programa de agir, refere-se a uma meta a ser alcançada e um conjunto ordenado de meios ou instrumentos a serem disponibilizados para a defesa dos

direitos do cidadão. Arremata Bucci (2002), no que se refere à adoção de políticas públicas que:

Políticas públicas são programas de ação governamental visando a coordenar os meios à disposição do Estado e as atividades privadas, para a realização de objetivos socialmente relevantes e politicamente determinados. Parece relativamente tranquila a ideia de que as grandes linhas das políticas públicas, as diretrizes, os objetivos, são opções políticas que cabem aos representantes do povo, e, portanto, ao Poder Legislativo, que as organiza sob forma de leis, para execução pelo Poder Executivo, segundo a clássica tripartição das funções estatais, em legislativa, executiva e judiciária. Entretanto, a realização concreta das políticas públicas demonstra que o próprio caráter diretivo do plano ou do programa implica a permanência de uma parcela da atividade “formadora” do direito nas mãos do governo (Poder Executivo), perdendo-se a nitidez da separação entre os dois centros de atribuições.

Assim, ao definir o tema deste projeto de pesquisa, levou-se em consideração a grande relevância em compreender a relação existente entre a cidade, o direito à cidade e a mobilidade urbana. A relação existente entre todos estes elementos propicia uma compreensão mais aprofundada acerca dos reais motivos que conduziram a Prefeitura de Fortaleza a implantar o Programa BICICLETAR.

Vale destacar, também, que o presente trabalho desperta uma reflexão crítica acerca do modelo, adotado pela Prefeitura de Fortaleza, de sistema de compartilhamento de bicicletas, enquanto instrumento de melhoria da mobilidade e de defesa de direitos do cidadão.

Neste sentido, percebe-se que a mobilidade urbana não é tratada apenas como problema atinente a gestão de trânsito e transporte, mas sim como elemento capaz de influenciar o desenvolvimento da cidade e evitar o crescimento dos conflitos sociais.

A mobilidade urbana deve primar por ações que minimizem os impactos ambientais, que englobam questões como a poluição visual, sonora e do ar. Este é o compromisso dos grandes centros urbanos modernos, que foram apresentadas com um crescimento desordenado e não planejado, causando o caos urbano que impede que o cidadão exerça todos seus direitos constitucionalmente garantidos.

Arrimado no exposto, percebe-se que diversas questões merecem resposta e aprofundamento.

Em que aspectos o novo modal de transporte público (bicicleta) contribui para uma melhoria da qualidade de vida na cidade?

Quais os principais pontos positivos e negativos do projeto BICICLESTAR no município de Fortaleza?

Quais as consequências da implantação do programa BICICLESTAR para a mobilidade urbana na cidade de Fortaleza?

Como uma rede de bicicletas públicas compartilhadas pode resguardar o direito do cidadão de vivenciar os espaços públicos da cidade, estimulando o uso da bicicleta como modelo de transporte público e instrumento responsável pela salvaguarda do direito à cidade?

2.3 OBJETIVOS

2.3.1 Objetivo Geral

Analisar o Programa BICICLESTAR, programa desenvolvido pela Prefeitura Municipal de Fortaleza/CE, como política pública voltada a priorizar o transporte não motorizado como forma de contribuir para a melhoria da qualidade de vida do cidadão fortalezense, bem como resguardar o pleno exercício do direito à cidade.

2.3.2 Objetivos específicos

- Identificar na cidade de Fortaleza/CE como ocorre o desenvolvimento e a expansão do sistema de bicicletas compartilhadas;
- Comparar e diferenciar o uso e utilidade da bicicleta na cidade de Fortaleza/CE antes e depois da instalação do programa BICICLESTAR;
- Identificar, por meio de questionário, a opinião dos usuários acerca do programa;
- Descrever, por meio de questionário, o perfil dos usuários do Programa BICICLESTAR;
- Demonstrar o grau de satisfação dos usuários do programa.

2.4 CATEGORIAS

O caminho a ser trilhado pela presente pesquisa perpassa duas categorias a serem pormenorizadas: na primeira categoria identifica-se o Direito à Cidade (defendido pelo francês Lefebvre (1968) em seu livro: “Le droit à la ville”), como sendo um direito de não exclusão da sociedade das qualidades e benefícios da vida urbana, e como segunda categoria, a Mobilidade Urbana, que desempenha um papel de direito pelo qual se viabiliza outros direitos assegurados na Constituição Federal de 1988, sendo assim considerado um direito-meio. Tal compreensão não pode ser vinculada apenas ao transporte, posto que as condições de mobilidade envolvem múltiplas questões conforme será aprofundado no decorrer do presente estudo.

Figura 1 – A Cidade é de todos



Fonte: <https://www.ceert.org.br/noticias/direitos-humanos/20370/direito-a-cidade-e-grupos-oprimidos-de-quem-sao-as-ruas>. Acesso em 16 jul.2018

Na contemporaneidade, o que era associado apenas ao planejamento de transporte (deslocamentos no espaço), passou a incorporar novos conceitos, entre eles, o de mobilidade social e acessibilidade urbana, passando a ser encarada como um complexo fenômeno multifacetado e transversal, diretamente associado a aspectos de uso do solo, relação com o meio ambiente, desigualdades sociais e territoriais, saúde, educação, em que o transporte seria apenas um de seus

elementos. Presenciamos, assim, em curto espaço de tempo, uma mudança de paradigma, posto, que a compreensão de mobilidade foi sensivelmente ampliada da mera eficiência dos transportes e gestão de trânsito para a complexa questão relativa a percepção dos elementos influenciadores dos deslocamentos cotidianos das pessoas, como por exemplo as condições do meio ambiente, a diversidade de classes sociais, renda, gênero, idade e condições físicas, dentre outros fatores.

2.5 CONTRIBUIÇÃO

A contribuição primordial da presente pesquisa consiste em ter sido realizado um diagnóstico relativo à satisfação dos usuários do Programa BICICLETAR, com amparo nos objetivos específicos a serem alcançados pelo Programa, após os quase quatro anos de implantação.

A presente dissertação também se propõe a detalhar de que forma o estímulo a utilização do meio de transporte não motorizado (bicicleta), contribuiu para vivificação do direito à cidade.

No apêndice C foram edificadas contribuições relativas a algumas medidas legislativas que podem ser adotadas no sentido de contribuir para a política cicloviária no município de Fortaleza, atendendo aos preceitos tatuados no planejamento estratégico Fortaleza 2040 e no PlanMob, sem repercussão financeira para o erário, viabilizando assim medidas de caráter sustentável.

Desta forma, o presente trabalho visa não apenas tecer contribuições de caráter meramente acadêmico, por intermédio da análise de um dos programas desenvolvidos pela Prefeitura de Fortaleza, mas sim contribuir concretamente com propostas capazes de auxiliar no processo de ressignificação cultural do cidadão, diante da novel política cicloviária municipal.

Assim, de acordo com os ensinamentos de Bovo, Silva e Guzzi (1996), a Lei das Leis, em seu art. 207 define que as universidades obedecem ao princípio da não separação entre ensino, pesquisa e extensão; logo a universidade tem a função de pesquisar e atender os anseios da comunidade.

2.6 METODOLOGIA UTILIZADA

Inicialmente ressalte-se que o presente trabalho se desenvolveu sob a perspectiva de um estudo de caso. A metodologia adotada para o presente trabalho ampara-se numa perspectiva exploratória, envolvendo três aspectos: Pesquisa Bibliográfica, Documental e Pesquisa de Campo.

2.6.1 Pesquisa Bibliográfica

Para alcançar o escopo do presente trabalho adotou-se como referenciais teóricos básicos, autores como Lefebvre (1999), David Harvey (2012), Bourdieu (2007), Raquel Rolnik (2009) dentre outros. Fazendo uso, dentro do possível, de compreensões e conceitos empregados por tais autores, sem, no entanto, prender-se a nenhum deles para identificação da “paternidade teórica” ou “vinculação metodológica” da presente produção acadêmica; pois a pesquisa não pode se prender demasiadamente a autores e/ou metodologias, uma vez que acabariam por limitar o raio de reflexão do trabalho.

O embasamento teórico obtido pela compreensão dos conceitos edificados pelos autores referenciados, entre outros também citados no presente trabalho oportunizou uma melhor identificação das particularidades existentes na relação mobilidade urbana e Direito à Cidade.

2.6.2 Pesquisa Documental

Adotou-se como fontes primordiais de investigação e análise para a compreensão do objeto de pesquisa a leitura atenta aos periódicos de circulação em Fortaleza: Diário do Nordeste, O Povo e O Estado; além de se proceder com o cruzamento das informações de dados oficiais colhidos junto à Secretaria de Conservação e Serviços Públicos – SCSP da Prefeitura Municipal de Fortaleza, Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania – AMC, da Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza – ETUFOR, Secretaria Municipal da Infraestrutura – SEINF, Instituto de Planejamento de Fortaleza – IPLANFOR e Fundação Cearense de Pesquisa e Cultura – FCPC/UFC.

Quanto à investigação do aspecto legal, as normas jurídicas federais, estaduais e municipais referidas no presente trabalho contribuíram para sedimentação da percepção legal e do valor simbólico que o ordenamento jurídico possui frente ao amadurecimento institucional da *polis* na sociedade, destacando-se no elenco de tais normas, as seguintes: Constituição Federal de 1988, Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), Lei (Município de Fortaleza) nº 10.303, de 23 de dezembro de 2014 (Institui a Política de Transporte Cicloviário e Plano Diretor Cicloviário Integrado do Município de Fortaleza).

No que se refere às cartografias aqui pesquisadas e os planos urbanísticos elaborados para Fortaleza, especialmente o Plano de Remodelação e Extensão da cidade de Fortaleza (1933), Plano Diretor de Remodelação e Extensão da cidade de Fortaleza (1947), Plano Diretor da Cidade de Fortaleza (1962), Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Fortaleza – PLANDIRF (1972), Plano Diretor Físico (1975), Revisão do Plano Diretor Físico (1979), bem como o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Fortaleza – PDDU-FOR (1992) foram objetos de pesquisa na Biblioteca Pública Menezes Pimentel e na Biblioteca do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Ceará-UFC.

Por se tratar de um estudo de caso foram obtidas informações gerais e estatísticas em órgãos (MCIDADES, Secretaria das Cidades do Estado do Ceará e Secretaria de Conservação e Serviços Públicos) e entidades da Prefeitura Municipal de Fortaleza e SERTTEL, por intermédio, em sua grande maioria, de acessos aos sites destas instituições.

2.6.3 Pesquisa de Campo

A pesquisa de campo visou compreender o nível de satisfação dos usuários do Programa BICICLETAR, e determinados pontos considerados importantes para estreitar a relação entre o referido programa e o Direito à Cidade. Em relação aos dados, a pesquisa foi feita por meio da utilização de procedimento estatístico de amostragem.

Conforme dados obtidos junto ao PAITT até o ano de 2018 foram contabilizados 209111 usuários do Programa BICICLESTAR, tais dados são de certa forma, superficiais, pois só mostram o número absoluto de usuários, sem levarem em consideração o perfil socioeconômico dos usuários do programa.

Isto levou a utilizar como mecanismo a amostragem aleatória simples, Devore (2006) assim descreve do que se trata a amostra aleatória simples:

Quando a coleta de dados exige a seleção de indivíduos ou objetos a partir de uma estrutura, o método mais simples de assegurar uma seleção representativa é tomar uma *amostra aleatória simples*. Trata-se de uma amostra em que qualquer subconjunto de tamanho especificado (como uma amostra de tamanho 100) tem a mesma chance de ser selecionado. (DEVORE, 2006)

Logo, para obter uma amostra da população de 209.111 (duzentos e nove mil, cento e onze) usuários do Programa BICICLESTAR, o método utilizado foi percorrer um número aleatório de estações do programa durante os dias 28 a 30 de agosto de 2018 e abordar 196 (cento e noventa e seis) usuários a fim de que respondessem o questionário elaborado. Ao final foram contabilizadas entrevistas em 08 estações abaixo discriminadas:

1. Estação 01 – Praça Luiza Távora – Aldeota
2. Estação 18 – Praça do Ferreira – Centro
3. Estação 26 – Centro Universitário Estácio de Unidade Moreira Campos – Aldeota
4. Estação 34 – Reitoria da UFC – Benfica
5. Estação 35 – Praça da Bandeira – Centro
6. Estação 54 – Igreja de Fátima – Bairro de Fátima
7. Estação 76 – Fórum Clóvis Beviláqua – Edson Queiroz
8. Estação 79 – Liceu do Ceará – Jacarecanga

Para se chegar o número de entrevistas a serem realizadas foi utilizada uma calculadora virtual⁶ para encontrar a quantidade de entrevistados necessários para que a pesquisa tenha o nível de confiança de 95% (noventa e cinco por cento) com 7% (sete por cento) de erro amostral, para tanto foi utilizada a seguinte fórmula:

$$n = \frac{N \cdot Z^2 \cdot p \cdot (1 - p)}{Z^2 \cdot p \cdot (1 - p) + e^2 \cdot (N - 1)}$$

⁶Disponível em: <http://www.publicacoesdeturismo.com.br/calculoamostral/>

Onde: n representa a amostra a ser calculada, N é a população total (209111 usuários), Z é a variável normal padronizada associada ao nível de confiança (padronizada referente o nível de confiança de 95%⁷), p significa a probabilidade real do evento (95%) e por fim, e representa o erro amostral.

Um erro amostral de 7% (sete por cento) representa que o percentual real de elementos da população que possuem a mesma resposta para cada quesito está no intervalo de 7% (sete por cento) a mais ou a menos do que o obtido na amostra. Já o nível de confiança de 95% (noventa e cinco por cento) equivale a dizer que aplicando o mesmo questionário novamente existe há 95% de chances de as respostas obtidas serem iguais as obtidas nas entrevistas realizadas neste trabalho, respeitando-se a margem de erro estipulada.

Vale destacar, que a metodologia da presente pesquisa não atingiu a percepção dos stakeholders⁸ (SERTTEL e UNIMED) que foram consultados por intermédio de inúmeras solicitações, no entanto, ambas limitavam-se a recomendar que fosse mantido contato com a Prefeitura Municipal de Fortaleza para esclarecimentos sobre o programa.

Destaque-se que integra a presente dissertação como apêndice (Apêndice B), a entrevista realizada e devidamente degravada do parlamentar municipal relator do Plano Diretor Cicloviário de Fortaleza (Lei nº 10.303/2014) e autor do projeto indicativo de Lei do Programa BICICLETAR, tendo sido inserido no capítulo 5 trechos da referida entrevista.

2.7 ORGANIZAÇÃO DOS CAPÍTULOS

A espinha dorsal do presente trabalho é a mobilidade urbana que se constitui em elemento inerente à cidade, entendida como instrumento condutor da facilidade de acesso a seus serviços, por intermédio do Programa da Prefeitura Municipal de Fortaleza de compartilhamento de bicicletas, ao mesmo tempo que garante o exercício do direito à vida urbana e conseqüentemente o direito à cidade.

⁷Conforme Devore (2006) o valor de Z é 1,96

⁸Termo que significa “grupos-alvo” (parceiros do programa), criado pelo filósofo Robert Edward Freeman, em 1963, para indicar as partes interessadas na consecução de programas e projetos, por intermédio de pesquisa participativa e entrevistas.

Para edificar um desencadeamento lógico de ideias que propiciem a compreensão da problemática sugerida foi necessário dividi-lo em cinco capítulos e as considerações finais.

No segundo capítulo é apresentada uma visão geral sobre o trabalho que visa contextualizar a pesquisa, detalhando suas diretrizes e especificidades, sendo composto dos seguintes subitens: 2.1 Justificativa/Delimitação do Objeto, 2.2 Pertinência do estudo, 2.3 Objetivos, 2.4 Categorias, 2.5 Contribuição, 2.6 Metodologia Utilizada, e 2.7- Organização dos capítulos.

Após o segundo capítulo que apresenta a visão geral do trabalho, o terceiro capítulo aborda as múltiplas visões acerca da cidade, o resgate conceitual e histórico do Direito à Cidade e as particularidades da Mobilidade Urbana. Neste capítulo faz-se ainda uma revisão bibliográfica sobre os referidos temas.

A abordagem existente no capítulo quarto refere-se à cidade de Fortaleza com seus aspectos históricos, geográficos, climáticos, urbanísticos, territoriais e demais particularidades.

O quinto capítulo é dedicado ao sistema de compartilhamento de bicicletas e ao Programa BICICLESTAR. Neste capítulo faz-se uma abordagem minuciosa do espaço que a bicicleta ocupava na municipalidade antes do programa e atualmente. A bicicleta torna-se modal de transporte público, abandonando a praça e descobrindo de vez a cidade com todas as suas adversidades, mas também com seus encantos.

Analisa-se também no capítulo citado acima os dados colhidos junto aos usuários do programa, bem como se descreve a visão que cada stakeholders possui sobre a política de ciclomobilidade desenvolvida pela Prefeitura Municipal de Fortaleza, e em especial o Programa BICICLESTAR.

Nas considerações finais é apresentado, o título de sugestão, duas medidas, uma de caráter legal e outra de cunho administrativo, a serem desenvolvidas pela Prefeitura Municipal de Fortaleza em parceria com entidades do terceiro setor, no sentido de contribuir para a efetivação do Direito à cidade.

Ao término da dissertação, expõem-se os apêndices, contendo os modelos dos instrumentos elaborados e utilizados na pesquisa de campo (questionário e entrevista), acompanhado do respectivo relatório estatístico, comprobatório de todos os dados apurados.

3 O DIREITO À CIDADE E A MOBILIDADE URBANA

“Olho o mapa da cidade
 Como quem examinasse
 A anatomia de um corpo...
 (E nem que fosse o meu corpo!)
 Quando eu for, um dia desses,
 Poeira ou folha levada
 No vento da madrugada,
 Serei um pouco do nada
 Invisível, delicioso
 Que faz com que o teu ar
 Pareça mais um olhar,
 Suave mistério amoroso,
 Cidade de meu andar
 (Deste já tão longo andar!)
 E talvez de meu repouso...”
 (Mario Quintana)

O transporte denominado não motorizado refere-se a forma de deslocamento do pedestre e do ciclista. Nos grandes centros urbanos, estes modais de transporte passaram a ser estimulados com maior frequência devido à Conferência do Meio Ambiente Rio mais 20, realizada em 2012, que teve como objetivo renovar e estimular a participação dos líderes de vários países com relação ao desenvolvimento sustentável. Varias instituições brasileiras orientadas pelas recomendações expostas no referido encontro passaram a intensificar esforços no sentido de adotar políticas públicas tendentes a priorizar o uso da bicicleta, assim surgiu entre as diversas formas de adotar medidas estimuladoras do transporte não motorizado, a implantação do sistema de compartilhamento de bicicletas.

Atualmente, apesar das acentuadas dificuldades e da ausência de conscientização de inúmeros setores da sociedade acerca da importância da bicicleta, o ciclista está enfrentando a selva urbana, desbravando o espaço viário nos grandes centros urbanos em busca da efetivação de seus direitos à cidade.

Desta forma percebe-se que o uso da bicicleta como transporte não motorizado contribui para o desenvolvimento sustentável, tornando-se elemento essencial para as políticas públicas a serem implementadas como forma de contribuir para a mobilidade nos grandes centros urbanos e consequentemente auxiliando no exercício do direito à cidade.

Para lutarmos pelo direito a cidade, devemos conhecer a cidade.

A percepção do Direito à Cidade deve superar a compreensão de mera liberdade individual do cidadão de ter acesso aos serviços urbanos: é um direito de

transformação pessoal, transformando a cidade. Trata-se de direito coletivo, já que depende da vontade de todos, um delicado processo de reconstrução da parte e do todo.

Acontece que para perceber a real compreensão do direito à cidade, torna-se indispensável o domínio das diversas visões relativas a polis, posto que a compreensão de cidade é variável, dependendo da forma que é analisada. Assim o presente capítulo busca inicialmente conhecer as diversas leituras e percepções existentes sobre a cidade.

3.1 A CIDADE E O DIREITO À CIDADE

Que cidade merece ser transformada por políticas públicas que visam melhorar a mobilidade para oportunizar o exercício pleno do Direito à cidade? Ou melhor, o que é a Cidade a ser melhorada?

As impressões existentes sobre a cidade são mais do que meras percepções conceituais, despertam uma quantidade acentuada de compreensões. Cada indivíduo possui sua visão particular sobre a cidade. Cada área do conhecimento humano possui sua visão própria acerca do objeto a ser conhecido.

Desta forma, antes de mergulharmos nas profundezas das particularidades, do que o sociólogo francês Lefebvre (1970), denominou de Direito à cidade, devemos incursionar sobre as concepções do termo, posto que apenas complexibilizando, teremos como alcançar a compreensão de Cidade.

A primeira manifestação a ser destacada no presente estudo é a que foi edificada pelo próprio sociólogo Henri Lefebvre (1970), que está inserida em artigo datado de 1962, publicado em seu livro *Do Rural ao Urbano*, que explicita que a cidade: “projeta no terreno uma sociedade inteira, uma totalidade social, suas superestruturas e as relações sociais que constituem sua estrutura propriamente dita”. Em sua obra de maior projeção, devido ao ineditismo da abordagem, *O Direito à Cidade*, Lefebvre (1968) passou a definir cidade como “uma realidade presente, um dado prático, sensível e arquitetural”. (LEFEBVRE, 1968, p.57)

Para a socióloga Rolnik (2012) a cidade: “...nasce com o processo de sedentarização e seu aparecimento delimita uma nova relação homem/natureza para fixar-se em um ponto para plantar é preciso garantir o domínio permanente de um território”. (ROLNIK, 2012, p.08)

No período que antecede à Segunda Guerra Mundial, o sociólogo Maunier (1910) após realizar estudos, resolveu definir cidade como sendo “ uma sociedade complexa, cuja base geográfica é particularmente restrita relativamente ao seu volume, e onde o elemento territorial é, em quantidade relativamente restrita em relação aos seus elementos humanos”. (MAUNIER, 1910, p.44)

Na tentativa de contribuir para a compreensão do significado de cidade, o sociólogo Weber (1958), considera a cidade como uma comunidade urbanizada e com perfil de um “habitat concentrado, uma grande localidade”, destacando que sob o aspecto econômico era uma coletividade caracterizada pelo fato da maioria dos habitantes viverem da indústria e do comércio. (WEBER, 1958, p.17)

Já para o filósofo clássico Aristóteles, a cidade caracteriza-se como sendo uma comunidade que visa o bem para todos, observando-se três premissas: primeira, que a cidade é um tipo de comunidade; segunda, que toda comunidade possui como finalidade, certo bem; terceira que a cidade é a comunidade de mais importância.

Arremata também o filósofo clássico Aristóteles (1989), que:

Vemos que toda cidade é uma espécie de comunidade, e toda comunidade se forma com vistas a algum bem, pois todas as ações de todos os homens são praticadas com vistas ao que lhes parece um bem; se todas as comunidades visam a algum bem, é evidente que a mais importante de todas elas e que inclui todas as outras tem mais que todas este objetivo e visa ao mais importante de todos os bens; ela se chama cidade e é a comunidade política. (ARISTÓTELES, 1989).

Na visão de Marx e Engels (1984) a cidade é tratada de maneira positiva como sendo “a realidade de concentração da população, de instrumentos de produção, dos prazeres e das necessidades...” enquanto que o campo é considerado de forma antagônica. (MARX e ENGELS, 1984, p.64)

Para o antropólogo Hannerz (1980) a cidade pode ser compreendida como sendo “reunião de indivíduos que só existem como seres sociais através de seus papéis, e das relações que eles estabelecem e que eles mantêm realizando seus papéis”. (HANNERZ, 1980, p.308)

Na contemporaneidade, o antropólogo Augé (1992) ao conceituar cidade, sustenta a ideia de um “não lugar”, opondo-se a compreensão sociológica de lugar, que é construída sob os pilares do tempo e do espaço. (AUGÉ, 1992, p.360)

O autor do primeiro tratado moderno de urbanismo e do plano de expansão de Barcelona, aprovado em 1860, o político catalão Cerdá (1867), em sua obra *Teoria Geral da Urbanização*, definiu cidades como sendo: "... fragmentos das épocas passadas muito mal reunidas". (CERDÁ, 1867, p.169.)

Para o geógrafo Garnier (1997) a cidade é indicada como "concentração de homens, de necessidades, de possibilidades de toda a espécie..., com uma capacidade de organização e transmissão, é ao mesmo tempo sujeito e objeto". Considerada objeto por se constituir materialmente (quadro urbano), e é sujeito pelo fato de exercer influência nos seus habitantes.

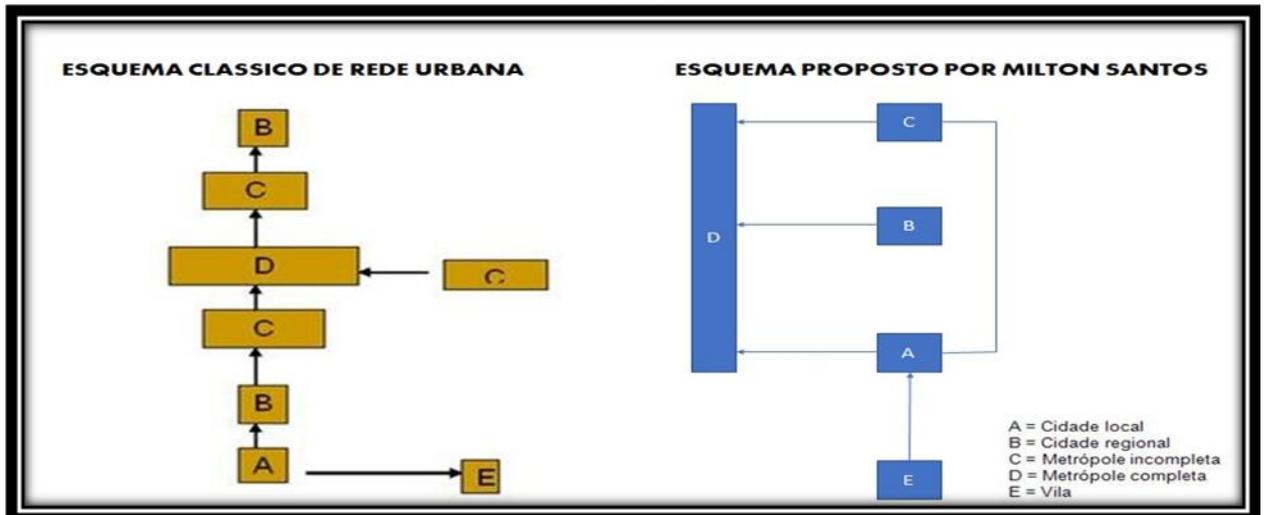
O destacado geógrafo e livre pensador brasileiro, Milton Santos⁹ reconstruiu alguns conceitos importantes para a análise e compreensão das cidades, tais como os de Rede Urbana e hierarquia Urbana.

Rede Urbana definida pela relação existente entre as diferentes cidades e as trocas implementadas entre os diversos espaços urbanos. Nesta perspectiva quanto maior as funções de uma cidade maior será sua grandeza. Desta forma nascem as cidades de primeira, segunda e terceira grandeza, que por sua vez constituem a denominada hierarquia urbana. A compreensão de rede urbana está associada a teia formada pelas relações sócioeconômicas onde se firmam as hierarquias urbanas, propiciando sempre a existência de uma cidade como centro de comando.

Para melhor compreender a cidade, Milton Santos observou que o contexto histórico de globalização da economia, marcado pelo desenvolvimento tecnológico, com acentuado avanço na área do transporte e comunicação, acarretou uma nova organização territorial. Assim o esquema de hierarquia urbana existente deveria ser reavaliado, como efetivamente foi.

⁹Milton Santos foi um geógrafo, graduado em Direito, tendo se destacado nos estudos de urbanização do terceiro mundo. Foi condecorado com o prêmio VautrinLud (considerado o Nobel da Geografia), em 1994, o de maior relevância na área da geografia. Agraciado postumamente em 2006 com o Prêmio Anísio Teixeira.

Figura 2 - Comparativo dos esquemas da rede urbana



Fonte: esquema alterado pelo autor com base no material adquirido no link: <http://pibidgeografiAufba.blogspot.com/2014/09/atividade-rede-urbana-e-hierarquia.html>.

Percebe-se que as metrópoles tornam-se os centros de primeira grandeza da rede urbana, exercendo a função de controladores do fluxo de capitais e pessoas.

Assim, após breve comentário sobre elementos que contribuem para a compreensão da definição de Cidade, Santos (1959) destaca que é antiga a problemática de sua definição por parte de sociólogos e economistas, mas que para o geógrafo a cidade se constitui em “... uma forma particular de organização de um espaço maior, em seu derredor, que é a sua zona de influência. Paisagem especial ou elemento de coordenação, constitui um fato eminentemente geográfico.”

Já para o geógrafo britânico, marxista e professor da City University of New York, Harvey (1973) a definição de cidade, exposta em seu livro *A Justiça Social e a Cidade*, seria no sentido de ser um “... sistema dinâmico complexo no qual a forma espacial e o processo social estão em contínua interação”.

Apropriando-se de uma visão histórica da cidade, o surgimento das primeiras dá-se na Mesopotâmia, conforme nos ensina a História Urbana¹⁰, em cidades como Uruk e Ur, situadas ao longo do Nilo.

O historiador do urbanismo estado-unidense Mumford (1938) definiu cidade de forma singular: “plexo geográfico, uma organização econômica, um processo institucional, um teatro de ação social e um símbolo estético de unidade coletiva”.

¹⁰ Ramo da História e do Urbanismo que estuda as cidades e o processo de urbanização.

A concepção do historiador brasileiro e membro do Center for Latin American Cultural Studies do King's College da Universidade de Londres, Sevckenko (1995) relativamente a cidade é:

“(...) já não é mais possível usar a palavra cidade como se fora um termo perfeitamente definido, significando um modo de vida social orgânico, funcional e previsível, uma categoria prescritiva ou, enfim, um modelo genérico e normatizado de constituição histórica específica e difusão universal. O fenômeno urbano hoje ressalta pela sua heterogeneidade, inconstância, turbulência e extrema fragmentariedade.” (SEVCENKO, 1995.p.187)

Assim, torna-se claro que o conceito de cidade não é acabado, definitivo; trata-se de uma compreensão em constante transformação, em constante evolução, uma vez que a sociedade vive atualmente, profundas e constantes mudanças em seus valores e em seus paradigmas.

Para complementar o mosaico de compreensões das diversas visões científicas relativas à cidade, torna-se importante evidenciar o pensamento jurídico relativo ao tema, uma vez que para compreender o Direito à cidade, é vital que se entenda o que é a cidade, sob suas diversas matizes.

Segundo o jurista Silva (2008) entende-se por cidade:

“todo centro populacional que possui unidades edilícias – ou seja, o conjunto de edificações em que os membros da coletividade moram ou desenvolvem suas atividades produtivas, comerciais, industriais ou intelectuais e equipamentos públicos - ou seja bens públicos e sociais criados para servir às unidades edilícias e destinados à satisfação das necessidades de que os habitantes não podem prover-se diretamente e por sua própria conta”. (SILVA, 2008.p.26)

A visão da cidade como organismo é integrada por diversos sistemas de conhecimento considerados infungíveis. A comunicabilidade entre os sistemas produz a realidade, vivifica o tecido urbano. Assim deve-se compreender que a integração dos diversos sistemas é indispensável para a visão que deve se edificar de cidade.

Para compreensão da Cidade, enquanto organismo torna-se indispensável que se descortine a proposta teórica de Luhmann¹¹ que teve a

¹¹ Niklas Luhmann formou-se em direito em 1949 em Freiburg, Alemanha. Em seguida ingressou no serviço público. Em 1960 foi fazer uma especialização em administração em Harvard, Estados Unidos. Nesta ocasião conheceu a teoria dos sistemas de Talcott Parsons, que serviu de ponto de partida para a construção de sua própria teoria, de traços distintos. Mais tarde, voltou para Alemanha e continuou trabalhando na administração pública, ainda por um tempo. Fez Doutorado na

ousadia de inovar, desenvolvendo uma Teoria dos Sistemas que transpõe as barreiras disciplinares e apresenta um conteúdo cognitivo verdadeiramente de caráter transdisciplinar – a teoria dos sistemas sociais, que nada mais é, que uma teoria sobre a sociedade contemporânea.

Na teoria luhmanniana, a sociedade moderna é composta por funções diferenciadas, marcadas pela existência de subsistemas: a economia, religião, política, ciência, educação, e o direito, por exemplo). O ponto fundamental desta teoria reside na multiplicidade de formas que os subsistemas relacionando-se entre si, podem gerar. A forma que a sociedade se organiza surge das estruturas oriundas das relações firmadas entre cada subsistema.

A complexidade da sociedade exige uma teoria complexa. Complexidade, do latim *complexus*, significa aquilo que é tecido junto. A sociedade tem como elementos característicos o indeterminismo, a imprevisibilidade, a incerteza, ocasionando em certos momentos o caos.

Lembre-se que para Prigogine (1996) e Lipovetsky (1996) esta complexidade gera o caos e o caos produz a ordem. Defende Prigogine (1996) que a complexidade torna-se explícita devido a uma verdadeira teia de relações que geram o caos, que por sua vez possibilita um papel construtivo e esclarecedor. Já Lipovetsky (1996) denomina tal situação de “caos organizador”.

Dussel (2012) explica a percepção de Luhmann, exposta na teoria dos sistemas, da seguinte forma:

"A 'mudança de paradigma' proposta por Luhmann a respeito das teorias de sistemas anteriores se apoia nas seguintes transformações: a) não se falará mais de 'partes e todo', mas de 'sistema e entorno'; b) dentro dos sistemas abertos (não dos fechados) não há 'partes', mas há uma interna 'diferenciação do sistema' – por formação de subsistemas econômico, político, jurídico, etc., como já vimos – c) o por último relevante novo paradigma consiste em que o sistema é autopoietico, auto-referente, auto-organizativo, de onde a questão crítica central se formula: 'como a clausura auto-referencial pode produzir abertura' e 'estabilidade dinâmica' com o entorno?"

Após breve imersão na teoria luhmanniana fica fácil perceber que ao adotar uma visão sistêmica das cidades, torna-se notório que o sistema econômico

universidade de Münster, e lecionou na faculdade de sociologia, da Universidade de Bielefeld. Escreveu mais de trinta livros e cerca de trezentos artigos versando sobre variados assuntos, dentre eles, direito, pedagogia, religião, economia, ecologia etc. A sua teoria pretende ser universal, capaz de abarcar tudo o que existe, revelando-se uma teoria geral da sociedade.

destaca-se sobre os demais (educação, religião entre outros) transformando o espaço das cidades, em um território do dinheiro e de profunda fragmentação, segundo Santos (2009).

A teoria dos sistemas representa importante ferramenta para compreensão do perfil da cidade para a consequente implementação de políticas públicas capazes de contribuir para o amadurecimento e desenvolvimento da urbe, bem como para o resguardo do direito à cidade.

Com o avanço da tecnologia e as mudanças profundas ocorridas nas últimas décadas a sociedade foi compelida a repensar conceitos, a mudar paradigmas.

Diante deste cenário mudacionista o sociólogo francês Edgar Morin¹² elaborou uma nova concepção do conhecimento. A simplificação, a especialização e a fragmentação de saberes são sucedidas pela compreensão de complexidade.

O paradigma da complexidade (compreensão oponente ao paradigma da simplificação) conduz a um pensamento complexo que, segundo Morin (2000), "... parte de fenômenos, ao mesmo tempo, complementares, concorrentes e antagonistas, respeita as coerências diversas que se unem em dialógicas e polilógicas e, com isso, enfrenta a contradição por várias vias". (MORIN, 2000, p.387)

A busca por uma compreensão pautada no pensamento complexo concebe que o conhecimento das partes depende do conhecimento do todo, assim como o conhecimento do todo depende do conhecimento das partes. Sob essa perspectiva, o objeto a ser conhecido é visto em sua totalidade, interconectado, e não como soma de partes integrantes separadas.

Esclarece Morin (2001), que:

"(...) a educação do futuro deve ser responsável para que a idéia de unidade da espécie humana não apague a idéia de diversidade e que a da sua diversidade não apague a de unidade. Há uma unidade humana. Há uma diversidade humana. A unidade não está apenas nos traços biológicos da espécie humana homo sapiens. A diversidade não está apenas nos traços psicológicos, culturais e sociais do ser humano. Existe também diversidade propriamente biológica no seio da unidade humana; não apenas existe unidade cerebral, mas mental, psíquica, afetiva, intelectual;

¹² Para o sociólogo francês, na lucidez de seus 95 anos, a maior urgência em se tratando de ideias não é rever ensinamentos doutrinários e métodos a serem aplicados, mas sim elaborar uma nova concepção do próprio conhecimento humano, por intermédio da complexidade. A teoria da complexidade consiste na sistematização da crítica ao saber e da compreensão fragmentada,

além disso, as mais diversas culturas e sociedades têm princípios geradores ou organizacionais comuns. (MORIN,2001, p. 55)

No presente trabalho adota-se uma compreensão conceitual sistêmica e complexa de cidade, haja vista que a temática Direito à cidade e mobilidade urbana não podem ser compreendidos de maneira simplista, torna-se indispensável para o estudo das políticas públicas a serem analisadas, que o sejam de forma sistêmica.

Por fim, após a breve digressão relativa às compreensões de cidade, e antes da análise das especificidades do Direito à cidade, edifica-se a distinção existente entre cidade e município, destacando-se que a primeira é relacionada com a ocupação humana enquanto o outro se refere à delimitação territorial.

O município é a divisão legalmente definida de certo território, administrada por uma prefeitura e composta pela cidade, zona rural e reservas florestais, quando houver.

A cidade é a área urbana, delimitada por um perímetro urbano que possui edificações, trânsito, serviços públicos colocados à disposição do cidadão, intenso fluxo de pessoas, de mercadorias, informações.

Assim, a distinção entre cidade e município pode ser evidenciada tomando-se como exemplo o caso da capital do Estado de São Paulo, que é considerada a maior cidade do país, no entanto o maior município encontra-se na região norte, a cidade de Altamira, que segundo dados do IBGE¹³ possui uma área de 159.533,328 Km².

3.2 O DIREITO À CIDADE

O conceito de direito à cidade não possui consenso, a exemplo da definição de cidade que sempre foi objeto de disputa, banhado de constante conflito, tal como o próprio espaço urbano e os movimentos sociais.

No final da década de 60, o sociólogo Henri Lefebvre desenvolveu a primeira compreensão de direito à cidade, que logo foi incorporada nas diversas mobilizações capitaneadas pelos movimentos sociais em busca de reforma urbana. A sociedade apropriou-se desta compreensão transformando-a em bandeira de luta social.

¹³ Fonte : https://ww2.ibge.gov.br/home/geociencias/cartografia/default_territ_area.shtm>Acesso em: 30 maio 2018.

O constante debate relativo a cidade e a seu respectivo direito induziu o surgimento de uma noção de direito à cidade, em face de elementos que são considerados fundantes, tais como a função social da propriedade, a gestão democrática das cidades e a sustentabilidade dos espaços urbanos.

Para Lefebvre (2001) a compreensão de cidade adotada no direito à cidade deve considerar as diversas interpretações existentes e não apenas fixar-se no aspecto filosófico do termo, conforme explicita o sociólogo francês:

... Considerar a “cidade” já não é prolongar a filosofia, reintroduzir a filosofia na cidade ou a cidade na filosofia? É verdade que o conceito de totalidade corre o risco de continuar vazio se for apenas filosófico. Desta forma se formula uma problemática da Cidade, mas que diz respeito ao mundo, à história, ao homem. (LEFEVBRE, 2001, p.41)

Arremata Lefebvre (2001) ao especificar que compreensão deve ser adotada no Direito à cidade que:

Não se pode pretender que a cidade tenha escapado às pesquisas dos historiadores, dos economistas, dos demógrafos, dos sociólogos. Cada uma destas especialidades traz sua contribuição para uma ciência da cidade. Já foi constatado e verificado que a história permite elucidar a gênese da cidade e, sobretudo, discernir melhor que qualquer outra ciência a problemática da sociedade urbana... É a cidade essa soma de indícios e de indicações, de variáveis e de parâmetros, de correlações, essa coleção de fatos, de descrições, de análises fragmentárias porque fragmentantes? Não falta rigor a estas decupagens analíticas mas, como já se disse, o rigor é inabitável. O problema coincide com a interrogação geral apresentada pelas ciências especializadas. (LEFEVBRE, 2001, p.43)

O direito à cidade não possui apenas significação como bandeira nos movimentos sociais e em debates acadêmicos de natureza política e sociológica, o enfoque jurídico, despertado pela obra de Lefebvre, “o direito à cidade” tem na contemporaneidade contribuído bastante para um diálogo de seus conceitos expostos na referida obra, com outros autores, possibilitando, desta forma uma integração conceitual sob a perspectiva política, social e jurídica.

Esta compreensão transdisciplinar que perpassa diversos enfoques possibilita o combate direto a projetos uniformizadores, que visam à despolitização dos conflitos urbanos e violentam a capacidade criadora da própria cidade.

A visão transdisciplinar do direito a cidade contribui para a edificação de uma cidade menos desigual e mais justa.

Oportuno também salientar que para Harvey (2014) o direito à cidade é “um significante vazio. Tudo depende de quem lhe vai conferir significado(...) A própria definição de *direito* é objeto de uma luta, e essa luta deve ser concomitante com a luta por materializá-lo” e esta constatação não deve tornar tal conceito irrelevante ou politicamente estéril.

O conflito que surge com o objetivo de materializar o direito à cidade, por vezes gera conflitos urbanos e desperta mobilizações sociais, cujo principal objetivo é a defesa coletiva de um direito voltado ao sentimento de pertencimento à cidade.

Para Santos Junior (2011), ao aprofundar-se nos conflitos urbanos relacionados ao direito à cidade, esclarece que:

[...] podemos dizer que os conflitos urbanos que acontecem cotidianamente em torno da mercantilização ou da desmercantilização da moradia, da terra e dos equipamentos coletivos estão relacionados ao direito à cidade. Mas o desafio é avançar na construção de novos projetos de cidades, novos projetos de sociedade. Nesse sentido, o direito à cidade deve converter-se não apenas em um programa anticapitalista, mas em uma nova utopia capaz de se traduzir em uma agenda unificadora dos movimentos sociais em torno de uma cidade justa e democrática para todos e para todas.(SANTOS JUNIOR, 2011,p.74)

Acontece que por vezes quem alicerça os movimentos sociais, que mora na cidade, trabalha, sobrevive e produz no espaço urbano não tem garantido sequer o mínimo de dignidade, e sem dignidade a sociedade fica enfraquecida fragiliza-se, e como a *fênix*¹⁴, revive e volta a lutar pelos diversos direitos à cidade, como moradia, meio ambiente equilibrado, mobilidade e a própria dignidade.

A dignidade da pessoa humana, considerado princípio de valor humanístico universal, tornou-se ponto crucial e fundamento estrutural nas Constituições de diversos países democráticos.

O poder constituinte originário do texto constitucional brasileiro trintenário¹⁵, define a dignidade da pessoa humana como fundamento do Estado Democrático de Direito, em conformidade com o art. 1º, inciso III:

¹⁴ Foi no Egito Antigo que surgiu o mito da fênix (ave maior que a águia). Alguns acreditavam que ela viveria mais de 90 mil anos, enquanto outros estimam que sua vida durasse em torno de 500 anos. Uma das versões mais difundidas deste mito é a que afirma que, ao aproximar-se da morte, a fênix partia para Heliópolis e aterrissava no altar solar, para então ser consumida pelo fogo. Algum tempo depois ela retornaria a vida.

¹⁵ A Constituição da República Federativa do Brasil foi promulgada em 05 de outubro de 1988.

Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:

I - a soberania;

II - a cidadania;

III - a dignidade da pessoa humana;

IV - os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa;

V - o pluralismo político.

Esse ideal de dignidade como fundamento de nosso Estado possibilita uma maior estabilidade na relação do Estado com a sociedade.

Esclarece Kant (1986) com relação a compreensão de dignidade que:

No reino dos fins tudo tem ou um **preço** ou uma **dignidade**. Quando uma coisa tem um preço, pode-se pôr em vez dela qualquer outra como equivalente; mas quando uma coisa está acima de todo o preço, e, portanto não permite equivalente, então tem ela dignidade.(KANT, 1986.p.77)

Vale ressaltar que a obrigatoriedade de observar este preceito constitucional gera duas obrigações estatais: Uma que nasce dos ideais liberais e que implica em fazer com que o Estado se abstenha de praticar qualquer conduta capaz de violar a dignidade da pessoa humana. Outras que é alicerçada nos pilares do Estado social, que impõe ao poder estatal a obrigação de defendê-la, propiciando o favorecimento de ações práticas e jurídicas cujo objetivo seja resguardar a dignidade da pessoa humana.

Conforme Sarlet (2010):

... a dignidade humana difere da dignidade da pessoa, pois se refere à humanidade como um todo; dá uma dimensão social da dignidade da pessoa, ou seja, uma dimensão intersubjetiva da dignidade, partindo da situação básica do ser humano em relação com os demais, ao invés de fazê-lo em função do homem singular, limitado a sua esfera individual.(SARLET,2010.p.60)

Ao interpretar as especificidades jurídicas no Brasil, Cavallazzi (2007) entende o direito à cidade como sendo:

expressão do direito à dignidade da pessoa humana, o núcleo de um sistema composto por um feixe de direitos que inclui o direito à moradia – implícita a regularização fundiária –, à educação, ao trabalho, à saúde, aos serviços públicos – implícito o saneamento –, ao lazer, à segurança, ao transporte público, à preservação do patrimônio cultural, histórico e paisagístico, ao meio ambiente natural e construído equilibrado – implícita a garantia do direito às cidades sustentáveis como direito humano na categoria dos interesses difusos (CAVALLAZZI, 2007, p.56-57)

Destaque-se que a sociedade estipula como importante, e que deve prevalecer para a gestão democrática da cidade, a observância do princípio da dignidade humana, sem o qual não há justiça. Assim, qualquer discurso que não respeite tal princípio, parece muito distante de reduzir as desigualdades no âmbito habitacional.

A inspiração no direito à cidade sem a real aplicação na vida social e econômica não faz sentido, porque a pessoa humana precisa de condições para viver com dignidade, longe da falta de moradia e de saneamento básico, que atinge camadas mais frágeis da sociedade.

A desigualdade social e econômica acentua o problema do inadequado ordenamento territorial. Portanto, toda decisão política deve ser adotada de forma democrática, norteada pelo princípio da dignidade da pessoa humana, com vistas à efetiva garantia do caráter social da propriedade, a ser usufruída em favor da coletividade.

Ensina Bobbio (1992), que:

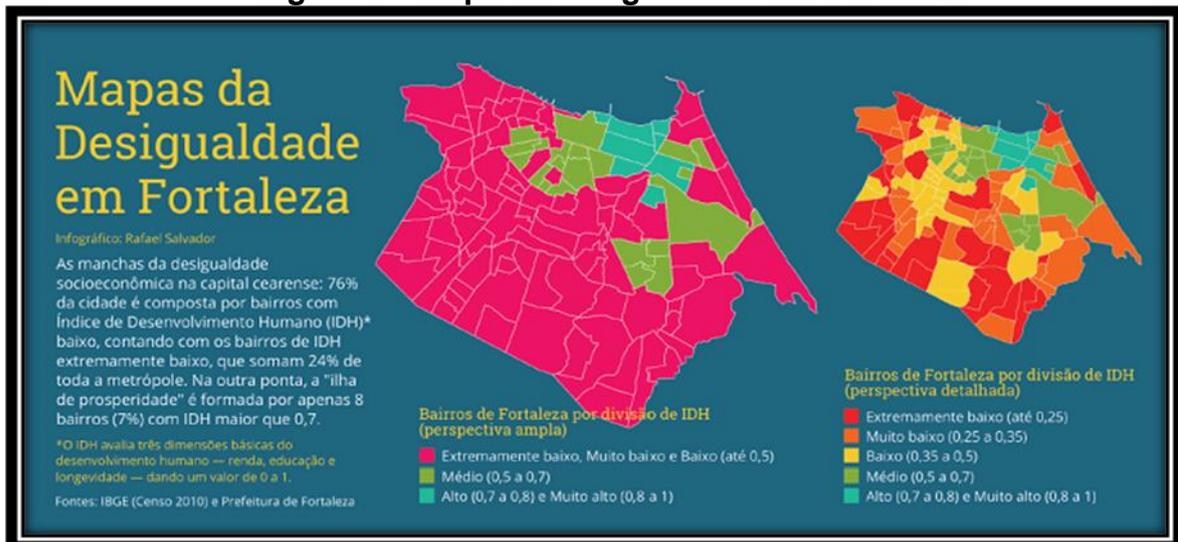
O problema que temos diante de nós não é filosófico, mas jurídico e, num sentido mais amplo, político. Não se trata de saber quais e quantos são estes direitos, qual é sua natureza e seu fundamento, se são direitos naturais ou históricos, absolutos ou relativos, mas sim qual é o modo mais seguro para garanti-los, para impedir que, apesar das solenes declarações, eles sejam violados.(BOBBIO, 1992,p.25)

O direito fundamental à cidade não pode ficar reduzida a uma mera compreensão de caráter geográfico, econômico, político ou social, também deve estimular a percepção filosófica da cidade.

A cidade deve ser resguardada como um todo. Não é aceitável que seja constatado a ausência de canais democráticos de participação do cidadão com a urbe. Não deve ser tolerada a existência de ineficientes políticas públicas. Não devem existir atentados contra a dignidade da pessoa humana na sociedade ou na relação da sociedade com o Estado. A existência de tais situações corrobora para a existência de uma “cidade legal” que se opõe a “cidade ilegal”.

É na cidade que se manifesta as delicadas contradições da sociedade. A diferença entre área central e periférica. A coexistência entre o luxo e o lixo.

Figura 3 – Mapa da desigualdade em Fortaleza



Fonte: <http://revistaberro.com/reportagens/fortaleza-onde-a-desigualdade-mora>

Como se percebe da figura acima, Fortaleza não é diferente das demais cidades no que se refere à distribuição da população de baixa renda nas áreas periféricas da cidade, enquanto a população mais abastada se localiza na parte central.

O direito à cidade possibilita compreender o complexo processo urbano de formação e de desenvolvimento da sociedade, que na contemporaneidade é acentadamente marcada pela liquidez baumaniana¹⁶. A compreensão da formação e do desenvolvimento social fornece elementos importantes para o resguardo do efetivo exercício dos direitos que o cidadão possui, como educação, saúde, trabalho e lazer, entre outros que devem ser disponibilizados pelo Estado.

Percebe-se na atualidade um maior interesse jurídico e político no que se refere a implementação de políticas públicas preocupadas com o resguardo da dignidade da pessoa humana e voltadas para o desenvolvimento urbano, bem como o crescente debate e conseqüente aprofundamento nas questões que envolvem o direito à cidade, que ultrapassam os interesses das esferas municipais, estaduais e federal, despertando a inclusão do referido tema em uma agenda internacional.

O Direito à Cidade tornou-se reconhecido internacionalmente como direito humano em virtude da ocorrência destes eventos em todos os continentes no início

¹⁶ A liquidez baumaniana edifica a ideia proposta pelo sociólogo polonês Zygmunt Bauman de sociedade líquida. A sociedade líquida é comparada com a água, em razão deste elemento ter a capacidade de alterar facilmente sua forma em conformidade ao recipiente. As relações sociais caracterizam-se pela volatilidade, incerteza, instabilidade. Houve uma perda do aspecto durável e sólido, tudo é passível de mudança, tudo é inseguro, nada é garantido.

da década de 90, tendo destaque especial na Conferência ECO/92¹⁷, ocasião em que foi apresentada a Agenda 21¹⁸. O direito à cidade sustentável ficou evidenciado como o eixo central da proposta da agenda, principalmente no tocante ao conteúdo da sustentabilidade¹⁹ e do desenvolvimento.

Em 1996, na Conferência Habitat II²⁰, realizada em Istambul, foi proposta a Agenda Habitat que também teve considerável repercussão, sedimentando a discussão do direito à cidade no cenário internacional.

A partir do Fórum Social Mundial Policêntrico de 2006 foi apresentado no cenário internacional a Carta Mundial pelo Direito à Cidade expondo para o mundo em seus 21 artigos que o mencionado documento tratava-se de um instrumento direcionado para o fortalecimento dos processos, reivindicações e lutas urbanas, objetivando articular os esforços de todos os atores públicos, sociais e privados a se articular para conferir plena vigência a efetividade ao novo direito humano, o direito à cidade.

O preâmbulo da Carta à Cidade (2006), esclarece que:

O Direito à Cidade amplia o tradicional enfoque sobre a melhora da qualidade de vida das pessoas centrado na moradia e no bairro até abarcar a qualidade de vida à escala da cidade e de seu entorno rural, como um mecanismo de proteção da população que vive nas cidades ou regiões em acelerado processo de urbanização. Isso implica em enfatizar uma nova maneira de promoção, respeito, defesa e realização dos direitos civis, políticos, econômicos, sociais, culturais e ambientais garantidos nos instrumentos regionais e internacionais de direitos humanos.

Em seu art.1º, a missiva estabelece:

Todas as pessoas devem ter o direito a uma cidade sem discriminação de gênero, idade, raça, condições de saúde, renda, nacionalidade, etnia, condição migratória, orientação política, religiosa ou sexual, assim como

¹⁷ Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento, também conhecida como Cúpula da Terra, foi uma conferência realizada entre chefes de estado, organizado pelas Nações Unidas realizada em 1992 na cidade do Rio de Janeiro, cujo objetivo foi debater problemas ambientais mundiais.

¹⁸ Documento de validade internacional, nacional e local, que propicia a transformação dos conceitos de desenvolvimento sustentável em ações concretas mediante propósitos metodológicos, para os diferentes níveis de governo. Estimula a elaboração de um plano de ação a ser adotado global, nacional e localmente, por organizações do sistema das Nações Unidas, governos e pela sociedade civil organizada, nas diversas áreas em que a ação humana impacta o meio ambiente.

¹⁹ Termo nascido na conferência de Estocolmo e sedimentado na Agenda 21, que implica no atendimento das necessidades do presente sem comprometer a viabilidade das gerações futuras colherem as suas próprias necessidades.

²⁰ ou Cúpula das Cidades, que realizou-se 20 anos após a primeira (Vancouver no Canadá, em 1976), cujo objetivo primordial foi atualizar os temas e paradigmas que alicerçam a política urbana e habitacional, visando reorientar as ações implementadas por órgãos e agências de cooperação internacional vinculadas a estes temas.

preservar a memória e a identidade cultural em conformidade com os princípios e normas estabelecidos nessa Carta.

Por fim, no cenário internacional em 2016 foi realizado a Terceira Conferência das Nações Unidas sobre Moradia e Desenvolvimento Urbano Sustentável - HABITAT III, ocorrido em Quito, no Equador.

O referido evento apresentou a Nova Agenda Urbana, documento que visa orientar a urbanização sustentável durante os próximos 20 anos. Trata-se de um compromisso de que todos assumiram a responsabilidade de um e de outro em direção ao desenvolvimento de uma sociedade urbanizada.

Após as considerações preliminares acerca do processo de discursão relativa ao Direito à Cidade no âmbito internacional, constata-se que no Brasil o aprofundamento jurídico do tema se deu com o advento de nossa novel ordem constitucional, a Constituição Federal de 1988.

Vale relembrar que na década em que Lefevbre lançou sua obra “O direito à cidade” – 1960 se iniciava no Brasil a luta pela reforma urbana, organizada por segmentos representativos da sociedade brasileira que insatisfeitos com o modus operandi da distribuição de renda, bem como com a política habitacional e fundiária implementada pelo Estado brasileiro, reivindicavam extensas reformas estruturais na política brasileira.

A bandeira que evidenciava esta luta foi a da reforma agrária no campo, que já estava contida no plano das “reformas de base” do governo João Goulart. A proposta de reforma urbana inicialmente formulada no Congresso de 1963, promovida pelo Instituto dos Arquitetos do Brasil, foi veementemente combatida e duramente inviabilizada pelo Golpe Militar de 1964(que perdurou por 20 anos).

Figura 4 - Manchete do jornal do Brasil de 1964



Fonte: <https://capitalismoemdesencanto.wordpress.com/2015/01/12/por-que-nao-esperar-reforma-agraria-dos-proximos-4-anos-de-governo-do-pt-breve-historico-da-questao-agraria-no-brasil-recente/>. Acesso em: 30 maio 2018.

No decorrer das décadas de 1970 e 1980 o tema reforma urbana reaparecia com frequência e os movimentos sociais resistentes, continuavam a luta por uma política urbana mais eficiente, fato que desencadeou uma maior visibilidade nacional e um amadurecimento cognitivo na compreensão do direito à cidade.

Os movimentos sociais, no decorrer do regime militar possuíam uma visão menos ampla da luta, defendendo a bandeira da moradia pela moradia, com o advento do debate com vistas a construção de um novo momento constitucional brasileiro, o movimento passou a reivindicar não apenas a casa, mas a casa com asfalto, e com todos os serviços sociais próprios da cidade, como educação, trabalho, saúde e lazer. O debate em busca do direito à cidade tornou-se recorrente e a sociedade passou a reivindicar não mais apenas moradia, passou a lutar por direitos inerentes a própria cidade.

Em 1988, o tema reforma urbana retomou posição de destaque no cenário nacional no momento em que a novel Assembléia Nacional Constituinte delineava o perfil do novo texto constitucional. Atendendo parcialmente as demandas dos movimentos sociais que reivindicavam uma imediata reforma urbana, a nova Constituição Federal, de 05 de outubro de 1988 dedicou um capítulo para a Política Urbana, o capítulo II, denominado “Da Política Urbana” que integra o Título VII do texto constitucional, que trata da ordem econômica e financeira.

O texto constitucional dedicou apenas dois artigos para tratar da política urbana, que surge de forma tímida, mas insere definitivamente o tema no texto constitucional e no constitucionalismo brasileiro, que durante toda história nada tratou acerca do assunto.

A nova Constituição federal passou a definir a Política urbana pela primeira vez no constitucionalismo brasileiro, como exposto anteriormente, nos arts. 182 e 183. Define o art. 183 da Lei nº 13.311, de 11 de julho de 2016, que:

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, têm por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. (Regulamento) (BRASIL,1988)

O caput do referido dispositivo previa uma norma jurídica voltada para o ente federado Município – o novel Estatuto das Cidades, que foi aprovado após três anos de intenso debate.

O capítulo do texto constitucional em vigor prevê a aprovação de um instrumento básico de política de desenvolvimento e de expansão urbana aos municípios com mais de 20 mil habitantes.

Complementa o texto constitucional vigente, que:

Art. 183. Aquele que possuir como sua área urbana de até duzentos e cinquenta metros quadrados, por cinco anos, ininterruptamente e sem oposição, utilizando-a para sua moradia ou de sua família, adquirir-lhe-á o domínio, desde que não seja proprietário de outro imóvel urbano ou rural. (BRASIL, 1988)

Vale esclarecer, que o constituinte resolveu blindar o patrimônio público, ao definir que os imóveis públicos não podem ser adquiridos por intermédio da usucapião.

Em análise aos artigos supracitados, Oliveira (2002,p.13) destaca uma referência no texto constitucional à lei ordinária federal para definição de diretrizes gerais para a política urbana, porém "a especificidade, como não poderia deixar de ser, compete ao Município, atendendo a suas necessidades locais e decidindo de acordo com os superiores interesses da cidade". Logo, para OLIVEIRA, o Estatuto da Cidade deixou a cargo de cada Município efetivar os seus dispositivos segundo as características locais, regulamentadas no Plano Diretor.

Analisando-se também o texto constitucional vigente, constata-se que o art. 225, visa proteger o meio ambiente artificial, conforme dispõe o referido dispositivo de lei:

Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações. (BRASIL, 1988)

Saliente-se que a busca doutrinária constante, no sentido de identificar-se um conceito para cidade, arrima-se nas dimensões que os direitos peculiares à cidade podem gerar a partir de sua definição. Assim, em virtude de certas inadequações de natureza conceitual e o ordenamento jurídico pátrio, torna-se indispensável o ensinamento do jurista Fiorillo (2009), que expõe:

O meio ambiente artificial é compreendido pelo espaço urbano construído, consiste no conjunto de edificações (chamado de espaço urbano fechado), e pelos equipamentos públicos (espaço urbano aberto). Dessa forma, todos

os espaços construídos bem como todos os espaços habitáveis pelo homem compõem o meio ambiente artificial.(FIORILLO, 2009,p.339)

Para o jurista Fiorillo, o aspecto do meio ambiente está diretamente relacionado com o conceito de cidade, em virtude do que está estabelecido na Constituição Federal de 1988, e no Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), há vista que o vocábulo “urbano” vem do latim *urbs, urbis*, que significa cidade e os habitantes desta.

Esclarece também Fiorillo (2009), que:

...o termo “urbano” não evidencia um contraste com “campo” ou “rural”, porquanto qualifica algo que se refere a todos os espaços habitáveis, “não se opondo a rural, conceito que nele se contem; possui, possui, pois, uma natureza ligada ao conceito de território”.(FIORILLO, 2009,p.339).

Assim, todo indivíduo, independente de habitar um espaço amplamente urbanizado, semi-rural ou rural, possui direito à cidade, uma vez que todos devem ser protegidos com o manto principiológico da dignidade da pessoa humana. O acesso à saúde, educação, esporte, lazer, saneamento básico e demais serviços devem ser disponibilizados a todos, independentemente de suas residências se localizarem em locais considerados urbanos e regulares, a todos é garantido o direito à cidade.

A compreensão contida na ordem jurídica pátria define a cidade como sendo espaço coletivo e cultural, apto a atender aos interesses dos cidadãos com amparo nos princípios da justiça social, da cidade, da propriedade e de sua função social.

O distanciamento dos cidadãos das decisões relativas ao ambiente urbano aumenta as possibilidades de que as verbas públicas sejam utilizadas indevidamente, em detrimento da correta prestação universal dos serviços públicos, o que fere as possibilidades de uma vida digna para a maioria da população.

A ineficiente distribuição dos benefícios decorrentes do processo de urbanização gera, segundo a socióloga Isabel Oliveira, a percepção de uma cidade dividida em duas: a formal e a informal.

Na primeira, moram, trabalham, circulam e se divertem os privilegiados grupos que têm acesso aos sofisticados investimentos públicos. A outra, denominada informal, está ocupada por população pobre que também trabalha, circula e se diverte na cidade, porém, mora em favelas, em loteamentos irregulares e

loteamentos ilegais que cresceram e se expandiram sem a ação efetiva do poder público na dotação necessária dos serviços e equipamentos urbanos básicos.

Merece destaque, o fato de que, o capítulo de política urbana do texto constitucional foi baseado em uma emenda popular²¹ de reforma urbana, coordenada por organizações da sociedade civil e líderes integrantes do Movimento Nacional de Reforma Urbana, que posteriormente transformou-se no Fórum Nacional de Reforma Urbana²².

Figura 5 - Organograma do FNRU



Fonte: Elaborado pelo autor

O FNRU, após a promulgação do texto constitucional passou a pressionar o Congresso Nacional com vistas a regulamentação do Capítulo da Política Urbana e após 12 anos ocorre a constitucionalização do direito à moradia com sua inclusão no elenco dos direitos sociais, e em 2001 ingressa no ordenamento jurídico brasileiro, a Lei Federal nº 10.257 de 10 de julho de 2001 – Estatuto da Cidade, também conhecido por Lei do Meio Ambiente Artificial.

²¹ A participação do povo foi incentivado quando se estabeleceu no regimento interno da Constituinte a utilização do mecanismo da iniciativa popular para a elaboração de emendas populares para o então projeto da Constituição Federal de 1988. Para 122 emendas, mais de 12 milhões de assinaturas. Disponível em: [http://www.senado.leg.br/noticias/especiais/constituicao25anos/exposicao-senado-galeria/Jornal\]Constituinte.pdf](http://www.senado.leg.br/noticias/especiais/constituicao25anos/exposicao-senado-galeria/Jornal]Constituinte.pdf). Acesso em: 30 maio 2018.

²² O Fórum Nacional por Reforma Urbana atualmente segue atuante em busca de pautar as ações relacionadas ao tema. Como exemplo, menciona-se a carta encaminhada a Presidente da República Dilma Rousseff (lida no encerramento do 38º Encontro Nacional de Sindicatos e Arquitetura e Urbanismo em Cuiabá em 11 de novembro de 2014) com destaque para os desafios das políticas urbanas e com o pleito de indicação de um ministro das cidades comprometido com a garantia do direito à cidade. Disponível em: <http://www.caubr.gov.br/wp-content/uploads/2014/12/Carta-FNRU-Ministerio.pdf>. Acesso em: 30 maio 2017

Como uma das consequências da luta constante dos movimentos sociais em defesa da problemática da moradia, o art. 6º do texto constitucional, que trata dos direitos sociais, com o advento da Emenda Constitucional nº 26 de 2000, passa a ter a seguinte redação:

São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta constituição. (BRASIL,2000)

Percebe-se, que foi neste momento de importantes modificações no texto constitucional para a política urbana, que a compreensão sobre o valor da luta por moradia, encarada de forma isolada, não satisfaz o direito à cidade, propiciando sua modificação. Constata-se que foi necessário tratá-la sob uma ótica integrada de direitos e deveres, que abrangesse o direito ao trabalho, ao saneamento, ao transporte, ao acesso a equipamentos públicos, entre outros, pois apenas desta maneira o direito a cidade fica resguardado.

A Lei Federal nº. 10.257/01 (Estatuto da Cidade) é a lei brasileira que regulamenta o capítulo da política urbana da Constituição Brasileira de 1988. Ela norteia as diretrizes gerais, que devem ser implementadas pela União (governo federal), pelos estados (governos estaduais) e municípios (governos municipais), direcionadas à promoção de políticas públicas voltadas à política urbana, visando garantir o pleno desenvolvimento das funções sociais da propriedade urbana e da cidade, propiciando assim o direito a cidades de forma sustentável e o desenvolvimento das gestões democráticas nas cidades.

O novo instrumento legal, cujo objeto é a cidade, ampara-se no princípio da função social da propriedade e da gestão democrática, a lei contém normas de ordem pública e interesse social regulando o uso da propriedade urbana de modo a garantir o bem coletivo, a segurança e o bem-estar dos cidadãos.

Por fim, a criação do Ministério das Cidades – MCIDADES, em 1º de janeiro de 2003, a partir da Medida Provisória nº 103/2003, convertida na Lei nº 10.683 de 28 de maio de 2003 em 2003, e posteriormente a implantação do Conselho das Cidades - ConCidades, por intermédio do decreto nº 5.790 de 25 de maio de 2006, possibilitou o início de uma política urbana em que, pela primeira vez na longa trajetória pela reforma urbana no Brasil, os diversos protagonistas, legítimos representantes da sociedade civil, passaram a integrar um espaço

institucional com o objetivo de elaborar e executar políticas urbanas capazes de salvaguardar o direito à cidade.

3.3 A MOBILIDADE URBANA

As cidades visam primordialmente contribuir para celebração de relações obrigacionais que envolvem bens e serviços, vivência de momentos de lazer de descobertas culturais e acima de tudo de um intercâmbio harmônico entre seus cidadãos, mas nada disso é possível se não houver uma adequada mobilidade urbana disponível a todos, propiciando que a cidade seja vivida por todos, e não apenas transforme-se em uma vitrine a ser cobiçada por seus moradores.

As estratégias de elaboração de planejamentos urbanos devem observar as particularidades da cidade para atender adequadamente a demanda existente em cada contexto urbano. Consta-se que o planejamento urbano é conduzido de forma inadequada acarretando graves prejuízos para a mobilidade e conseqüentemente para o exercício dos direitos à cidade.

O Poder Público, frequentemente por intermédio de seus técnicos de transporte desenvolve diversas ações no sentido de elaborar e conceber projetos que atendam às necessidades do transporte coletivo e com esta perspectiva surge projetos alternativos como o VLT²³ e o metrô.

Figura 6 - Fotografia da Linha Sul do Metro de Fortaleza



Fonte: METROFOR. Metro de Fortaleza, Linha Sul.

²³ O Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), conhecido como Light Rail, Metrô Leve ou ainda Metrô de Superfície, trata-se de um pequeno trem urbano, geralmente movido a eletricidade, cuja estrutura permite ser adequada ao meio urbano existente, o que significa uma alternativa sustentável de mobilidade para as cidades.

A intenção é de que, tais intervenções, contribuam para que os equipamentos da rede de transporte consigam atender a crescente demanda que busca o transporte coletivo como meio de deslocamento diário.

Em contrapartida os técnicos em trânsito preocupam-se em cada vez mais investir em novas obras viárias, construção de viadutos, duplicação de faixa, passagem de nível entre outras intervenções, com a finalidade de recepcionar o aumento acentuado da frota de veículos que cresce em descompasso com a limitada capacidade do Poder Público ampliar a malha viária.

O aumento da frota supera a capacidade que o Poder Público possui de atender a demanda social para melhoria da mobilidade. Ademais, percebe-se que a gestão de transporte, trânsito e de uso e ocupação do solo deve ser elaborada de maneira conjunta e harmoniosa, mas na maior parte das vezes não adota medidas integradas, fato que acarreta a adoção de ações ineficientes em virtude da falta de sincronia no combate e enfrentamento do inchaço urbano.

O Ordenamento jurídico brasileiro através do Estatuto da Cidade trata do direito ao transporte que deve ser entendido de forma ampliada através da noção de mobilidade urbana, que foi expressamente previsto na Constituição Federal, por meio de recente alteração na Constituição Federal, com a aprovação da Emenda Constitucional nº 90, de 15 de setembro de 2015, que introduz, expressamente, o transporte como direito social, como direito à mobilidade, que garante que o acesso universal à cidade, de pessoas e bens, por meio de condições e modais variados de transporte, de modo que se possa viver, trabalhar, e viver efetivamente o que a cidade pode proporcionar, de acordo com as necessidades e desejos pessoais.

Em cidades que cada vez mais se distanciam de seus moradores, a mobilidade urbana, constitui-se como um direito de extrema relevância. Não haverá direito ao trabalho, à saúde, ao lazer, sem transporte público eficiente – o que se relaciona ao direito à infraestrutura urbana e aos serviços públicos – e sem opções viáveis para locomoção das pessoas.

3.3.1 Conceitos de mobilidade urbana

O conceito de mobilidade urbana é amplo e complexo, sendo indispensável a adoção de uma visão sistêmica, relativamente a movimentação de

bens e pessoas, que associe o sistema de transporte público, a circulação de veículos particulares e o uso e ocupação do solo.

Para as professoras e pesquisadoras da engenharia de produção Pappa e Chirolí (2011), a “mobilidade é um atributo associado à cidade e corresponde à facilidade de deslocamento de pessoas e bens na área urbana” logo, pode-se entender mobilidade urbana, como a viabilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano para a realização das atividades cotidianas em tempo considerado aceitável, com a qualidade necessária. (PAPPA e CHIROLI,2011, p.1)

De acordo com Alves e Junior (2007) o Plano Diretor Participativo, desenvolvido pelo Ministério das Cidades, gera a compreensão conceitual de que mobilidade assume a conotação de:

Um indivíduo se movimentar, locomover e atingir um destino almejado, ‘dentro de suas capacidades individuais’, isto é, realizar qualquer movimentação ou deslocamento por seus próprios meios, com total autonomia e em condições seguras, mesmo que para isso precise de aparelhos específicos. Nesse sentido, a acessibilidade é antes de tudo, uma medida de inclusão social. (*idem*, 2007, p.6)

O conceito de mobilidade observa estreita relação com os deslocamentos diários do cidadão no espaço urbano, não apenas a sua efetiva realização, mas também a qualidade e a possibilidade, além de, relacionar-se com a ideia de uma cidade mais sustentável. A cidade definida como um ecossistema, onde cada integrante mantém relação harmoniosa com os demais.

Após pesquisa na literatura nacional acerca de mobilidade, detectou-se que Alves e Raia Jr (2009) constataram que existe uma multiplicidade de conceitos que por vezes dificultam a sua compreensão, fato que os fez adotar o seguinte conceito:

De maneira bem simplificada, mobilidade urbana pode ser compreendida como a facilidade de deslocamentos de pessoas e bens dentro de um espaço urbano e, acessibilidade como o acesso da população para realizar suas atividades e deslocamentos. O conceito de mobilidade está relacionado com os deslocamentos diários (viagens) de pessoas no espaço urbano. Não apenas a sua efetiva ocorrência, mas também a facilidade e a possibilidade de ocorrência. (ALVES e RAIÁ JR, 2009, p.4)

Ao analisar a compreensão conceitual de mobilidade, depara-se com a necessidade de relacioná-la com o fator tempo. A cidade se estrutura em função das

necessidades e interesses que se apresentam aos indivíduos, e os deslocamento são a maneira que isso ocorre, a mobilidade relaciona-se ao tempo e espaço de uma forma singular, posto que ambos visam alcançar um ambiente mais eficaz e eficiente.

Integrando a mesma linha de compreensão Maia e Krapp (2009),destacam:

É importante lembrar também que a categoria “tempo”, se não é mais protagonista, articula-se sobremaneira no perscrutar crítico da categoria “espaço”. Celeridade, afinal, é a palavra-chave para qualquer compreensão do espaço urbano. Quando falamos em urbano estamos irremediavelmente nos reportando a uma imagem que associamos à de um caleidoscópio se modificando constantemente, sempre acrescentando novos elementos e deslocando outros que supostamente estariam fixos. (MAIA e KRAPP,2009, p.107)

Com o objetivo de contribuir para a compreensão da importância do fator tempo na mobilidade urbana a Federação das Indústrias do Rio de Janeiro – FIRJAN apresentou no Congresso Internacional Cidades e Transportes no Rio de Janeiro, em setembro de 2015, um estudo realizado em 2012 com 601 municípios que possibilitou a edificação de um ranking nacional do Tempo de Deslocamento casa-trabalho, para auxiliar na identificação dos municípios, cujo o fator tempo tornou-se um grave ponto de estrangulamento a ser enfrentado, conforme gráfico abaixo:

Figura 7 -Tempo de Deslocamento Casa/Trabalho



Fonte: Pesquisa realizada pela Federação das Indústrias do Rio de Janeiro-FIRJAN em 2012 e apresentada em 2015 no Congresso Internacional Cidades e Transportes.

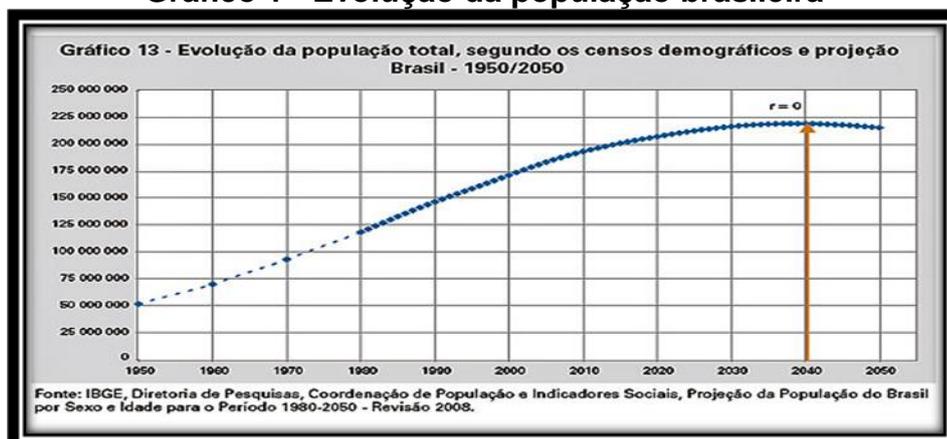
A pesquisa constatou, entre diversas questões, que nas áreas das periferias metropolitanas em que é acentuado as desigualdades relativas à geração de emprego, o tempo de deslocamento é mais acentuado, em virtude da necessidade do reequilíbrio da oferta de empregos.

Assim, percebe-se que o fator tempo pode ser elemento indicativo para adoção de políticas públicas mais eficazes de enfrentamento da problemática da geração de emprego e renda.

3.3.2 A Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU

Estudos demonstram que o Brasil está em ritmo acelerado de crescimento populacional. Diante desta percepção, o IBGE projetou que o país continuará em rota de crescimento até 2039, momento em que atingirá o chamado crescimento zero. Apenas a partir deste momento é que será percebido uma queda na população. Sendo assim as políticas públicas adotadas para minimizarem os efeitos do significativo crescimento populacional deverão levar em consideração a tendência crescente da população, para implementação de medidas capazes de minimizar os efeitos do descompasso, detectado entre o crescimento da população e a limitada condição do Estado em implementar medidas capazes de resguardar o direito à cidade a todos. A capacidade de abertura de novas vias públicas, implementação de novos modais de transporte, construção de viadutos e modificações na engenharia de trânsito implica em altos investimentos, e o que se percebe é uma queda na arrecadação dos municípios.

Gráfico 1 - Evolução da população brasileira



Fonte: IBGE

O crescimento populacional em que o país se encontrava no início da década de 2000 (e que ainda se encontra), dividia espaço com o inchaço urbano, e o produto desta constatação oferecia um impacto sério na mobilidade urbana, no emprego e renda, na criminalização, na pobreza, no transporte, no lixo e na relação do cidadão com a cidade, diante de tais fatores o Poder Público resolveu instituir uma Política Nacional de Mobilidade Urbana. Surge no ordenamento jurídico a lei federal 12.587/12.

A referida lei define a mobilidade urbana como sendo as maneiras que se realizam o deslocamento de pessoas e cargas no espaço urbano. O objetivo do referido ato normativo relaciona-se com o acesso universal à cidade, a concretização do cumprimento dos preceitos principiológicos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano por intermédio do planejamento e do gerenciamento democrático do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana – SNMU.

A PNMU prevê o incentivo a participação social nas decisões sobre Mobilidade Urbana, com vistas a integração entre diferentes modais de transporte, sustentabilidade e universalidade no acesso à cidade e conseqüente resguardo do direito à cidade, sendo evidenciado no referido dispositivo legal, que o transporte não motorizado merece destaque, conforme figura abaixo:

Figura 8 - Prioridade segundo a PNMU



Fonte : Ministério das Cidades, SeMOB, 2012

A obrigatoriedade de municípios com mais de 20 mil habitantes elaborarem os próprios planos de mobilidade urbana até o ano de 2015 foi um dos

pontos principais definido na Lei 12.587/12, por tratar-se de instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana em todo território nacional.

Acontece que poucos municípios cumpriram a determinação legal, fato que motivou a Presidência da República editar a medida provisória nº 818/2018 que prorrogou o prazo de elaboração dos planos para abril de 2019.

Quanto aos governos estaduais foi concedida na mesma MP uma prorrogação até dezembro de 2021 para elaboração e conclusão dos Planos de Desenvolvimento Urbano Integrado-PDUI das regiões metropolitanas ou aglomerações urbanas.

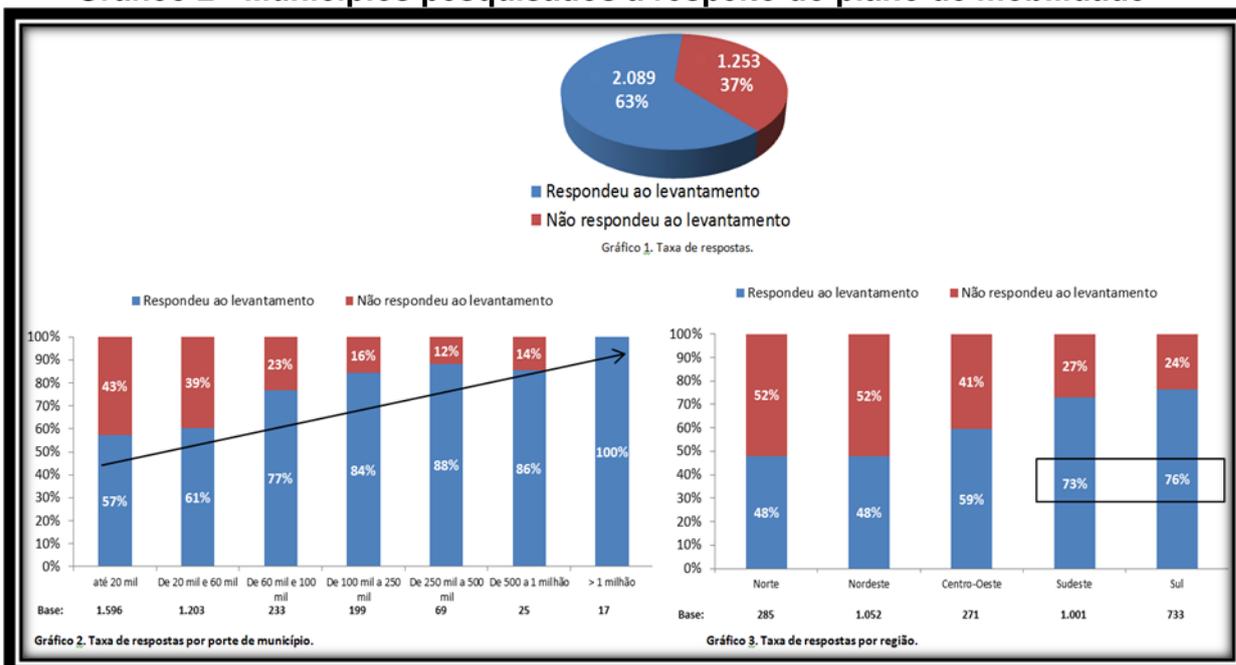
Destaque-se que a falta de apresentação do plano de mobilidade municipal acarretará o impedimento de o município contratar recursos federais para investir em Mobilidade.

O perfil dos contactados por ofício pelo MCIDADES, no levantamento procedido, para informarem acerca dos planos de mobilidade, são municípios:

- com mais de 20 mil habitantes (Segundo Estimativa para 2014 do IBGE)
- que fazem parte de Regiões Metropolitanas, Aglomerações Urbanas e Regiões Integradas de Desenvolvimento Econômico;
- em área de interesse turístico (Segundo Pesquisa Perfil dos Municípios Brasileiros - Munic 2012 – do IBGE);
- em área de impacto ambiental (Segundo Pesquisa Perfil dos Municípios Brasileiros - Munic 2012 – do IBGE);
- que participaram de alguma capacitação presencial da SNTMU desde 2013. Estes municípios participaram do levantamento apenas em 2016.

Vale salientar que o Brasil tem 5.569 municípios mais o Distrito Federal e que o levantamento procedido pelo Ministério sobre Planos de Mobilidade Urbana levou em consideração o equivalente a 3.342 deles, tendo 63% respondido. (IBGE,2013).

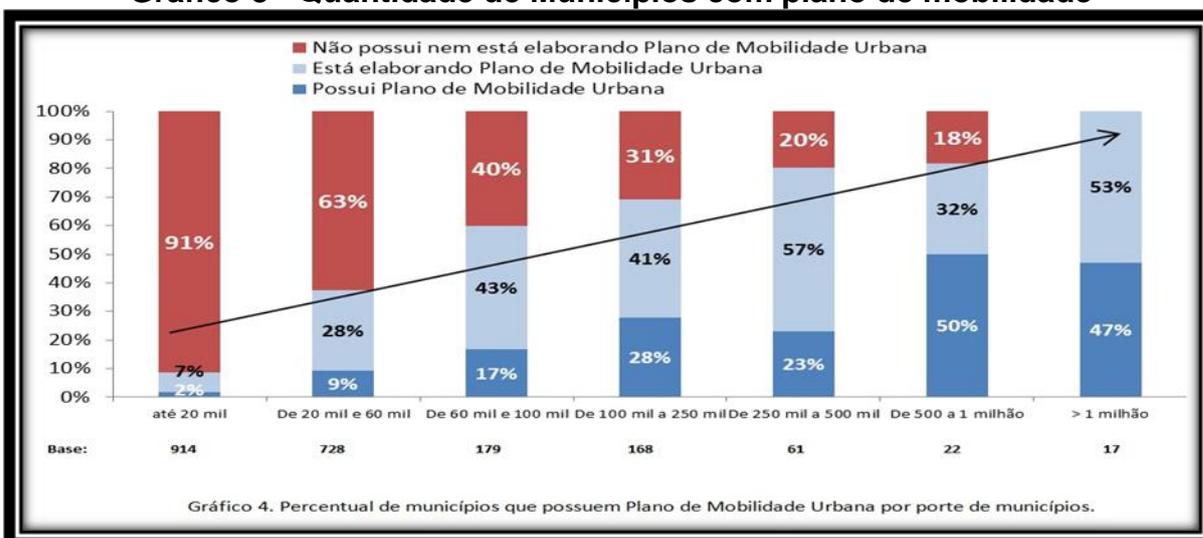
Gráfico 2 - Municípios pesquisados a respeito do plano de mobilidade



Fonte: <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/imagens/levantamentomobilurbanografico01.png>> Acesso em 04 de junho de 2018.

O MCIDADES após levantamento realizado também identificou que 658 municípios declararam ter integrado em seus ordenamentos jurídicos o Plano de Mobilidade Urbana ou estar em processo de elaboração. Percebe-se que o percentual de respondentes demonstra que uma parcela considerável dos municípios foi, pelo menos, incentivada a elaborar seus respectivos planos de mobilidade Urbana.

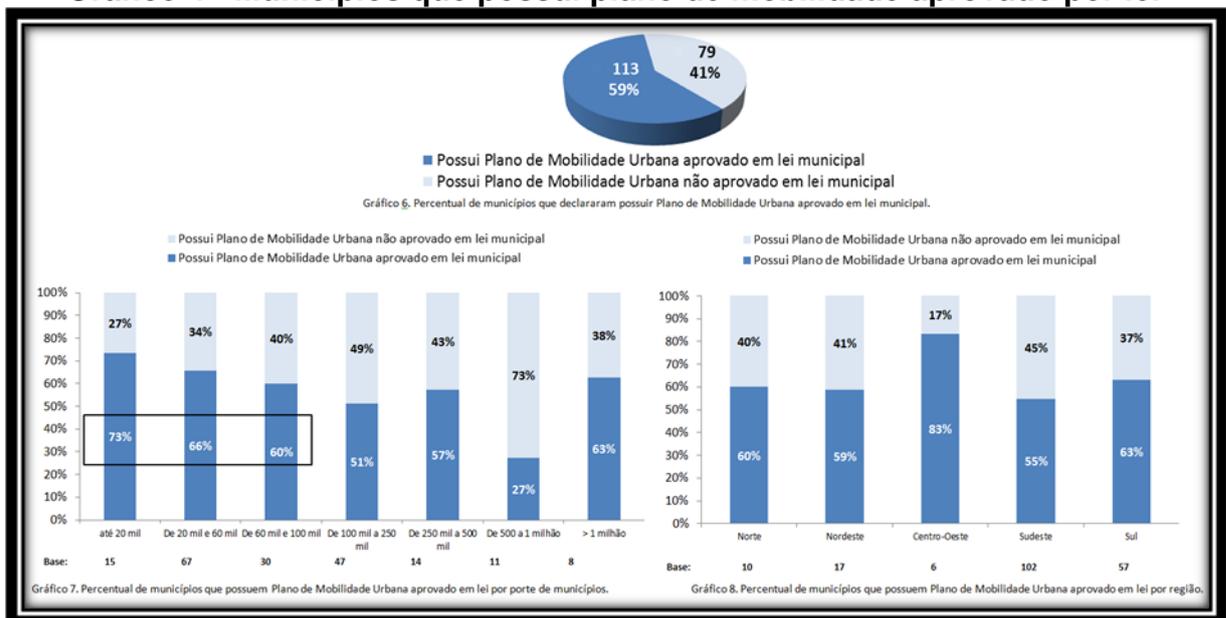
Gráfico 3 - Quantidade de Municípios com plano de mobilidade



Fonte: <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/imagens/levantamentomobilurbanografico02.jpg>> Acesso em 04 de junho de 2018.

A pesquisa realizada pelo MCIDADES também constatou que 59% dos municípios que responderam a consulta ministerial declararam possuir plano de Mobilidade Urbana, devidamente aprovado em lei. Saliente-se que entre os municípios menores o índice de planos aprovados em lei é maior, no entanto, tal constatação merece reserva, pois estes números podem revelar, não a regular aprovação por lei, mas sim, por intermédio de um simples decreto, o que desatende as normas contidas na Lei 12.587/2012, conforme demonstra o gráfico abaixo:

Gráfico 4 - Municípios que possui plano de mobilidade aprovado por lei



Fonte: <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/imagens/levantamentomobilurbanarafico04.png> Acesso em: 04 junho 2018.

Assim percebe-se que a adoção de uma Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída por lei despertou um maior interesse por parte dos municípios em debater a questão da mobilidade urbana bem como em adotar medidas no sentido de adequar-se ao novo cenário. No entanto, mesmo existindo severas consequências para os municípios que não atenderem aos ditames da referida norma jurídica, constata-se que ainda falta muito para o efetivo cumprimento de medidas adequadas para a homogeneização das ações a serem desempenhadas por cada ente federado.

3.4 A RELAÇÃO DO DIREITO À CIDADE COM A MOBILIDADE

A relação que existe entre o direito à cidade e a mobilidade urbana é de plena e necessária integração e complementaridade. A compreensão do direito à cidade perpassa as especificidades da mobilidade urbana e esta por sua vez, possibilita o pleno exercício daquela.

Segundo Lefebvre (2006), o Direito à vida Urbana, possibilita uma apropriação autônoma do município com sua cidade e não apenas a mera disponibilização dos serviços básicos.

A apropriação autônoma do município implica em despertar um sentimento de pertença, que não significa apenas “ser parte”, mas sim, “fazer parte”, desempenhando um papel de protagonista, sujeito de direitos.

O Direito à Cidade desperta a necessidade de ter acesso aos locais de encontro e de troca de experiências de vida na polis que solidifica a importância da adoção de políticas públicas capazes de enfrentar um dos principais problemas dos habitantes dos grandes centros urbanos – a letárgica mobilidade urbana que conduz a conflitos intersubjetivos.

Esclarece Lefebvre (2001), que a urbe se realiza na sua plenitude e de forma integral, destacando que:

O direito à cidade não pode ser concebido como um simples direito de visita ou de retorno às cidades tradicionais. Só pode ser formulado como direito à vida urbana, transformada, renovada. Pouco importa que o tecido urbano encerre em si o campo e aquilo que sobrevive da vida camponesa conquanto que o “o urbano”, o lugar de encontro, prioridade do valor de uso, inscrição no espaço de um tempo promovido à posição de supremo bem entre os bens, encontre sua base morfológica, sua realização prático-sensível. O que pressupõe uma teoria integral da cidade e da sociedade urbana que utilize os recursos da ciência e da arte. (LEFEBVRE, 2001a, p.117)

Para Harvey (2012) o Direito à Cidade tem que ser compreendido:

tanto como lema operacional quanto ideal político, justamente porque ele enfoca a questão de quem comanda a conexão necessária entre a urbanização e a utilização do produto excedente. A democratização deste direito e a construção de um amplo movimento social para fortalecer seu desígnio é imperativo, se os despossuídos pretendem tomar para si o controle que, há muito, lhes tem sido negado, assim como se pretendem instituir novos modos de urbanização. Lefebvre estava certo ao insistir que a revolução tem de ser urbana, no sentido mais amplo deste termo, ou nada mais. (HARVEY,2012)

O Direito à Cidade implica na possibilidade real dos diversos grupos sociais se deslocarem pelos centros urbanos desfrutando dos diversos equipamentos públicos essenciais, como por exemplo, a saúde, educação e o transporte que integram o elenco dos direitos sociais guindados à norma constitucional, conforme dispõe o art. 6º da Lei Maior²⁴:

São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição (BRASIL. 1988).

O acesso ao ambiente de trabalho, também desponta como uma necessidade fundamental para o resguardo dos direitos dos trabalhadores, logo, conclui-se que a utilização dos diversos serviços públicos colocados à disposição do cidadão objetiva resguardar direitos.

Torna-se necessário para o exercício do direito à educação, que o cidadão desloque-se para a escola, para o exercício do direito à saúde, que o cidadão desloque-se para a Unidade de Pronto Atendimento UPA, posto de saúde ou hospital, para o exercício do direito ao trabalho, que o cidadão desloque-se para seu emprego e para o exercício do direito ao lazer, que se desloque para a praça, teatro, cinema e etc.

O aprofundamento teórico acerca do direito à cidade envolve questões de mobilidade urbana, o que implica nas condições necessárias para a utilização dos serviços públicos disponibilizados e nas dificuldades existentes para a sua concretização.

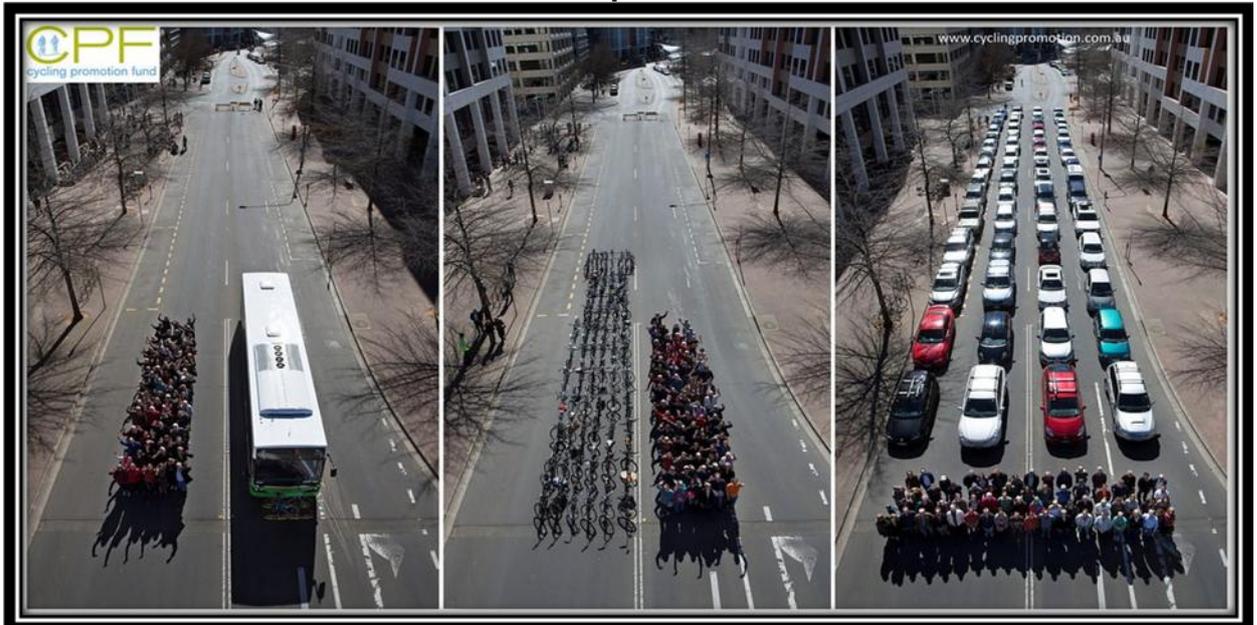
Destaque-se que a multiplicidade de modais de transporte oferece ao cidadão inúmeras condições de deslocamento na urbe, no entanto na maioria dos casos o meio de transporte utilizado é o menos recomendável, pois prioriza o interesse privado em detrimento do coletivo.

Para ilustrar o uso inadequado de modais de transporte o Departamento de Trânsito de Munique, em 2001, abordou a problemática do uso inadequado dos meios de transporte em campanha de educação para o trânsito veiculada por intermédio de posters afixados em locais de intenso fluxo explicitando as consequências da priorização do transporte individual, frente ao transporte público,

²⁴ Lei suprema da organização de um Estado: constituição federal, carta magna, magna-carta, carta constitucional, lei básica, carta política.

fato desencadeador de grave problema na mobilidade urbana, conforme peça publicitária abaixo:

Figura 9 – Espaços ocupados por modal de transporte



Fonte: <http://bragaciclavel.pt/2016/03/milhoes-de-motivos-para-pedalar/>.

Para melhor compreensão das particularidades existentes entre a relação Mobilidade Urbana e o Direito à cidade é imperioso destacar a influência de dois fatores que modificam sobremaneira o produto da mencionada relação, a violência simbólica de Bourdieu (2007) e a microviolência cotidiana de Souza (2010).

A violência simbólica é identificada como forma cultural que impõem e faz que seja aceito como normal, como verdade que sempre existiu, e que não é passível de questionamento, uma plêiade de normas não escritas e nem ditas, que é exercida por diferentes instituições da sociedade: a mídia, a escola e o próprio Estado.

Para Bourdieu (1989), a concepção de violência simbólica está relacionada como sendo manifestação decorrente²⁵ do poder simbólico. Ele delinea a violência simbólica como uma “violência suave, insensível, invisível a suas próprias vítimas, que se exerce essencialmente pelas vias puramente simbólicas da

²⁵ Ensina o sociólogo Bourdieu que Poder simbólico é: “um poder que se deixa ver menos ou que é até mesmo invisível (...) O poder que está por trás, escondido nas entrelinhas e que é cunhado com este propósito. Quando reconhecido, estamos diante do poder simbólico (BOURDIEU, 1989, p.7)

comunicação e do conhecimento, ou, mais precisamente, do desconhecimento” (BOURDIEU, 1989, p.8).

Destarte a violência simbólica decorre do poder simbólico, que para Bourdieu (1989) significa:

poder de construir o dado pela enunciação, de fazer ver e fazer crer, de confirmar ou de transformar a visão do mundo e, desse modo, a ação sobre o mundo, portanto o mundo, poder quase mágico que permite obter o equivalente daquilo que é obtido pela força (física ou econômica) graças ao efeito específico de mobilização, só se exerce se for reconhecido, quer dizer, ignorado como arbitrário. (BOURDIEU, 1989, p.7)

O Estado pratica a violência simbólica, por exemplo, quando contribui para a priorização do transporte motorizado em detrimento ao não motorizado. Desde a década de 70 as políticas públicas de mobilidade urbana foram concebidas no sentido de recepcionar um maior número de veículos em face do acentuado crescimento deste modal de transporte.

Novos viadutos, intervenções urbanas visando o alargamento de vias, abertura de novas artérias e a existência de uma legislação que estimula a aquisição de veículos particulares com financiamentos de médio e longo prazo que facilitam o processo de aquisição do bem que se tornou símbolo de status (o veículo individual, seja o automóvel ou a motocicleta), estimulam o cidadão a priorizar o que não deveria ser priorizado, a aquisição do veículo particular e a consequente evasão do transporte público.

Ademais o Poder Público não adota medidas de campanha de educação no trânsito, voltada para o uso do transporte não motorizado como forma de contribuir para a mobilidade urbana.

Apenas após a implantação de uma Política Nacional de Mobilidade urbana (imposta por Lei) tendente a priorizar o uso do transporte não motorizado por intermédio de um Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, cuja finalidade é redirecionar as ações praticadas pelos diversos entes federados (União, Estados e Municípios), é que o Poder Público passou a adotar medidas concretas no sentido de enfrentar o inchaço urbano de forma diversa da adotada nas últimas cinco décadas.

Com a hipertrofia urbana e a força do mercado de consumo (que estimula o consumismo acentuado, por vezes inconsequente) o poder público passou a tentar

resolver a problemática da mobilidade urbana com a aplicação crescente de verbas públicas em infraestrutura e com a inserção no ordenamento jurídico de instrumentos legais que sustentassem o financiamento de veículos particulares aos que não possuíam condições de adquirir seu próprio meio de transporte.

A mídia, a escola e o próprio Estado contribuíram sobremaneira para a sutil violência simbólica quando ao tentar resolver as questões de mobilidade urbana, na verdade estava contribuindo para o seu maior estrangulamento.

Contribuindo para a compreensão dos elementos característicos da violência simbólica, Rosa (2007) esclarece que:

a violência simbólica representa uma forma de violência invisível que se impõe numa relação do tipo subjugação-submissão, cujo reconhecimento e a cumplicidade fazem dela uma violência silenciosa que se manifesta sutilmente nas relações sociais e resulta de uma dominação cuja inscrição é produzida num estado dóxico das coisas, em que a realidade e algumas de suas nuances são vividas como naturais e evidentes. Por depender da cumplicidade de quem a sofre, sugere-se que o dominado conspira e confere uma traição a si mesmo. (ROSA, 2007, p.40)

Já para Theodor Adorno, filósofo, sociólogo, musicólogo e compositor alemão, expoente da escola de Frankfurt, a violência simbólica possui contextualização diversa da definida por Pierre Bourdieu, conforme depreende-se de seu pensamento:

Sob o monopólio privado da cultura sucede de fato que 'a tirania deixa livre o corpo e investe diretamente sobre a alma'. Aí, o patrão não diz mais: ou pensas como eu ou morres. Mas diz: és livre para não pensares como eu, a tua vida, os teus bens, tudo te será deixado, mas, a partir deste instante, és um intruso entre nós. Quem não se adapta é massacrado pela impotência econômica que se prolonga na impotência espiritual do isolado. Excluído da indústria, é fácil convencê-lo de sua insuficiência. [...] A totalidade das instituições existentes os aprisiona de corpo e alma a ponto de sem resistência sucumbirem diante de tudo que lhes é oferecido. E assim como a moral dos senhores era levada mais a sério pelos dominados do que pelos próprios senhores, assim também as massas enganadas de hoje são mais submissas ao mito do sucesso do que os próprios afortunados. Estes têm o que querem e exigem obstinadamente a ideologia com que se lhes serve (ADORNO, 2002, p. 26).

Após as incursões teóricas acerca do conceito de violência simbólica, bem como uma vez compreendida sobre que aspecto o Estado praticou tal violência, fica evidenciado que o presente trabalho dedica-se, dentre outros motivos, à verificação das reais motivações que conduziram a Prefeitura de Fortaleza a se insurgir quanto a violência simbólica praticada muitas vezes pelo próprio poder

público no trato das medidas adotadas para o enfrentamento das questões particulares dos grandes centros urbanos.

A implantação de um sistema de compartilhamento de bicicletas surgiu como forma de instrumento de estimular a utilização da bicicleta, como meio de transporte público capaz de contribuir para o combate aos diversos pontos de estrangulamento identificados na gestão de trânsito e de transporte, viabilizando, assim, uma Política Pública eficaz de mobilidade urbana além de contribuir para a saúde dos usuários que passam a adotar uma postura mais compatível com a qualidade de vida minimamente recomendável.

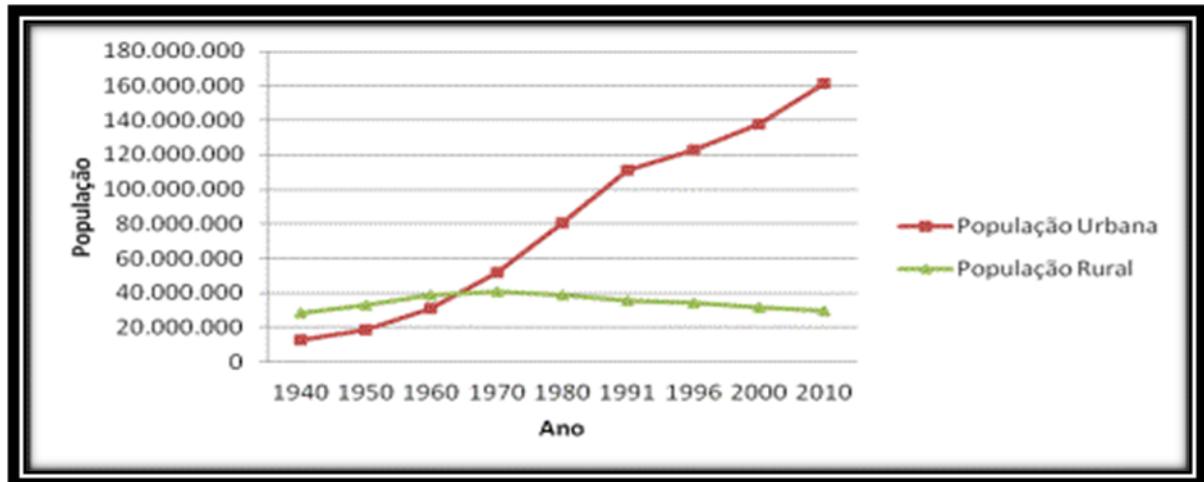
A queda na receita pública nas últimas décadas também impulsionou o poder público municipal a planejar medidas menos onerosas para o enfrentamento das questões relativas à mobilidade urbana. O poder público passou a planejar intervir na realidade social em parceria com a iniciativa privada, fato que desoneraria os cofres públicos.

O Poder Público, por vezes, não adota medidas eficazes para resguardar o direito de ir e vir do cidadão na cidade à busca do que esta tem a lhe oferecer, nestes casos percebe-se que o descompasso na mobilidade urbana gera uma espécie de violência, a microviolência como classificou Souza (2010).

A microviolência cotidiana, equivocadamente, muitas vezes não é considerada prejudicial e na maior parte das vezes induz ao conflito no cotidiano da cidade podendo gerar níveis insuportáveis de tensão social motivada pelo uso inadequado de locais públicos, bem como pelo cerceamento do direito à cidade por parte dos munícipes.

Para evitar tais conflitos e garantir o pleno exercício do direito à Cidade, o poder público deve adotar políticas públicas, com a finalidade de enfrentar a problemática do “inchaço urbano” que tem sido crescente nas últimas décadas (destacadamente a partir da década de 1970), e a delicada e complexa problemática da mobilidade urbana com medidas que vão, desde a criação de pedágios urbanos, rodízios de automóveis, e medidas restritivas do uso do automóvel, até a utilização de novos modais de transporte, inclusive a bicicleta.

Gráfico 5 – População urbana e rural do Brasil, no período de 1940/2010



Fonte: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. www.sidra.ibge.gov.br.

Salienta o sociólogo Souza (2010) que:

... nem todas as violências são convertidas em crimes ou violações da lei penal, embora seja preciso dizer que todas as violências afetem de alguma forma certos limites morais ou perturbem determinadas formas de sensibilidade. Mas a violência, onde quer que esteja ou não importa como seja definida, sempre provoca algum sentimento de justiça. Por mais difusa que seja a violência, sempre há aquele sentimento de que alguma coisa não está em ordem, não está adequada. Esse é sempre um momento bom para parar e refletir sobre nossos atos e sobre nossas escolhas, afinal, viver em sociedade sempre envolve a elaboração e a reelaboração de contratos e a reflexão sobre as expectativas. (SOUZA, 2010, p.176)

Assim, atendendo aos preceitos contidos na Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU, a Prefeitura Municipal de Fortaleza passou a enfrentar o crescimento desordenado, por intermédio de um rigoroso planejamento e consequente adoção de planos de mobilidade urbana e cicloviário.

A observância de tais planos operacionais possibilitou a efetivação de ações concretas, como por exemplo: a) disponibilização para os usuários de transporte público do Bilhete Único criado em 2013, que possibilita a integração entre os transportes urbanos, sem a necessidade da integração física, no intervalo de duas horas; b) programa de faixas exclusivas, que visam priorizar o uso do transporte público coletivo, estimulando a igualdade no uso do espaço viário; c) construção de túneis e viadutos para desobstruir o trânsito; d) implantação dos Corredores exclusivos de ônibus Antonio Bezerra/Centro; e) adoção de um sistema de compartilhamento de bicicletas, o Programa BICICLETAR, que possui como

objetivo incentivar o transporte não motorizado e a mobilidade sustentável em Fortaleza.

Figura 10 – Estação Benfica e devolução de bicicleta



Fonte: foto Mauri Melo. Jornal O Povo <https://www.opovo.com.br/noticias/fortaleza/2018/05/bicicletar-e-servicos-gratuitos-para-comemorar-o-dia-nacional-de-bike.html>.

A introdução da bicicleta como modal de transporte público, o combate ao sedentarismo, à redução dos engarrafamentos e da poluição ambiental, a promoção da humanização do ambiente urbano e a responsabilidade social são os objetivos do programa que integra o Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI), instrumento de planejamento das diretrizes norteadoras das ações cicloviárias da cidade de Fortaleza para os próximos 15 anos, em conformidade com a Lei 10.302/2014.

Importante frisar, no entanto, que para aprofundar-se na política cicloviária de Fortaleza, e compreender as especificidades do sistema de compartilhamento de bicicletas na capital Alencarina, torna-se indispensável que seja verificado quais são as características da cidade que implementou o programa.

4 A CIDADE DE FORTALEZA

“Filha do Sol! filha do rei! princesa!
é de estrelas teu mágico diadema!
Não tens o sangue azul, mas, com certeza,
descendes de uma deusa, que é Iracema.

E vem da tua olímpica realeza
o radioso esplendor e a graça extrema
que te fazem, querida Fortaleza,
tão bela e musical como um poema!”

(Trecho do Poema Fortaleza, de Filgueiras Lima)

Para que seja compreendido o sistema de compartilhamento de bicicletas, denominado BICICLETAR, implantado em 2014 pela Prefeitura Municipal de Fortaleza, e para associar este programa como um meio de resguardo do direito à cidade, torna-se necessário que seja abordado alguns aspectos importantes relativos a cidade de Fortaleza.

O presente capítulo visa demonstrar as principais características da cidade de Fortaleza bem como o perfil da cidade na contemporaneidade por intermédio de diversos aspectos.

A contextualização da cidade dar-se-á preliminarmente através de seu aspecto histórico, sendo destacados os pontos marcantes da evolução histórica da cidade.

4.1 ORIGEM E EVOLUÇÃO HISTÓRICA

A ocupação do Ceará demorou a ocorrer após a chegada dos portugueses em terra brasileira devido a intensa seca, a inexistência de minérios (ouro, prata, diamante ou outras pedras preciosas) e a falta de solo propício para o plantio da cana de açúcar; somados todos esses fatores a região onde atualmente localiza-se o Estado do Ceará não despertava interesse econômico para os exploradores.

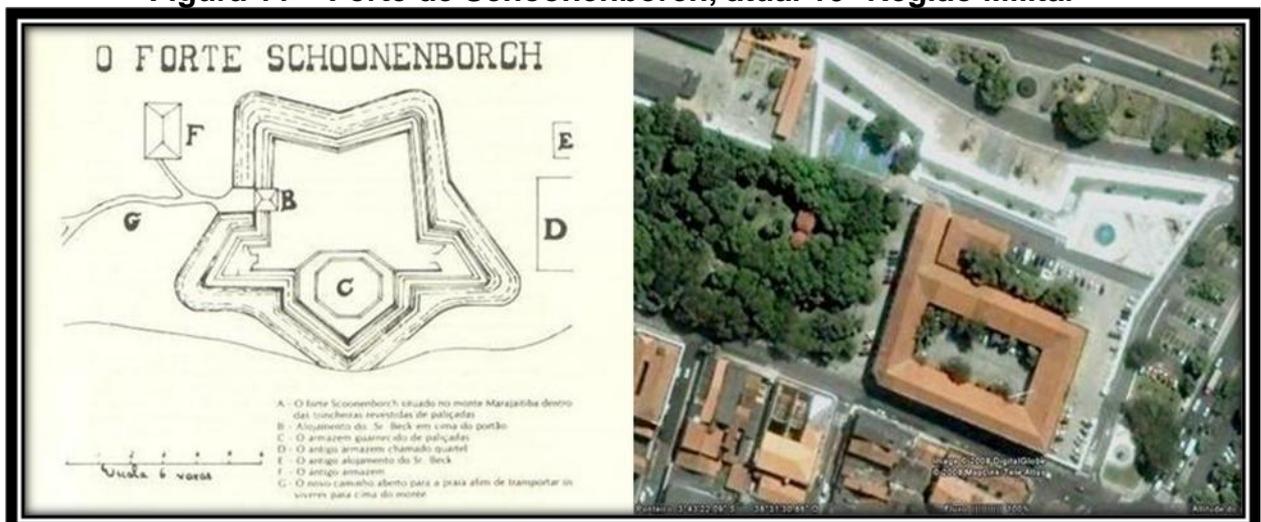
Após a criação das Capitâneas hereditárias, as terras do Ceará foram doadas a Antonio Cardoso de Barros, contudo permaneceram intocáveis no decorrer deste período, sendo apenas visitadas por exploradores franceses que realizavam roubos e comércio ilegal de mercadorias.

A primeira expedição colonizadora chegou ao Ceará em 1603, sob o comando do Capitão Mor Pero Coelho de Sousa e com a participação de Martim Soares Moreno, que estabeleceu o Forte de São Tiago para resguardar o território, que constantemente estava sendo invadido pelos franceses e holandeses, sendo desenvolvido nas proximidades do forte um povoado que posteriormente foi denominado de Nova Lusitânia (atual barra do Ceará).

Martins Soares Moreno, primeiro colonizador do Ceará tornou-se capitão-mor, sendo historicamente considerado o fundador da capitania do Ceará, tendo comandado várias lutas contra a ocupação dos franceses e holandeses no nordeste e principalmente no Maranhão.

A 03 de abril de 1649 os holandeses retornaram ao Ceará sob o comando de Matias Beck que resolveu instalar-se em um forte, localizada na enseada do Mucuripe, às margens do Riacho Pajeú, denominando-o de Forte Schoonenborch²⁶, já que o antigo forte de São Sebastião, próximo a atual barra do ceará, encontrava-se em estado de abandono. Posteriormente o Capitão Mor Álvaro de Azevedo Barreto, o rebatizou de Forte de Nossa Senhora de Assunção.

Figura 11 – Forte de Schoonenborch, atual 10ª Região Militar



Fonte: Montagem de ilustração e foto aérea realizada pelo autor. Ilustração obtida do site: https://pt.wikipedia.org/wiki/Forte_Schoonenborche a foto obtida do site <https://insiderbrazil.wordpress.com/tag/fort-schoonenborch/>. Acesso em: 20 ago.2018

Em 1799 a Capitania do Ceará tornou-se independente do julgo pernambucano nomeando-se como o primeiro governador Bernardo Manuel de Vasconcelos.

²⁶ Em homenagem ao governador neerlandês de Pernambuco

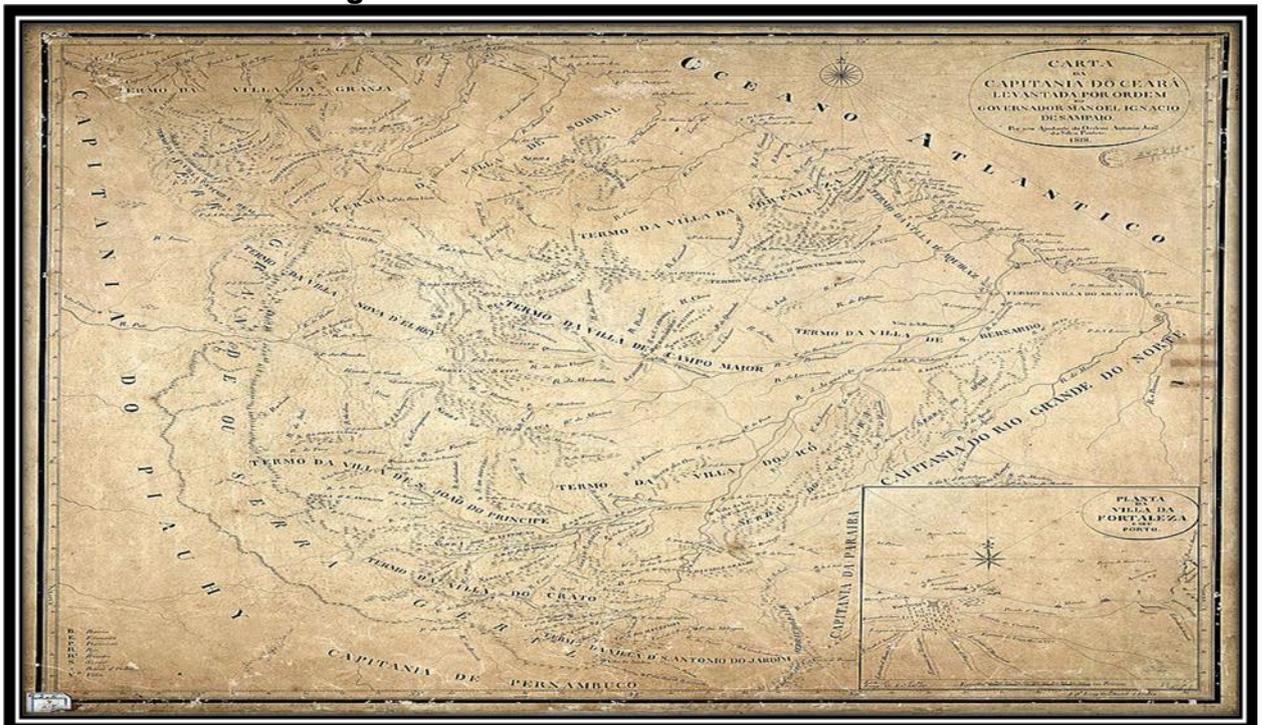
Em 13 de abril de 1726, o povoado surgido em volta da Fortaleza de Nossa Senhora de Assunção é elevada à categoria de Vila²⁷, sob a responsabilidade do capitão Mor Manuel Frances, e por intermédio de Carta Imperial datada de 17 de março de 1823.

Após quase um século de estagnação econômica, a vila de Fortaleza foi elevada a cidade de Fortaleza de Nova Bragança, que por não ter sido assimilada pelos munícipes da forma em que foi designada, passou a ser conhecida como simplesmente Fortaleza, ou cidade do Ceará.

Após este período a cidade passou a escoar para os EUA e para outros países toda produção de algodão do interior do Estado e começou a obter força política com a centralização administrativa imposta pelo governo imperial.

Após o desenvolvimento crescente da cidade os governantes perceberam que o planejamento urbano deveria ser priorizado. Assim em 1813, segundo MATOS (2009) o engenheiro Silva Paulet elaborou uma nova planta para a cidade, levando-se em consideração o crescimento urbano ocorrido nos últimos anos.

Figura 12 – Planta da cidade do Ceará



Fonte: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart249891.jpg

²⁷ Considerada a segunda vila, uma vez que a primeira era a de Aquiraz. A vila de Fortaleza detinha o poder político e a segunda o poder econômico.

A Câmara Municipal aprovou sem maiores dificuldades a planta com suas especificidades, conforme se constata no termo de variação datado de 8 de julho de 1812, transcrito abaixo:

“ ... Accordarão mais em abrirem humofficio do ilustrissimo Gestor desta Capitania Manoel Ignacio de Sampaio da data de oito de julho do correnteanno sobre o Plano de edificação desta Villa. Abrioce outro do Tenente Coronel de Engenheiros Antonio da Silva Paulet ao qual acompanhava a correção do Plano desta Villa e se julgou muito útil e digno de sepor em pratica e que daqui por diante todo aquele que quizer edificar será obrigado a cumprir a risca o dito plano o qual ficará guardado na mão do Procurador do Conselho o que se fixa em editais” (Livro de Atas da Câmara Municipal de Fortaleza, p. 67 e 67 verso)

A nova planta da cidade contemplava inúmeras inovações como a demolição do beco do cotovelo, o que possibilitou o embelezamento da praça Pedro II, atual Praça do Ferreira.

Em 1840 até 1846 foi a vez da construção do farol da barra, que propiciou maior segurança para as embarcações que atracavam na cidade.

A cidade de Fortaleza revigorada e com uma nova perspectiva econômica e um crescimento urbano acentuado já não mais possuía uma planta que retratasse suas necessidades. Assim nasce em 1875, segundo Aderaldo (1989) uma nova planta, esta elaborada pelo arquiteto pernambucano Adolfo Herbster.

Adolfo Herbster foi contratado pela Câmara Municipal de Fortaleza, para trabalhar como engenheiro da província, dando continuidade ao trabalho desenvolvido por Silva Paulet, característico pelo traçado de vias em xadrez²⁸, tendo se inspirado, para desenvolver seu trabalho de reforma urbana, inspirado pelas reformas efetivadas em Paris pelo Barão Haussman²⁹.

²⁸Sobre o plano em xadrez, explica José Liberal de Castro: “O plano em xadrez está intimamente ligado a objetivos colonizadores ou de expansão urbana. Era o traçado helenístico por excelência, empregado por Alexandre, o Grande, nas cidades recém-criadas em seu vasto império. Era o traçado de colonização romana, introduzida algumas peculiaridades. Fora o escolhido por ingleses e espanhóis nas Américas, por influência renascentista, para o qual elegiam previamente terreno plano, que permitisse a expansão ilimitada. Já as próprias cidades de incipiente caráter comercial levantadas no último período da Idade Média, as chamadas “bastidores” ou “vilas novas”, com fundação aprovada pelo poder monárquico que procurava ajudar a burguesia nascente, com objetivo de combater a nobreza feudal, apresentam todas traçado intramuros em xadrez, sucedendo nelas apenas já ter a praça do mercado a mesma importância urbana que a da catedral.”(CASTRO, 1977, p. 30). Essa observação é importante ao verificarmos que todos os planos urbanos para a cidade de Fortaleza, desde os projetos de Silva Paulet, passam a se basear no ideal em xadrez.

²⁹“Georges-Eugène Haussmann, ou Barão Haussmann foi advogado, servidor público, político e administrador francês. Nomeado prefeito de Paris por Napoleão III, tinha do título de Barão e foi o grande remodelador de Paris, cuidando do planejamento da cidade, durante 17 anos, com a colaboração de arquitetos e engenheiros renomados de Paris na época”, conforme o site Wikipédia no verbete Georges-Eugène Haussmann. Acesso em:19 ago.2018.

No que se refere a fonte de inspiração do arquiteto Herbster, importante lembrar a afirmação exposta por Silva (2001) acerca do modelo utilizado para atender as necessidades da cidade de Fortaleza:

Fortaleza não precisa ser e ter como modelo Paris. Seria interessante, entretanto, que nosso modo construtivo levasse em consideração o conforto e o bem estar e que nossos espaços construídos tivessem uma generosidade comprável àquela que a natureza nos contemplou com uma paisagem rica e bela. (SILVA, 2001,p.87)

Para melhor compreensão de como ocorreu o nascimento da forma urbana de Fortaleza, Castro³⁰ (1994) expôs:

A condição concomitante de capital de uma capitania independente e de porto exportador de algodão havia delineado novas perspectivas de desenvolvimento para a Vila do Forte. A transformação do Ceará em capitania independente resultou na presença de governadores na Vila do Forte, quer dizer, de administradores investidos de poderes emanados da posição brasileira de vice reinado, logo robustecida com a condição de sede do reinado português. A ação desses agentes reais cedo se fez sentir tanto no âmbito da manutenção de uma ordem muitas vezes perturbada pelos potentes sertanejos como no terreno do desenvolvimento material da Capitania. (CASTRO,1994)

Vale destacar que durante o período que exerceu as funções de arquiteto do município, Herbster organizou três plantas da cidade (a primeira datada de 1859, a segunda de 1875 e a última datada de 1888).

No decorrer do século XX, inúmeros planos de desenvolvimento urbano foram planejados, porém não foram devidamente executados em virtude da feroz e ágil especulação imobiliária que superava as ações desenvolvidas pelo poder público.

O desenvolvimento urbano apesar de ser planejado pelo poder público avançava sob a regência da iniciativa privada.

Após várias décadas a cidade de Fortaleza preocupou-se apenas com planos de desenvolvimento urbano de curta duração, limitados a cada gestão, fato que impossibilitava medidas mais ousadas a serem adotadas.

³⁰ Nascido em Fortaleza em 1926, formou-se pela Faculdade Nacional de Arquitetura da Universidade do Brasil no Rio de Janeiro em 1942, Professor da Universidade Federal do Ceará, fundador do Departamento do Ceará do Instituto de Arquitetos do Brasil, bem como da Escola de Arquitetura da UFC, foi responsável pela construção do Edifício que integra uma das principais paisagens urbanas de Fortaleza o Edifício Palácio do Progresso e coordenou uma equipe de arquitetos responsáveis pela concepção da maior arena esportiva do Estado do Ceará, o Castelão.

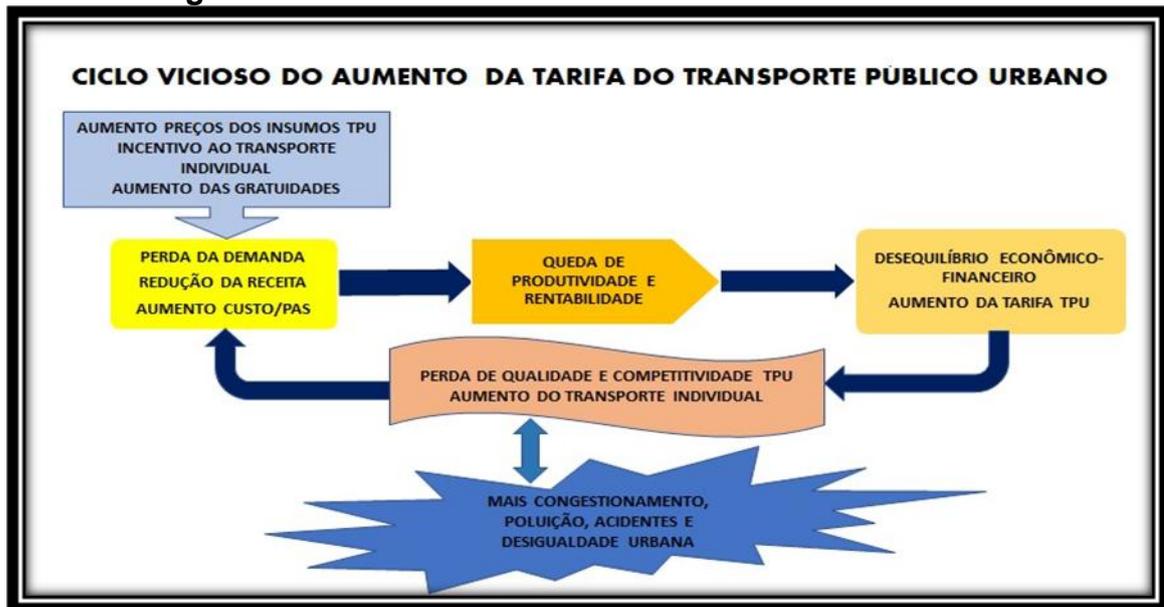
Apenas na gestão Juraci Magalhães (1990-1993, 1997-2004) ocorreu o planejamento e lançamento das metas a serem atingidas pela municipalidade ao longo dos 20 anos futuros (o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Fortaleza – PDDU-FOR), tendo sido implementada as seguintes medidas: a criação de novas vias, o reordenamento urbano, a remodelação do trânsito e do transporte além da concepção de áreas de lazer e a implantação do CTA-FOR (Controle de Tráfego em Área de Fortaleza), dentre outras medidas.

Na mesma gestão houve a regulamentação de dois modais de transporte público em Fortaleza, o Transporte Alternativo e o serviço de mototaxi, além da inovadora implantação do sistema de integração física e tarifária do transporte público (que proporciona o deslocamento dos usuários através da integração tarifária, por intermédio de 07(sete) terminais fechados de integração e 02(dois) terminais abertos).

A cidade de Fortaleza também avançou nas medidas adotadas em sede de desenvolvimento e mobilidade urbana na gestão Luizianne Lins (2005-2012), que implementou políticas públicas focadas para uma maior integração do cidadão com a cidade, merecendo destaque o congelamento da tarifa do transporte público coletivo regular (ônibus), a instituição da tarifa social, a garantia de transporte gratuito para pessoas com deficiência, obras importantes como a requalificação das avenidas Bezerra de Menezes, Luciano Carneiro e Pontes Vieira e a construção de ciclovias e padronização de calçadas, além da implantação do TRANSFOR, programa de infraestrutura e mobilidade urbana de Fortaleza, que contribuiu para desafogar o fluxo de trânsito na cidade, tendo sido que investido no período de 2005 a 2011 o montante de R\$ 131,5 milhões.

A tarifa na gestão da referida prefeita encontrava-se em um momento definido como ponto de inelasticidade (o usuário não possuía mais condições para suportar os repetidos aumentos tarifários, sob o risco de abandonar o transporte público coletivo). Foi neste contexto que surgiu a necessidade de se combater o ciclo vicioso dos aumentos das tarifas de ônibus por intermédio de uma estratégia bastante questionada à época, o congelamento dos preços das tarifas aplicadas no transporte público coletivo.

Figura 13 – Ciclo vicioso do aumento de tarifa de ônibus



Fonte: Adaptação do fluxograma desenvolvido pelo IPEA

Na gestão Roberto Cláudio (2013-atual) iniciou-se um novo ciclo na Administração Pública Municipal no que pertine ao enfrentamento da problemática da mobilidade urbana que atinge os grandes centros urbanos, adotando uma abordagem compatível com a novel Política Nacional de Mobilidade Urbana priorizando o transporte não motorizado e instituindo uma Política de Transporte Cicloviário – PTC e um Plano Diretor Cicloviário Integrado – PDCI em Fortaleza.

A Prefeitura de Fortaleza desde 2014 intensifica esforços no sentido de melhorar a qualidade da mobilidade urbana na cidade com a criação de corredores exclusivos de ônibus, construção de viadutos, implantação do Bilhete Único, bem como renovação e aumento da frota do transporte público na capital cearense.

Preocupando-se não mais em adotar apenas medidas pontuais para melhorar a qualidade de vida do munícipe, o governo municipal priorizou o planejamento de medidas a curto, médio e longo prazo. Como produto deste planejamento foi concebido o Planejamento Participativo Fortaleza 2040, o Plano Diretor Cicloviário Integrado, a Política de Transporte Cicloviário de Fortaleza, instituído e aprovado pela Lei Municipal, além de ter sido apresentado, e posto em vigência desde junho 2015 o Plano de Mobilidade de Fortaleza – PlanMob, que objetiva delimitar as intervenções a serem realizadas na cidade, evitando-se ações pontuais descontextualizadas.

A cidade não possuía um plano estratégico real, e com o advento dos referidos estudos e planejamento, as intervenções realizadas passaram a seguir um padrão, fato que gerou uma economia ao erário, além de maior eficiência, principalmente no que se refere a prioridade do transporte não motorizado, como estratégia de atuação nas políticas públicas de mobilidade urbana.

Quanto a prioridade adotada pela Prefeitura de Fortaleza para o transporte não motorizado, a rede de bicicletas públicas compartilhadas é considerada uma, entre as de melhor aceitação (a de maior número de viagens por estação dentre projetos similares existentes no Brasil conforme dados coletados junto ao Plano de Ações Imediatas e Transporte e Trânsito de Fortaleza da Secretaria Municipal da Conservação e Serviços Públicos – PAITT/SCS).

A adoção de políticas públicas exitosas para melhoria da mobilidade urbana, de forma sustentável e inclusiva na cidade de Fortaleza com intervenções inovadoras sem acentuado comprometimento financeiro do Poder Público e parcerias firmadas com o setor privado, contribuiu para que Fortaleza fosse vencedora do Sustainable Transport Award (ou Prêmio de Transporte Sustentável)³¹ promovido pelo Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento (ITPD, da sigla em inglês de Institute for Transportation and Development Policy). O prêmio será entregue em janeiro de 2019 em Washington, durante a reunião anual do conselho de pesquisa de Transporte (Transport Research Board) do ITDP.

4.2 CAPITAL DO CEARÁ E SEDE DE REGIÃO METROPOLITANA

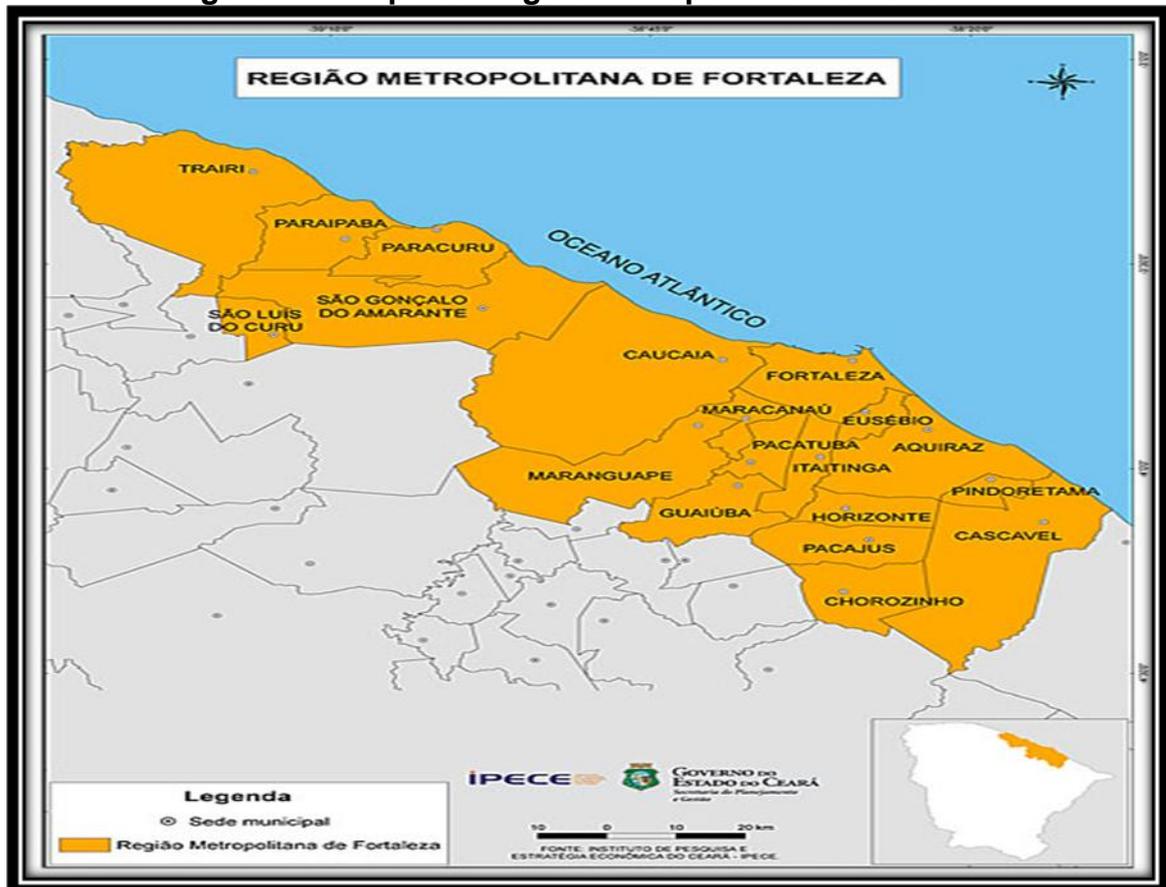
A cidade de Fortaleza, com amparo no art.17 da Constituição do Estado do Ceará datada de 05 de outubro de 1989 é a capital do Estado do Ceará, e é dividida territorialmente em cinco distritos, conforme dados do IPECE³². É também considerada núcleo da Região Metropolitana de Fortaleza – RMF ou Região Metropolitana da Grande Fortaleza – RMGF, composta por 19 municípios: Aquiraz, Cascavel, Caucaia, Chorozinho, Eusébio, Fortaleza, Guaiúba, Horizonte, Itaitinga,

³¹ Em matéria jornalística o jornal O povo veiculou no dia 15 de agosto do ano em curso, que Fortaleza foi vencedora do prêmio internacional de mobilidade urbana, concedido a cidades com projetos inovadores de mobilidade urbana sustentável, tendo também sido noticiado a referida premiação pelo Jornal Diário do Nordeste no dia 29 de junho do ano em curso.

³² O IPECE no seu Perfil Municipal 2017 de Fortaleza enumera que são distritos de Fortaleza: Fortaleza, Antonio Bezerra, Messejana, Mondubim e Parangaba. Disponível em: http://www.ipece.ce.gov.br/perfil_basico_municipal/2017/Fortaleza.pdf.

Maracanaú, Maranguape, Pacajus, Pacatuba, Pindoretama, São Gonçalo do Amarante, São Luis do Curu, Paraipaba, Paracuru, Trairi.

Figura 14 - Mapa da Região Metropolitana de Fortaleza



Fonte : www2.ipece.ce.gov.br/atlas/capitulo1/11/125.htm. Acesso em: 10 ago.2018

Mas se Fortaleza é núcleo de uma região metropolitana, o que é considerado região metropolitana?

Com o inchaço urbano das grandes cidades, nas décadas de 1970 e 1980, ocorreu um acentuado crescimento nas atividades econômicas (indústria, comércio, lazer, entre outras) o que acarretou o crescimento das cidades que passaram a perceber uma junção física de suas áreas urbanas (conurbação)³³, e com isso houve um aumento das relações entre municípios, acarretando um maior número de pessoas que passaram a estudar, trabalhar e morar fora da sede de seus municípios. Paulatinamente ruas, avenidas equipamentos públicos passam a atender as necessidades de mais de um município, caracterizando a nova dinâmica

³³ é a unificação de zonas urbanas de duas ou mais cidades em virtude do crescimento geográfico.

do espaço denominado metropolitano. Eis o surgimento das Regiões Metropolitanas – Rms³⁴.

E com o desenvolvimento das regiões metropolitanas, tornou-se possível o planejamento conjunto entre os municípios com o intuito de otimizar recursos para investimentos necessários na área da saúde, infraestrutura, saneamento básico e transporte coletivo, que repercute na seara da mobilidade urbana .

A região metropolitana, em que Fortaleza é sede foi formada inicialmente por cinco cidades (Fortaleza, Caucaia, Maranguape, Pacatuba e Aquiraz), conforme Lei Complementar do Brasil nº 14, de 08 de junho de 1973. Posteriormente em virtude de dois processos de emancipação, passaram a integrar respectivamente à RMF, os municípios de Maracanaú, em 1983 (que integrava o município de Maranguape) e Eusébio, em 1987(que integrava o município de Aquiraz). Em 1992 é a vez dos Municípios de Guaiúba e Itaitinga integrarem a RMF em face de seus processos de desmembramentos ao Município de Pacatuba.

O desenvolvimento urbano no Ceará no final da década de 1990 conduziu o Estado do Ceará a agregar, conforme a Lei Estadual nº 12.989/99, mais quatro municípios a RMF (Pacajus, Horizonte, São Gonçalo do Amarante e Chorozinho). Passados 10 anos, o governo estadual, alterou a Lei Complementar nº 18/1999, incluindo mais dois municípios, Pindoretama e Cascavel.

Em 2009 o governo do Estado do Ceará define a inclusão de mais duas cidades na RMF, Pindoretama e Cascavel e em 2014 ocorre a inclusão de mais 04 municípios (Paracuru, Paraipaba, Trairi e São Luiz do Curu), formando o que hoje é denominada de Região da Grande Fortaleza, composta de 19 municípios.

A Grande Fortaleza foi considerada em 2017 a mais populosa região metropolitana do norte/nordeste, com 4.051.744 habitantes sendo a 6ª maior região metropolitana do Brasil e a 129ª do mundo.

Vale ressaltar que 46 cidades do Ceará, que integram as três regiões metropolitanas do Estado (Fortaleza, Sobral e Cariri), em obediência ao Estatuto da Metrôpole (Lei Federal nº 13.089/2015)³⁵, formaram grupos para elaboração do

³⁴ As primeiras regiões metropolitana foram criadas no Brasil por intermédio de Lei Complementar , em 1973. Com o advento da nova ordem constitucional a competência de criação das RMs passou a ser direcionada aos governos estaduais e municipais, em virtude das especificidades existentes em cada região.

³⁵O Estatuto da Metrôpole prevê a criação de um Plano de Desenvolvimento Integrado para cada Região Metropolitana do Estado (PDU), cujo objetivo é instituir um modelo de governança

planejamento do desenvolvimento urbano integrado dos municípios, sob o comando de Instâncias Executivas e Colegiada Deliberativa³⁶, que deverá estar concluído até 2021³⁷.

O mencionado Plano Integrado contribuirá sobremaneira para a implementação de medidas conjuntas que visem contribuir para a mobilidade urbana, das diversas cidades integrantes de cada área metropolitana, principalmente da cidade de Fortaleza, por ser capital do Estado.

4.2.1 A cidade e suas contradições

A cidade de Fortaleza possui 119 bairros distribuídos entre as sete Secretarias Executivas Regionais que a Prefeitura criou como fito de melhorar a efetividade das políticas públicas desenvolvidas pela municipalidade.

Merece atenção o fato de que existe uma grande desigualdade social entre os diversos bairros, e segundo dados do IPECE os dez melhores e piores bairros para se morar em Fortaleza estão relacionados na tabela abaixo, elaborada com base nos estudos coordenados pelo IPECE junto aos dados do último censo do IBGE de 2010.

Tabela 1 – Maiores e menores bairros para morar em Fortaleza

10 maiores		10 menores	
Bom Futuro	1,56	Manuel Dias Branco	-10,30
Cidade 2000	1,55	Sabiaguaba	-6,97
Conjunto Ceará I	1,55	Pirambú	-4,73
Meireles	1,54	Pedras	-4,64
Cocó	1,51	Parque Presidente Vargas	-3,65
Praia de Iracema	1,46	Arraial Moura Brasil	-2,11
Fátima	1,45	Praia do Futuro II	-1,76
Estância (Dionísio Torres)	1,44	Praia do Futuro I	-1,66
Varjota	1,41	Siqueira	-1,66
Damas	1,41	Ancuri	-1,37

Fonte dos dados: IPECE.

Fonte: Dados do IPECE, obtidos em matéria jornalística publicada em 12/11/2012. Disponível em: <http://diariodonordeste.verdesmares.com.br/cadernos/cidade/online/bom-futuro-e-o-melhor-bairro-para-morar-em-fortaleza-aponta-estudo-do-ipece-1.830775>. Acesso em: 20 ago.2018.

metropolitana com a participação do poder executivo estadual, municipal e sociedade civil organizada.

³⁶ Para efetivação do PDUI o Governo do Estado do Ceará publicou o Decreto nº 32.490/2018.

³⁷ Matéria jornalística veiculada no jornal O Povo em 17/01/2018. Disponível em: <https://www.opovo.com.br/jornal/economia/2018/01/46-cidades-do-ce-terao-plano-de-desenvolvimento.html>. Acesso em: 11 ago.2018

Destaque-se que foi levado em consideração no estudo que relacionou os melhores e piores bairros para se morar em Fortaleza, cinco indicadores, quais sejam: esgotamento sanitário, cobertura nos serviços de coleta de lixo, energia elétrica, abastecimento de água e a existência de banheiros exclusivos.

O estudo capitaneado pelo IPECE apontou que a Regional IV foi o destaque da pesquisa, pois os bairros Bom Futuro, Fátima, Damas, Jardim America, Parreão e José Bonifácio obtiveram índices expressivos na referida pesquisa.

A zona nobre da capital, situada na Regional II, também manteve bons índices, com destaque para os bairros Cidade 2000, Meireles, Cocó e Praia de Iracema.

Em contrapartida alguns bairros merecem maior atenção do Poder Público devido aos índices críticos constatados na pesquisa, como por exemplo Manoel Dias Branco, Sabiaguaba e Pirambu.

A concentração de renda, a intensa desigualdade social e o violento desrespeito aos Direitos à Cidade contribuem para o crescimento da insegurança na capital cearense.

Exemplo deste estado atípico de insegurança é o estudo³⁸ feito junto a categoria dos taxistas que aponta para o fato de que em determinadas circunstâncias o permissionário do serviço público de transporte descumpra seu papel de transportador público, em virtude do alto grau de risco de fazer viagens em bairros e locais de constante violência, conforme mapa abaixo que descreve determinados locais a serem evitados em determinados horários e sobre determinadas condições.

³⁸O levantamento foi realizado por ocasião de matéria jornalística publicada no Jornal O Povo do dia 04 de outubro de 2013, intitulada: Você sabe onde taxistas de Fortaleza evitam fazer corridas? Confira.

Figura 15 - Bairros a serem evitados em virtude da insegurança



Fonte: <http://blogdoeliomar.com.br/2013/10/04/voce-sabe-onde-taxistas-de-fortaleza-evitam-fazer-carridas-confira/>. Acesso em: 20 ago.2018.

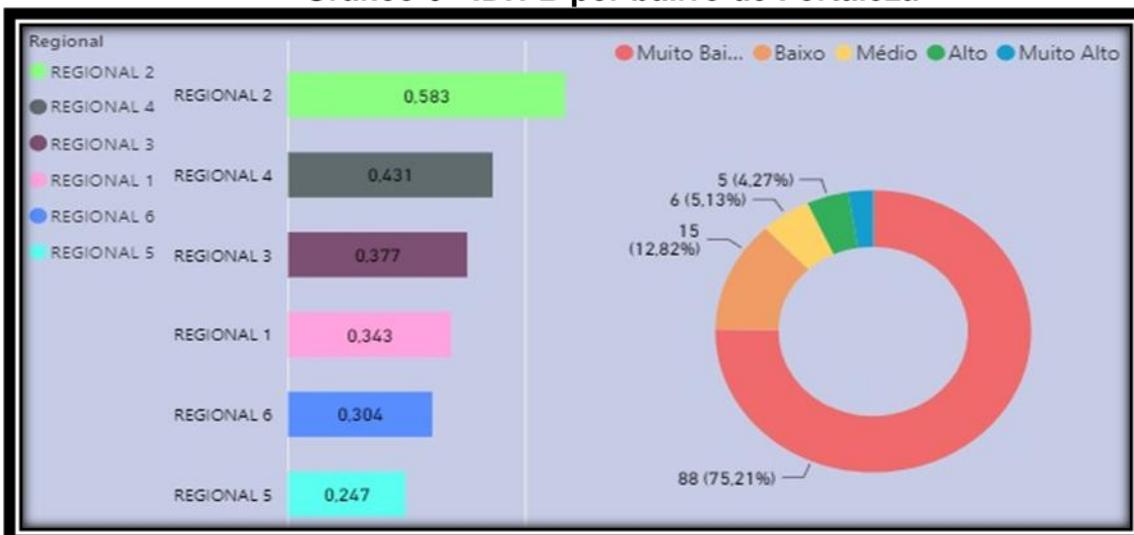
A presente pesquisa visa estudar um programa implementado pela Prefeitura de Fortaleza e o presente capítulo possui como escopo retratar o perfil e as particularidades da cidade que adotou o programa Bicicletar. Para melhor compreensão do desenvolvimento do referido programa faz-se mister que as diversas dimensões da cidade sejam exploradas.

Desta forma a gestão municipal estudou os dados colhidos no último censo demográfico do IBGE de 2010 e constatou as particularidades e desigualdades existentes nos 119 bairros da cidade, utilizando-se para tanto do Índice de Desenvolvimento Humano por bairro de Fortaleza³⁹ -IDH-B, que desempenha uma função importante na constatação de determinados pontos de estrangulamento que impedem o desenvolvimento harmônico da cidade.

A análise dos gráficos abaixo acerca das desigualdades verificadas na condição de vida dos munícipes de Fortaleza, expõe de forma inquestionável que a concentração de renda e sua má distribuição na cidade necessariamente devem ser levadas em consideração no momento de se analisar a implementação e manutenção de políticas públicas voltadas ao bem comum de todos os cidadãos.

³⁹A classificação deste índice varia de 0 a 1, sendo que quanto mais perto for de 1, melhor será. No referido indicador é analisado a renda, educação e longevidade das pessoas.

Gráfico 6 - IDH-B por bairro de Fortaleza



Fonte: <http://www.anuariodoceara.com.br/indice-bairrosfortaleza/>. Acesso em 24/08/2018

As profundas desigualdades sociais explicitadas no gráfico acima demonstra que quase 80% da população vive com um índice de desenvolvimento humano considerado muito baixo, equiparado aos países mais pobres do planeta. Apenas 4,27% da população de Fortaleza acoberta-se numa realidade social cujo índice de desenvolvimento humano é considerado muito alto. Apenas a Regional II possui indicadores muito favoráveis, como por exemplo, o bairro de Meirelles e Aldeota que possuem a maior renda enquanto toda a população da Regional V experimenta o pior índice de desenvolvimento (considerado muito baixo), ficando com o bairro do Conjunto Palmeiras, o título de bairro com o maior número de pessoas na pobreza extrema.

Gráfico 7 - IDH-B por Regional de Fortaleza

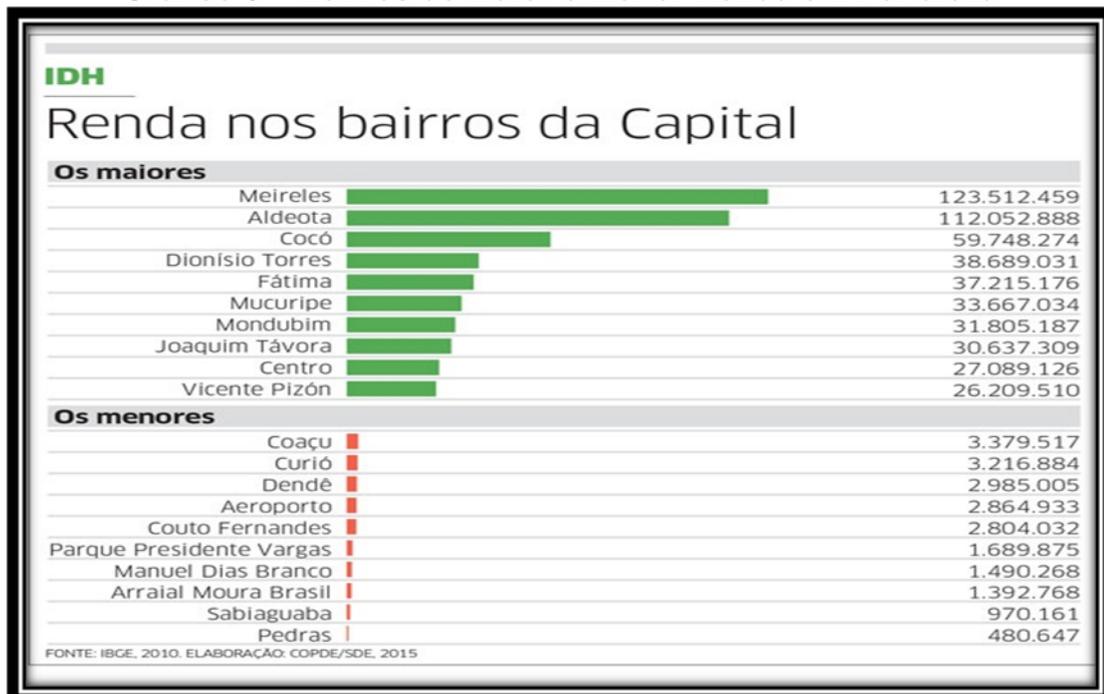


Fonte: <http://www.anuariodoceara.com.br/indice-bairros-fortaleza/>. Acesso em 20/08/2018.

O índice de Desenvolvimento Humano mundial confere ao Níger a última colocação no ranking do país mais pobre do mundo. Acontece que dos 119 bairros de Fortaleza, 72 superam o Níger em pobreza e condições desfavoráveis.

Abaixo segue gráfico do ranking dos 10 bairros de Fortaleza com o IDH-B equiparável com países desenvolvidos da Europa e os de 10 menores IDH-B, com índices que se destacam por ser muito inferiores aos países mais pobres do mundo. Assim, Fortaleza desperta o convívio do cidadão com satisfatória condição financeira e o miserável. Ambos dividem o calor do típico clima tropical, na mesma malha viária, muitas vezes sobre o olhar atento do semáforo, no entanto um no interior de seu veículo importado, blindado e climatizado e o outro maltrapilho, com fome e sem nenhuma expectativa de futuro. Um vivendo na cidade a cidade, e o outro apenas sobrevivendo nela.

Gráfico 8 - Bairros de Maior e Menor Renda em Fortaleza



Fonte: <http://www.anuariodoceara.com.br/indice-bairros-fortaleza/>. Acesso em: 20 ago.2018.

Após breve incursão nas contradições da polis, torna-se imperioso conhecer aspectos territoriais da cidade.

4.3 ASPECTOS TERRITORIAIS DE FORTALEZA

O Município de Fortaleza, a quinta capital mais populosa do país, encontra-se localizado ao norte do Estado do Ceará, sendo a segunda mais populosa do nordeste, com uma área de extensão territorial absoluta equivalente a 313, 14 Km², limita-se ao Norte com o Oceano Atlântico e uma pequena parte do município de Caucaia; ao sul torna-se limítrofe dos municípios de Maracanaú, Itaitinga, Eusébio e Pacatuba; a oeste faz divisa com o município de Caucaia e Maracanaú; e a leste com Eusébio, Aquiraz e o Oceano Atlântico. Sua topografia é predominantemente plana, com pequenas e suaves elevações.

O litoral Fortalezense possui uma extensão de 34 km abrangendo um total de 15 praias, tendo como limites a foz do rio Ceará ao norte e Pacoti ao sul. Destaque-se também que outros riachos e Rios desaguam no litoral fortalezense: Riacho Maceió e Riacho Pajeú e o Rio Cocó.

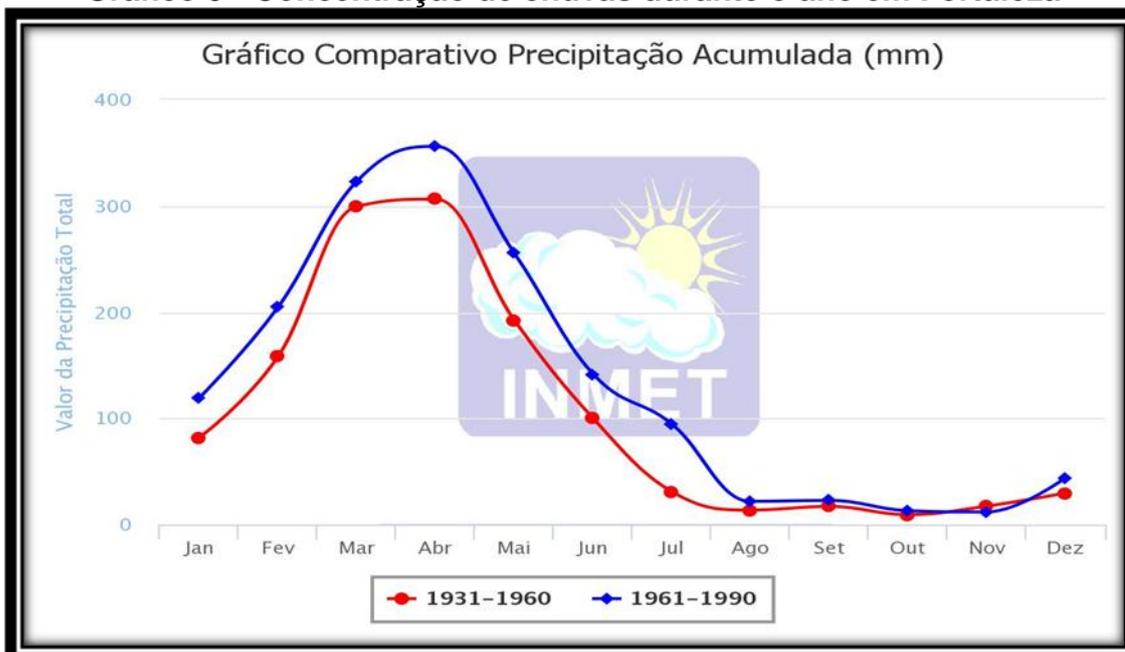
Os aspectos territoriais da cidade de Fortaleza que contribuem para a compreensão do presente estudo referem-se ao clima, população, uso do solo, ao meio ambiente e o sistema viário.

4.3.1 Clima

Fortaleza caracteriza-se por suas terras quentes e com chuvas concentradas em certos períodos, com temperatura média de 27 graus. O clima da cidade, conforme a classificação Koppen⁴⁰, é considerado Tropical chuvoso (Aw'), propiciando uma forte irregularidade pluviométrica no curso do ano, destacando-se que as chuvas concentram-se em sua grande parte no meses de janeiro a junho, sendo com maior frequência nos meses de março a maio.

⁴⁰ Trata-se de em sistema de classificação global dos tipos climáticos mais utilizada em geografia, climatologia e ecologia. Classificação proposta pelo climatologista russo Wladimir Koppen.

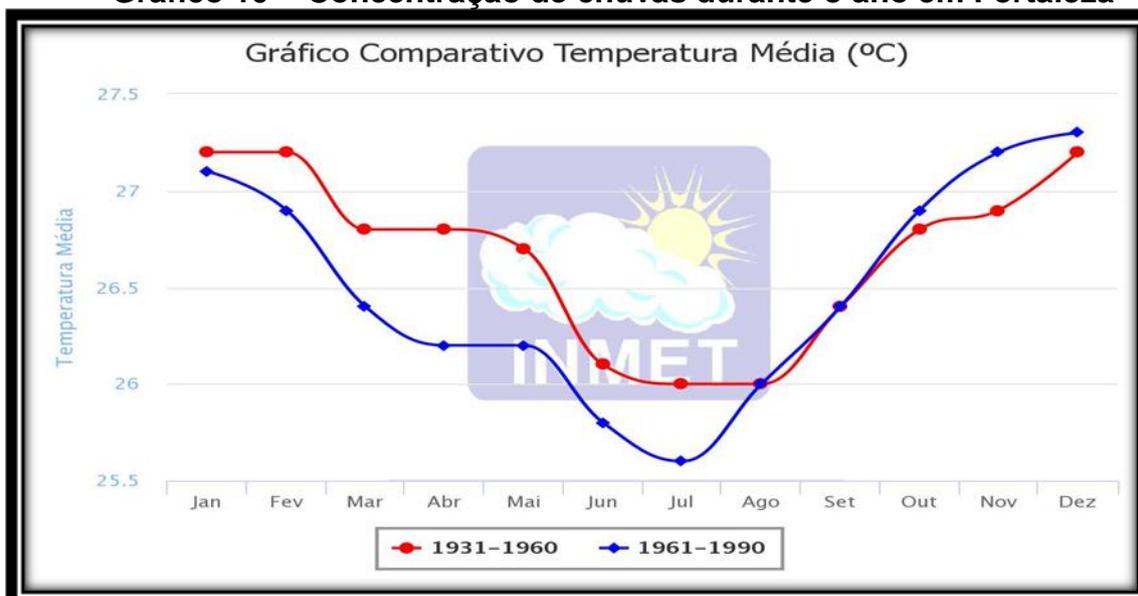
Gráfico 9 - Concentração de chuvas durante o ano em Fortaleza



Fonte: <http://www.inmet.gov.br/portal/index.php?r=clima/graficosClimaticos>. Acesso em: 14 ago.2018.

Ressalte-se que os dados apresentados pela Autarquia Federal Instituto Nacional de Meteorologia – INMET, refletem o comportamento da chuva e da temperatura ao longo do ano e as médias climatológicas apresentadas, são verificadas a partir de uma série de dados obtidos ao longo de períodos consecutivos de 30 anos.

Gráfico 10 - Concentração de chuvas durante o ano em Fortaleza



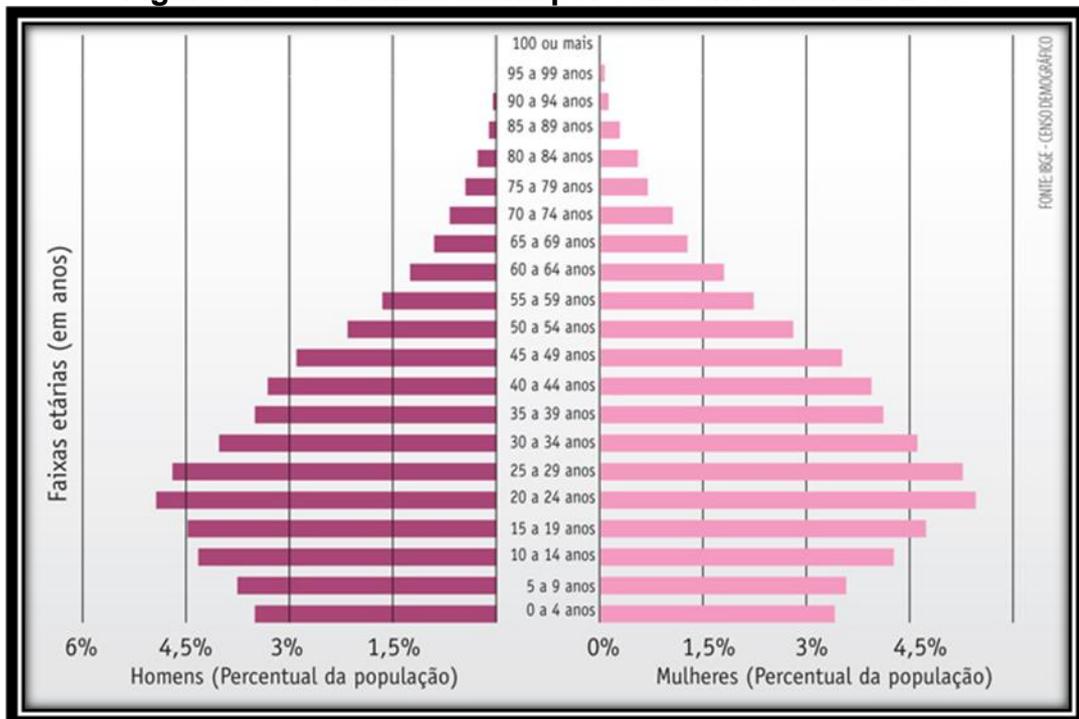
Fonte: <http://www.inmet.gov.br/portal/index.php?r=clima/graficosClimaticos>. Acesso em: 14 ago.2018.

4.3.2 População

Amparando-se no Censo do IBGE (2010) constata-se que a população residente em Fortaleza era de 2.452.185 habitantes e a população estimada para 2017 foi de 2.627.482⁴¹, tornando a capital cearense a quinta capital mais populosa do país e a segunda mais populosa do nordeste.

A distribuição da população por sexo em pesquisa realizada pelo IBGE em Fortaleza, identifica que as mulheres representam o maior percentual, com 53,19%, enquanto homens correspondem a 46,81%.

Figura 16 - Pirâmide etária por sexo em Fortaleza 2010



Fonte: Pesquisa realizada no anuário de fortaleza. Disponível em: <http://www.anuariodefortaleza.com.br/fortalezenses/piramide-etaria-populacao-de-fortaleza.php>.

Percebe-se que apenas a partir da década de 1970 é que a cidade de Fortaleza inseriu-se em um processo irreversível de metropolização, em virtude da complexibilização da malha urbana que teve que se adequar as novas demandas e a verticalização do espaço urbano. A cidade que até então encontrava-se deitada levantou-se para o desenvolvimento.

⁴¹ População estimada coletada no link: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ce/fortaleza/panorama>. Acesso em: 11 ago.2018.

Na figura abaixo, pesquisas realizadas pelo IBGE demonstram que ao longo das décadas Fortaleza testemunhou um aumento significativo no número de habitantes. Entre a década de 1970 e 1980, por exemplo, o número de habitantes saltou de 857.980 para 1.307.608, um aumento real de 449.628, quase meio milhão de habitantes.

Em 1911 a cidade de Fortaleza possuía apenas dois distritos (Fortaleza e Patrocínio). Passados 22 anos, por meio de um decreto estadual foram criados os distritos de Messejana e Mondubim e incorporado a Fortaleza o extinto município de Porangaba. Como o contínuo desenvolvimento da cidade, a Prefeitura dividiu a cidade em 07 distritos: Fortaleza, como distrito sede, Barro Vermelho, Messejana e Alto da Balança, Mondubim, Porangaba (atualmente denominado de Parangaba) e Pajussara⁴², excluindo-se o distrito de Patrocínio.

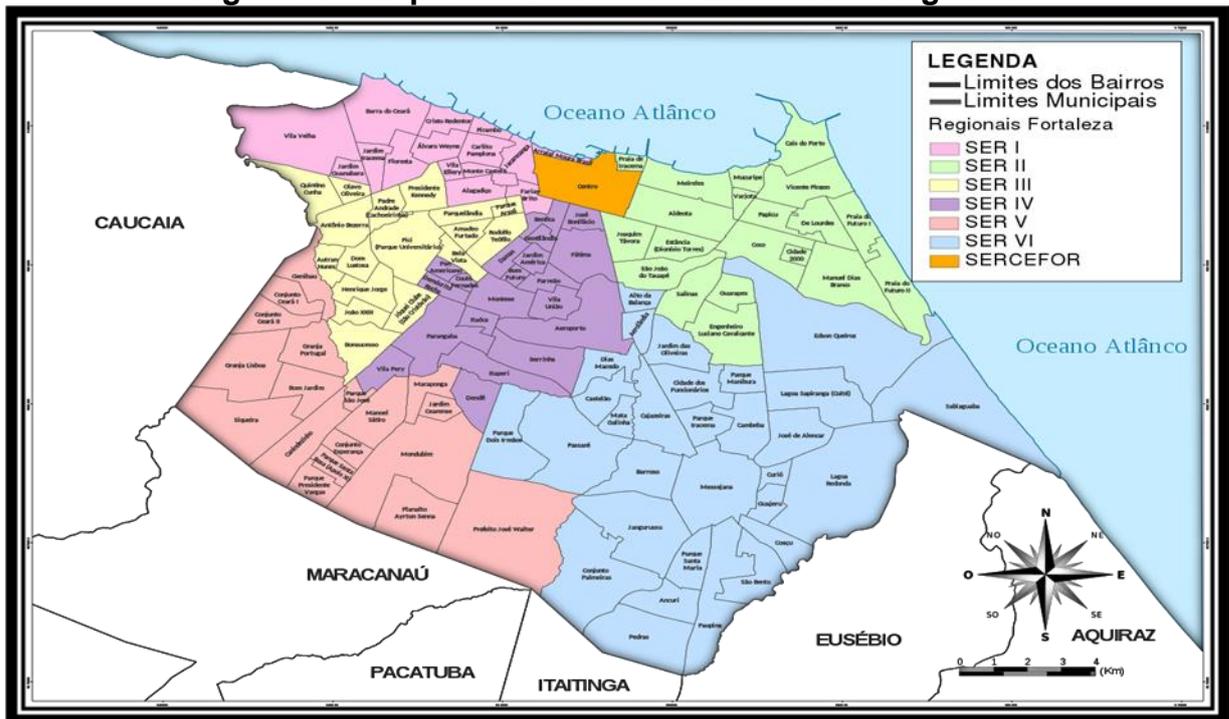
Após constantes mudanças referentes aos topônimos⁴³ e visando atender as novas demandas urbanas, bem como aproximar o cidadão da cidade propiciando o resguardo do direito à cidade, a Prefeitura de Fortaleza em 1997 dividiu a administração executiva da cidade em seis Secretarias Executivas Regionais (SER), por intermédio da Lei nº 8.000, de 27 de janeiro de 1997⁴⁴, que posteriormente sofreu alteração, inserindo entre outras modificações, a criação de uma nova secretaria executiva, a Secretaria Executiva da Regional do Centro – SERCEFOP, através da Lei Complementar nº 0137 de 08 de janeiro de 2013, conforme demonstra a mapa abaixo:

⁴² Em 1936 passou a denominar-se Rodolfo Teófilo.

⁴³ É a divisão da onomástica que estuda os nomes geográficos, ou seja, os nomes próprios de lugares.

⁴⁴ Esta lei dividiu a cidade de Fortaleza em seis regiões e para cada uma foram criadas secretarias executivas regionais, estipulou que a administração direta seria composta por 05 secretarias e cinco órgãos colegiados. Extinguiu o Instituto de Planejamento do Município – IPLAN, que passou a ter a maioria de seus quadros de pessoal vinculado à Secretaria Municipal de Ação Governamental – SMAG e a partir deste momento o planejamento e controle urbano, bem como a questão ambiental seriam de atribuição da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Territorial – SMDT.

Figura 17 - Mapa das Secretarias Executivas Regionais



Fonte: IPECE. Disponível em:

:http://www2.ipece.ce.gov.br/atlas/capitulo1/11/pdf/Mapa_Regionais_Fortaleza.pdf. Acesso em: 14 ago.2018.

Vale salientar que após a criação da Secretaria Executiva Regional do Centro houve mais três dispositivos legais que trataram da organização e da estrutura da Prefeitura Municipal (Lei Complementar nº 137 de 08 de janeiro de 2013, Lei Complementar nº 176 de 19 de dezembro de 2014 e Lei Complementar nº 234 de 28 de junho de 2017). As reformas ocorridas na chamada Lei Geral da Administração de Fortaleza objetivaram melhorar, entre outros fatores, o atendimento da população pelas regionais e alcançar uma maior eficiência na conservação dos espaços públicos⁴⁵.

4.3.3 Meio Ambiente

O povoado do forte, que se tornou a vila de Fortaleza de Bragança que depois foi reconhecida como cidade de Fortaleza surgiu e desenvolveu-se nas Dunas e mesmo sofrendo constantes agressões no decorrer de sua história o cenário tropical abastece o turismo na capital Alencarina.

⁴⁵Segundo matéria jornalística veiculada no jornal O Povo online de 06/02/2014 o foco da alteração da lei ocorrida em 2014 foi atender a população e conservar espaços públicos. Disponível em: <http://www.fortalezanobre.com.br/search/label/Maracana%C3%BA>. Acesso em: 15 ago.2018.

Ao longo da tempo a administração Estadual e Municipal aprovou dispositivos legais e implantou projetos de conservação com o fito de recuperar e preservar os ecossistemas naturais existentes em Fortaleza, destacando-se o Parque Natural Municipal das Dunas de Sabiaguaba e a área de Proteção Ambiental da Sabiaguaba (ambos sob a administração da Prefeitura) , o Parque Ecológico da Lagoa da Maraponga e o Parque Ecológico do Cocó com 1.155,2 hectares (estes administrados pelo Governo do Estado do Ceará).

A cidade conta também com os seguintes equipamentos igualmente administrados pelo Governo Estadual: duas áreas de Proteção Ambiental (APA): a do Estuário do Rio Ceará e do Rio Pacoti e a única unidade de conservação marinha do Estado do Ceará, o Parque Estadual Marinho da Pedra da Risca do Meio, que também está localizada em Fortaleza a 18,5 Km do Porto do Mucuripe.

Vale ressaltar que a Prefeitura Municipal com o intuito de viabilizar a emissão de autorizações e licenciamentos ambientais ou lavrar autos de infração em casos de descumprimento da lei, possui uma Secretaria do Meio Ambiente e Controle Urbano (SEMAM).

Já o Fundo de Defesa do Meio Ambiente – FUNDEMA, criado pela Lei nº 8.287/1999, é vinculado a SEUMA e tem como finalidade o desenvolvimento de Programas de Educação Ambiental, apoio a Agenda 21, recuperação do meio ambiente degradado e preservação das áreas e interesse ecológico.

4.3.4 Uso do Solo

O crescimento da cidade de Fortaleza o aumento da população e as novas formas de utilização dos espaços compeliu o município a renovar a Lei de Uso e Ocupação do Solo – Luos, uma vez que o instrumento legal anterior datava de 1996 e correspondia a realidade urbana prevista em conformidade com o zoneamento disposto por normas inseridas no ordenamento jurídico em 1992.

A cidade modificou-se e com novos paradigmas nasceram novas demandas. Parte destas demandas foram acolhidas no plano Diretor de 2009 e assim tornou-se inevitável que ocorresse uma revisão das normas urbanísticas da urbe, direcionadas para a adequação dos novos usos. A cidade real não poderia afastar-se da cidade legal, assim neste contexto surge a Lei Complementar do

Município de Fortaleza nº 236, de 11 de agosto de 2017 que dispõe sobre o uso e a ocupação do solo.

A novo paradigma apresentado propõe o estreitamento das necessidades de morada, trabalho e lazer sem grandes deslocamentos, contribuindo desta forma com a mobilidade urbana e com o efetivo exercício do direito à cidade.

As mudanças constatadas na Luos contemplam novos sistemas de circulação, dando-se destaque ao cicloviário, que por sua vez conduz a redução da quantidade de estacionamentos, liberando mais espaços aos pedestres.

4.3.5 Sistema Viário

A cidade de Fortaleza possui uma malha viária, de extensão linear estimada de 3.887Km⁴⁶, majoritariamente ortogonal, de traçado geométrico regular, com características de ordenação de espaços e ruas urbanas, dispostas em paralelo, contudo percebe-se a existência de eixos principais espargindo-se radialmente em direção ao bairro do Centro.

A malha reticulada Ortogonal que caracteriza centros urbanos com um traçado geométrico muito regular com ruas diretas e perpendiculares, como é o caso de Fortaleza propicia um melhor arranjo espacial quando da divisão dos terrenos em quadras, ruas e espaços para uso e convívio público, no entanto um de seus inconvenientes é a dificuldade da fluidez do tráfego devido ao excesso de cruzamentos.

O inconveniente apontado no traçado urbano de Fortaleza, referente ao modelo adotado é agravado quando constata-se que a frota de veículos da cidade, em conformidade com dados coletados no DETRAN/CE⁴⁷, atingiu em junho de 2018 a quantidade de 1.105.773 veículos, que representa aproximadamente 30% da frota do Estado do Ceará que possui 184 municípios.

Nos últimos anos, principalmente após a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, a cidade de Fortaleza tem implementado políticas públicas voltadas para a prioridade do transporte não motorizado e estímulo ao uso do

⁴⁶Informação obtida no Anuário de Transporte Públicos de Fortaleza. Disponível em: <http://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/anuario-de-transportes-publicos-de-fortaleza.pdf>. Acesso em: 15 ago.2018.

⁴⁷Dados obtidos no DETRAN/CE, pelo site : <http://www.detran.ce.gov.br/site/arquivos/estatisticas/Ve%C3%ADculos/2018/EVOLU%C3%87%C3%83O%20DA%20FROTA%20-%201980-2018.pdf>. Acesso em: 15 ago.2018.

sistema de transporte coletivo, por intermédio medidas consideradas eficazes como a adoção de uma política cicloviária inovadora, rejuvenescimento da frota de transporte público, implementação de vias exclusivas (que acaba por diminuir o tempo médio de percurso da viagem), aumento dos modais de transporte e possibilidade de deslocamentos otimizando-se a integração modal.

A Prefeitura Municipal de Fortaleza, conforme dispõe a Lei Complementar nº 137/2013, c/c Decreto Municipal nº 13.125/2013 efetiva as ações de planejamento, coordenação, disciplinamento, execução, e orientação das políticas públicas de trânsito e transporte público urbano em Fortaleza, por intermédio da Secretaria de Conservação e Serviços Públicos – SCSP.

A SCSP, por sua vez operacionaliza parte destas atribuições por intermédio de duas entidades vinculadas da administração indireta, a Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania-AMC, autarquia municipal, criada pela lei nº 8.419/2000 e a Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza-ETUFOR, antes denominada Empresa de Trânsito e Transporte Urbano – S/A (ETTUSA)⁴⁸, cujo a natureza jurídica é de sociedade de economia mista.

O transporte urbano é o elemento nuclear da vida econômica e social das cidades, seja em modestos centros urbanos ou em cidades consideradas metrópoles. Em Fortaleza não é diferente. A utilização do sistema viário é limitada e a maneira da utilização e ocupação das vias públicas repercute diretamente no dia-a-dia da cidade, gerando em casos extremos, impactos desastrosos de natureza econômica e social que afeta diretamente a população urbana.

A mobilidade urbana no município de Fortaleza é viabilizada por intermédio de 05 sistemas de transporte público coletivos: o transporte público regular (ônibus), o transporte público complementar (vans), o metro (linhas sul e oeste), o VLT (veículo leve sobre trilhos), o BRT (Bus Rapid Transit ou Transporte

⁴⁸ criada pela Lei Municipal Nº 7481, de 23 de dezembro de 1993, a Empresa de Trânsito e Transporte Urbano S/A ETTUSA, empresa de economia mista com capital majoritário da Prefeitura Municipal (98,7%), tendo outros acionistas como sócios (1,3%). Ocorre que em 08 de Junho de 2006, foi criada a Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza S/A (ETUFOR), ocasião em que substituiu à ETTUSA, tendo a Prefeitura resgatado as ações que pertenciam a outros sócios, desde então, a gestão de transportes do município é totalmente pública. Vale esclarecer também que a ETTUSA, inicialmente gestora do transporte no município de Fortaleza, com a municipalização do Trânsito ocorrida em virtude da nova ordem constitucional e do novel Código de Trânsito Brasileiro, assumiu também o gerenciamento do trânsito na cidade. Acontece que o gerenciamento do trânsito passou a ser atribuição de uma autarquia que gradativamente passou a assumir o gerenciamento do trânsito em virtude de um convênio de cooperação técnica firmado entre AMC e ETTUSA.

Rápido por Ônibus) e 04 sistemas de transporte público individualizado: o táxi, o UBER, o mototaxi e a bicicleta compartilhada. Todos os sistemas, com exceção do metrô, VLT e Trem Metropolitano (METROFOR), são geridos pela Prefeitura Municipal.

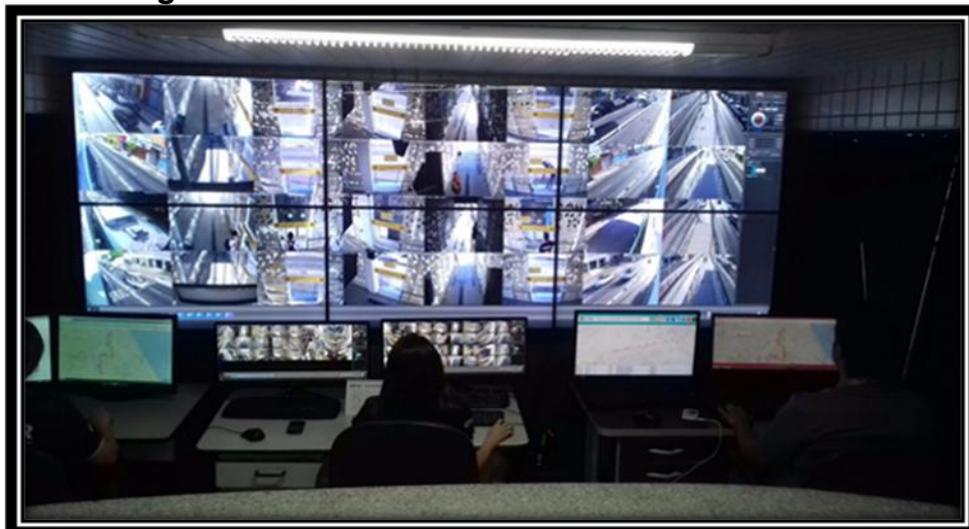
O transporte público coletivo regular de Fortaleza é realizado por intermédio de dois sistemas: o Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus – STCO e o Sistema de Transporte Público Complementar – STPC.

4.3.5.1 O modal Ônibus

O STCO, transporte realizado por ônibus, encontra-se subdividido em dois subsistemas: o Sistema Integrado de Transporte de Fortaleza – SITFOR⁴⁹, que compreende o transporte por ônibus com integração física, temporal e tarifária e o Sistema Seletivo que é composto por duas linhas direcionadas ao atendimento da demanda turística.

A gestão municipal, por intermédio da entidade de transporte, ETUFOR monitora em tempo real a frota dos sistemas de transporte da cidade através de GPS, fato que possibilita a detecção e solução de determinados problemas que possam ocorrer no trânsito ou em algum equipamento de transporte que acarrete maiores danos a mobilidade.

Figura 18 - Imagem da Central de Monitoramento da AMC em Fortaleza/CE



Fonte: Acervo do Autor (2017)

⁴⁹ Operando com 327 linhas, incluindo 26 "corujões".

Destaque-se que o STCO possui uma cobertura de 920 Km, correspondente a 23,3% da malha viária da cidade, segundo dados do IPECE⁵⁰.

O SITFOR possui uma frota cadastrada de 2.021 veículos (ônibus), com idade média de 5,1 anos, e uma demanda transportada de 284.809.623 passageiros que geram uma arrecadação para o sistema de R\$ 691.858.928,99 (seiscentos e noventa e um milhões, oitocentos e cinquenta e oito mil, novecentos e vinte e oito reais e noventa e nove centavos), segundo dados fornecidos pela ETUFOR⁵¹.

A integração no referido sistema inicialmente implantada foi a física, que possibilitou em 1992 uma melhor acessibilidade aos diversos pontos da cidade com o pagamento de uma única tarifa e o bilhete único integrando 100% dos equipamentos que compõe o sistema com tempo de duração máxima de duas horas.

Importante destacar que segundo a Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP (1996) os sistemas denominados integrados geram a necessidade de um espaço físico adequado para a transferência dos usuários, e que a intervenção mais utilizada é a construção de terminais, que podem ser classificados em fechados ou abertos.

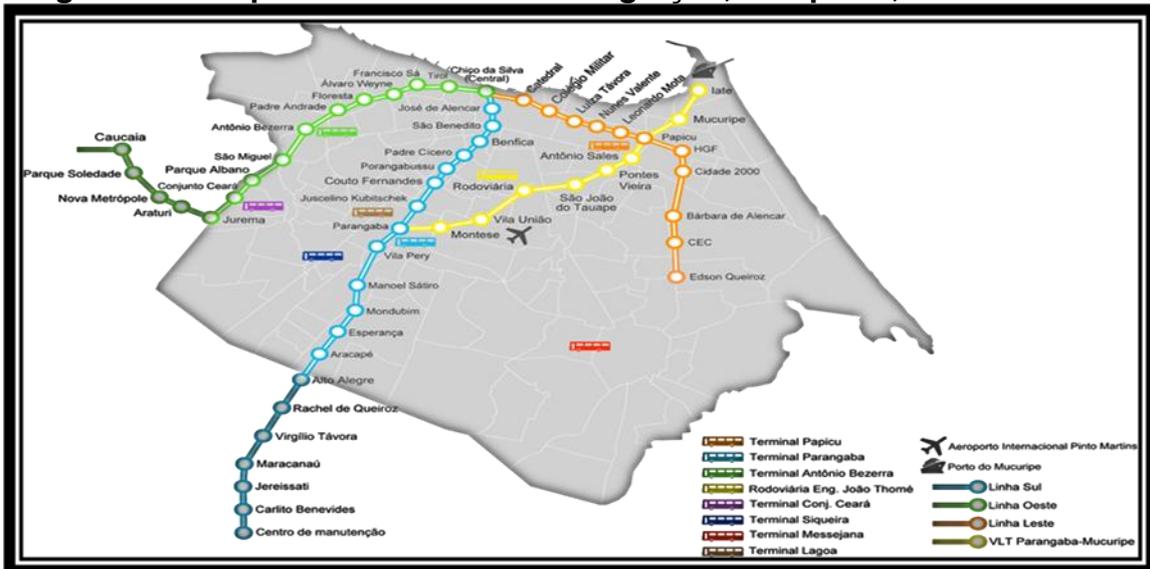
Consideram-se abertos ou livres os terminais projetados para acomodar fisicamente os usuários, veículos e serviços de apoio, com a cobrança de tarifas para acesso a um dos modos de transporte de realizando no próprio modo; enquanto são considerados fechados ou com área paga aqueles projetados para acomodar fisicamente os usuários, veículos e serviços de apoio, admitindo o acesso apenas aos usuários que já efetuaram o pagamento da tarifa do sistema seja no primeiro equipamento de transporte utilizado ou ao ingressar no terminal por intermédio de acesso controlado por catracas.

Fortaleza foi uma das primeiras cidades do País a adotar o referido sistema integrado, com passagem única e terminais de integração física. E atualmente dispõe de sete terminais fechados e dois terminais abertos, movimentando mais de um milhão de passageiros por dia, conforme tabela abaixo:

⁵⁰ Dados obtidos no link: <http://www2.ipece.ce.gov.br/atlas/capitulo1/12.htm>. Acesso em: 15 ago.2018.

⁵¹ Dados obtidos na Diretoria Técnica da Empresa de Transporte Urbano – ETUFOR no dia 14 de agosto de 2018.

Figura 19 – Mapa dos terminais de Integração, aeroporto, Rodoviária e Porto



Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Predefini%C3%A7%C3%A3o:Terminais_de_Integra%C3%A7%C3%A3o_de_Fortale. Acesso em: 15 ago.2018

Tabela 2 - Relação da demanda diária dos terminais de Integração

TERMINAIS	BAIRRO	REGINAL	DEMANDA DIÁRIA	IMPLANTAÇÃO
Papicu	Papicu	II	273 mil usuários	23 de janeiro de 1993
Antônio Bezerra	Antônio Bezerra	III	218 mil usuários	01 de julho de 1992
Messejana	Messejana	VI	149 mil usuários	01 de julho de 1992
Parangaba	Parangaba	IV	190 mil usuários	07 de agosto de 1993
Siqueira	Siqueira	V	152 mil usuários	22 de novembro de 1995
Conjunto Ceará	Conjunto Ceará	V	67 mil usuários	07 de setembro de 1993
Lagoa	Parangaba	IV	53 mil usuários	03 de julho de 1993

Fonte: Tabela elaborada pelo autor com dados obtidos junto à ETUFOR em 09/08/2018.

4.3.5.2 O modal Transporte Alternativo

Para complementar o serviço de transporte público coletivo em Fortaleza a gestão municipal disponibiliza o serviço denominado complementar que é operacionalizado por intermédio de 257 veículos (micro-ônibus), com idade média de

diferenciadores cooptaram o usuário do transporte regular a aderir à luta de regulamentação do transporte alternativo como novo modal adequado a ser implementado na cidade de Fortaleza.

Em 1996, após o veto do executivo⁵², e inúmeros movimentos paredistas a Prefeitura de Fortaleza resolveu sancionar a Lei 8.060, de 30 de setembro de 1997 que regulamenta o serviço de transporte público alternativo no município de Fortaleza que segundo o dispositivo legal caracteriza-se pelo transporte de passageiros sentados em utilitários do tipo Kombi, Topic e similares. Destacando-se que inicialmente todos os veículos que integravam a frota oriunda do primeiro processo licitatório eram climatizados.

No decorrer dos últimos onze anos, após a regulamentação do transporte alternativo algumas diferenças são constatadas entre as características do serviço prestado antes da regulamentação e atualmente, conforme diferenças relacionadas a seguir:

- a) O transporte era realizado por intermédio de veículos Topics, Kombis e similares, atualmente por intermédio de micro-ônibus;
- b) Era atribuição do cobrador o recolhimento da arrecadação diária, controle de acesso dos no equipamento, atualmente os mototistas acumulam as funções do cobrador;
- c) As rotas eram projetadas de acordo com a demanda e áreas mas desatendidas pelo transporte regular enquanto atualmente os itinerários são definidos pela PMF priorizando as áreas em que o transporte regular é precário;
- d) O valor da tarifa era variável de acordo com a demanda de passageiros, sendo, no entanto, inferior ao do transporte regular, diferenciando-se do atual modelo tarifário que unificou o valor ao do transporte regular.

A atual frota do transporte complementar foi licitada, e a vencedora do certame foi a Cooperativa dos Transportadores Autônomos de Passageiros do Ceará (COOTRAPS) que assumiu o serviço por um período de 15 anos.

⁵² Destaque-se que em março de 1997 a Câmara Municipal de Fortaleza manteve o veto do Prefeito Juaraci Magalhães, fato que ensejou a intensificação de fiscalização aos que continuavam a efetuar o transporte de usuários sem a devida regulamentação. Em Junho de 1997, um projeto de iniciativa popular com mais de 70 mil assinaturas propõe novamente a regulamentação, e por fim em setembro de 1997 é regulamentado o novo modal.

Vale salientar que para viabilizar a integração intermodal na capital, alguns equipamentos do transporte complementar trafegam nos terminais.

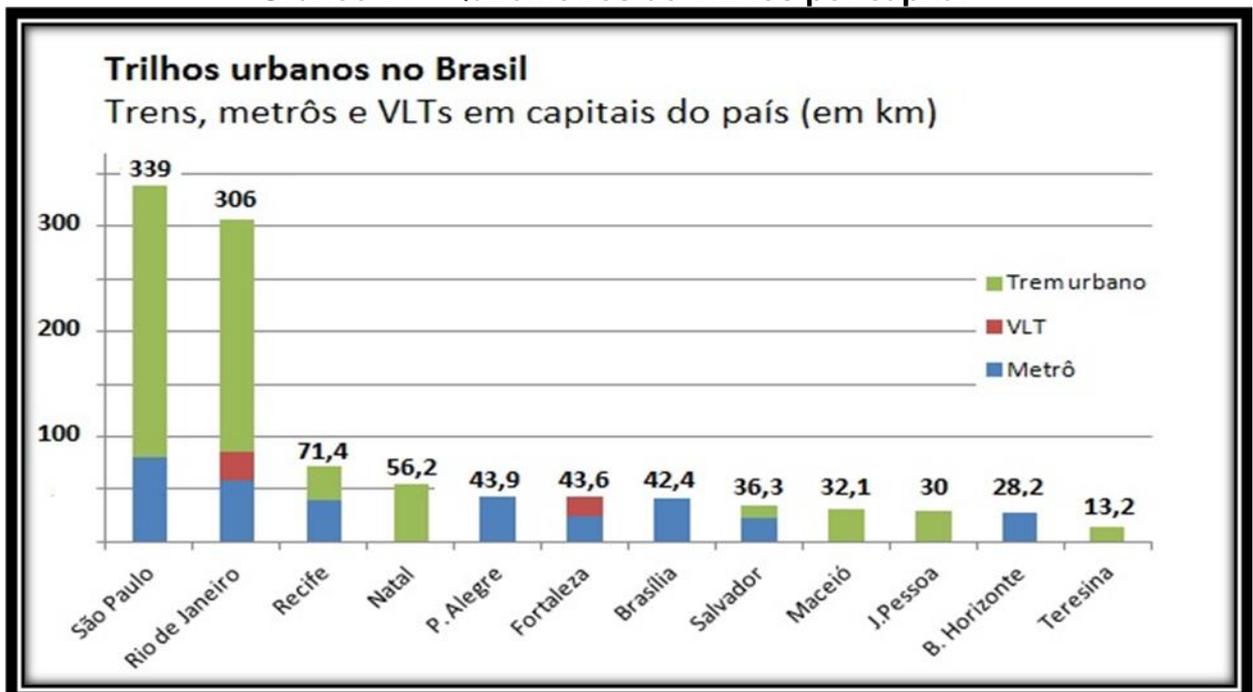
4.3.5.3 O modal Metrô

Para contribuir com a mobilidade urbana, muitas cidades que integram regiões metropolitanas, como é o caso de Fortaleza, intensificam um processo de modernização e otimização do transporte público, utilizando para isso algumas modalidades de transporte ferroviário urbano de passageiros.

O transporte de passageiros sobre trilhos em Fortaleza é disponibilizado através de metrô, trem metropolitano e os veículos leves sobre trilhos - VLT. Vale destacar, no entanto, que a diferenciação conceitual entre estas modalidades não é clara, uma vez que cada modalidade possui várias características e com frequência as características de uma modalidade se sobrepõem a outra.

Assim é normal que em cidades distintas algumas modalidades de transporte sejam classificadas de forma idêntica, ou casos de cidades com características diferentes sejam consideradas iguais.

Gráfico 11 - Quilômetros de Trilhos por capital



Fonte: Dados obtidos na Companhia Brasileira de Trens Urbanos em 14 de agosto de 2018.

O sistema de metrô em funcionamento na cidade de Fortaleza é gerenciado pela Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos – METROFOR, sociedade de economia mista integrante da Administração Indireta do governo do Estado do Ceará, criada pela Lei 12.682 de 02 de maio de 1997.

O metrô de Fortaleza, cuja velocidade máxima é de 80Km, iniciou sua operação em 24 de outubro de 2012, e atualmente o sistema possui 24,1 Km de extensão⁵³, contando com 03 linhas e 19 estações. O número aproximado de usuários transportados é de 28 mil pessoas por dia em média.

Vale destacar que o referido modal possui infraestrutura para circular de forma subterrânea ou em superfície.

4.3.5.4 O modal VLT

O usuário do transporte público coletivo de Fortaleza também pode optar por outra opção de modal que atende a demanda da Regional II e IV, o Veículo Leve sobre Trilhos – VLT, que dispõe de 08 estações⁵⁴.

O projeto final prevê 13,4 quilômetros (1,4 Km em elevado) de extensão, para atender uma demanda diária estimada de 90.000 (noventa mil usuários), contando com 10 estações, 12 pontes e 03 passarelas e intervenções urbanas em diversas áreas de 22 bairros da cidade, com integração com o sistema de ônibus da Prefeitura de Fortaleza.

Figura 21 - Mapa do Ramal do VLT Parangaba-Mucuripe



⁵³ A extensão do sistema de metro prevista para conclusão é de 69,4 Km.

⁵⁴ Vale salientar que os equipamentos de transporte funcionam em operação assistida, sem cobrança de tarifa de 06 da manhã ao meio dia de segunda a sexta, até 2019.

O VLT também é conhecido como *Light Rail*, ou Metrô Leve, ou ainda Metrô de Superfície, consiste em um trem urbano compacto, comumente movido a eletricidade, cuja estrutura permite uma fácil acomodação com o meio urbano já existente sem necessidade de maiores investimentos financeiros voltados para infraestrutura, tornando-se uma forma sustentável de mobilidade nos centros urbanos.

O novel modal de transporte implantado em Fortaleza produz menos poluição atmosférica e sonora, e alcança uma velocidade média de 80 Km/h, destacando-se por sua facilidade de evacuação nos casos de situação de emergência.

A localização do Ramal Parangaba-Mucuripe, propicia uma melhor conectividade com o Terminal do Papicú, atendendo à atividade econômica e de atração de emprego, incluindo a parte leste do polo (bairros da Aldeota, Varjota e Mucuripe).

A cidade de Fortaleza possui polos de abrangência, que são: a) Polo Barra do Ceará/Antonio Bezerra; b) Polo Conjunto Cará / Maranguapinho; c) Polo Montese / Parangaba, d) Polo Papicu/ Edson Queiroz; e) Polo Massejana.

4.3.5.5 O modal BRT

Por fim, ainda como modal de transporte público coletivo a cidade de Fortaleza possui o EXPRESSO FORTALEZA, que trata-se de um sistema de Bus Rapid Transit, comumente conhecido por BRT⁵⁵, inaugurado em 18 de abril de 2015, constituído de um único corredor Antonio Bezerra-Papicu.

O corredor em operação⁵⁶ (com faixas e corredores exclusivos de ônibus e dois corredores expressos) liga o Terminal Antônio Bezerra ao Terminal Papicu, passando pelo Centro da cidade, com 17,4 km de extensão, duas linhas e 11 estações, sendo 10 localizadas no canteiro central da Avenida Bezerra de Menezes e uma na lateral da Rua Meton de Alencar, em frente ao Mercado São Sebastião.

⁵⁵Bus Rapid Transit é um tipo de sistema de transporte público baseado no uso de ônibus.

⁵⁶Segundo a ETUFOR em informação obtida em 14 de agosto de 2018 o referido corredor conta com faixas e corredores exclusivos de ônibus e dois corredores expressos: Antonio Bezerra-Centro e Antonio Bezerra-Papicu, ambos integrados com as estações José de Alencar e São Benedito da Linha Sul do Metrô e as estações do sistema de bicicletas compartilhadas de Fortaleza, o Bicicletar.

A demanda média diária constatada no corredor que recebe o BRT é de 131.000 passageiros por dia, com uma velocidade média de 40 Km/h e uma velocidade máxima de 60Km/h.

Constata-se nas estações do corredor Expresso Fortaleza que encontram-se em plena operação 2 tipos de ônibus: os denominados Articulados (Sanfonados⁵⁷) e os Comuns, tipo padron⁵⁸ (ônibus que possui portas dos dois lados e maior capacidade).

Importante destacar que o projeto final contemplava, segundo a ETUFOR, cinco corredores expressos, ao estilo BRT, ligando os sete terminais de integração ao centro e a outras áreas da cidade: Antônio Bezerra-Papicu; Senador Fernandes Távora-Expedicionários; Messejana-Centro; Parangaba-Papicu; Augusto dos Anjos-José Bastos.

Após análise dos diversos modais de transporte público coletivo que integram o mosaico urbano de Fortaleza constata-se que a capital Alencarina conta com 03 modais de transporte público individual: o taxi, o mototaxi e o transporte por aplicativo.

4.3.5.6 O modal Táxi

O serviço de transporte público individual através do sistema de taxi é prestado em Fortaleza, com amparo na Lei Municipal nº 4.164, de 03 de maio de 1973 c/c a Lei Municipal nº 9.430/de 15 de outubro de 2008 e pela Lei nº 10.147, de 19 de dezembro de 2013, por intermédio de uma frota de 4.886 táxis com idade média de 3,8 anos. Os veículos adotam um padrão estético consistente na Cor branca e um luminoso padrão com letreiros verde e azul.

A proporção adotada na cidade para a quantificação do número de equipamentos na cidade é de uma vaga de taxi para cada 500 habitantes, de acordo com a projeção fixada pelo IBGE, conforme dispõe o art. 7º, XVII da Lei Orgânica do Município de Fortaleza em vigor.

⁵⁷08 veículos com 18,6 metros de comprimento, com capacidade para transportar até 180 passageiros, enquanto os ônibus comuns suportam no máximo 80. Todos possuem ar-condicionado.

⁵⁸17 veículos com 13,2 metros de extensão, e com cinco portas. Os veículos também são equipados com ar condicionado, câmeras, lixeiras, GPS, elevador para deficientes e painéis laterais eletrônicos para informar os itinerários. Apesar das portas altas do lado esquerdo, os veículos tem portas com degraus semelhantes aos convencionais do lado direito, o que possibilitaria o uso imediato nas paradas em nível com as calçadas.

O serviço de táxi será ampliado, segundo a Lei Municipal nº 205/2018, que autoriza a implantação de mais 3.000 vagas de táxi para o município de Fortaleza.

4.3.5.7 O modal mototáxi

Da mesma forma que o transporte alternativo foi inserido como modal de transporte em Fortaleza para transformar-se em via alternativa de transporte público coletivo regular, o mototaxismo surge para transformar-se em via alternativa aos que utilizam o sistema de transporte público individual.

O modal mototáxi surgiu no Brasil na década de 1990, mas apenas quase 20 anos depois foi regulamentado por intermédio da Lei Federal nº 12.009, de 29 de julho de 2009. Acontece que mesmo diante da ausência de regulamentação federal, inúmeros municípios regulamentaram o mencionado serviço, fato que consolidou o sistema de mototáxi no Brasil.

O sistema de transporte por intermédio de mototáxi em Fortaleza é disciplinado pela Lei Municipal nº 8.004, de 25 de março de 1997, e pelo Decreto nº 11.068 de 26 de outubro de 2001, que regulamenta a norma referente ao Sistema de Moto-táxi. Destaque-se que a frota em Fortaleza é de 2.209 mototáxi, com idade média de 8 anos.

Uma vez tendo sido feito o perfil da cidade de Fortaleza, em suas diversas dimensões, percebe-se que sob o aspecto da evolução histórica a Vila de Fortaleza, hoje cidade de Fortaleza, soube enfrentar graves obstáculos para o seu desenvolvimento mesmo com a inexistência de terreno propício para o plantio de cana de açúcar e inexistência de minérios a serem explorados à época. A Vila que evoluiu para cidade reinventou-se.

Quanto ao aspecto territorial percebe-se que Fortaleza, tornou-se o centro administrativo e político do Ceará, desempenhando com o passar dos anos um papel fundamental para o desenvolvimento do Estado, tornando-se sede de uma das principais Regiões Metropolitanas brasileiras.

No entanto é patente que o crescimento acelerado da cidade, principalmente nas décadas de 1970 e 1980 trouxeram-lhe um legado delicado, as profundas desigualdades sociais perceptíveis na cidade.

Por último, para melhor compreender a cidade que recebeu o programa que é objeto de estudo na presente pesquisa, foi demonstrado os principais aspectos da malha viária da cidade bem como as particularidades de todos os modais de transporte público que circulam na urbe, exceto o novel modal, que libertou-se como dissemos anteriormente no capítulo 2, da clausura da praça para descobrir a cidade no seu frenético dia a dia, a bicicleta.

No próximo capítulo abordaremos aspectos gerais acerca da política cicloviária vigente em Fortaleza e descortinaremos o programa que possibilitou a alforria ciclística, o Programa BICICLETAR.

5 O PROGRAMA BICICLETAR E A CICLOMOBILIDADE

“Uma cidade pode ser
apenas um rio, uma torre, uma rua
com varandas de sal e gerânios
de espuma. Pode
ser um cacho
de uvas numa garrafa, uma bandeira
azul e branca, um cavalo
de crinas de algodão, esporas
de água e flancos
de granito.

Uma cidade
pode ser o nome
dum país, dum cais, um porto, um barco
de andorinhas e gaivotas
ancoradas
na areia.

(Albano Martins)

5.1 O PLANO DIRETOR CICLOVIÁRIO DE FORTALEZA

A compreensão de todos os aspectos da cidade é fundamental para a identificação das políticas públicas a serem implementadas para resolução dos problemas oriundos dos grandes centros urbanos que sofrem com o inchaço urbano, que prioriza o transporte motorizado e ignora a importância do transporte não motorizado, que contribui para um convívio social mais harmônico e aproxima o cidadão da cidade.

Existe diversos instrumentos capazes de contribuir para um planejamento mais eficaz da cidade, como por exemplo o Plano Plurianual –PPA, a Lei de Diretrizes Orçamentárias- LDO e a Lei Orçamentária Anual – LOA. No entanto nenhum instrumento possui maior relevância no planejamento urbano, que o Plano Diretor, que visa tornar-se o mecanismo legal de orientação do solo urbano, uma vez que é considerado um instrumento primordial da política de desenvolvimento urbano⁵⁹.

A gestão municipal em harmonia com a novel Política Nacional de Mobilidade Urbana decidiu adotar políticas públicas tendentes a priorizar o transporte não motorizado, e para tanto resolveu, além de edificar seu plano Diretor, instrumentalizar por intermédio do PDCI o estímulo ao uso da bicicleta, através de

⁵⁹ Que é regulamentada pela lei federal nº 10.257/2001 (Estatuto da Cidade) .

ciclovias e ciclofaixas, possibilitando destarte a redução da emissão de gás carbônico e viabilizando uma maior segurança ao ciclista.

O Plano Diretor Cicloviário Integrado de Fortaleza ingressa no ordenamento jurídico Alencarino com uma relevante função, preparar a cidade para priorizar o transporte não motorizado em detrimento do motorizado.

A referida norma diretiva cicloviária foi concebida com base em três fatores: a Legalidade, pois trata-se de um instrumento estabelecido na ordem constitucional vigente e regulamentado posteriormente pelo Estatuto da Cidade, a abrangência cujo significado está associado ao fato de que ele deve valer para todo território municipal e a obrigatoriedade (sua realização é obrigatória para municípios com mais de 20 mil habitantes).

Vale ressaltar que o PDCI contextualiza-se na esfera federal em consonância com a Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU e cujo principal objetivo é a promoção da integração entre os diversos modos de transporte e melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas nos diversos municípios brasileiros.

A PNMU evidencia como uma de suas principais diretrizes a promoção do modal bicicleta com fundamento no fato de que o transporte não motorizado deve prevalecer sobre o motorizado e que os serviços de transporte público coletivo deve prevalecer sobre o transporte individual motorizado. Outro ponto evidenciado é a necessidade de integração entre os diversos modos e serviços de transporte urbano, bem como o fato da utilização da bicicleta contribuir para a redução dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade.

Destaque-se que o Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta – PBMB, o Bicicleta Brasil⁶⁰, procura estimular os governos municipais, estaduais e Distrito Federal a implementar ações que disseminem e favoreçam o uso da bicicleta como modal seguro de transporte.

Ainda no âmbito federal desta contextualização, constata-se que o Código de Trânsito Brasileiro – CTB⁶¹ regulamenta a bicicleta como meio de transporte e confere a esse modal prioridade sobre os automotores. No que se refere ao âmbito

⁶⁰ Programa coordenado pela Secretaria de Transporte e da Mobilidade Urbana – SeMob do Ministério das Cidades.

⁶¹ O CTB possui diversos artigos que tratam dos direitos dos ciclistas dentre eles destaca-se o arts. 29, 38, 58, 181, 201, dentre outros.

municipal o PDCI harmoniza-se com a Lei Municipal nº 9.701⁶², de 24 de setembro de 2010 que destaca a importância da bicicleta no transporte da cidade e sua contribuição para o desenvolvimento da mobilidade sustentável.

A Política de Transporte Cicloviário – PTC de Fortaleza instituída pela Lei 10.303/2014, possui como fundamento principiológico a promoção das funções sociais da cidade e busca oferecer ao munícipe um meio de transporte apto a atender as demandas de deslocamento na cidade, com segurança e conforto, por intermédio de um Plano Diretor Cicloviário Integrado - PDCI do Município de Fortaleza, observando o planejamento e uma gestão integrada com os demais modais de transporte.

A PTC de Fortaleza possui como objetivos, elencados na Lei nº 10.303/2014, os seguintes: estimular o uso da bicicleta em substituição ao transporte motorizado e de forma complementar ao transporte coletivo, propiciar espaço viário adequado e seguro para o trânsito de bicicletas, promover infraestrutura necessária e segura para o estacionamento e guarda das bicicletas nos polos geradores de viagens, nos terminais e estações dos sistemas de transporte coletivo municipal e intermunicipal, priorizar o transporte não motorizado e coletivo em Fortaleza, estruturar a circulação cicloviária de maneira eficiente, com ênfase no conforto e na segurança e contribuir para a redução da poluição atmosférica e sonora, bem como do congestionamento das vias públicas causado pelos veículos automotores.

Para vivificar a Política de Transporte Cicloviária em Fortaleza o mesmo dispositivo legal que a instituiu, aprovou o Plano Diretor Cicloviário Integrado de Fortaleza, instrumento da PTC, que visa regular e disciplinar as ações de caráter cicloviário na cidade de Fortaleza. O mencionado Plano Diretor busca tornar viável a adoção de políticas públicas voltadas para a ciclomobilidade nos próximos 15 anos, prevendo 524 km de rede cicloviária, entre outras perspectivas.

Os aspectos principiológicos do PDCI, segundo o art. 4º da Lei nº 10.303/2014 referem-se a promoção da qualidade de vida e do meio ambiente urbano através da ciclomobilidade, resguardando-se a divisão do espaço público de forma democrática e justa, pautado na integração de ações públicas e privadas, propiciando o enriquecimento cultural da cidade por intermédio da diversificação, atratividade, competitividade e inclusão social.

⁶² Lei Municipal que cria o sistema cicloviário de Fortaleza.

A infraestrutura viária e os equipamentos e mobiliários urbanos, destinados exclusiva ou preferencialmente à circulação e/ou utilização de bicicletas em Fortaleza integram o Sistema Ciclovitário Municipal previsto no PDCI, que possui como elementos a rede ciclovitária estrutural⁶³ (ciclovias, Ciclofaixas, Ciclorrotas, Passeios Compartilhados e Zonas 30), os estacionamentos de bicicletas (bicicletários e paraciclos), as ações complementares (educação de trânsito e campanhas educativas, entre outras) e o Sistema de Compartilhamento de Bicicletas (empréstimo de bicicletas).

A seguir estão apresentadas as ciclovias⁶⁴, com 101,5 km(vermelho) e ciclofaixas, com 120.8km (azul) de Fortaleza⁶⁵.

Figura 22 - Mapa da malha ciclovitária de Fortaleza 2018



Fonte: Malha Ciclovitária de Fortaleza. Google maps. Acesso em 20 ago.2018

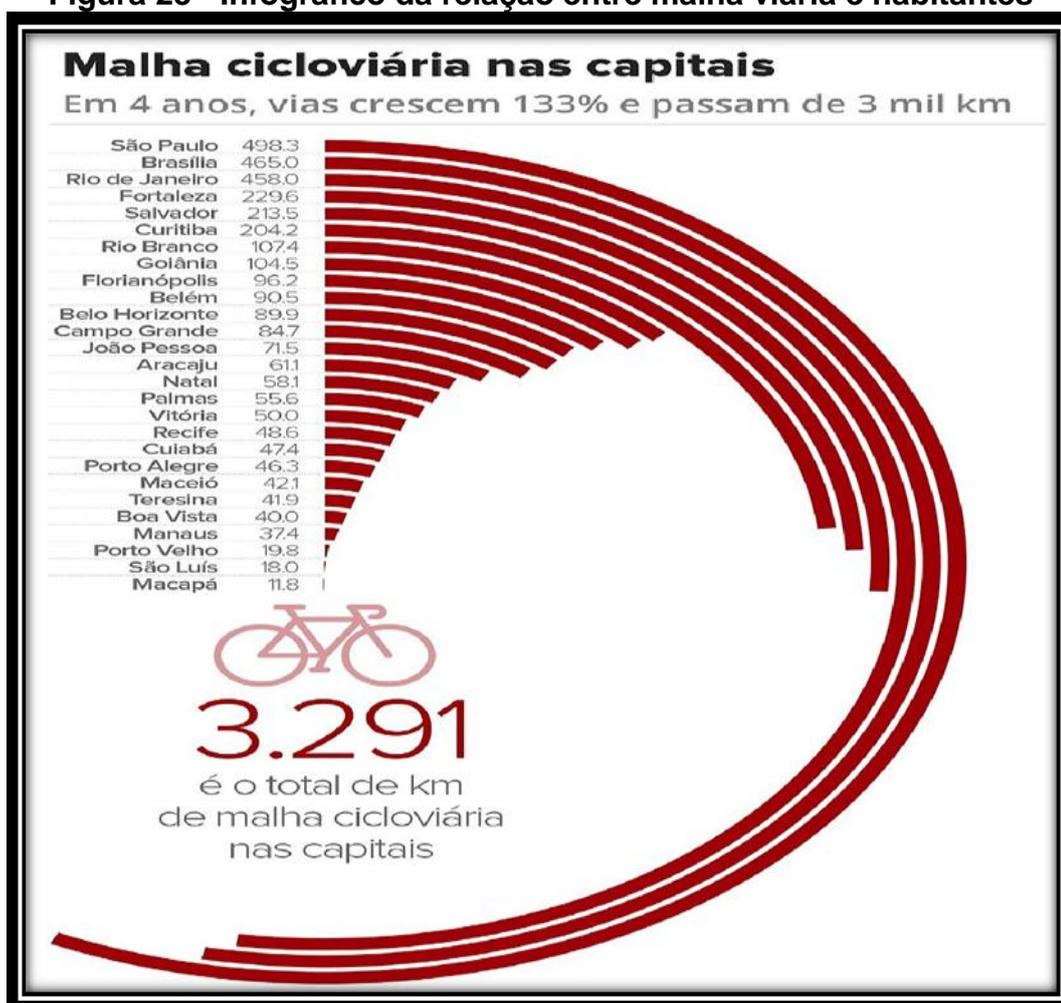
⁶³ A rede Ciclovitária integrada é composta de Ciclovias, Ciclofaixas, Ciclorrotas, Passeios Compartilhados e Zonas 30, segundo art. 12 da Lei nº 10.303/2014.

⁶⁴ Ciclovias de Fortaleza: A. Sen. Carlos Jereissati ,Anel Viário (partes 1, 2 e 3) ,Av. Alberto Craveiro,Av. Beira Mar,Av. Bernardo Manuel, Av. Bezerra de Menezes, Av. Cel. Matos Dourado, Av. Chanceler Edson Queiroz Av. D Av. Eng. Humberto Monte, Av. Gen. Osório de Paiva, Av. Germano Frank Av. Godofredo Maciel Av. José Jatáhy, Av. Maestro Lisboa Av. Mister Hull, Av. Paulino Rocha,Av. Pompílio Gomes partes Av. Pres. Costa e Silva, Av. Rogaciano Leite Av. Sabiaguaba,Av. Sgt. Hermínio Sampaio, Av. Valparaíso,Av. Washington Soares,Av. Zezé Diogo Ciclovía METROFOR,Rio Cocó,Rio Maranguapinho,Rua Costa Mendes Rua Equador, Rua Miguel Aragão, Via Expressa,Vila do Mar

⁶⁵ Dados obtidos do PAITT da SCSP em 20/08/2018.

No cenário nacional, conforme se demonstra abaixo, Fortaleza está em quarto lugar, em se tratando de malha cicloviária, com 229,6, perdendo para São Paulo (498,3), Brasília (465,0) e Rio de Janeiro (458,0). Em último lugar com menor malha cicloviária, está Macapá, com 11,8 km.

Figura 23 - Infográfico da relação entre malha viária e habitantes



Fonte: G1 Prefeituras das capitais e governo do DF, elaborado em 21/08/2018. Link: <http://www.mobilize.org.br/noticias/11186/capitais-ja-tem-mais-de-3200-km-de-ciclovias.html?print=s>. Acesso em: 29 ago.2018.

A Prefeitura de Fortaleza também tem intensificado esforços no sentido de, paulatinamente, aparelhar a cidade com equipamentos próprios do novo modal implantado que prioriza o deslocamento não motorizado, a bicicleta. Segue abaixo alguns equipamentos (bicicletários) devidamente instalados em locais de intenso fluxo para atender as diretrizes de adaptação do espaço urbano previsto no plano diretor cicloviário de Fortaleza.

Figura 24 - Fotografia de Bicicletário do Terminal do Siqueira em Fortaleza



Fonte: Fotografia de acervo do autor

A instalação dos bicicletários possui como finalidade propiciar a integração da bicicleta com o ônibus. A PMF instalou quatro (terminais Siqueira, Parangaba, Antonio Bezerra e Conjunto Ceará). Os estacionamentos são gratuitos e gerenciados pela SOCICAM, empresa que já administra os terminais de Integração. A implantação de tais equipamentos estimula o uso da bicicleta para fins de contribuição no deslocamento para o trabalho ou estabelecimentos de ensino, e não apenas para lazer.

As ações complementares que integram a rede cicloviária estrutural possuem importância capital para a inserção do modal bicicleta na realidade urbana. Uma vez que inserir novo modal na malha viária sem o devido processo de acomodação, poderá acarretar sérios transtornos ocasionados pela desarmonia gerada pelo desconhecimento da importância dos diversos modais na vivência diária da cidade.

A Escola de Mobilidade Urbana Vicente Veloso⁶⁶ foi reinaugurada em 17 de junho de 2016⁶⁷, após passar um período desativada, atendendo alunos

⁶⁶ O nome da escola de Mobilidade Urbana de Fortaleza é uma justa homenagem ao ciclista conhecido como "Xuxa", falecido em 2016, vítima de atropelamento por um ônibus enquanto transitava de bicicleta na Av. José Bastos.

⁶⁷ Matéria jornalística veiculada no site da Prefeitura de Fortaleza, <https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/prefeito-roberto-claudio-entrega-escola-de-mobilidade-urbana-requalificada>. Acesso em: 31 ago.2018.

diariamente com o fito de desenvolver um trabalho de conscientização da importância da mobilidade urbana para a cidade.

Figura 25 - Escola de Mobilidade Urbana de Fortaleza



Fonte: foto disponível no link: <http://vegasa.com.br/novidades/filhos-dos-colaboradores-da-vega-visitam-a-escola-de-mobilidade-urbana-da-amc/>. Acesso em 20 AGO.2018.

O último elemento do Sistema ciclovitário municipal, previsto no PDCI é o sistema de compartilhamento de bicicletas, que em Fortaleza foi experimentado inicialmente por intermédio do programa Bicicletar, que será analisado no decorrer do presente capítulo.

5.2 SISTEMA DE COMPARTILHAMENTO DE BICICLETAS

O sistema de compartilhamento de bicicletas, possui diversas denominações, entre elas, “bicicletas públicas”, “ sistema de locação /aluguel de bicicletas” e em inglês “ bicycle sharing”, “bike-share”, “ cycle hire”, “ cycle sharing” ou “public bike”.

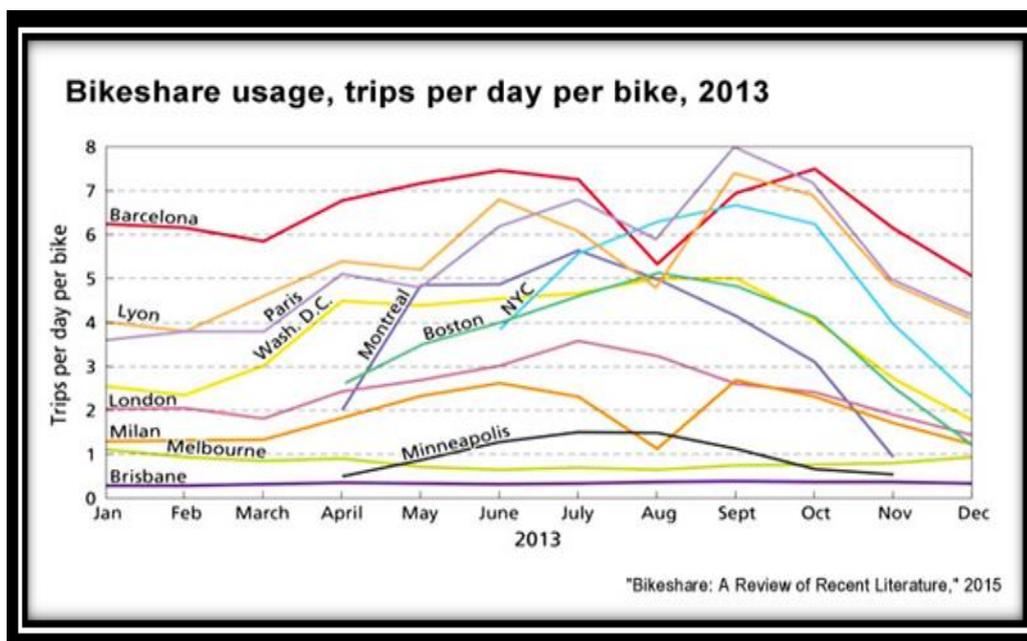
Segundo dados obtidos do The CityFix Brasil, um dos canais de comunicação que trata da questão da mobilidade sustentável, mais conceituados da

atualidade⁶⁸, existem atualmente aproximadamente 850 sistemas de compartilhamento de bicicletas no mundo⁶⁹.

A pesquisa, ora em análise, visa dissecar o programa Bicicletar na cidade de Fortaleza, mas torna-se necessário preliminarmente contextualizar o referido sistema no cenário brasileiro e mundial, sendo assim é importante registrar que em pesquisa divulgada em 2015, intitulada: “Bikeshare: uma revisão da literatura recente⁷⁰”, o WRI, em revisão de literatura recente sobre sistemas de compartilhamento de bicicletas, constatou o seguinte:

- 1- O sistema de empréstimo de bicicletas no mundo expandiu 6.476 em uma década. Os países que mais utilizam o sistema são a China (237), a Itália (114) e a Espanha (113);
- 2- Cada bicicleta utilizada no sistema faz no máximo 8 viagens por dia;

Gráfico 12 - Viagem por dia de bicicleta – 2013



Fonte: Pesquisa intitulada “Bikeshare: uma revisão da literatura recente”. Link: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/01441647.2015.1033036>. Acesso em: 28 ago.2018.

⁶⁸ Trata-se de um dos canais de comunicação do WRI Brasil (WRI é uma organização sem fins lucrativos, focada em pesquisa e aplicação de metodologias, estratégias e ferramentas direcionadas às cidades, florestas e clima. O trabalho do WRI se estende por mais de 50 países)

⁶⁹ Destaque-se que na década de 1990 existiam em torno de 90 sistemas em funcionamento nos diversos continentes e que atualmente esse número expandiu para aproximadamente 900 sistemas.

⁷⁰ Bikeshare: A Review of Recent Literature. Link :

<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/01441647.2015.1033036>. Acesso em: 28 ago.2018.

3- A finalidade da viagem (trabalho ou lazer) depende do perfil do usuário em cada País;

4- Usuários dos sistemas possuem renda mais alta que o restante da população e em geral tem maior grau de escolaridade e emprego;

Figura 26 - Fotografia do sistema de compartilhamento de bicicletas na China



Fonte: AFP/AFP/Getty Images. <https://www.vox.com/2014/8/26/6069821/bike-share-china-world-data>. Acesso em 20 ago.2018.

5- O sistema substituiu o transporte coletivo, caminhada e carro.

A preocupação com o meio ambiente e o recorrente debate acerca da mobilidade urbana no mundo, conforme exposto anteriormente despertou em muitas cidades o interesse em investir com mais intensidade em políticas públicas tendentes a priorizar o transporte não motorizado, em detrimento do motorizado.

O primeiro sistema de compartilhamento de bicicletas (considerado de primeira geração) foi lançado em 1965 em Amsterdã, e foi chamado de Witte Fietsen (em inglês, White Bikes) por ser um sistema composto por bicicletas brancas, sem mecanismo de pagamento ou segurança. Ocorre que devido a estas características as bicicletas acabaram sendo destruídas e muitas vezes roubadas, fato que conduziu o projeto ao fracasso.

Figura 27 - Sistema de Primeira Geração (bicicletas gratuitas)



Fonte: Foto retirada do link: https://en.wikipedia.org/wiki/Bicycle-sharing_system. Acesso em: 20 ago.2018

O sistema de empréstimo de bicicletas, considerados de segunda geração surgiu em Copenhagem na década de 1970, com características de sistema de escala reduzida, consistente no depósito de uma moeda para retirar a bicicleta e sua restituição no momento da entrega. Ocorre que este sistema também foi marcado com um número expressivo de furtos, fato que conduziu seus idealizadores a adotarem elementos exclusivos para as bicicletas como pneus sólidos de borracha e campanhas educacionais para a população zelar pelas bicicletas, tais medidas possibilitaram a diminuição do número de furtos.

Figura 28 - Sistema de Segunda Geração (Déposito de Moedas)



Fonte: foto que integra matéria veiculada no link: <http://bikepub.blogspot.com/2012/09/breve-historico-dos-servicos-de.html>. Acesso em: 20 ago.2018.

A terceira geração do sistema de compartilhamento surgiu no final da década de 1990 e o elemento diferenciador foi a tecnologia da informação que possibilitava o controle individual de cada bicicleta e sua distribuição por estações.

A cidade de Fortaleza passou a adotar o sistema de compartilhamento de bicicletas de terceira geração em 2014 com a parceria da UNIMED e SERTTEL firmada após a publicização de uma chamada pública. O modelo adotado pela Prefeitura de Fortaleza permanece no ranking como o sistema mais utilizado do Brasil, com 6,1 viagens diárias por bicicleta⁷¹.

Figura 29 - Sistema de Terceira Geração (docking stations ou “docas”)



Fonte: Prefeitura de Fortaleza. Link: <https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/prefeitura-de-fortaleza-substitui-mais-150-bikes-do-bicicletar>. Acesso em: 20 ago.2018.

Os sistemas de compartilhamento de bicicletas não precisam mais ficar acorrentados a uma estação, esta é a proposta do sistema denominado de quarta geração que possibilita a utilização do sistema sem estações, apenas com uma trava que normalmente é integrada à estrutura, não sendo necessário a existência de uma estação de acoplamento. A Mobike, considerada a maior operadora do mundo, disponibiliza na china bicicletas com trava eletrônica na roda traseira, elemento diferencial que diminui consideravelmente o custo operacional do sistema, devido a inexistência de estações.

⁷¹ Matéria publicada no site da Prefeitura Municipal de Fortaleza em 16 de abril de 2018. link: <https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/prefeitura-de-fortaleza-substitui-mais-150-bikes-do-bicicletar>. Acesso em: 20 ago.2018.

Figura 30 - Sistema de Quarta Geração (Call a Bike ou Bicicleta de Flutuação Livre)



Fonte: foto obtida do link: <http://www.thatsmags.com/shanghai/post/16015/how-to-rent-a-mobike>. Acesso em: 28 ago.2018.

Quase 30 anos depois da experiência em Amsterdã, menos de 100 sistemas de compartilhamento de bicicletas existiam no mundo, conforme exposto anteriormente. Foi apenas a partir dos anos 2000 que este número passou a crescer consideravelmente.

Destaque-se que no cenário mundial experiências exitosas de compartilhamento de bicicletas demonstram que o investimento no transporte ciclístico está ocupando a cada dia um maior espaço, conforme atesta frase do Prefeito de Boston, exposta em bicicletas do sistema Hubway, onde se lê: “O carro já não é o rei.”, conforme observa-se em foto abaixo:

Figura 31 - Foto com frase do prefeito de Boston

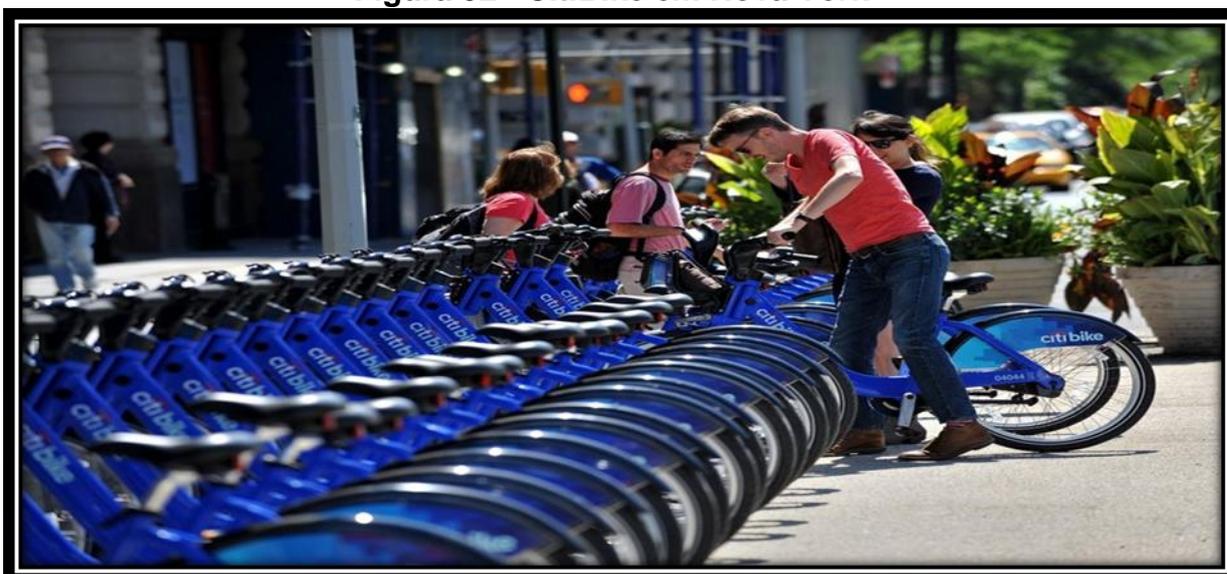


Fonte: Foto: The Boston Globef.

Para ilustrar a diversidade⁷² de sistemas de compartilhamento de bicicletas nos diversos continentes, segue abaixo três experiências distintas e exitosas de compartilhamento visando o uso do transporte não motorizado, por bicicleta.

Nova York: o parceiro do Poder Público é o Citibank, com um sistema denominado CitiBike em funcionamento desde 2011. São cerca de 350 estações que disponibilizam seis mil bicicletas.

Figura 32 - CitiBike em Nova York



Fonte: link: <http://saopaulosao.com.br/exemplos/3434-10-cidades-pelo-mundo-onde-as-bicicletas-tem-protagonismo.html#>. Acesso em: 20 ago.2018.

Paris: é o maior sistema de compartilhamento de bicicletas do mundo e está em funcionamento desde 2007, com 1800 estações e 20.000 bicicletas. A Velib, como é chamado é promovida pela câmara Municipal de Paris com parceria do grupo Decaux da França.

⁷² A diversidade de sistemas de compartilhamento, ou sistemas bike-sharing no mundo pode ser identificada por intermédio de uma ferramenta que traz informação em tempo real acerca dos sistemas em todos os continentes, trata-se do Bike Share Map.

Figura 33 - Velib em Paris

Fonte: link: <http://saopaulosao.com.br/exemplos/3434-10-cidades-pelo-mundo-onde-as-bicicletas-tem-protagonismo.html#>. Acesso em: 20 ago.2018.

China: o sistema de compartilhamento de bicicletas com as startups chinesas, Mobike e Ofo em parceria com o Alibaba e Tencent desenvolveram um sistema de compartilhamento que dispensa as estações fixas, quando o ciclista encerra a viagem, basta estacionar a bicicleta onde quiser e acionar a tranca com GPS, localizada na roda traseira. Para iniciar uma viagem basta acessar um smartphone e acessar o aplicativo da Mobike e Ofo que ocorre a leitura do QR Code e uma nova saída é autorizada.

Figura 34 - Mopbike, Ofo na China

Fonte : imagem de Lutfi Gaos, 2018, Unsplash

A economia do compartilhamento a cada dia tem se tornado comum e as cidades brasileiras também aderiram a esta inovação tecnológica que contribui para o enfrentamento de questões relativas ao inchaço urbano que atormenta muitas cidades brasileiras e que por vezes afastam o munícipe dos seus direitos à cidade.

No Brasil, o compartilhamento de bicicletas surgiu antes da implementação da Política Nacional de Mobilidade Urbana em 2012. A cidade do Rio de Janeiro foi pioneira ao inaugurar o modelo denominado de Bike Rio em 28 de outubro de 2011. Atualmente o sistema contempla 260 estações e 2.600 bikes. A empresa Serttel foi vitoriosa no processo de concessão de uso do sistema e o patrocínio é do Banco Itaú.

O sistema de compartilhamento de bicicletas, mesmo após a vigência da lei que prevê uma Política Nacional de Mobilidade Urbana em 2012, ainda é pouco difundido no Brasil, e a quantidade de bicicletas ainda é insuficiente se comparado a outras cidades do mundo.

A cidade de Fortaleza aderiu ao sistema de compartilhamento de bicicletas em virtude da nova política pública adotada no município que prioriza o transporte não motorizado em detrimento ao motorizado.

Em 2014 foi instituída em Fortaleza a Política Ciclovária Municipal, por intermédio da Lei 10.303/2014 que também aprovou o Plano Diretor Ciclovário Municipal, com a perspectiva de contribuir e transformar Fortaleza na cidade mais ciclável do Brasil, segundo o relator do Plano Diretor Ciclovário Municipal Integrado, o Vereador e historiador Professor Evaldo Lima⁷³ que explica: “É um projeto estratégico, é um projeto de cidade, que prevê as ações para os próximos 15 anos de incentivo a modal ciclovário, e que tem uma meta ambiciosa, que é tornar Fortaleza a cidade mais ciclável do Brasil.”

⁷³ O historiador, parlamentar e gestor público (ex-secretário de esporte e ex- secretário de Cultura do Município de Fortaleza) foi relator do projeto de Lei aprovado (Lei 10.303/2014) que instituiu a Política Ciclovária Municipal e aprovou o Plano Diretor Ciclovário de Fortaleza e autor do projeto de lei indicativo para implantação do Programa Bicletar no Município de Fortaleza concedeu entrevista (apêndice I da presente pesquisa) ao autor da presente dissertação no dia 27/08/2018, tecendo esclarecimentos sobre os projetos de lei relativos a Ciclomobilidade bem como a relação do programa bicletar com o Direito à Cidade.

5.3 PROGRAMA BICICLESTAR

O Programa BICICLESTAR, desenvolvido pela Prefeitura Municipal de Fortaleza, através da Secretaria Municipal de Conservação e Serviços Públicos (SCSP), por meio do Plano de Ações Imediatas de Transporte e Trânsito de Fortaleza (PAITT) visa vivificar a Política de Transporte Cicloviário Integrado Municipal e atender as diretrizes impostas pelo Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI), ambos aprovado no ano do surgimento do programa.

O Bicicletar é um sistema de compartilhamento de bicicletas que opera em Fortaleza desde 2014, com a parceria da UNIMED e SERTTEL.

5.3.1 Formato Jurídico

Destaque-se que o formato de contratação dos sistemas de compartilhamento de bicicletas varia entre os municípios, no entanto existe algo em comum entre estas diversidades de modelos adotados, o modelo de contratação da prestadora do serviço que operacionalizará o sistema.

Em Fortaleza, o sistema foi implantado em 2014 por intermédio de chamada pública nº 006/2014 e o objeto da referida chamada foi:

“receber proposta para firmar termo de autorização com a vencedora da seleção pública para implantação, operação e manutenção do sistema de bicicletas públicas compartilhadas na cidade de Fortaleza, em caráter experimental, ofertando nova alternativa de transporte à população em consonância com o planejamento cicloviário do município e integrado a outros modais” (item 02 da Chamada Pública nº 006/2014).

Vale esclarecer que na referida Chamada Pública é salientado expressamente que as ações a serem desenvolvidas na consecução do objeto da chamada não implica em qualquer ônus financeiro para Prefeitura.

5.3.2 Implantação das Estações

O sistema de compartilhamento de bicicletas de Fortaleza, conforme foi exposto anteriormente, é denominado de terceira geração, sendo necessário a existência de estações em locais estratégicos para atender a demanda crescente de

usuários. Diante da necessidade da expansão do programa, após sua implantação houve o aumento do número de estações (inicialmente 40 estações) e posteriormente foi implementada mais duas expansões, cada expansão com 20 estações. Atualmente o programa conta com 80 estações. Desde 2016 o programa não cria mais estações.

5.3.3 Usuários do programa

O programa biciletar conta atualmente com 209.111 usuários, no entanto o programa iniciou em 2014 com 12.907.

No curso das expansões ocorridas no programa em 2015 o sistema possuía 111.364 usuários, tendo sido constatado um salto relevante no número de adeptos do compartilhamento entre os anos de 2015 e 2016 que passou a ter 170058 usuários, conforme demonstra o gráfico abaixo.

Gráfico 13 - Crescimento do número de usuários do programa Biciletar



Fonte : Elaborado pelo autor com amparo em dados fornecidos pelo PAITT

5.3.4 Análise dos dados da pesquisa

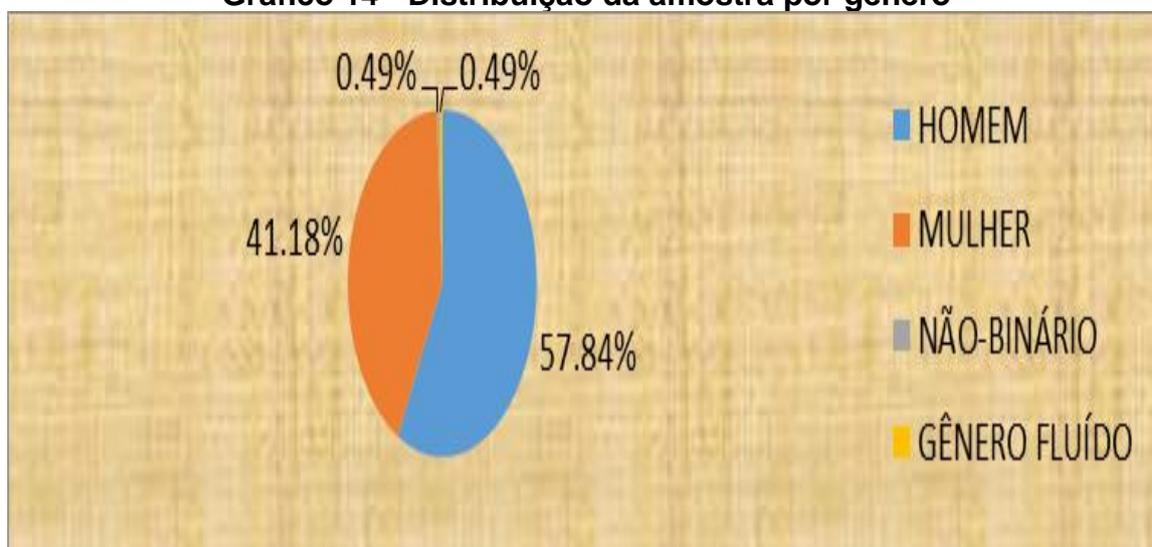
Neste subcapítulo apresenta-se, de forma clara e objetiva, os principais resultados obtidos pela aplicação do questionário, que se consideram relevantes para melhor entendimento da percepção dos usuários do programa Biciletar. Para facilitar a análise dos dados, as informações foram transformadas em gráficos que retratam a postura dos entrevistados no momento da pesquisa.

Sendo assim pautado nas leituras e no referencial teórico estudado sobre o tema, passa-se a analisar os dados obtidos no questionário aplicado entre os dias 28 a 30 de agosto do ano em curso, a fim de identificar o perfil do usuário do programa Bicicletar, a satisfação deste com o Programa e identificar os elementos que apontam para a questão de estudo proposta.

Para analisar detalhadamente o perfil dos usuários do programa Bicicletar que foram consultados 196 pessoas atendidas pelo programa entre os dias 28 a 31 de agosto do ano em curso, por intermédio de aplicação direta de questionário⁷⁴, contendo 23 perguntas, tendo sido as referidas indagações colhidas em estações e/ou locais próximos de estações do sistema conforme apêndice A.

O primeiro elemento que integra o perfil do usuário do Programa Bicicletar é o gênero, tendo a consulta demonstrado que majoritariamente o usuário se define como sendo do sexo masculino (57,84%), enquanto 41,18% se considera mulher, 0,49% binário⁷⁵ e 0,49% gênero Fluído⁷⁶, conforme gráfico abaixo.

Gráfico 14 - Distribuição da amostra por gênero



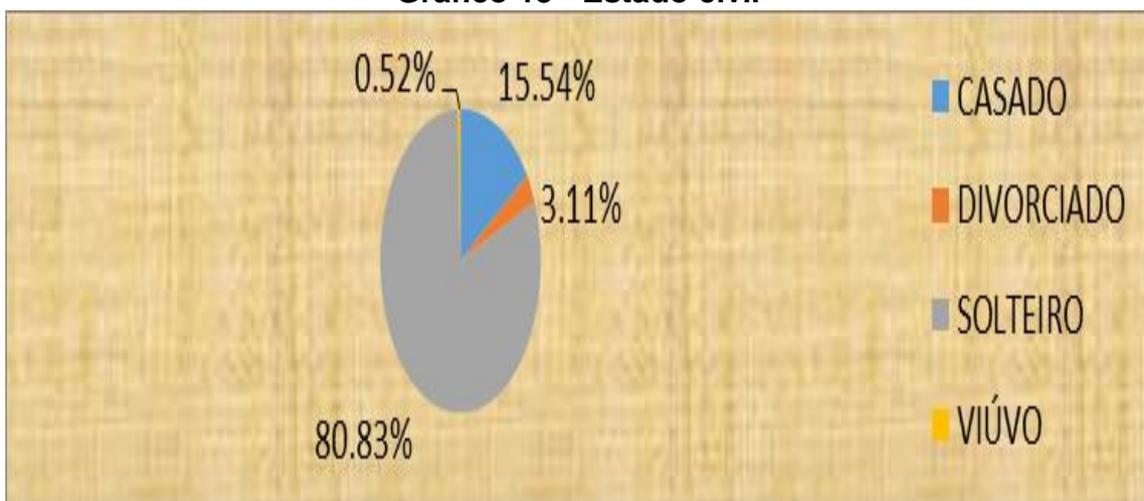
Fonte: elaborado pelo autor.

Quanto ao estado civil dos pesquisados, o levantamento constatou que 80,83% são solteiros, 15,54% são casados, 3,11% divorciados e 0,52% viúvo.

⁷⁴ O questionário aplicado será o apêndice 2 da presente dissertação

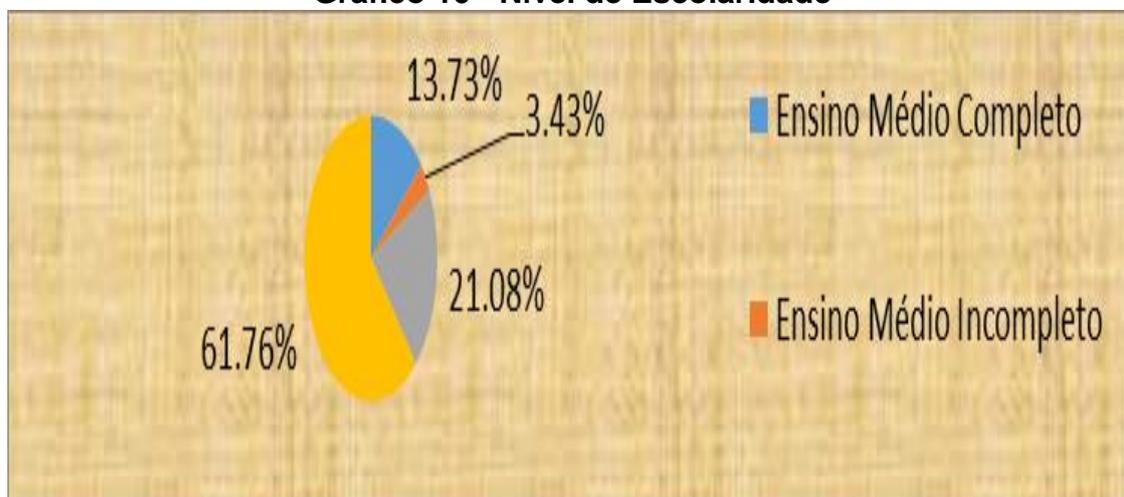
⁷⁵ Está associada a bínariedade de gênero. São os dois únicos gêneros legitimados pela sociedade e pelas instituições: masculino e feminino. Denominar-se binária significa identificar-se estritamente com o gênero feminino ou masculino, sempre de forma separada, sem fluidez e em totalidade. Pessoas binárias podem ser cis/cisgêneras/ cissexuais ou trans / transgêneras / transexuais.

⁷⁶ A identidade sexual é variável, que passa do masculino ao feminino ou até mesmo ao gênero neutro.

Gráfico 15 - Estado civil

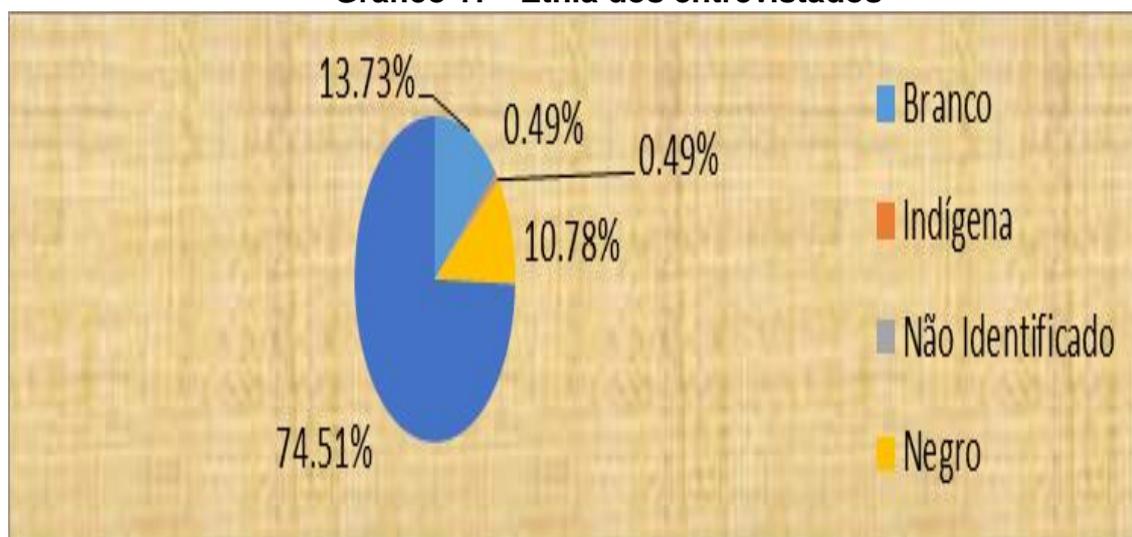
Fonte: elaborada pelo autor

O gráfico abaixo descreve o nível de escolaridade dos entrevistados, tendo sido constatado que a maioria dos usuários consultados possuem ensino superior incompleto 61,76%, enquanto 21% possuem ensino superior completo. Verifica-se que possui ensino médio completo 13,43% e ensino médio incompleto 3,43%.

Gráfico 16 - Nível de Escolaridade

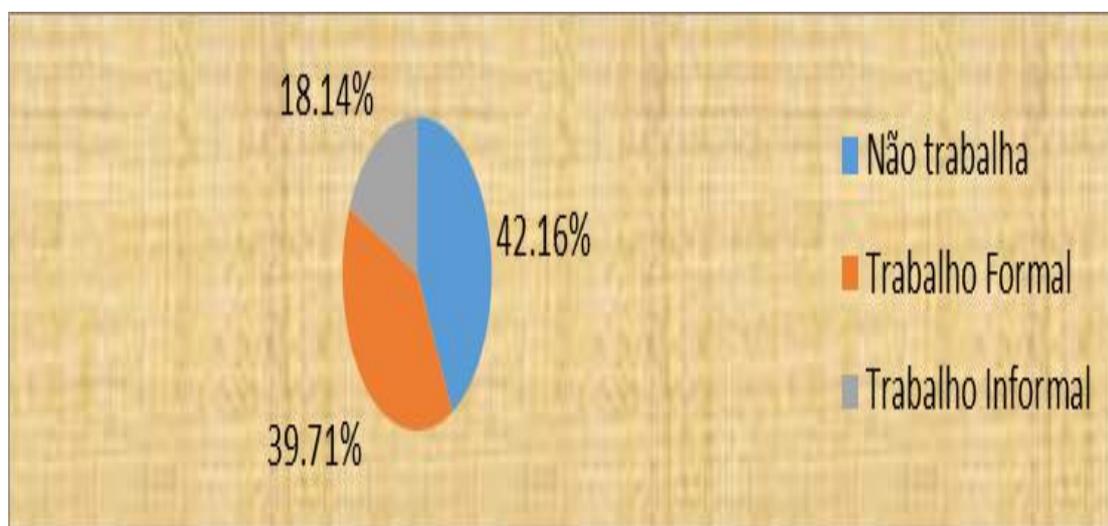
Fonte: elaborada pelo autor

Quanto ao aspecto étnico dos usuários que participaram da pesquisa realizada entre os dias 28 a 31 de agosto os dados indicam que 74,51 % são pardos, 13,73% são brancos, 10,78% são negros, e 0,49% igualmente são indígenas e não identificados.

Gráfico 17 - Etnia dos entrevistados

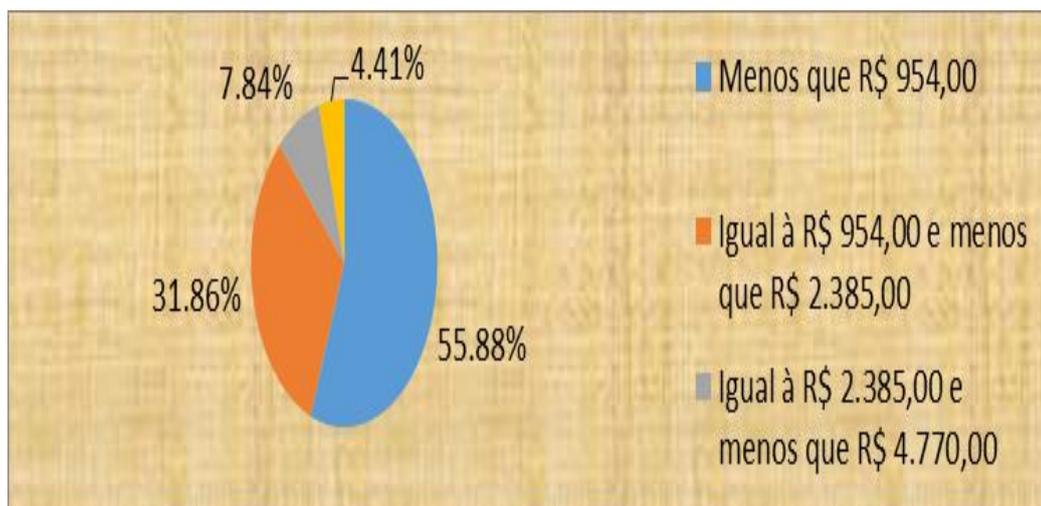
Fonte: elaborada pelo autor

A ocupação laboral também foi um elemento escolhido na presente pesquisa para traçar o perfil do usuário do Programa Bicicletar, tendo sido constatado que 42,16% dos entrevistados não trabalha, 39,71% trabalha formalmente e 18,14% possui o denominado trabalho informal.

Gráfico 18 - Ocupação Laboral

Fonte: elaborada pelo autor

Para concluir o perfil do entrevistado foi inserido no questionário pergunta referente a renda mensal do usuário, tendo ocorrido a constatação que 55,88% possuem renda menor que R\$ 954,00, acompanhado dos que percebem valores igual a R\$ 954,00 e menos que R\$ 2.385,00.

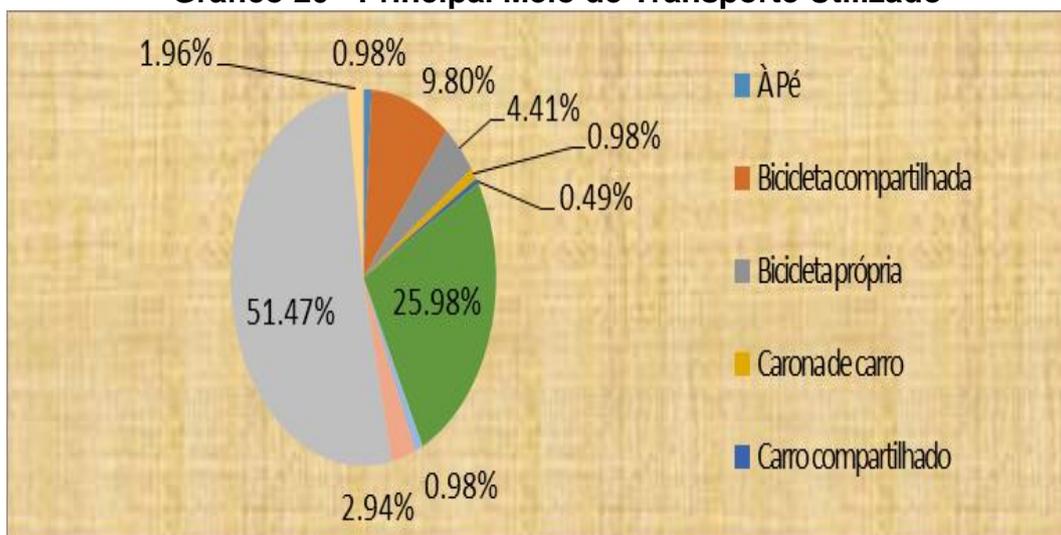
Gráfico 19 - Renda Mensal

Fonte: Elaborado pelo autor

Assim percebe-se após análise dos dados coletados no elenco dos pesquisados, que utilizam o Programa Bicletar, que o perfil do usuário deste sistema de compartilhamento de bicicletas em Fortaleza é Homem, solteiro, com ensino superior incompleto, de etnia parda, desempregado com renda mensal inferior a 954,00.

O gráfico abaixo visa identificar quais os modais de transporte são utilizados pelos usuários do Bicletar com mais frequência. Nesta indagação procura-se verificar se existe usuários do biciletar que utiliza a bicicleta como principal meio de transporte em suas locomoções, tendo sido constatado que 51,47% dos pesquisados utilizam o ônibus como principal meio de transporte no dia a dia, seguido do carro próprio com 25,98% entre os pesquisados.

Destaque-se que apenas 0,98% dos entrevistados é primordialmente pedestre, e que se forem somados a quantidade de usuários que frequentemente utiliza ônibus e metro o percentual dos usuários que utilizam um desses modais de transporte sobe para 53,43%, ou seja quase a metade dos usuários do Bicletar são também usuários do transporte público coletivo, servindo-se dos modais ônibus e metrô.

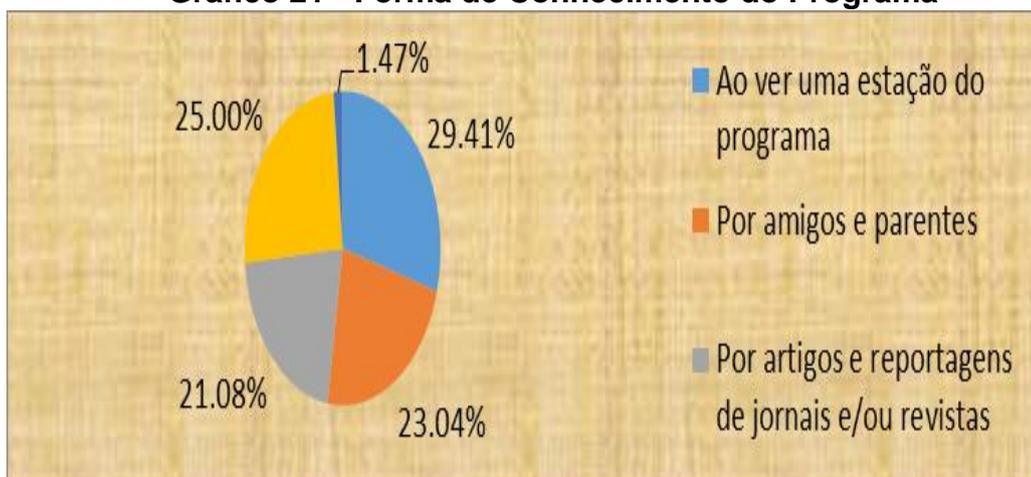
Gráfico 20 - Principal Meio de Transporte Utilizado

Fonte: Elaborado pelo autor

A questão relativa a forma de conhecimento do sistema de compartilhamento adotado em Fortaleza é relevante para a presente pesquisa, pois indica se o Poder Público municipal está fomentando meios eficientes de divulgação da necessidade da adesão do cidadão ao transporte não motorizado ou se a adesão do usuário deve-se a sua própria iniciativa ou a iniciativa da sociedade civil.

Os dados apontam que a maioria dos usuários 29,41% aderiram ao programa por interesse próprio e não por convencimento impulsionado pela mídia estatal. Se somarmos as respostas relativas ao fato de “apenas ter visto estações de compartilhamento” com referências “partidas de amigos e parentes” o percentual é elevado para 52,45% dos entrevistados.

A propaganda da Prefeitura utilizada para propagar o sistema de compartilhamento de bicicletas atingiu apenas 25% dos usuários entrevistados, fato que demonstra uma discreta campanha de divulgação do programa, principalmente na periferia da cidade que carece de direitos básicos e conseqüentemente dos direitos à cidade.

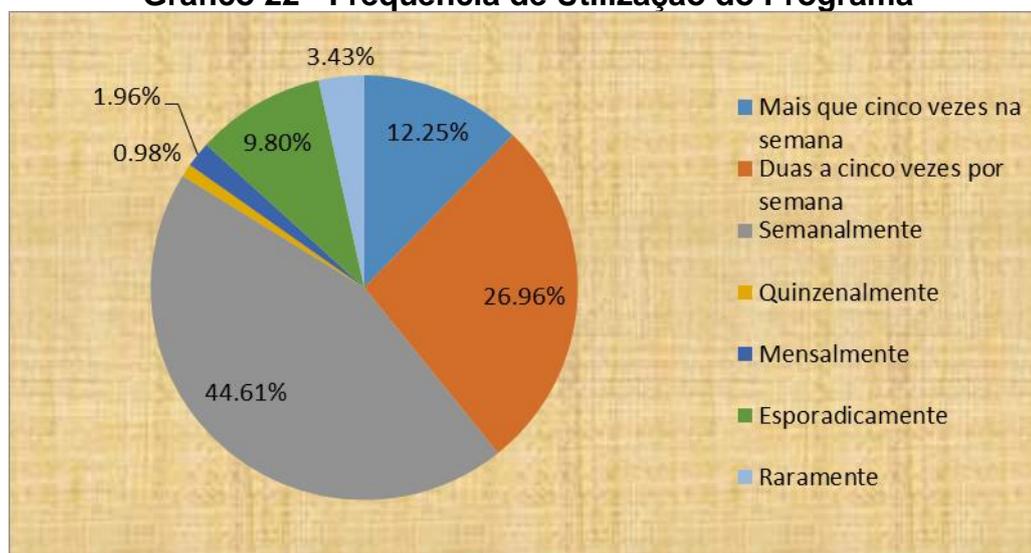
Gráfico 21 - Forma de Conhecimento do Programa

Fonte: Elaborado pelo autor

A inserção da pergunta relativa a frequência de utilização do Programa Bicicletar, possibilita a compreensão do papel do programa como meio viável para contribuir para o acesso ao Direito à Cidade.

Percebe-se após atenta observação que 44,61% dos usuários utiliza o programa semanalmente, enquanto 26,96% utilizam-se das bicicletas compartilhadas de duas a cinco vezes por semana e 12,25% utilizam a bicicleta mais de cinco vezes na semana.

Logo, verifica-se que apenas 12,25% dos usuários utilizam com acentuada frequência a bicicleta compartilhada durante os dias uteis.

Gráfico 22 - Frequencia de Utilização do Programa

Fonte: Elaborado pelo autor

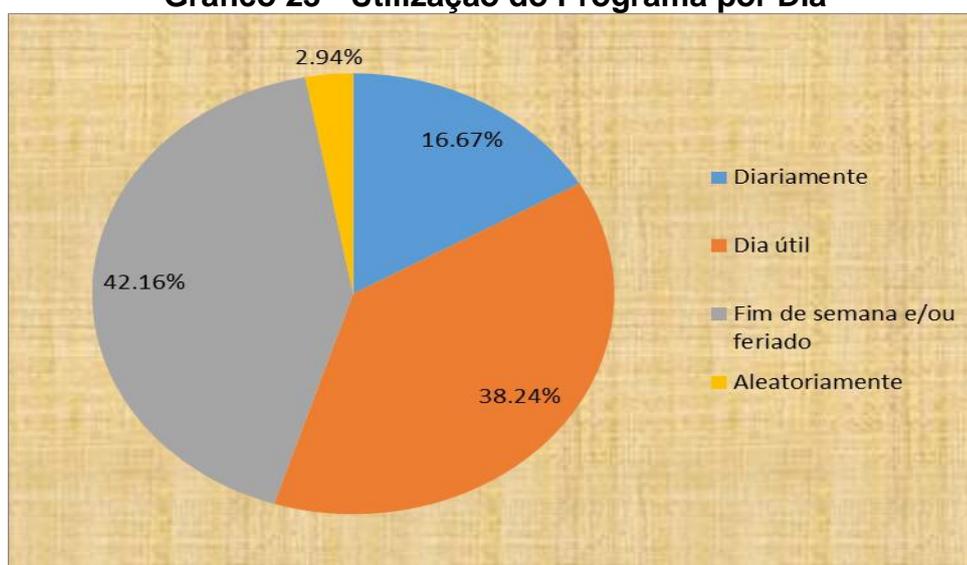
A razão desta pergunta integrar o questionário reside no fato de tornar-se relevante a identificação de que dias da semana o usuário do bicicletar utiliza com mais frequência o sistema, pois caso seja aos fins de semana, a compreensão lógica sugere que a bicicleta está sendo utilizada para exercício do direito garantido constitucionalmente ao lazer ou a compromissos pessoais, distintos dos profissionais, ao passo que se a utilização for nos dias úteis a compreensão comum é a de que o modal está sendo inserido durante os dias de labor, contribuindo direta ou indiretamente para a vivência laboral do usuário.

Vale destacar que a compreensão exposta no parágrafo anterior, enquanto regra, suporta exceções.

Constatou-se após a verificação dos dados que 42,16% dos usuários utiliza a bicicleta do programa aos fins de semana e/ou feriado, mas que o percentual de usuários que utiliza os equipamentos compartilhados nos dias úteis são também expressivos, atingindo um percentual de 38,24% entre os pesquisados. Apenas 2,94 utiliza a bicicleta aleatoriamente e a expressiva maioria dos usuários (54,91%) utiliza a bicicleta do programa nos dias úteis e diariamente, demonstrando a grande adesão ao programa.

Assim é correto registrar que o gráfico abaixo retrata que o programa está contribuindo, de certa forma, para o resguardo dos direitos dos usuários, seja ele ao lazer, seja ao Direito à cidade.

Gráfico 23 - Utilização do Programa por Dia



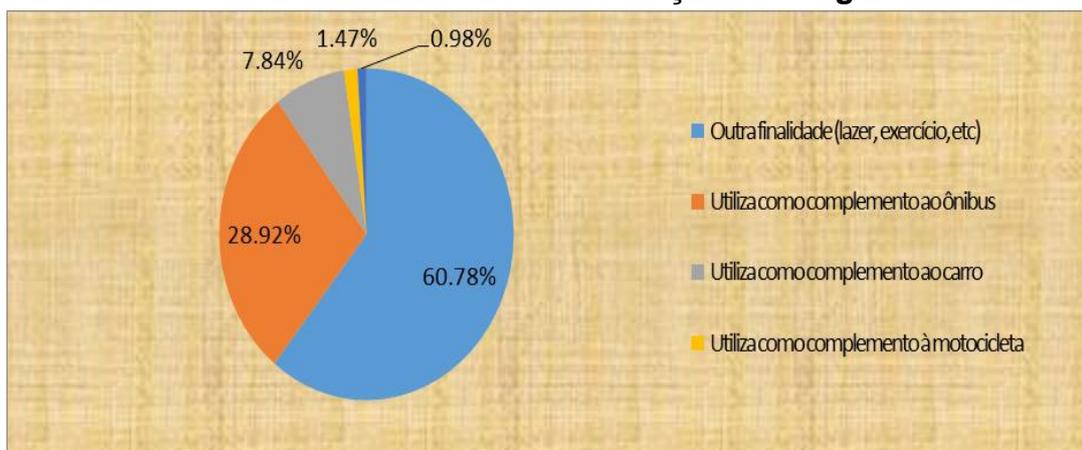
Fonte: Elaborado pelo autor

Pretende-se com a indagação relativa a finalidade de utilização do programa, perquirir os reais motivos que conduziram o usuário a buscar o novo modal não motorizado como forma de transporte e constatar se o transporte intermodal foi despertado como praxe diária de complemento de viagem realizada por um dos modais de transporte público.

Constatou-se que 60,78% dos usuários utiliza a bicicleta para outra finalidade (lazer, exercício, entre outros) e que 28,92% utilizam a bicicleta como complemento ao ônibus.

Diante destas constatações torna-se necessário que o poder público intensifique ações, no sentido de estimular o transporte público intermodal com a utilização da bicicleta, por intermédio de campanhas educativas voltadas para esta finalidade.

Gráfico 24 - Finalidade de Utilização do Programa



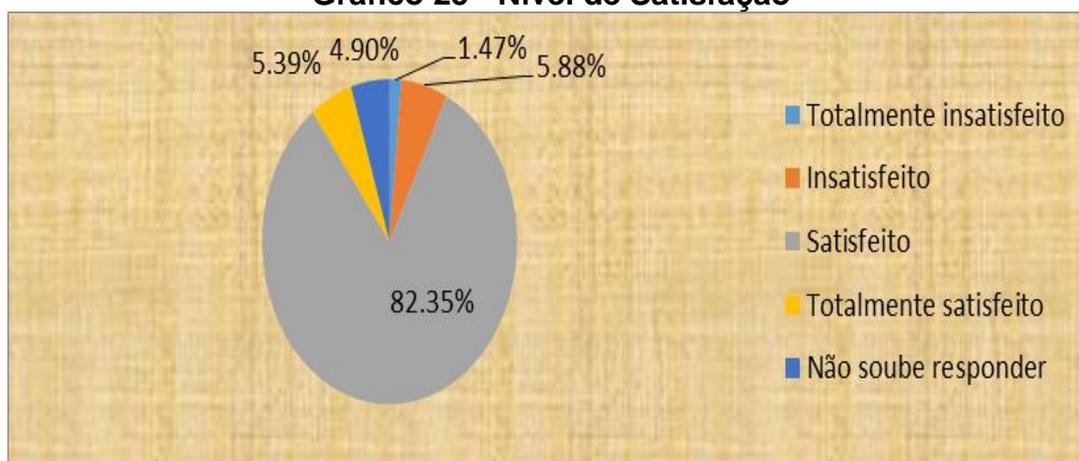
Fonte: Elaborado pelo autor

O grau de satisfação dos usuários do programa Bicicletar deve ser mensurado por intermédio dos verdadeiros protagonistas do sistema de compartilhamento de bicicletas - o usuário, que enfrenta a selva urbana compartilhando seu dia a dia com a bicicleta. Assim o gráfico abaixo aponta no sentido de fornecer dados acerca do grau de satisfatividade do serviço na capital cearense.

Neste quesito percebe-se que a Prefeitura de Fortaleza está intensificando esforços no sentido de prestar um serviço de qualidade para os usuários do programa de compartilhamento, e o reflexo desta qualidade é percebido pelo grau de satisfação do usuário.

Dentre os pesquisados 87,90% dos usuários do sistema de compartilhamento de bicicletas de Fortaleza consideram o sistema satisfatório ou totalmente satisfatório, enquanto apenas 1,47% dos pesquisados optaram por manifestar-se como totalmente insatisfeito pelo serviço.

Gráfico 25 - Nível de Satisfação

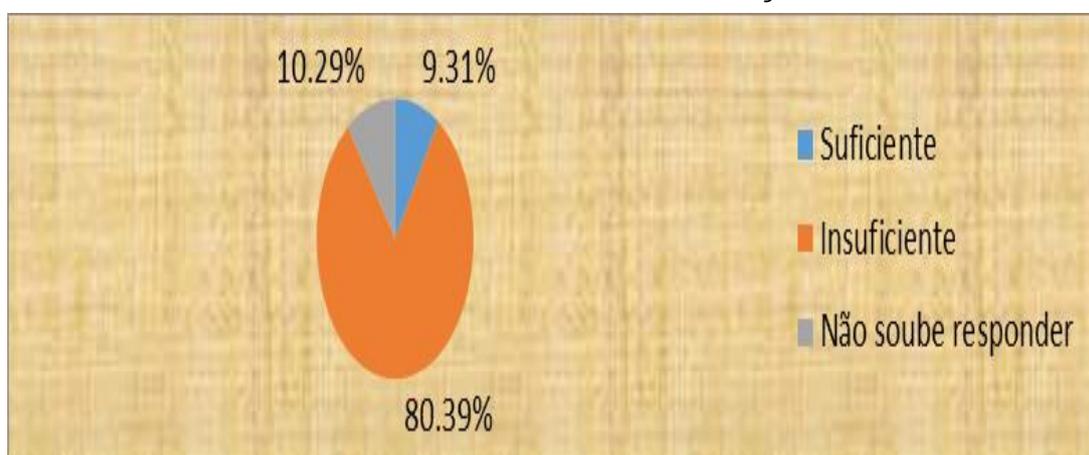


Fonte: Elaborado pelo autor

O nível de satisfação do usuário também pode ser percebido com base em certos parâmetros, dentre eles o tempo de utilização e a satisfatividade do usuário quanto ao número de estações e bicicletas no sistema.

No que pertine ao número das estações, os dados indicam que 80,39% dos usuários pesquisados consideram que o número de estações é insuficiente, enquanto apenas 9,31% consideram a quantidade suficiente.

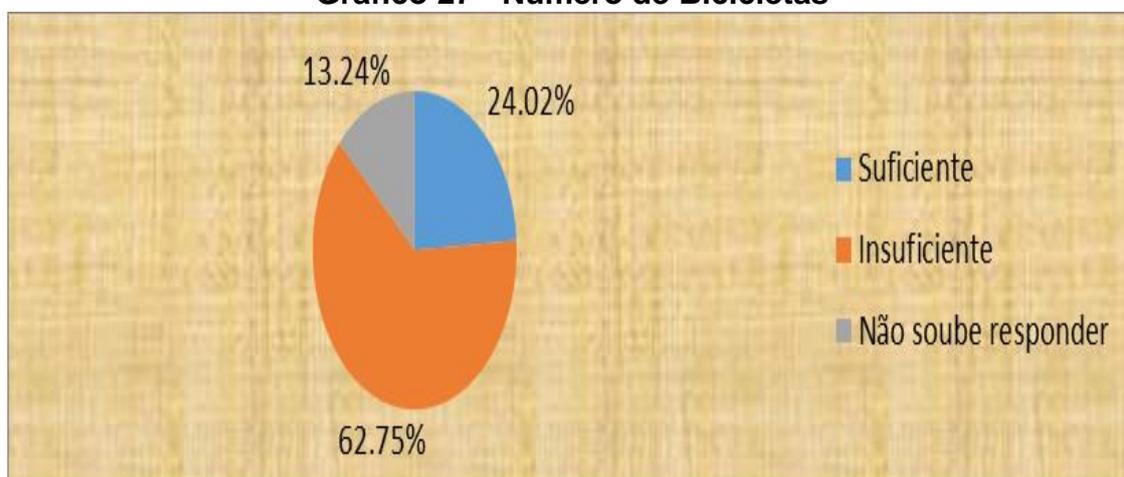
Gráfico 26 - Número de Estações



Fonte: Elaborado pelo autor

No que se refere ao número de bicicletas, 62,75% dos entrevistados consideram que a quantidade de bicicletas é insuficiente para o programa, e 24,02% consideram o número satisfatório.

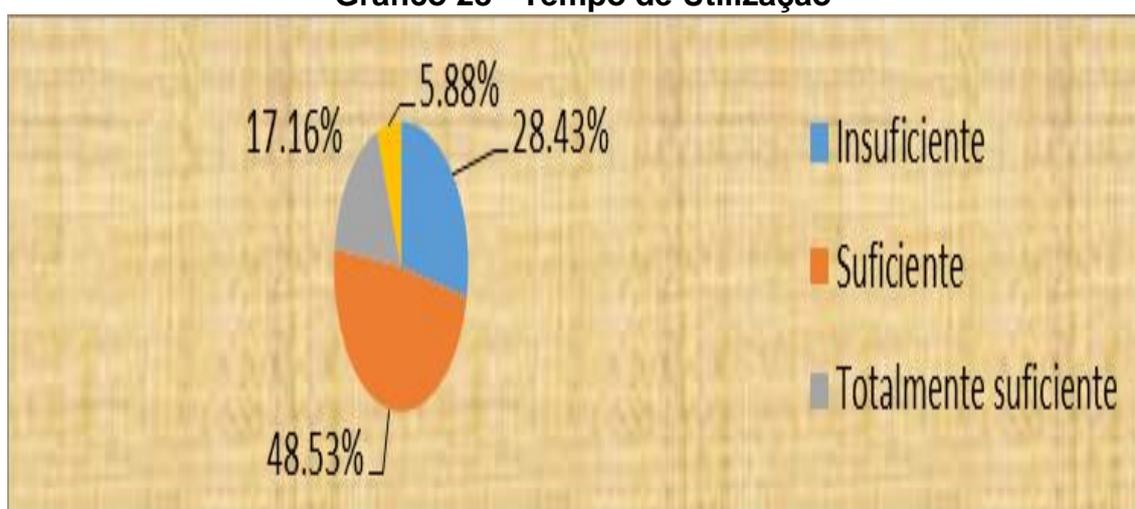
Gráfico 27 - Número de Bicicletas



Fonte: Elaborado pelo autor

Quanto ao grau de satisfação, referente ao tempo de utilização do equipamento, para o fim a que ele se destina, 48,53% dos pesquisados manifestaram-se favoráveis ao tempo, considerando suficiente o período de utilização imposto pelo sistema, enquanto 28,43% dos pesquisados opinaram pela insuficiência.

Gráfico 28 - Tempo de Utilização

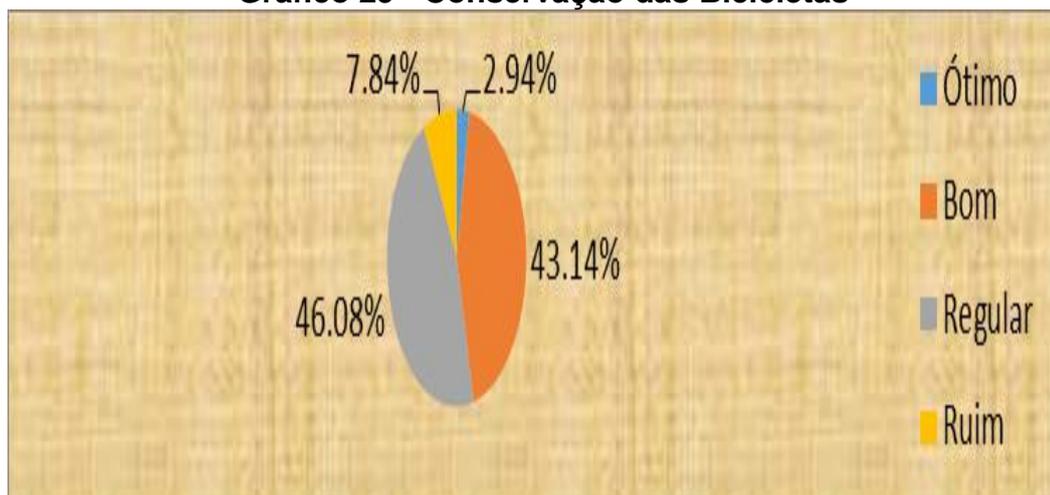


Fonte: Elaborado pelo autor

Os gráficos abaixo visam demonstrar as condições em que se encontram as bicicletas do programa, e a preocupação com a manutenção dos equipamentos.

Inicialmente, com relação ao estado de conservação das bicicletas, 46,08% dos usuários consideram as bicicletas em estado regular e 43,14% entendem que as mesmas se encontram em estado bom.

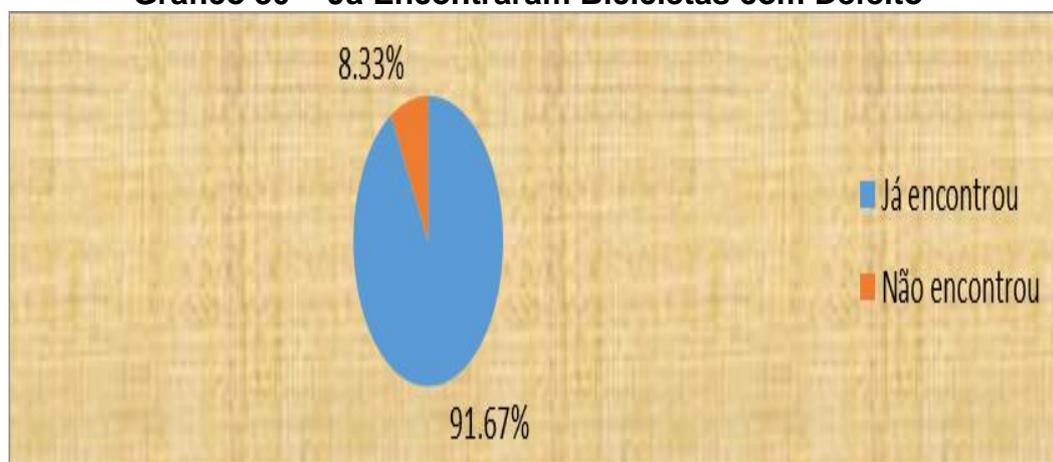
Gráfico 29 - Conservação das Bicicletas



Fonte: Elaborado pelo autor

Para concluir a pesquisa, os usuários foram convidados a responder se já encontraram bicicletas com defeito nas estações, tendo sido informado por 91,67% dos entrevistados que já encontraram bicicletas com defeito e apenas 8,33 informaram que nunca perceberam tal ocorrência.

Gráfico 30 - Já Encontraram Bicicletas com Defeito



Fonte: Elaborado pelo autor

Durante os quatro dias de aplicação do questionário, todos os entrevistados participaram do momento da entrevista com destacada atenção e cordialidade, fato que contribuiu sobremaneira para o êxito da aplicação do questionário.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Discutir o direito e debater a cidade pedalando na selva urbana não é missão fácil, mas está longe de ser difícil. O direito merece ser discutido a cada dia, principalmente em nossa sociedade contemporânea em que o tempo nos impede de discutir ideias, debater opiniões e insurgir-se quando necessário.

O poder público afastou-se do cidadão. O cidadão afastou-se da cidade. E nesta sociedade em que o afastamento predomina vivemos em condições precárias sem poder nos afastar.

O inchaço urbano acorrenta-nos pela falta de espaço, e mesmo sem espaço vivemos afastados.

A presente pesquisa buscou identificar a relação existente entre o programa BICICLETAR e o Direito à Cidade, demonstrando que as desigualdades sociais presentes em nossa cidade podem ser minimizadas com uma política pública voltada para a ciclomobilidade, que priorize o transporte não motorizado em detrimento do não motorizado.

Afinal de contas como afirma a clássica frase do Prefeito de Boston estampada nas bicicletas do sistema Hubway: “ O carro já não é o rei “.

Se o carro já não é o rei, quem deve assumir o hipotético trono?

Fortaleza está optando por firmar-se enquanto cidade ciclável, para tanto, o legislativo municipal, impulsionado pela sociedade civil organizada, implementou as bases legais para o desenvolvimento de uma política de ciclomobilidade, como lembrou o entrevistado desta pesquisa o Vereador Evaldo Lima:

“Eu quero destacar que essa causa da mobilidade sustentável, da mobilidade ativa, do incentivo ao modal ciclovitário, na verdade ela tem um protagonismo de muitos grupos de muitas pessoas, quero aqui destacar o pessoal do CICLOVIDA, da CICLANAS de muitos grupos que transformaram essa luta, numa causa que vale a pena lutar. O marco fundamental para a tomada da consciência, o marco legal, uma política permanente, uma política de estado, uma política pública, é o PDCI, é o Plano Diretor Ciclovitário Integrado de Fortaleza, é a elaboração do PDCI ,[.] Então a gente chamou para a conversa cicloativistas, movimentos de passeios ciclisticos, os órgãos que tratam do trânsito da cidade, algumas empresas interessadas em incentivar a mobilidade sustentável. Escutamos inúmeras sugestões, inúmeras propostas de emendas, as diversas propostas de emendas foram incorporadas ao PDCI a partir dessa construção da sociedade civil, a partir desse coletivo e acabou originando, eu ousou dizer que a legislação mais avançada do Brasil em relação ao incentivo do modal ciclovitário. É um projeto estratégico, é um projeto de cidade, que prevê as ações para os próximos 15 anos de incentivo a modal

ciclovário, e que tem uma meta ambiciosa, que é tornar Fortaleza a cidade mais ciclável do Brasil. Nós avançamos extraordinariamente em relação a isso, seja através de ciclovia, ciclofaixa, ciclorotas, o sistema biciletar, bicicleta integrada, ciclofaixa de lazer, a bicicleta corporativa, são iniciativas muito importantes no sentido de tornar Fortaleza uma cidade amiga do ciclista. Mas ainda hoje a gente assiste a muito desrespeito. Seja com veículos motores invadindo as ciclofaixas, seja automóveis e ônibus tirando raspas finas de bicicleta.” (LIMA, 2018)

Por isso Programa BICICLETAR merece ser analisado, servindo de fundamento para esta pesquisa.

Para atender os objetivos do presente trabalho, inicialmente houve uma imersão teórica nos temas mobilidade urbana e direito à cidade, que são categorias de pesquisa que contribuiram para o desenvolvimento do presente estudo.

No decorrer do trabalho houve inúmeras tentativas de se ouvir os stakeholders do presente programa, no entanto a SERTTEL e a UNIMED repetidas vezes informavam que esclarecimentos sobre o sistema apenas poderia ser prestado pela Prefeitura de Fortaleza, fato que conduziu presente trabalho a orientar-se por dados obtidos pelos órgãos e entidades públicas, jornais de grande circulação e entrevista com o relator do Plano Ciclovário Municipal, principal instrumento de garantia de uma política ciclovária.

Outra medida adotada foi aplicar um questionário a ser dirigido aos cadastrados no programa BICICLETAR com o fito de identificar o perfil do usuário, motivos que o conduziram a utilizar o sistema e analisar o grau de satisfação sobre o programa.

Após análise das particularidades existentes no município de Fortaleza, percebe-se que trata-se de uma cidade plana, com clima propício para o ciclismo e que estes fatores de natureza territorial contribuiram sobremaneira para a aceitação do munícipe ao novo modal de transporte.

Em contrapartida percebe-se que, segundo dados do IDH-B 2018-2019, Fortaleza possui bairros com IDH comparáveis aos de países Europeus, enquanto em outros bairros da cidade (exemplo Conjunto Palmeiras) o IDH é inferior ao de Níger (país com o pior índice no ranking Mundial).

Após análise dos dados do IDH por bairro de 2018-2019 os bairros que se concentram próximo a orla marítima (Meireles, Aldeota, Praia de Iracema, por exemplo), via de regra, possuem o índice mais alto da capital, ensejando a

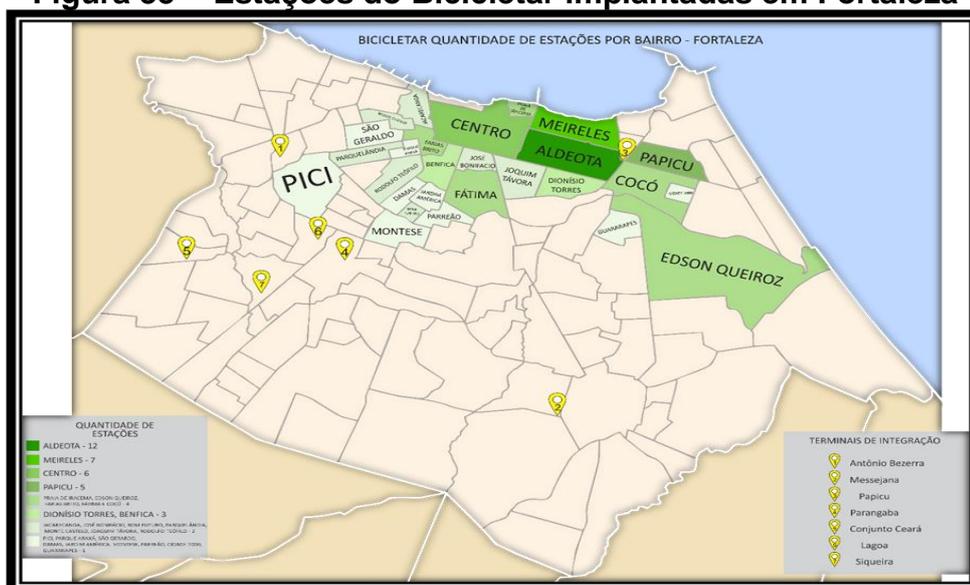
conclusão de que dispõe dos serviços que a prefeitura deve disponibilizar ao cidadão.

Nestes bairros a qualidade de Vida, a saúde, educação, transporte e lazer interagem com o munícipe que vive acobertado por seus direitos à cidade. Trata-se como afirmava Lefevbre, dos Citoyens (são aqueles a quem o Estado reconhece a cidadania política, detentores dos direitos à cidade).

Acontece que em contrapartida, quase 80% do território de Fortaleza possui bairros com índices de desenvolvimento humano equiparáveis aos países mais pobres do planeta, fato que os torna na percepção Lefevbreana, Citadins (são apenas habitantes desprovidos de auxílio condizente Estatal)

Se fizermos uma sobreposição dos mapas do IDH-B de Fortaleza 2018-2019 e das estações do BICICLETAR constata-se que as estações localizam-se justamente nos bairros de IDH mais elevados.

Figura 35 - Estações do Bicletar implantadas em Fortaleza



Fonte: Elaborado pelo autor

É o direito garantido aos que já possuem direito. Enquanto outros, a maioria, não possuem direito muito menos direito ao direito.

O sistema de ciclomobilidade deve privilegiar o transporte não motorizado, os excluídos, os Citadins, Afinal de contas o Direito à Cidade não é pisoteado em bairros nobres, apenas nos pobres.

As 80 estações do BICICLETAR estão concentradas em 27 bairros, da área nobre da cidade, e dessas 12 estações estão localizadas apenas na Aldeota.

O IDH-B da Regional V é um dos piores, fato que indica a ausência do poder público, ou no mínimo a ineficiência da máquina estatal.

Contudo, o Vereador Evaldo Lima assevera que este problema não é apenas da capital cearense, mas que nela, encontrou uma possível solução conforme trecho da entrevista transcrito a seguir:

“[...] Essa questão do desafio de levar as bicicletas compartilhadas para as regiões mais afastadas não é um desafio só de Fortaleza não, todas as cidades, Paris, Londres, Buenos Aires, Amsterdam, possuem dificuldade de levar aos locais mais afastados, isso é um desafio. Tem uma iniciativa que existe exclusivamente em Fortaleza, e que eu acho que é inovadora e revolucionária, que é o sistema de bicicleta integrada nos terminais, uma revolução no transporte coletivo de Fortaleza, foi a implantação dos terminais de ônibus na gestão do prefeito Juraci Magalhães. Hoje a partir da distância do olhar distanciado historicamente, a gente pode perceber o quão aquela implantação dos terminais de ônibus foi um marco avançadíssimo na política de mobilidade urbana de Fortaleza. O camarada realizar integração no terminal e migrar de um ônibus para o outro sem a necessidade de pagar uma nova tarifa isso foi extraordinário e impactou, e nos ajuda a entender o bem-querer da cidade de Fortaleza pelo Juraci naquele período lá. A bicicleta integrada, integrada exatamente aos terminais de ônibus representa um avanço muito grande, uma circunstância hipotética de um camarada que mora no Jardim Fluminense, no Siqueira, no Genibaú e que trabalha no cais do porto na construção civil no cais do porto, ele pega o ônibus lá no terminal do Siqueira, desce no terminal do Papicu, pega uma bicicleta integrada e vai pedalando até o cais do porto fica 14 horas, pode ficar com a bicicleta até 14 horas ali ao lado da construção, voltar para o terminal deixar lá na estação de bicicleta integrada pega o ônibus no terminal do Papicu, desce no terminal do Siqueira, e tem opção de pegar bicicleta integrada e até a sua casa encostar bicicleta ali né passar 14 horas no dia seguinte devolver a bicicleta isso sem pagar um centavo pelo uso da bicicleta. Então essa solução da bicicleta integrada ela já é...” (*idem*, 2018)

Acontece que não deve ser desconsiderado a necessidade de implantar o programa piloto em área que gere aceitação do novo hábito de pedalar. Assim a exemplo de outros centros urbanos Fortaleza implantou o piloto em área considerada nobre.

Acontece que em virtude do êxito do Programa BICICLETAR, Fortaleza é pioneira no país no que se refere a ter bicicleta integrada ao transporte público, é o Bicicleta Integrada, que conta com estações nos terminais de ônibus, à exceção é o terminal de Messejana que encontra-se off-line.

Desta forma infere-se que o quantitativo de estações deverá ser ampliado e que este processo de ampliação, dando continuidade as duas expansões já ocorridas, deverá atender as camadas mais necessitadas da população, justamente as de IDH menor.

Logo, o Programa Bicicleta Integrada, poderá oportunizar a capilarização das estações a serem implantadas em regiões consideradas pobres, apenas desta maneira o programa resguardará o direito à Cidade a quem não tem. Esta é a mesma percepção do Vereador Evaldo Lima, senão vejamos:

a bicicleta integrada, ela dá essa solução de utilização desse sistema compartilhado para as regiões mais vulneráveis, mais baixo IDH. Em todo o terminal de ônibus de Fortaleza tem uma estação, uma grande estação de bicicleta com 100, 150, 50, bicicletas ali à disposição dos usuários, e a lógica do sistema BICICLETAR é exatamente esta, ela é uma teia que vai se expandindo e vai se espalhando pela cidade. Então a lógica é a gente não pode, é... eu recebi a demanda por exemplo, de muitos colegas professores, e funcionários públicos, que queriam uma estação de bicicleta compartilhada BICICLETAR defronte ao Cambeba, onde colegas professores da UECE, bem defronte ao Campus do Itaperi, lutei muito e tenho lutado todo dia, pra que sejam implantadas essas estações. Da mesma forma, a ciclofaixa da Juventude integrando aí todos os três Cucas da Barra do Ceará, até o Cuca Mondubim e Jangurussu. Enfim, a lógica da estação de bicicleta é que deve haver uma distância máxima de 1 km entre uma estação e outra, que você não pode deixar uma estação de bicicleta, lá afastada, a ideia é que o sistema vá se expandindo, capilarize. Aí uma série de iniciativas, estão sendo tomadas, vou colocar algumas: todo dinheiro proveniente da zona azul de Fortaleza no estacionamento, vai ser aplicado na construção de novas ideias da política ciclovitária, a regulamentação do aplicativo Uber, é importante, é necessário, mas tem que ser regulamentado, foi regulamentado, mas uma das contra partidas do aplicativo, é exatamente a construção de bicicleta compartilhada, mas ainda a história do financiamento privado. Então a gente está buscando a captação de recurso, e é perfeitamente possível dentro dessa perspectiva de tornar Fortaleza uma cidade mais ciclável do Brasil, e expandir as estações de bicicleta para as regiões mais afastadas. (*idem*, 2018)

Quanto aos objetivos específicos almejados na presente pesquisa destaque-se que o Programa Bicicleta Integrada pode impulsionar o BICICLETAR nos bairros, cujo IDH seja menor, contribuindo para o efetivo exercício do direito à cidade.

A comparação do uso da bicicleta antes e depois do Programa BICICLETAR foi explicitada pela pesquisa realizada junto aos usuários do BICICLETAR. Por fim, a identificação do perfil do usuário, a sua opinião acerca do programa e o grau de satisfação foram exaustivamente demonstrados no capítulo 5.

Por fim, conclui-se que Direito à Cidade pode ser resguardado pelo sistema de compartilhamento de bicicletas, para tanto, torna-se necessário que o programa atenda as camadas mais carentes da cidade.

A bicicleta libertou-se da clausura da praça, cabe a ela agora libertar quem ainda preso está, na cidade sem está.

REFERÊNCIAS

- ACCIOLY, V. M. Mobilidade e expansão urbana na Região Metropolitana de Fortaleza: da concentração a dispersão urbana. In: COSTA, Maria Clélia Lustosa; DANTAS, Eustógio Wanderley Correia (orgs). **Vulnerabilidade socioambiental na região metropolitana de Fortaleza**. Fortaleza: EdUFC, 2009.
- ADERALDO, M. S. **A Praça**. [S.l]:R. Esteves Tipoprogresso, 1989.
- ALFONSIN, B. **O Estatuto da Cidade e a construção de cidades sustentáveis, justas e democráticas**. [S.l]:Direito e Democracia, 2001.
- ALVES, P. JUNIOR. A, A, R. **Mobilidade e acessibilidade urbanas sustentáveis: a gestão da mobilidade urbana no Brasil**. São Paulo:[s.n], 2007.
- ALVES, P.; RAIÁ JUNIOR, A. A. Mobilidade e Acessibilidade Urbanas sustentáveis: a gestão da mobilidade no Brasil. In: VI Congresso de Meio Ambiente da Associação de Universidades Grupo de Montevidéu-AUGM ambiente, São Carlos-SP. **Anais de Eventos da UFSCar**, 2009.
- AMORA, Z. B. O espaço urbano cearense: breves considerações. In: AMORA, Z. B. **O Ceará: enfoques geográficos**. Fortaleza: Funece, 1999.
- ANDRADE, Manuel Correia de. **Espaço, polarização e desenvolvimento**. 5.ed. São Paulo: Atlas, 1987.
- ANTP. Integração de Transporte Público Urbano. **Manual 9 da Série Gerenciamento de Transporte Público Urbano – Instruções Básicas**. Associação Nacional do Transporte Público,1996
- ARAÚJO, M. R. M et al. Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. **Revista Psicologia & Sociedade**, v. 23, n.3, p.56-68, 2012.
- ARISTÓTELES. **Política**. Brasília: EdUnB, 1989.
- AS BICICLETAS de Belleville. Direção: SylvainChomet. Roteirista: SylvainChomet. Elenco: Michel Robin, Jean-Claude Donda, Charles Linton. Gênero: Animação, Comédia e Família. 1DVD (1h20min). 2004.
- AUGÉ, M. **Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade**. São Paulo: Papirus, 1994.
- BARROS, A. M. F. B.et al. 2010. “O estatuto da cidade comentado (Lei n. 10.257 de 10 de julho de 2001)”. In: CARVALHO, C. S.; ROSSBACH, A.(orgs.). **O estatuto da cidade: comentado**. São Paulo: Ministério das Cidades, 2010.

BASSUL, J. R. “Estatuto da cidade: a construção de uma lei”. In: CARVALHO, C. S.; ROSSBACH, A. **O estatuto da cidade**: comentado. São Paulo: Ministério das Cidades, 2010.

BAUMAN, Z. **Confiança e medo da cidade**. Rio de Janeiro: Zahar, 2009.

BARROSO, L. R. **Curso de Direito Constitucional**: os conceitos fundamentais e a construção do novo modelo. 4.ed. São Paulo: Saraiva, 2013.

BARQUEIRO. Direção: José Menezes, Lucas Justiniano. Elenco: Paulinho Faria, Peu Araújo, Sergio Mastropasqua. São Paulo- Brasil. DVD (15 min), widescreen, color. 2014.

BATISTA, J. **Alternativas de redes multimodais para o transporte público na zona oeste da região metropolitana de Fortaleza**. 2002. 118f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transporte) – Centro de Tecnologia, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2002.

BERGMAN, L; RABI, N. I. A. **Mobilidade e Política Urbana**: subsídios para uma gestão integrada. Rio de Janeiro: IBAM, 2005. Disponível em: <<http://www.ibam.org.br>>. Acesso em: 01 maio 2016.

BEAUJEU-GARNIER, J. **Geografia Urbana**. Lisboa: Ed. da Fundação Calouste Gulbenkian, 1997.

BERNAL, M. C. C. **A Emergência de Fortaleza como metrópole periférica**: segregação e terceirização. 2003. 189f. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional – Centro de Tecnologia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2003.

BERNAL, C. **A metrópole emergente**: a ação do capital imobiliário na estruturação urbana de Fortaleza. Fortaleza: EdUFC, 2004.

BISOL, Jairo. “Dogma e Dogmatismo”. In: SOUSA JR, José Geraldo de (org.). **O Direito achado na rua : introdução crítica ao Direito**. 4 ed. Brasília: EdUNB, 1993.

BOBBIO, N. **A era dos direitos**. Rio de Janeiro: Campus, 1992.

_____. **Da estrutura à função**: novos estudos da teoria do direito. Barueri: Manole, 2007.

BOURDIEU, P. “Sobre o poder simbólico” (cap. 1). “A força do direito. Elementos para uma sociologia do campo jurídico” (cap. 8). In: BOURDIEU, P. **O poder simbólico**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989.

BOVO, J. M. ; SILVA, R. T. da; GUZZI, V.S. A inserção social da UNESP de Araraquara: sua importância na economia do município e na prestação de serviços à comunidade. **Perspectivas**, São Paulo, v.3, n.19, p.71-85, 1996.

BRASIL. Lei n. 10.257, de 10 julho de 2001, que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, 11 jul. 2001, ano 138, n.133, Seção 1,p. 1-2.

_____. Constituição (1988) **Constituição da República Federativa do Brasil**. 40 ed. São Paulo: Saraiva, 2007.

BURGIERMAN, D. R. Como a política mata os ciclistas. **Superinteressante**, São Paulo, ano 25, v.4, n.3, p.15-16, abr. 2012.

CALDEIRA, T. P. R. **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. 34 ed. São Paulo: Edusp, 2000.

CAMPOS, V. B. G. Uma visão da mobilidade urbana sustentável. **Revista dos Transportes Públicos**,v.2, n.3, p.99-106, 2006.

CARVALHO NETTO, M. A contribuição do direito administrativo enfocando a ótica do administrado: para uma reflexão acerca dos fundamentos do controle de constitucionalidade das Leis no Brasil. In: Um pequeno exercício de Teoria da Constituição. **Fórum Administrativo**, Belo Horizonte, v.1, n.1, p.3-8, out.2001.

CARLOS, A.F. A. **A cidade**. São Paulo: Contexto, 1997.

_____. **Espaço urbano: novos escritos sobre a cidade**. São Paulo: Contexto, 2004.

CARVALHO, J. M. Cidadania no Brasil. **O longo Caminho**. 3.ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

CARDOSO, A. L. “A cidade e seu estatuto: uma avaliação urbanística do estatuto da cidade”. In: RIBEIRO, L. C. Q.; CARDOSO, A. L. **Reforma urbana e gestão democrática**. Rio de Janeiro: Revan,2003.

CARLOS , A. F. A. “O direito à cidade e a construção da metageografia”. **Revista Cidades**,v.2, n.4, p.30-37,out.2005.

CASTRO, J. L. **Fatores de localização e de expansão da cidade de Fortaleza**. Fortaleza: Imprensa Universitária, 1977.

CASTRO, J. L. Contribuição de Adolfo Herbster à forma urbana da cidade da Fortaleza. **Revista do Instituto do Ceará**, v.108, n.23, p.43-90, 1994. Disponível em: <<http://www.institutodoceara.org.br/revista/Rev-apresentacao/RevPorAno/1994/1994ContribuicaoAdolfoHerbsteraaformaurbanadeFortaleza.pdf>>. Acesso em: 8 dez. 2017.

CATÃO, M.Ó. C. Civilizações Urbanas e Teorias da Cidade. **Revista de Direito da Cidade**, v.7, n. 1, p. 91-140, jun. 2015.

CAVALLAZZI, R. L. O Estatuto Epistemológico do Direito Urbanístico Brasileiro: possibilidades e obstáculos na tutela do direito à cidade. In: COUTINHO, R;

BONIZZATO, L. **Direito da cidade**: novas concepções sobre as relações jurídicas no espaço social urbano. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2007.

CAVALCANTE, S. et al . O significado do carro e a mobilidade cotidiana. **Rev. Mal-Estar Subj**, Fortaleza , v.12, n.1-2, p. 359-388, jun. 2012 . Disponível em:<http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1518-61482012000100013&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 01 jul. 2016.

CENCI, D. R. Direito à cidade: Sustentabilidade e Desenvolvimento no meio urbano. **Revista de Direito da Cidade**, v. 7, n. 1, p.45-58, 2015.

CERDÁ y SUNYER, I. **La Théorie générale de l'urbanisation**. Paris:Seuil, 1979 .

CERTEAU, M. **A invenção do cotidiano**: artes de fazer. 17.ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2011.

CHAUÍ, M. **O que é ideologia?** São Paulo: Brasiliense,1984.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. 3.ed. São Paulo: Ática, 1995.

COSTA, M. C. L. Fortaleza: expansão urbana e organização do espaço. In: SILVA, J.B.et.al. **Ceará**: um novo olhar geográfico. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2005.

_____. **Vulnerabilidade socioambiental na região metropolitana de Fortaleza**. Fortaleza: EdUFC, 2009.

COUTINHO, R;BONIZZATO, L. **Direito da cidade**: novas concepções sobre as relações jurídicas no espaço social urbano. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2007.

COVRE, M.L.M. **O que é cidadania**: coleção primeiros passos. 3. ed. São Paulo: Brasiliense, 1998.

DA MATTA, R. **Fé em Deus e pé na tábua ou como e porque o trânsito enloucece no Brasil**. Rio de Janeiro: Rocco.2010.

DA SILVEIRA, M. O. **Mobilidade sustentável**: a bicicleta como um meio de transporte integrado. 2010. 155f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transporte, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro,2010.

DIONISIO, S. H. R. Direito de ir e vir na sociedade brasileira. **Conteúdo Jurídico**, Brasília-DF, v.3, n. 6, p.44-48,maio 2015. Disponível em: <<http://www.conteudojuridico.com.br/?artigos&ver=2.53479&seo=1>>. Acesso em: 01 jul. 2016.

DI PIETRO, M. S. Z. **Direito administrativo**. 16. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

DI SARNO, D. C. L. **Elementos de direito urbanístico**. São Paulo:Manole, 2004.

DUSSEL, E. **Ética da Libertação**: na idade da globalização e da exclusão. Petrópolis: Vozes, 2012.

FERNANDES, E. Do código civil ao Estatuto da Cidade: algumas notas sobre a trajetória do Direito Urbanístico no Brasil. **Revista Jurídica**, v.5, n. 05, p.33-45, 2012.

FERNANDES, E; ALFONSIN, B. **Direito urbanístico: estudos brasileiros e internacionais**. Brasília:LUX,2006.

FIORILLO, C. A. P. **Curso de direito ambiental brasileiro**. 10. ed.São Paulo: Saraiva, 2009.

FONSECA, M. A. Fazer viver e deixar morrer: as sociedades modernas e a tipologia de seus poderes. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, São Paulo, v.15, n.44, p.34-56, out.2000.

FOUCAULT, M. **Em defesa da sociedade**: aulas no Collège de France (7 e 14 de janeiro de 1976). São Paulo: Loyola, 1996.

_____. **A ordem do discurso**: aula inaugural no Collège de France pronunciada em 2 de dezembro de 1970. 3.ed. São Paulo:Loyola, 1996.

GOMIDE, A. Á. **Agenda governamental e o processo de políticas públicas: o projeto de lei de diretrizes da política nacional de mobilidade urbana**. São Paulo: Manole, 2008.

HABERMAS, J. **A Inclusão do outro**: estudos de teoria política. São Paulo: Loyola, 2002.

HANNERZ, U. **Explorer la ville**. Paris: Minuit, 1983.

HARVEY, D. O direito à cidade. **Lutas Sociais**, v.12 , n. 29, p.56-67, out.2012.

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

_____. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

HENRIQUE, C. S. **Diagnóstico espacial da mobilidade e da acessibilidade dos usuários do sistema integrado de transporte de fortaleza**. 2004. 165f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) – Programa de Mestrado em Engenharia de Transportes, Centro de Tecnologia, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2004.

HOLANDA, S. B. **Raízes do Brasil**. 3. ed. São Paulo: Companhia da Letras, 1997.

IHERING, R. **A finalidade do direito**. Rio de Janeiro: Ed. Rio, 1979.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Disponível em: <www.ibge.gov.br/sidra>. Acesso em: 07 jun.2017.

_____. **Projeção da População do Brasil**. Brasília:IBGE, 2018. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/noticia_impresao.php?id_noticia=1272>. Acesso em: 25 abr. 2018.

JARDIM, Z. L. T. Regulamentação da Política Urbana e Garantia do Direito à Cidade. In: COUTINHO, R; BONIZZATO, L. **Direito da cidade**: novas concepções sobre as relações jurídicas no espaço social urbano. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2007.

KANT, I. **Fundamentos da metafísica dos costumes**. Lisboa: Edições 70, 1986. p.77.

KILIAN, K. N. O Direito pela perspectiva de Pierre Bourdieu: as ideologias e o poder simbólico. **Conteúdo Jurídico**, Brasília, v.45, n.22, p.23-34, maio 2014. Disponível em: <<http://www.conteudojuridico.com.br/?artigos&ver=2.48224&seo=1>>. Acesso em: 30 jun. 2016.

KLEIMAN, M. **Transportes e mobilidade e seu contexto na América Latina**. Rio de Janeiro: EdUFRJ, 2011.

KRAMER, G. **Cidade Nômade**. São Paulo:[s.n],2015. Disponível em: <<https://www.guilhermekramer.com>>. Acesso em: 19 maio 2018.

LEFÉBVRE, Henri. **A revolução Urbana**. Belo Horizonte: EdUFMG, 2004.

_____. **Du Rural à l'urbain**. Paris: Anthropos, 1970.

_____. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Centauro, 2006.

_____. **Le Droit à la ville**. Paris: Anthropos, 1968.

_____. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LIPIETZ, A. **O capital e seu espaço**. São Paulo: Nobel, 1988.

LIPOVETSKY, G. A era do após-dever. In: MORIN, E. et al. **A sociedade em busca de valores**: para fugir a alternativa entre o ceticismo e o dogmatismo. Lisboa: Instituto Piaget, 1996.

MAGALHÃES, J. L. Q. Sobre a sociedade da competição (o totalitarismo sorrateiro). **Conteúdo Jurídico**, Brasília, v.3, n.5, p.45-48, dez. 2008. Disponível em: <<http://www.conteudojuridico.com.br/?artigos&ver=2.21904&seo=1>>. Acesso em: 01 jul. 2016.

MAGALHÃES, J. L. Q. **Curso de Direitos Fundamentais**. 3. ed. São Paulo:Método, 2008

MAIA, J; KRAPP, J. **A cidade contemporânea**: leituras e escritas do urbano. São Paulo:[s.n],2016. Disponível em:

<<http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/revistafamecos/article/6325/4600>>. Acesso em: 06 jun. 2017.

MALNIER, R. **L'Origine et la fonction économique des villes**. Paris: Girru&Briere, 1910. p.44.

MARCUSE, P. "Os direitos nas cidades e o direito à cidade". In: SUGRANYES, A.; MATHIVET, C. **Cidades para todos: propostas e experiências pela direito à cidade**. Santiago: Habitat International Coalition, 2010.

MARICATO, E. "Reforma urbana: limites e possibilidades – uma trajetória incompleta". In: RIBEIRO, L. C. Q.; SANTOS JR., O. A. (orgs.). **Globalização, fragmentação e reforma urbana: o futuro das cidades brasileiras na crise**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1994.

MARX, K & ENGELS, F. **A Ideologia Alemã**. São Paulo: Moraes, 1984.

MATOS, F.O. **A cidade de papel: cartografia e fotografia na formação do espaço litorâneo de Fortaleza – Ceará**. Fortaleza:[s.n], 2009.

MATTOS, L. P. **Efetividade da função social da propriedade urbana à luz do estatuto da cidade**. Rio de Janeiro:Temas e ideias, 2003.

MELO, V. A; SCHETINO, A. A bicicleta, o ciclismo e as mulheres na transição dos séculos XIX e XX. **Estudos Feministas**, v. 17, n. 1, p. 111-134, 2009.

MORAES, A; KIM, R. P. **Cidadania: o novo conceito jurídico e a sua relação com os direitos individuais e coletivos**. São Paulo: Atlas, 2013.

MORIN, E. **Ciência com consciência**. Rio de Janeiro: Bertrand, 2000, p. 387.

_____. **Os sete saberes necessários à educação do futuro**. São Paulo: Cortez; Unesco, 2001.

MULLER, F. **Quem é o povo**. 7.ed. São Paulo:Revistas dos Tribunais, 2013.

MUNFORD, L. **La Cultura de las Ciudades**. Buenos Aires :Emecé, 1945.p.433. [1938]

NASCIMENTO. Natália Petersen. A construção da cidadania através da ordem urbana: a regulamentação da questão urbana como fundamento ao Direito à Cidade. **Conteúdo Jurídico**, Brasília, v.28, n.32, p.34-43, dez. 2015. Disponível em: <<http://www.conteudojuridico.com.br/?artigos&ver=2.54977&seo=1>>. Acesso em: 01 jul. 2016.

OLIVEIRA, I. C. E. **Estatuto da Cidade: para compreender....** Rio de Janeiro: IBAM/DUMA, 2001.

OLIVEIRA, R. F. **Comentários ao estatuto da cidade**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002.

- PAPPA, M. F; CHIROLI, D. M.G. **Mobilidade urbana Sustentável**. [S.l.;s.n],2011. Disponível em:
http://www.cesumar.br/prppge/pesquisa/epcc2011/anais/marcia_fernanda_pappa.pdf
>. Acesso em:15 abr. 2017.
- PAIXÃO, C. **Modernidade, tempo e direito**. Belo Horizonte: Del Rey, 2002.
- PARK, R. E. A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. In: VELHO, O. G. **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 1967.
- PEQUENO, L. R. B. **Como anda Fortaleza**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2009.
- PEZZUTO, C. C. **Fatores que influenciam o uso da bicicleta**. 2002. 146f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) - Centro de Ciências Exatas e de Tecnologia, Universidade Federal de São Carlos, São Paulo, 2002.
- PIAZZOLLA, A. **Sur: una película para llevar en el corazón** [CD]. Brasil: BMG Ariola, 1988
- _____. Bandoneon. In:PIAZZOLA, Astor. **Lumiere**. São Paulo:RGE - Fermata, 1976. Lado 2 de 1 disco sonoro, faixa 2, 4min 10s).
- PROVIDELO, J. K; DA PENHA S. S. Percepções de indivíduos acerca do uso da bicicleta como modo de transporte. **Transportes**, v.18, n. 2, p.45-54, jun.2010.
- PRIGOGINE, I. **O fim das certezas: tempo, caos e as leis da natureza**. São Paulo: Ed.UNESP, 1996.
- RIBEIRO, L. C.Q; CARDOSO, A. L. **Reforma urbana e gestão democrática: promessas e desafios do Estatuto das cidades**. Rio de Janeiro: Reavan FASE, 2003.
- RODRIGUES, A. M. **Moradia nas cidades brasileiras**.10. ed. São Paulo: Contexto,1988.
- ROLNIK, R; CYMBALISTA, R. **Instrumentos urbanísticos contra a exclusão**. São Paulo:Polis, 1997.
- ROLNIK, R. **O que é Cidade**. 4. ed.São Paulo: Brasiliense,2012.
- SANTOS, M. **Espaço do Cidadão**. São Paulo: Studio Nobel, 2002.
- _____. **Por uma outra globalização do pensamento único à consciência universal**. 18.ed. Rio de Janeiro: Record, 2009.
- SANTOS, J. C. **Eu sou a Multidão**. 2004. 158f. Dissertação (Mestrado em Filosofia)- Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2004.
- SANTOS, L; BASTOS, R. Questão de estilo. In: SANTOS, L. **Tudo azul**. [S.l.]: Wea Discos, 1984. 1 disco sonoro. Lado B, faixa 2.

SANTOS JUNIOR, O. A. A produção capitalista do espaço, os conflitos urbanos e o direito à cidade. In: SANTOS JUNIOR, O. A. et al. **Políticas públicas e direito à cidade**: programa interdisciplinar de formação de agentes sociais e conselheiros municipais. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles: IPPUR/UFRJ, 2011.

SARLET, I. W. **Dignidade da Pessoa Humana e Direitos Fundamentais**: na Constituição Federal de 1988. 8. ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2010.

SEVCENKO, N. A questão cultural no embate de diferentes planos: Metrópole x Região x nação x mundo. In: GONÇALVES, M.F. **O novo Brasil Urbano**: impasses, dilemas, perspectivas. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1995.

SILVA, J. A. **Curso de direito constitucional positivo**. 30. ed. São Paulo: Malheiros, 2008.

SILVA, J. B. **Quando os incomodados não se retiram**: uma análise dos movimentos sociais em Fortaleza. Fortaleza: Multigraf, 1992.

_____. Reinventando Fortaleza: o saber geográfico e outros saberes na interpretação da cidade. In: CARLOS, A. F. A. **Os caminhos da reflexão sobre a cidade e o urbano**. São Paulo: Edusp, 1994.

_____. A região metropolitana de Fortaleza. In: SILVA, J. B; CAVALCANTE, T. C; DANTAS, E. W. C. **Ceará**: um novo olhar geográfico. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2005.

SILVA, A. B; SILVA, J. P. **A bicicleta como modo de transporte sustentável**. Lisboa: EdUniCoimbra, 2005.

SILVA, J. A. **Direito Ambiental Constitucional**. São Paulo: Malheiros, 2009.

_____. **Direito Urbanístico Brasileiro**. São Paulo: Malheiros, 2010.

SOBRINHO, A. S.O. Direitos fundamentais de quarta dimensão: a cidadania material na efetividade do acesso à justiça. **Conteúdo Jurídico**, Brasília, v.2, n.2, p.23-27,ago. 2014. Disponível em: <<http://www.conteudojuridico.com.br/?artigos&ver=2.49475&seo=1>>. Acesso em: 01 jul. 2016.

SOUZA, L. A. F. **Sociologia da violência e do controle social**. Curitiba: IESDE Brasil S/A, 2010.

SOUZA, M. S. O crescimento das cidades no Ceará e sua evolução. In: SILVA, J.B. **Anais ... 4º Simpósio Nacional de Geografia Urbana**. Fortaleza, 1995.

SOUZA, M. L. **Fobópole**: o medo generalizado e a militarização da questão urbana no Brasil. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.

SPÓSITO, M. E. B. **Capitalismo e urbanização**. 4.ed. São Paulo: Contexto, 1991.

TAUÃ, L. V. Comentários à Política Nacional de Mobilidade Urbana: breve exposição da Lei nº 12.587/2012. **Conteúdo Jurídico**, Brasília, v.6, n.5, p.34-38, mar. 2015. Disponível em: <<http://www.conteudojuridico.com.br/?artigos&ver=2.52735&seo=1>>. Acesso em: 01 jul. 2016.

WEBER, M. **The City**. New York: The free Press, 1958.

XAVIER, B. D. F. Instrumentos da política urbana na Constituição Federal de 1988. **Conteúdo Jurídico**, Brasília, v.4, n.2, p.45-48, nov. 2014. Disponível em: <<http://www.conteudojuridico.com.br/?artigos&ver=2.50665&seo=1>>. Acesso em: 30 jun. 2016.

ZANETTI, T. M. **Os direitos sociais garantia de dignidade do ser humano**. Brasília: [s.n],2013. Disponível em: <<http://www.conteudojuridico.com.br/?artigos&ver=2.45414&seo=1>>. Acesso em: 01 jul. 2016.

APÊNDICES

APÊNDICE A – Questionário de pesquisa

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO CEARÁ – UECE
MESTRADO PROFISSIONAL EM PLANEJAMENTO
E POLÍTICAS PÚBLICAS-MPPP

QUESTIONÁRIO DE PESQUISA

Período de aplicação da pesquisa: 28 a 30 de agosto de 2018

Locais de aplicação da pesquisa:

1. Estação 01 – Praça Luiza Távora – Aldeota
2. Estação 18 – Praça do Ferreira – Centro
3. Estação 26 – Centro Universitário Estácio/Moreira Campos – Aldeota
4. Estação 34 – Reitoria da UFC – Benfica
5. Estação 35 – Praça da Bandeira – Centro
6. Estação 54 – Igreja de Fátima – Bairro de Fátima
7. Estação 76 – Fórum Clóvis Beviláqua – Edson Queiroz
8. Estação 79 – Liceu do Ceará – Jacarecanga

Nº de perguntas: 24 quesitos transcritos abaixo:

1. Qual o seu nome?
2. Qual a sua idade?
3. Em qual o bairro que você mora?
4. Você se define como?
5. Qual o seu estado Civil?
6. Qual o seu nível de escolaridade?
7. Qual a sua etnia?
8. Você trabalha?
9. Se tiver respondido "sim" no item anterior, qual a sua ocupação?
10. Qual a sua renda mensal em salários mínimos?
11. Qual o principal meio de transporte que você utiliza?

12. Como você conheceu o programa biciletar?
13. Você já utilizava a bicicleta antes do programa biciletar?
14. Com que frequência você utiliza as bicicletas do Programa Biciletar?
15. Quais os dias da semana que você utiliza as bicicletas do programa biciletar?
16. Em seu deslocamento diário você utiliza as bicicletas do programa biciletar como meio complementar a algum outro tipo de transporte?
17. O programa biciletar trouxe alguma mudança para a sua vida?
18. Qual o seu nível de satisfação com o programa biciletar?
19. Você considera o que número de estações do programa é suficiente?
20. Você considera o número de bicicletas do programa suficiente?
21. O que você pensa sobre o tempo de utilização gratuito das bicicletas?
22. Como você avalia o estado de conservação das bicicletas?
23. Você já encontrou alguma bicicleta com defeito?
24. Deixe sua sugestão, elogio ou crítica ao programa biciletar.

Explicações acerca do questionário:

Os itens 1 a 10 foram elaborados com a finalidade de estabelecer o perfil socioeconômico dos entrevistados e analisar se este perfil gera algum tipo de influência sobre o nível de satisfação do usuário entrevistado.

O item 11 busca analisar os modais de transporte utilizados pelos entrevistados e se existe alguma parcela da amostra que utiliza como principal meio de transporte as bicicletas do programa biciletar.

Já o item 12 busca analisar a forma de entrada do usuário no programa e qual a principal forma de difusão do mesmo, se ocorre em função de ações fomentadas pelo poder público ou se ocorre por ações realizadas pela própria sociedade.

As perguntas 13, 16 e 17 buscam analisar as mudanças geradas nas vidas dos entrevistados pelo uso do programa no de saber se existem pessoas que em virtude da implementação do programa incorporaram a pratica do ciclismo, seja para o lazer, melhoria da qualidade de vida, economia de despesas e/ou tempo de deslocamento. Em conjunto com os quesitos 14 e 15, que buscam analisar a frequência que a população utiliza o programa, as respostas dadas a estes quesitos

levam a entender qual o papel do programa biciletar como meio de acesso ao Direito à Cidade.

A fim de analisar o nível de satisfação dos usuários os quesitos 18 à 21 por meio de alguns parâmetros como o tempo de utilização, se a quantidade de estações e bicicletas atende a necessidade dos usuários.

As perguntas 22, 23 e 24 buscam analisar o cuidado e a importância que a Prefeitura de Fortaleza tem com o Biciletar e se a municipalidade garante um nível de qualidade mínimo do programa.

APÊNDICE B - Entrevista realizada com o Historiador e vereador de Fortaleza Evaldo Lima

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO PROFISSIONAL DE PLANEJAMENTO EM POLÍTICAS PÚBLICAS DA UNIVERSIDADE ESTADUAL DO CEARÁ-UECE.

DIREITO À CIDADE: UM ESTUDO DE CASO SOBRE O PROGRAMA BICICLETAR IMPLANTADO PELA PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA NO PERÍODO DE 2014 À 2018.

MESTRANDO : Flávio Aragão Ximenes

ENTREVISTADO 1: Evaldo Lima

BREVE CURRÍCULUM DO ENTREVISTADO:

Historiador, vereador e gestor público

ENTREVISTA REALIZADA COM O HISTORIADOR E VEREADOR DE FORTALEZA EVALDO LIMA EM 27/08/2018

JUSTIFICATIVA DA ENTREVISTA:

A presente entrevista, apêndice do presente trabalho, visa instruir a dissertação de informações importantes sobre o Direito à Cidade, a Cidade e o Programa Bicicletar, sob a ótica de um parlamentar e gestor público.

A escolha do entrevistado deve-se ao fato do mesmo ter sido autor do projeto indicativo de lei do Programa Bicicletar, relator do Plano Diretor Cicloviário Integrado – PDCI e autor do projeto de lei que instituiu o selo Empresa amiga do Ciclista, além do desempenho parlamentar marcadamente voltado para a mobilidade urbana em Fortaleza.

TEOR DA ENTREVISTA:

1- Flávio Aragão: Antes de passarmos para questões atinentes ao hábito pedalar, qual sua compreensão acerca da Cidade de Fortaleza?

Evaldo Lima: Fortaleza, eu costumo dizer que eu não moro em Fortaleza, eu namoro Fortaleza. Namorada Fortaleza, desde a sua origem, mística no delírio visionário de José de Alencar, a essa cidade que nos desafia todo dia. Uma cidade fascinante, extraordinariamente bonita uma cidade que me acolheu como tantos outros sertanejos. A minha origem não é daqui, eu não sou da Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção, nasci em Boa Viagem, no sertão central do Ceará, em 1968

e cheguei na Cidade tangido pela miséria mesmo né, como tantos a história acaba se confundindo com a história de tantas outras pessoas. A minha mãe Dona Quitéria, sertaneja, valente, trabalhadora abandonada pelo marido, trouxe todos os filhos para cidade e aqui ela com uma máquina de costura, conseguiu nos dar dignidade e educação formal que ela nunca teve, e dar dignidade a todos os seus oito filhos. Fortaleza, o encantamento da cidade a primeira visão do mar, lá na região alí das proximidades do Pirambu, da Leste Oeste, morei ali no bairro Ellery, posteriormente morei alí numa ocupação da antiga José Bastos, e depois morei alí, na Avenida João Pessoa no Benfica. Uma cidade que me acolheu muito que me deu todas as possibilidades, a realização dos projetos inconclusos, de realização profissional, acadêmica, de militância política, da mulher que eu amo e os meus filhos. É a cidade que eu escolhi para viver, e para morrer, que eu espero que demore bastante a chegar. É uma cidade repleta de contradições, uma cidade absurdamente desigual, que muitas pessoas conhecem a Fortaleza apenas de uma fronteira que se estende a talvez da Praia de Iracema até a Parangaba. Não conhecem a Fortaleza do Planalto Ayrton Senna, do Parque Presidente Vargas, do grande Bom Jardim, onde a vida cobra seu preço, e é diário, e há cenas de violência e de miséria, mas também de muita dignidade, de muito trabalho. Então Fortaleza para mim é um imenso desafio, é um labirinto que eu adoro me perder, nos seus encantos, riquezas, mazelas, belezas e especialmente contradições.

2- Flávio Aragão: A sua trajetória enquanto historiador, gestor, pai, enquanto munícipe, reflete muito a sua relação íntima com a cidade. Nessa perspectiva abstraindo um pouco a existência da cidade de Fortaleza, e mergulhando no aspecto eminentemente conceitual, o que é que o senhor considera como cidade e a importância da relação da cidade com o seu cidadão; da cidade com o seu munícipe, essa necessidade desse sentimento de pertença que a gente deve ter enquanto participe de um todo orgânico que é a cidade, como é que o senhor vislumbra essa questão da cidade no patamar mais teórico?

Evaldo Lima: Eu sou fascinado pelo historiador medievalista, chamado Jacques Le Goff, e uma das obras fundamentais deste pensador, é um livro chamado "*Por amor à Cidade*". Ele trata especialmente da redescoberta das cidades medievais dos burgos, do renascimento do comércio, da vida urbana a partir do século XIII, XIV a baixa Idade Média, eu sou fascinado pela temática da cidade. Eu gosto da pressa, da velocidade das transformações, das possibilidades que a cidade oferece. Mas a

cidade também ela exclui, a maioria dos seus habitantes Fortaleza com seus 2.600.000.00 habitantes é uma das cidades mais desiguais do planeta, isso acaba negando aos seus habitantes o direito à cidade. O direito à cidade é viver a plenitude da cidade, o direito de ir e vir, o acesso à educação, a saúde, a qualidade de vida, à segurança. E esse direito à cidade ele é especialmente ausente nas regiões mais vulneráveis, nas regiões mais periféricas da cidade. Esse é o grande desafio de Fortaleza, é o mais importante desafio de Fortaleza, é o desafio da desigualdade social, da enorme desigualdade social, e é para superação desse desafio que eu acredito que toda política pública deve ser voltada para educação, saúde e mobilidade urbana.

3-Flávio Aragão: Como foi seu encontro com a bicicleta? Em que circunstância? E o pedalar, te arrebatou, como ele te envolveu? De que forma?

Evaldo Lima: Eu tenho uma história curiosa, na minha infância de menino pobre em Boa Viagem, o menino que um dia eu fui lá em Boa Viagem, ou aqui em Fortaleza mesmo, o que era muito intenso era o desejo de ter uma bicicleta, era o sonho de ter uma bicicleta, o sonho que nunca se realizou, a minha família nunca teve condições de dar uma bicicleta para aquele menino que um dia eu fui, e a vida seguiu seu ritmo, a vida seguiu seu curso. Estudei em escolas públicas, estudei no colégio Honório Bezerra lá no bairro Ellery, estudei no colégio Castelo Branco lá no bairro da Itaoca, estudei História na UECE onde fui colega do Alexandre Barbalho. Estudei Direito também lá na UFC, eu sempre andei muito a pé, o andar a pé, o direito à cidade também para quem é pedestre, observação. E observava especialmente há um tempo passado, 25, 30 anos atrás que a bicicleta sempre esteve presente na vida (aqui eu falo como um meio de transporte mesmo), na vida dos trabalhadores, especialmente os trabalhadores da construção civil. Tem uma experiência que eu vivenciei que achei muito interessante, eu fui secretário de esporte em Fortaleza, e me envolvi intensamente na construção de um equipamento chamado Estádio Presidente Vargas, é um equipamento que é muito mais do que um estádio de futebol, é patrimônio afetivo e da memória da cidade. Foi inaugurado em 1941, eu conversei muito com os operários na época da obra do Presidente Vargas, tenho orgulho porque lá no PV tem uma placa com o nome de todos os operários que trabalharam naquela obra, como uma antiga canção do Chico Buarque de Holanda que fala dos olhos embotados de cimento e lágrimas. O que me chamava muita atenção, era que muitos, a maioria ia para o PV de bicicleta. A maioria dos

Operários da construção civil que estavam ali envolvidos, comprometidos e trabalhando na reconstrução do Presidente Vargas, eles se deslocavam de bicicleta. E não raras as vezes, muitos destes sofriam acidentes. O desrespeito à vida, isso já me chamava atenção. Depois como professor, acabei comprando uma bicicleta, frequentemente eu ia para as instituições de ensino de bicicleta, algo que chamava atenção dos colegas professores, dos alunos, porque eu sempre estava me deslocando de bicicleta. A bicicleta é uma paixão mesmo, ela entrou na minha vida e não vai sair mais. Na minha vida acadêmica, eu tinha uma vida meio sedentária, fumava, bebia e tive problemas de saúde relacionados a isso. A bicicleta me ajudou muito na melhoria da saúde e da qualidade de vida, e Fortaleza era uma cidade muito cruel com o ciclista. Com muita frequência a gente observava as bikes, as bicicletas fantasmas, bicicletas pintadas de branco penduradas num poste em algum espaço da via pública, para representar que ali morreu um ciclista, que ali um ciclista foi assassinado pela selva da cidade. Eu sou ciclista, meus filhos são ciclistas, a gente é realmente apaixonado por essa mobilidade ativa, pela mobilidade sustentável. Então entrou na minha vida a partir daí, hoje eu uso a bicicleta especialmente como meio de transporte. Eu até gosto de dar alguns passeios que tomaram conta da cidade, todo dia tem passeio ciclístico ocorrendo pela cidade. Mas eu uso a bicicleta especialmente no meu deslocamento, eu vou para a Câmara Municipal, eu vou da minha casa para Câmara de bicicleta, da minha casa para alguma secretaria, para prefeitura, para os sindicatos, para as escolas, para os lugares que eu frequento, eu uso com maior intensidade a bicicleta. Hoje nem carro eu tenho, eu não tenho um carro, um carro da minha propriedade não, exatamente porque eu uso muito a bicicleta, eu sou apaixonado pelo vento no rosto, pela sensação da liberdade, pelo olhar mais atento para a cidade. É só através da bicicleta que a gente consegue observar a cidade às vezes da velocidade do admirável mundo novo na vertigem da pós-modernidade. Tem tantas coisas bonitas que a gente não repara, a gente passa por tantas coisas, igrejas, casarões, palácios antigos, o Centro de Fortaleza a gente passa e a gente olha mas não enxerga, olha mas não vê, é só pedalando que a gente consegue enxergar isso.

4- Flávio Aragão: É a outra cidade dentro da cidade, quando se está dentro do carro tem-se uma percepção da cidade, quando se está a pé passamos a ter uma outra percepção, e quando se está pedalando você tem uma outra, além de ter o inenarrável frescor batendo no rosto. Qual sua visão acerca disso?

Evaldo Lima: Isso, no rosto. E o período que eu fico sem pedalar é um período de imensa tensão. Eu já sofri alguns acidentes né? Como dizem que hobby de ciclista é ter ossos quebrados. Eu já sofri alguns acidentes na minha bike, mas é algo que não me desmotiva, ao contrário, reforça o meu sentimento do ciclo ativismo, da mobilidade ativa sustentável, do incentivo à mobilidade ativa sustentável, da importância dos ciclistas urbanos para construir uma cidade mais generosa, uma cidade para as pessoas, mais para as pessoas e menos para os carros, uma cidade para as pessoas.

5- Flávio Aragão: A partir de quando a Prefeitura começou a intensificar ações no sentido de priorizar mais o transporte não motorizado, em detrimento do motorizado. Dos anos 1970 para cá o que nós percebemos é que os automóveis tomaram conta do protagonismo urbano, era e ainda é, símbolo de status. Diante disso aquele que pode o tem, e por muito tempo a questão da mobilidade não motorizada foi esquecida por completo. A partir de que momento está situação mudou?

Evaldo Lima: Eu quero destacar que essa causa da mobilidade sustentável, da mobilidade ativa, do incentivo ao modal cicloviário, na verdade ela tem um protagonismo de muitos grupos de muitas pessoas, quero aqui destacar o pessoal do CICLOVIDA, da CICLANAS de muitos grupos que transformaram essa luta, numa causa que vale a pena lutar. O marco fundamental para a tomada da consciência, o marco legal, uma política permanente, uma política de estado, uma política pública, é o PDCI, é o Plano Diretor Cicloviário Integrado de Fortaleza, é a elaboração do PDCI, a elaboração do PDCI foi precedida por muitas discussões, todos esses atores, o Claudio Henrique que é um camarada que tenho muito respeito, todos os militantes dessa causa participaram da elaboração desse PDCI, deram sugestões, com debates muito acirrados. Quando ele chegou a Câmara, eu chamei todos esses atores para conversar, eu fui designado o relator do plano diretor cicloviário integrado é uma mensagem prefetural foi enviado à Câmara pelo prefeito Roberto Cláudio e eu fui o relator, e a forma como compreendo da pólis da política é a construção coletiva mesmo. Então a gente chamou para a conversa cicloativistas, movimentos de passeios ciclisticos, os órgãos que tratam do trânsito da cidade, algumas empresas interessadas em incentivar a mobilidade sustentável. Escutamos inúmeras sugestões, inúmeras propostas de emendas, as diversas propostas de emendas foram incorporadas ao PDCI a partir dessa construção da sociedade civil, a partir desse coletivo e acabou originando, eu ousou dizer que a legislação mais

avançada do Brasil em relação ao incentivo do modal cicloviário. É um projeto estratégico, é um projeto de cidade, que prevê as ações para os próximos 15 anos de incentivo a modal cicloviário, e que tem uma meta ambiciosa, que é tornar Fortaleza a cidade mais ciclável do Brasil. Nós avançamos extraordinariamente em relação a isso, seja através de ciclovia, ciclofaixa, ciclorotas, o sistema biciletar, bicicleta integrada, ciclofaixa de lazer, a bicicleta corporativa, são iniciativas muito importantes no sentido de tornar Fortaleza uma cidade amiga do ciclista. Mas ainda hoje a gente assiste a muito desrespeito. Seja com veículos motores invadindo as ciclofaixas, seja automóveis e ônibus tirando raspas finas de bicicleta. O Peñalosa, prefeito colombiano, é que dizia que a sociedade desenvolvida não era aquela que os pobres andam de carro, a cidade desenvolvida era aquela que os ricos andam de transporte coletivo, que todos andam de transporte coletivo. E as bicicletas estão se transformando nisso aí. Em Fortaleza a partir do uso coletivo através desse sistema que tá colocado.

6- Flávio Aragão: Aproveitando a informação, esclarecida na pergunta anterior, a experiência enquanto relator de um programa dessa dimensão, de um programa dessa estatura, que envolve uma perspectiva distinta de paradigma né? Nós temos um Parlamento que é plural né? A pluralidade do Parlamento como é que o Evaldo administrou porque uma coisa é você já ter uma percepção da cidade, e você vivenciar a necessidade e o acompanhamento de um projeto desta magnitude em um Parlamento que é plural nós temos parlamentares que nunca pegaram numa bicicleta, e nós temos parlamentares que infelizmente apenas conhecem o lado do IDH bom da cidade. Como foi essa experiência?

Evaldo Lima: Não foi fácil não, não foi fácil. Eu lembro que as primeiras iniciativas relacionadas a essa meta de tornar Fortaleza uma cidade mais generosa, mais respeitosa com o ciclista foi repleta de tensionamentos, eu me refiro aqui especialmente a as primeiras ciclofaixas ali na Canuto de Aguiar e Ana Bilhar, aquele binário não é, ali tem uma certa simbologia porque aquela região era tradicionalmente um ponto de encontro de ciclistas, até hoje um ponto de encontro significativo, e houve uma grita enorme de determinados setores que enxergam a única alternativa de mobilidade através do carro, através da emissão gases poluentes, enfim da combustão fóssil, e que muitas dessas pessoas enxergavam na implantação da ciclofaixa um desrespeito ao seu direito de propriedade. Não é, porque impedia ali de um carro estacionar, enfim, não tinha a percepção que estava

sendo criado, que está sendo criado na cidade, e ainda tá longe, mas que estava sendo criado uma perspectiva inclusive de potencializar economicamente aquele comércio, de construir uma cidade mais saudável. Então, eu conversei muito com moradores que me procuraram na Câmara, sendo provocados pelos parlamentares e isso é, veja bem, absolutamente natural, papel do vereador é escutar as polifonias urbanas é escutar a riqueza do parlamento, a grande riqueza do parlamento é exatamente essa pluralidade, a heterogeneidade, você encontra toda essa diversidade, desde a liderança comunitária da associação lá do Parque São José, do Jardim Fluminense, encontro médico ou advogado sindicalista, o empresário essas são as várias, as múltiplas vozes da cidade. No princípio a maioria dessas vozes era contrária a essa política cicloviária que estava sendo implantada em Fortaleza, especialmente a implantação da infraestrutura cicloviária de ciclovia ciclofaixa, mas ao mesmo tempo Fortaleza, eu acho que ela é uma cidade mais progressista em relação a isso. Veja que o vou aqui fazer uma comparação, em São Paulo na gestão do prefeito do então prefeito Haddad que implantou uma política semelhante que é o que ocorria em Fortaleza, ambas as cidades caminharam assim paralelas nesse incentivo ao modal cicloviário no país. E o Haddad enfrentou uma oposição ferrenha, truculenta, grosseira, mentirosa, foi muito difícil para o Haddad e a gente teve alguma dificuldade aqui, mas não chegou nem perto dos dramas que foi a implantação, que foi o incentivo ao modal cicloviário lá em São Paulo. Eu me refiro aqui primeiramente a essa oposição a infraestrutura cicloviária, e quando nós apresentamos o projeto de indicação do sistema de bicicletas compartilhadas que seria o Bicicletar, dando o nome Bicicletar e buscando a parceria da iniciativa privada como contrapartida da publicidade do sistema. Quando nós apresentamos o projeto, quando o pessoal extremamente competente que é o pessoal do PAIT da secretaria de conservação e serviços públicos, Luís Sabóia, a Thaís, tem muita gente, o Rodrigo muita gente apaixonada, nada de muito importante na vida é feito sem paixão, sem essa paixão pela cidade, pelo direito à cidade, da cidade para as pessoas. Quando o projeto foi apresentado quando começou com a primeira estação do biccletar foi ali na praça Luíza Távora, né, a praça ali da CEART, onde outrora foi o Palácio do Plácido. A propósito tem uma cantiga do Ednardo, chamada Longarinas que o Ednardo diz: faz muito tempo que eu não vejo o verde daquele mar quebrar, as longarinas da ponte velha que ainda não caiu e ele fala que a loira do Sol viu desconfiado mais um supermercado. A história lá do Palácio do Plácido

que foi destruído para o que seria para construir um supermercado, mas esse supermercado jamais foi construído. Foi ali naquela praça tão importante para cidade, que foi construída a primeira estação, foi implantada a primeira estação de bicicleta compartilhada. Há uma lógica dessas estações, que é uma distância de 500 metros a 1 km entre uma estação e outra, aquele núcleo e radiador que vai se espalhando pela cidade, cada vez mais se espalhando pela cidade. Quando foi implantada a primeira estação as críticas que a gente escutava era: “ó isso aí não vai dar certo não”, “vão roubar as bicicletas”, “vai ter vandalismo nas bicicletas compartilhadas”, “vão roubar as peças”, “as bikes, vão assaltar os ciclistas”. A experiência hoje é absurdamente exitosa né, Fortaleza dentre as cidades que possuem um sistema de bicicleta compartilhada, as várias cidades brasileiras, Fortaleza é aquela que tem a maior utilização de bicicleta por estação e os incidentes e os problemas obviamente ocorrem, mas são excessão, são muito pequenos diante dos benefícios para a cidade, e o fato de que o portador do bilhete único quando ele se cadastra ele pode utilizar essas bicicletas de forma absolutamente gratuita, faz com que a gente veja aí muito trabalhador, trabalhadora, jovem, universitário ou secundarista utilizando o sistema de bicicleta integrada, não raras as vezes inclusive executivos já vi alguns executivos utilizando, e o que me dá muita alegria, muita alegria, é ver trabalhador utilizando a ciclofaixa. Você ver o entregador de água, o trabalhador da construção civil, enfim, eu acredito que esse é um avanço que não tem como voltar atrás, a gente tem que avançar cada vez mais no sentido do incentivo ao modal ciclovário de Fortaleza.

7- Flávio Aragão: Se nós tivéssemos um batistério para o termo que ficou registrado para esse nosso primeiro e principal sistema de compartilhamento de bicicleta - o Bicicleta , o projeto foi originado no executivo, foi uma ideia concebida no PAITT, concebida no seu gabinete, ou foi uma ação conjunta ? O Bicicletar surgiu como?

Evaldo Lima: Eu conversei com o prefeito Roberto Cláudio, conversei com o Luiz Saboia e conversei com meninos e meninas do PAIT sobre esse sistema, eu não quero... é a paternidade ou a maternidade deste Programa , eu atribuo isso aí a uma ação coletiva que tem alguns nomes muito importantes, dentre estes o Prefeito que encarou essa ideia, que teve essa visão realmente avançada e não foi fácil, ele enfrentou uma forte oposição de alguns setores recordando aqui certamente no seu estudo, você vai perceber que o início do programa encontrou forte oposição naquelas primeiras ciclofaixas ali na Canuto de Aguiar e na Ana Bilhar. E enfim, o

próprio sistema de estações de bicicletas compartilhadas. Mas eu acredito que é isso, o próprio Prefeito Roberto Cláudio, o pessoal do PAIT, nós fizemos um projeto com muita dedicação, sou vereador de Fortaleza, vereador ele não pode apresentar projeto que apresenta elemento despesa, obviamente há elemento de despesa no Bicicletar, por menor que seja, porque o financiamento é privado através da contrapartida, mas tem elemento despesa. Então eu não podia apresentar um projeto de lei ordinária que vinculasse a administração. A alternativa foi apresentar um projeto de indicação né, na verdade é uma sugestão para o prefeito, a partir dessa indicação abre-se aí toda uma possibilidade de debate, de sensibilidade dos gestores. Então quero atribuir isso aí aos meninos e meninas PAIT, ao Luíz Sabóia, ao prefeito Roberto Cláudio, ao próprio Samuel Dias, o secretário de infraestrutura, que comprou essa briga né, até o Marcelino lá da AMC, porque boa parte do recurso para construção da infraestrutura, o Bicicletar não, mas a infraestrutura vem da AMC. E também o nosso projeto de indicação, faz parte dessa construção coletiva.

8- Flávio Aragão: Quanto a Mobilidade Urbana, como você percebe a Mobilidade em nossa cidade?

Evaldo Lima: Precisamos avançar muito, mas em relação ao cenário que nós assistimos há 7, 8 anos atrás, nós realmente conseguimos dar passos significativos para a melhoria da mobilidade urbana. Eu atribuo isso a iniciativas vitoriosas e corajosas, por exemplo, a questão das faixas exclusivas para ônibus, num primeiro momento ela também foi... Toda a mudança, ela enfrenta as pessoas têm medo da mudança né, porque quem é beneficiado pela faixa exclusiva, ele não tem a percepção imediata do quão aquela modificação vai impactar de forma positiva na sua vida, o usuário da van, dos transportes alternativos e de ônibus, ele não tem essa percepção imediata. Mas o usuário do transporte individual, o carro, imediatamente ele percebe que uma parte da rua tá sendo tomada dele. Eu gosto do princípio da democracia elemental, quer dizer que o cidadão do carro, ele tem direito a via pública, mas um ônibus, que leva 40 pessoas tem 40 vezes mais direito a via pública do que o carro individual. Então iniciativas como faixas exclusivas, corredores exclusivos, bilhete único, incentivo ao modal cicloviário, são muito importantes, BRT na Bezerra de Menezes, abertura de determinadas vias, de pontes, viadutos, melhoraram a mobilidade urbana e a gente precisa melhorar muito um outro vetor dessa mobilidade, que é o pedestre. Tornar as nossas calçadas mais acessíveis, tornar as vias mais acessíveis, esse é um grande desafio para ontem,

urgência urgentíssima, mas certamente avançamos muito a mobilidade urbana que é um direito fundamental, essencial e que é inerente à dignidade humana.

9- Flávio Aragão: O trânsito é uma peça com vários protagonistas, os outros protagonistas desse nosso cenário viário estão conscientes dos direitos que os ciclistas possuem. Como é que você percebe a capacidade de assimilação deles para com esse novo modal que é bicicleta? Eles estão aptos a receber, porque eles já receberam, eles estão fazendo o papel da forma que deveriam fazer ou o senhor acha que tem muito a melhorar e o papel do terceiro setor nisso?

Evaldo Lima: Eu acredito que tem muito a melhorar, especialmente em educação, educação no trânsito, educação para o trânsito. Com todo respeito ao trabalho que é realizado pelo pessoal da GEDUC da Gerência de Educação de Trânsito, as campanhas, as atividades lúdicas, mas a gente precisa colocar isso como uma prioridade, a educação no trânsito é uma prioridade. Algumas empresas, não recordo qual delas foi Flávio, você deve ter essa referência aí, que repetia no motorista de ônibus a experiência de pedalar, o camarada ficava numa bicicleta ergométrica aqui e o ônibus passava a uma distância inferior àquilo que é recomendável que é um metro e meio entre o veículo e o ciclista. Ele o motorista de ônibus aqui na bicicleta, para que ele possa perceber esse drama né, porque quando você tá pedalando aqui, o vento do onibus já desestabiliza o ciclista, pra ele perceber que o ciclista é uma vida, um trabalhador, é um pai, é uma mãe, é um jovem, é uma criança, é um cidadão. Então é necessário que haja mais educação e mais respeito, especialmente por parte dos motoristas. Eu acredito que avançou, que tem avançado com essas campanhas de educação no trânsito, mas ele não é o dono da via, nem ele, nem o carro é o dono da via, então voltando ao conceito da democracia elemental do direito a via, o ciclista tem o mesmo direito a via pública do que o motorista, nas vias a gente precisa avançar muito em relação à questão da ciclorotas, a gente tem muitas ciclovias, precisamos chegar mais, chegar a 500 km de ciclovia e ciclofaixa e a gente precisa integrar essa estrutura, essa infraestrutura cicloviária, precisamos avançar no desenvolvimento mais de ciclorotas, mas nas vias públicas que não tem ciclovia ou ciclofaixa o ciclista tem o direito a via, e ele não precisa tá andando no acostamento não é? Porque é? Enfim, o ciclista tem o mesmo direito a via que o motorista de ônibus ou o motorista do veículo automotor individual. Então, eu acredito que o grande desafio é a educação no trânsito, é a convivência harmoniosa, é a convivência respeitosa, é o direito à vida o respeito ao

direito a vida dos vários atores do trânsito de Fortaleza e eu acredito que a sociedade civil teve um papel, tem e terá um protagonismo em relação a todas essas questões, eu reafirmo que nenhum desses avanços seria possível sem a efetiva participação de todos esses movimentos, especialmente na elaboração do PDCI. Se a gente reparar no PDCI, você vai perceber que todos esses movimentos que militam a partir da mobilidade ativa, sustentável, participaram ativamente, seja na elaboração do PDCI propriamente dito, seja quando o projeto chegou a Câmara, aí teve audiência pública, teve apresentação de várias emendas, desses muitos atores e isso foi levado em consideração para que a gente pudesse ter uma das relações mais avançadas, de incentivo ao modal ciclovitário do país, que é o Plano Diretor Ciclovitário Integrado de Fortaleza.

10- Flávio Aragão: No momento da tramitação, você tinha falado que logo no início, na gênese houve uma participação popular, essa participação se fez por intermédio de audiências públicas em que ocorreu a mobilização por parte desses entes protagonistas do cenário social, é isso?

Evaldo Lima: Isso. Eu sou fascinado pela atividade parlamentar, eu e você temos experiência de executivo né? Tem o seu fascínio, né? Você através de uma canetada você consegue realmente isso. Mas a atividade Legislativa, a construção coletiva, a democracia, o respeito as vozes, a busca do consenso possível que somente a atividade parlamentar possibilita é absolutamente fascinante. Então logo no início da tramitação a gente procurou fazer um chamado a todos os militantes da causa da mobilidade ativa, todos os ciclo-ativistas para que viessem, para que participassem desse movimento. E é interessante, é que o viés ideológico do movimento ciclo-ativista não tem uniformidade né, você encontra gente de direita e gente de extrema esquerda, é muito curioso isso aí, e você escutar essas polifonias urbanas essas múltiplas vozes... **Flávio Aragão (interrompe):** convergindo para uma questão que é essa melhor adaptação do modal a rua né? **Evaldo Lima:** E eu posso afirmar que no final do processo dessa discussão prévia de uma audiência pública muito rica, a gente pode entregar a cidade uma legislação avançada, progressista, digna das legislações mais avançadas de modal ciclovitário do planeta.

11- Flávio Aragão: Com relação essa parte nossa da atualidade e o que gerou o que nós temos atualmente que é o PDCI, a perspectiva nossa de futuro, eu tive a oportunidade conversando com o pessoal do PAITT, é, por exemplo, o prefeito tem ideia e tem interesse em que em 2020 nós já tenhamos implantado 200 estações já

diluídas em outras partes da cidade que ainda não foram contempladas pelo programa. Até porque, o que se percebe é que nessa fase de implantação do programa em si, foi implantado justamente naqueles bairros cujo o IDH-B é melhor, que são aqueles bairros próximos à beira-mar? Percebe-se que isso fez-se necessário em virtude de um fracasso estatal em outras áreas de atuação como por exemplo Segurança Pública, se nós tínhamos um programa que estava nascendo, nós tínhamos que começar esse programa, estruturá-lo em um local que já tem uma possibilidade de recepcionar isso. Esses que estão por vir, como é que você percebe na tua prática parlamentar e no teu dia-a-dia com a prefeitura, já que, o Evaldo ele tem uma penetração no parlamento, mas ele também tem uma percepção muito boa pelos cargos que ocupou, secretário de cultura por último. O que é que você percebe dessa expansão do Bicicletar? Será se ele começa a entrar em uma seara mais delicada que é aquela onde o próprio Estado ainda não está tendo a competência devida para ajustar, que é a questão da segurança, ou o programa será aumentado isso em determinados bairros de IDH grande?

Evaldo Lima: Na verdade essa história dessas regiões mais periféricas, mais afastadas, a percepção da presença do Estado é quase sempre é através do aparato repressor, através da polícia, infelizmente ainda existe cidadãos de segunda classe, no tratamento que acontece a própria abordagem policial é diferente, aí tem¹ raça, tem pele, tem status, tem posição socioeconômica e tem preconceito geográfico tem tudo isso aí envolvido na abordagem. Essa questão do desafio de levar as bicicletas compartilhadas para as regiões mais afastadas não é um desafio só de Fortaleza não, todas as cidades, Paris, Londres, Buenos Aires, Amsterdam, possuem dificuldade de levar aos locais mais afastados, isso é um desafio. Tem uma iniciativa que existe exclusivamente em Fortaleza, e que eu acho que é inovadora e revolucionária, que é o sistema de bicicleta integrada nos terminais, uma revolução no transporte coletivo de Fortaleza, foi a implantação dos terminais de ônibus na gestão do prefeito Juraci Magalhães. Hoje a partir da distância do olhar distanciado historicamente, a gente pode perceber o quão aquela implantação dos terminais de ônibus foi um marco avançadíssimo na política de mobilidade urbana de Fortaleza. O camarada realizar integração no terminal e migrar de um ônibus para o outro sem a necessidade de pagar uma nova tarifa isso foi extraordinário e impactou, e nos ajuda a entender o bem-querer da cidade de Fortaleza pelo Juraci naquele período lá. A bicicleta integrada, integrada exatamente aos terminais de

ônibus representa um avanço muito grande, uma circunstância hipotética de um camarada que mora no Jardim Fluminense, no Siqueira, no Genibaú e que trabalha no cais do porto na construção civil no cais do porto, ele pega o ônibus lá no terminal do Siqueira, desce no terminal do Papicu, pega uma bicicleta integrada e vai pedalando até o cais do porto fica 14 horas, pode ficar com a bicicleta até 14 horas ali ao lado da construção, voltar para o terminal deixar lá na estação de bicicleta integrada pega o ônibus no terminal do Papicu, desce no terminal do Siqueira, e tem opção de pegar bicicleta integrada e até a sua casa encostar bicicleta ali né passar 14 horas no dia seguinte devolver a bicicleta isso sem pagar um centavo pelo uso da bicicleta. Então essa solução da bicicleta integrada ela já é... **Flávio Aragão (interrompe):** Pode ser a ferramenta que vai lincar o hoje ao amanhã não é isso? **Evaldo Lima:** É exatamente isso. Então a bicicleta integrada, ela dá essa solução de utilização desse sistema compartilhado para as regiões mais vulneráveis, mais baixo IDH. Em todo o terminal de ônibus de Fortaleza tem uma estação, uma grande estação de bicicleta com 100, 150, 50, bicicletas ali à disposição dos usuários, e a lógica do sistema Bicicletar é exatamente esta, ela é uma teia que vai se expandindo e vai se espalhando pela cidade. Então a lógica é a gente não pode, é... eu recebi a demanda por exemplo, de muitos colegas professores, e funcionários públicos, que queriam uma estação de bicicleta compartilhada Bicicletar defronte ao Cambeba, onde colegas professores da UECE, bem defronte ao Campus do Itaperi, lutei muito e tenho lutado todo dia, pra que sejam implantadas essas estações. Da mesma forma, a ciclofaixa da Juventude integrando aí todos os três Cucas da Barra do Ceará, até o Cuca Mondubim e Jangurussu. Enfim, a lógica da estação da bicicleta é que deve haver uma distância máxima de 1 km entre uma estação e outra, que você não pode deixar uma estação de bicicleta, lá afastada, a ideia é que o sistema vá se expandindo, capilarize. Aí uma série de iniciativas, estão sendo tomadas, vou colocar algumas: todo dinheiro proveniente da zona azul de Fortaleza no estacionamento, vai ser aplicado na construção de novas ideias da política cicloviária, a regulamentação do aplicativo Uber, é importante, é necessário, mas tem que ser regulamentado, foi regulamentado, mas uma das contra partidas do aplicativo, é exatamente a construção de bicicleta compartilhada, mas ainda a história do financiamento privado. Então a gente está buscando a captação de recurso, e é perfeitamente possível dentro dessa perspectiva de tornar Fortaleza

uma cidade mais ciclável do Brasil, e expandir as estações de bicicleta para as regiões mais afastadas.

12- Flávio Aragão: Isso com a possibilidade de ser uma ferramenta no âmbito municipal que viesse a suceder a própria necessidade constantemente que fazendo aquelas chamadas públicas para o sistema de compartilhamento, não é? Ano que vem já vai ter novamente, isso já faria com que na própria cozinha nossa, nós administrássemos uma possibilidade de obtenção de recurso para manter esse projeto sem grandes despesas para prefeitura, não é isso?

Evaldo Lima: Verdade. O que é interessante, é que essa iniciativa, ela é absolutamente exitosa, ela é campeã realmente. Eu lembro que quando se buscou o patrocínio privado, para a implantação do sistema de bicicleta compartilhada, a expectativa era que o Itaú comprasse essa ideia, é o Itaú banca esse sistema em várias cidades do Brasil, não comprou, não entrou aqui nesse sistema, e havia um certo temor de que a licitação fosse deserta, não foi né, teve uma empresa que foi e essa empresa, se você perguntar para os dirigentes desta empresa, que tem a contrapartida do Bicletar se há uma ponta de arrependimento, nenhum. É absolutamente exitoso. Em uma próxima chamada pública certamente outras empresas vão se colocar, o exemplo disso é a bicicleta integrada que possibilita o financiamento não de uma, mas de diversas empresas, se você reparar, cada estação de bicicleta integrada tem um patrocinador diferente, a própria cor da bicicleta é uma cor diferente, porque o patrocinador é diferente. **Flávio Aragão (interrompe):** porque você não prende a grandes estruturas a possibilidade dessa contrapartida? **Evaldo Lima:** Você tem possibilidade de ter na empresa de médio porte, ela já ter a possibilidade de abraçar essa política de ciclomobilidade da prefeitura.

13- Flávio Aragão: No mês passado, nós tivemos uma notícia de uma outra ação parlamentar que foi capitaneada por você que é o selo “Empresa Amiga do Ciclista”. Fale um pouco por gentileza acerca dessa iniciativa parlamentar.

Evaldo Lima: O selo Empresa Amiga do Ciclista, é um selo entregue a determinadas instituições que criam reconhecidos pela cidade de Fortaleza, pela câmara municipal, e pela Prefeitura de Fortaleza, como instituições que são aliadas da mobilidade ativa, da mobilidade sustentável. O que é que eu chamo de empresa amiga do ciclista, é a empresa que tem um paraciclo, tem um bicicletário né, que possibilita que os seus funcionários se desloquem das suas residências para as

empresas e possam ali estacionar com segurança suas bicicletas. Que tem um banheiro adequado para que o ciclista possa ter uma higienização após uma pedalada um pouco mais longa. Empresas que dão descontos aos seus clientes que se desloquem até essas empresas de bicicleta. Enfim, várias iniciativas de determinadas empresas que apoiam a mobilidade sustentável. A gente teve uma experiência piloto no significado disso, ao fazer uma sessão solene para entregar logo após a implantação do sistema Bicicletar, e começaram a surgir empresas que bancaram paraciclos, empresas que foi o pessoal dos passeios ciclísticos. Nós fizemos uma das sessões solenes mais concorridas da Câmara Municipal ao entregar uma comenda a essas instituições. A Unimed, citando aqui o nome das empresas né, enfim, várias instituições que foram parceiras no incentivo à mobilidade sustentável. E está previsto, inclusive aí no PDCI, a implantação do selo amigo do ciclista na verdade, é honrar um dos compromissos previstos no Plano Diretor Ciclovitário Integrado.

14- Flávio Aragão: Como é que você enxerga o papel do nosso ciclista enquanto ciclista? Nós olhamos muito os outros agentes que estão na rua, e o nosso ciclista? Ele está cômico do seu papel, ou ele recebeu esse novo momento e ainda perplexo pensa que está pedalando em Fortaleza de 20 anos atrás?

Evaldo Lima: Eu acredito que hoje o ciclista ele foi retirado da invisibilidade, havia uma invisibilidade anterior, eu repito, num período pretérito, a bicicleta sempre foi um modal muito utilizado em Fortaleza, mas era utilizado especialmente, pelos segmentos mais pobres mesmo, por especialmente trabalhadores da construção civil. Essa nova realidade, Fortaleza abraçou faz com que hoje muitos universitários, muita classe média, muitos ciclistas estão ocupando as vias públicas, cada vez mais ocupando as vias públicas. Um momento fundamental pra isso foi a ciclofaixa de lazer, né, aquele camarada, o ciclista do fim de semana, que ficava com medo da insegurança, ele tira a bicicleta dele pra pedalar num domingo, naquela ciclofaixa lazer, existem 03 ciclofaixas lazer em Fortaleza, e ele passou a sentir prazer naquilo e de repente começou a cumprir trajetos mais curtos de bicicleta. Então hoje o ciclista aumentou em grande quantidade, está cada vez mais consciente dos seus direitos, luta pela firmação dos seus direitos. Quando aconteceu a tragédia do falecimento do Vicente Veloso, do Xuxa, aconteceu aí vários passeios ciclísticos que foram até o local do sepultamento e várias manifestações pela cidade de solidariedade cobrando mais segurança e mais educação, eu acho que o ciclista

cada vez mais pratica a cidadania ativa, e luta para reivindicar seus direitos. As meninas ciclistas, que pedalam em busca também e na sua luta exigem mais segurança, mas também que não sofram nenhum tipo de assédio, quer dizer, eu acho que há uma cidadania ativa, em plena marcha ou em pleno pedalar em Fortaleza.

15- Flávio Aragão: Nós temos o costume de olhar determinados equipamentos públicos, termos um valor simbólico que é particular para ele por ser um equipamento público, mas às vezes ignorarmos aquele nome que está batizando as vezes o equipamento. A nossa escola de mobilidade de quem foi a ideia e como você percebe essa justa homenagem aí da escola de mobilidade nossa?

Evaldo Lima: A escola de mobilidade urbana, Vicente Veloso Neto, o Xuxa, é um patrimônio da cidade de Fortaleza a escola de mobilidade urbana é uma exigência da prática cidadã mesmo, ela não é voltada somente para o ciclista, ela é voltada para o ciclista, para o pedestre, o motorista de ônibus, muitas campanhas de educação no trânsito tem acontecido. E a escola estava fechada, ela tá fechada, ela é localizada ali numa região região que outrora também foi muito importante para a cidade que é o Parque Adahil Barreto e que também estava passando por um certo abandono. Essa requalificação da escola de mobilidade, caminha passo a passo com o Parque Adahil Barreto. Com a reconstrução do parque importantíssimo. Quando aconteceu a tragédia com o Xuxa, o Xuxa era um camarada muito querido, muito respeitado, o tipo físico do Xuxa era um tipo que chamava muita atenção, ele era muito branco, era albino, e desde jovem o cabelo completamente branco e a pele muito branca, e ele morava no Conjunto Ceará, e todo dia ele atravessava a cidade com a sua amarelinha, com a sua bike amarelinha, a bike do Xuxa. O Xuxa foi o organizador dos primeiros passeios ciclísticos de Fortaleza, na década de 80, no final da década de 80, início dos anos 90, e naquela época era uma figura meio exótica né, alguns ciclistas pedalando, fazendo passeios pela cidade. Desde a consolidação dessa política cicloviária, hoje está muito consolidado os passeios ciclísticos em Fortaleza. Todos os bairros de Fortaleza tem um grupo dedicado ao passeio ciclístico. No Conjunto Ceará tem o pessoal do CCBIKE, o Bike Benfica, quinta da bike, segunda da bike, tem passeios ciclísticos pela cidade toda, todos os dias da semana. E todo esse pessoal respeitava o Xuxa, ele era muito querido, e o Xuxa, morreu numa tragédia que comoveu a cidade de Fortaleza, que comoveu todos os ciclistas de Fortaleza. Pela solidariedade, pelo significado histórico do

Xuxa, e ele morreu atropelado, morreu numa queda de bicicleta ao desviar de um buraco e acabou enfim nessa fatalidade lá na Avenida José Bastos. A partir dessa comoção, por uma iniciativa nossa, nós fizemos uma lei que tramitou e foi aprovada na Câmara Municipal, para dar o nome pra Escola de Mobilidade Urbana de Vicente Veloso Neto, o Xuxa. Além dessa, nós prestamos duas homenagens ao Xuxa, uma foi a escola Vicente Veloso Neto, e outra é uma ciclofaixa ali na Juscelino Kubitschek defrente ao Sarah Kubitschek, perto do Parque da Paz, lá tem uma ciclofaixa bem legal, tem lá uma placa da inauguração e chama Vicente Veloso, no dia da inauguração esses grupos ciclísticos de passeio, todos e fizeram, inauguraram uma grande pedalada ao redor daquele perímetro lá. Então o objetivo dessa homenagem é preservar a memória do Xuxa, para que não se esqueça, para que nunca mais aconteça, o que, eu acho que o ciclista é uma espécie de herói urbano também. Na selva da cidade, de fumaça, concreto, de poluentes, você enfrentar o desafio de se locomover pela cidade de bike, é também uma atitude de cidadania, de coragem e de amor á Cidade. Então é pra gente prestar uma homenagem muito justa ao Xuxa.

16- Flávio Aragão: Para concluir, peço que exponha o que você imagina que está por vir como legado do Programa Bicicletar para cidade?

Evaldo Lima: Eu espero especialmente respeito ao ciclista, que a gente não precise mais chorar os nossos mortos. Que a gente tenha cada vez menos bicicletas fantasmas penduradas nas vias públicas, que a gente possa construir uma relação civilizada, e respeitosa entre todos os atores do trânsito, pedestres, ciclistas e motoristas. Eu acho que é esse o grande legado, é a civilidade, é a urbanidade entre os vários atores do trânsito.

APÊNDICE C – Proposta legislativa para incentivar o uso da bicicleta na cidade de Fortaleza

LEI COMPLEMENTAR Nº _____/2018 de _____ de 2018

Inclui dispositivo na Lei Complementar nº 62 de 02 de fevereiro de 2009

FAÇO SABER QUE A CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA APROVOU E EU SANCIONO A SEGUINTE LEI:

Art. 1º Lei Complementar nº 62 de 02 de fevereiro de 2009 passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 292

.....

§5º Nos empreendimentos de natureza privadas enquadrados no Art. 197, III, a, desta lei o empreendedor deverá, necessariamente, como uma das medidas mitigadoras, implementar uma estação do sistema de bicicletas compartilhadas – Programa Bicicletar, com a aquisição e manutenção das bicicletas nos termos designados pela Secretaria de conservação e serviços públicos.”

Art. 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PAÇO DA PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA, em _____ de _____ de _____

ROBERTO CLAUDIO RODRIGUES BEZERRA
PREFEITO DE FORTALEZA

DECRETO Nº _____/2018 de _____ de 2018

Inclui dispositivo no Decreto nº 13.735 de 18 de janeiro de 2016

O PREFEITO MUNICIPAL DE FORTALEZA, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo art. 83, inciso VI, da Lei Orgânica do Município de Fortaleza:

CONSIDERANDO que se fazem necessárias medidas para atendimento da; Política Nacional de Mobilidade Urbana;

CONSIDERANDO a bicicleta como um modo significativo de transporte dentro do município e que seu uso deve ser incentivado;

DECRETA:

Art. 1º O Decreto nº 13.735 de 18 de janeiro de 2016 passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 4º

.....

§4º Nos processos licitatórios referentes à aquisição de todo e qualquer bem e/ou serviço necessário para programas, eventos ou ações na área de mobilidade urbana, o interessado em participar do procedimento licitatório deverá comprar a prévia realização ou implementação de programas, dentro do município de Fortaleza, de incentivo ao uso do sistema de bicicletas compartilhadas – Programa Bicletar.

Art. 24º

.....

Paragrafo único. As empresas referidas no caput estão dispensadas do requisito previsto no §4º, do Art. 4º deste Decreto.”

Art. 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PAÇO DA PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA, em _____ de _____ de _____

ROBERTO CLAUDIO RODRIGUES BEZERRA
PREFEITO DE FORTALEZA