



SESSÃO TEMÁTICA Nº 10 – AVALIAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

MOBILIDADE URBANA CICLOVIÁRIA E SUA REPRESENTATIVIDADE CONTEMPORÂNEA

Luciana Ribeiro Moura/Universidade Federal do Ceará-UFC
Alba Maria Pinho de Carvalho/Universidade Federal do Ceará-UFC

Resumo:

O artigo consubstancia as reflexões e descobertas analíticas de uma pesquisa avaliativa, desenvolvida no período 2017-2018, sobre a mobilidade urbana cicloviária em Fortaleza. Trata-se de investigação no campo de Política de Mobilidade Urbana, a trabalhar dois programas públicos municipais cicloviários: Bicicletar e Bicicletas Integradas ao Transporte Público. Ao longo dos percursos de estudo, tomou-se como horizonte a questão contemporânea da mobilidade no espaço urbano, percebendo-se, com clareza, a atualidade e complexidade da temática nesta civilização do capital. No encaminhamento do percurso avaliativo do objeto, perseguindo o alcance dos objetivos propostos, configurei o desenho metodológico na imbricação de duas vias: a Metodologia de Avaliação de Políticas Públicas, considerando a definição no âmbito de determinadas matrizes e a Metodologia dos Processos Investigativos, no âmbito de estudos no campo do social. É esta uma tessitura, construída de forma orgânica e articulada, em permanente processo, na configuração do desenho metodológico, a constituir a “pedra de toque” nos processos de avaliação de políticas públicas. De fato, neste tempo histórico do século XXI, a imbricação de uma multiplicidade de fatores compromete a mobilidade das pessoas no interior das cidades, desde as metrópoles às cidades de pequeno porte. É a dominância do automóvel como signo da civilização, a criar situações paradoxais de impossibilidade e/ou dificuldade de deslocamentos no cotidiano da vida nas cidades. Assim, a mobilidade urbana delinea-se como elemento constitutivo da agenda contemporânea, exigindo olhares transdisciplinares que viabilizem o desvendamento dos enigmas, a perpassarem a vida nas cidades. A nossa pretensão neste artigo é discutir a mobilidade cicloviária em Fortaleza-Ceará, na condição de metrópole nordestina. Sustentamos a perspectiva de que a mobilidade cicloviária é uma alternativa emergente, face ao caos da civilização do automóvel. E mais: o andar de bicicleta assume diferentes

expressões no cenário fortalezense, fazendo emergir diferentes categorias de ciclistas.

Palavras-chave: Mobilidade Ciclovária. Direito à Cidade. Avaliação. Políticas Públicas.

INTRODUÇÃO: *delineamentos preliminares*

O artigo, ora apresentado a público, tem como referência básica uma dissertação de mestrado, que consubstancia as reflexões e descobertas analíticas de uma pesquisa avaliativa¹, desenvolvida no período 2017-2018, sobre a mobilidade urbana ciclovitária em Fortaleza.

Trata-se de investigação no campo de Política de Mobilidade Urbana, a trabalhar dois programas públicos municipais ciclovitários: Programa Bicicletar e Programa Bicicletas Integradas ao Transporte Público/PBITP. Ao longo dos percursos de estudo, tomou-se como horizonte a questão contemporânea da mobilidade no espaço urbano, percebendo-se, com clareza, a atualidade e complexidade da temática nesta civilização do capital.

De fato, neste tempo histórico do século XXI, a imbricação de uma multiplicidade de fatores compromete a mobilidade das pessoas no interior das cidades, desde as metrópoles às cidades de pequeno porte. É a dominância do automóvel como signo da civilização, a criar situações paradoxais de impossibilidade e/ou dificuldade de deslocamentos no cotidiano da vida nas cidades. Ademais, o crescimento vertiginoso das violências, a impõe no contexto urbano, limites na mobilidade das pessoas nas ruas e, especificamente, nas áreas classificadas como “territórios de riscos”, em meio à cultura do medo.

Assim, a mobilidade urbana delineia-se como elemento constitutivo da agenda contemporânea, exigindo olhares transdisciplinares que viabilizem o desvendamento dos enigmas, a perpassarem a vida nas cidades. Durante os desdobramentos deste processo investigativo, adentrei na complexidade do ciclismo urbano em Fortaleza, centrando as análises em três eixos:

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

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

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

¹ Dissertação de mestrado aqui referida tem como título “CICLISMO EM FORTALEZA COMO ALTERNATIVA DE MOBILIDADE: UM OLHAR AVALIATIVO SOBRE PROGRAMAS CICLOVIÁRIOS MUNICIPAIS”, no âmbito do Mestrado Acadêmico de Avaliação de Políticas Públicas da Universidade Federal do Ceará.

A nossa pretensão neste artigo é discutir a mobilidade ciclovária em Fortaleza-Ceará, na condição de metrópole nordestina. Sustentamos a perspectiva de que a mobilidade ciclovária é uma alternativa emergente, face ao caos da civilização do automóvel. E mais: o andar de bicicleta assume diferentes expressões no cenário fortalezense, fazendo emergir diferentes categorias de ciclistas.

MÉTODO

No encaminhamento do percurso avaliativo do objeto, perseguindo o alcance dos objetivos propostos, configuro o desenho metodológico na imbricação de duas vias:

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

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

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

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

transporte e mobilidade.

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

Assumindo como tarefa avaliativa a articulação de dois programas municipais – Bicicletar e Bicicletas Integradas, no âmbito da mobilidade urbana cicloviária em Fortaleza, encarno a diretriz de Rodrigues de construir a perspectiva avaliativa a partir do local, ampliando seu escopo e seu alcance interpretativo em nível de realidade brasileira. De fato, parto das configurações de programas de ciclomobilidade em Fortaleza, considerando desenhos de programas de uso de bicicletas como alternativa de mobilidades em outros espaços urbanos brasileiros.

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

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

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

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

- Realização de uma enquête sobre os Programas Municipais Bicicletar e Bicicletas Integradas ao Transporte Público, no sentido de avaliar a questão do conhecimento

e legitimidade social.

- Mapeamento institucional da infraestrutura implementada na cidade de Fortaleza de apoio ao ciclismo como via de mobilidade.
- Estudos de campo em estações dos Programas Bicicletar e Bicletas Integradas ao Transporte Público, com observações sistemáticas dos fluxos de movimento de retirada e devolução de bicicletas, do perfil dos usuários (as), com contatos e conversas com usuários dos Programas que se dispuseram a falar, buscando perceber a sua percepção sobre estes serviços municipais de ofertas de bicicletas e as estruturas da cidade para o ciclismo.

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

Para a construção do mapeamento institucional, utilizei pesquisa virtual em sites da Prefeitura Municipal de Fortaleza e visitas aos órgãos vinculados à Política de Mobilidade Urbana Cicloviária.

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

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

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

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

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

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

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

TEMA VI – Infraestrutura cicloviária: ciclovias e ciclofaixas.

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

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

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

MOBILIDADE CICLOVIÁRIA NO CONTEXTO DO CAOS URBANO: uma alternativa emergente

Em verdade hoje, em tempos contemporâneos, empreende-se, no espaço urbano, lutas a tensionarem com o estilo de vida, gestado nesta civilização do capital, regida pela lógica do acirramento da mercantilização: tudo se transforma em mercadoria. Nesta perspectiva, cabe sublinhar as lutas no âmbito da mobilidade urbana, a contraporem-se à lógica da civilização do automóvel e seus perversos desdobramentos (HARVEY, 2005).

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

Para Lefebvre o direito à cidade “[...] só pode ser formulado como direito à vida urbana, transformada, renovada” (2011, p.117). Tomando como referência a contribuição de Lefebvre, Harvey (2013) acrescenta que o direito à cidade não se restringiria apenas ao direito dos cidadãos terem acesso aos recursos e oportunidades que a cidade pode oferecer, mas, antes de tudo, ao direito coletivo de transformar as cidades, no exercício conjunto de remodelação dos processos

de urbanização, enquanto nós mesmos nos transformamos como sujeitos com capacidade de agência. Para este autor, o direito à cidade deve satisfazer às necessidades humanas além daquelas relacionada ao consumo, considerando que o aumento do consumo no espaço urbano encarece a vida na cidade e distancia a população de baixa renda do processo produtivo (HARVEY, 1992).

Garantir mobilidade tornou-se uma das grandes dificuldades das cidades contemporâneas no mundo. A escolha pelo automóvel – aparentemente a resposta mais eficiente do século XX à necessidade de deslocamentos – levou a uma paralisação do trânsito, beirando o caos, com desperdício de tempo e combustível e, sobretudo com comprometimentos do meio ambiente. É um padrão urbano – marcante nas metrópoles brasileiras a adoecer pessoas e a destruir a natureza, gerando, como consequência, o aumento da pressão, e os recorrentes desrespeito às normas de convivência urbana entre modais de deslocamentos, o que trouxe consigo o aumento considerável no número de acidentes no trânsito, e o acirramento de problemas criados ao meio ambiente, como poluição atmosférica. As cidades tornam-se espaços de vida comprometida e de mal-estar (BOARETO, 2003).

Este modelo de desenvolvimento das cidades e da mobilidade urbana, no Brasil, revelou-se excludente, não alcançando grande parte da população. E, como ao longo dos anos, nas cidades brasileiras o investimento em transportes público foi muito baixo, tornando-os de má qualidade, o desejo pela compra de um modal particular, sobretudo carro e moto, multiplicou-se de forma exponencial (ROLNIK, 2015).

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

A cidade se tornou inacessível para grande parte da população, impossibilitada de circular no espaço urbano e desfrutar da cultura, do lazer, do acesso a espaços públicos, visto que, cada vez mais o acesso à cidade daqueles que lançam mão do chamado transporte coletivo, torna-se limitado. A falta de investimento nos transportes públicos é funcional à lógica das cidades mercadorias Harvey (2014), impondo uma verdadeira ditadura urbana que hierarquiza cidadãos e segrega os pauperizados. Logo, faz-se evidente a falta de democracia no acesso às cidades na vida brasileira contemporânea.

O modelo de transporte urbano, centrado no automóvel, apresenta sinais de ter alcançado seus limites nas cidades brasileiras². Impõe-se uma mudança de paradigma, na perspectiva de uma

² **Mobilidade Urbana – O automóvel ainda é prioridade.** 2011. Ano 8. Edição 6 – 20/09/2011. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&id=2578:catid=28&Itemid=23. Acesso em: 10 abr. 2018.

mobilidade sustentável. Na contemporaneidade, em diferentes contextos urbanos, vem sendo desenvolvidas alternativas ao modelo dominante de transporte. Uma experiência é o uso de bicicletas, a encarnar um estilo de vida, seja para populações que vivem às margens, seja para um contingente vinculado ao cicloativismo³.

A nível internacional, o desenvolvimento da civilização do capital colocou em xeque dimensões da vida nas cidades. De fato, o processo de acelerada urbanização, intensificado pelos circuitos da mundialização do capital, inclusive com a emergência de “cidades globais”, coloca em questão um modo e um estilo de vida (MARICATO, 2011). Nesse sentido, questiona-se a forma de viver nas cidades, no que se refere ao meio ambiente, às desigualdades sociais, ao uso do transporte, ao caos do trânsito e, por consequência, às reais possibilidades de deslocamento que garantam condições de bem-viver.

Em uma perspectiva mundial, cabe ressaltar algumas cidades que se notabilizaram por suas iniciativas no âmbito da mobilidade via ciclismo. É emblemático o caso de Copenhague que, nos últimos 40 anos, tem fechado muitos espaços para os carros e ampliado a infra-estrutura para ciclistas, sendo que, do orçamento para infra-estrutura, 25% vai para implantação de infra-estrutura cicloviária.

Amsterdã e outras cidades holandesas, desde 1970, resolveram apoiar o uso de bicicletas como tentativa de solucionar os problemas do trânsito e, desde cedo, as crianças recebem orientação para o uso correto da bicicleta. Também Londres, Paris, Estocolmo, Vitória, Gijón, Berlim e Córdoba são alguns destaques na Europa.

Na Ásia, o Japão adotou a bicicleta como componente essencial de transporte, sendo o modal alimentador do transporte público. Na China, após a explosão na utilização de automóveis, decorrente da abertura econômica, vem se verificando um retorno ao uso de bicicletas para combater a poluição, então produzida pelos modais motorizados.

Nas Américas, em 2006, a Liga de Ciclistas da América nomeou 58 cidades como Comunidades Amigas da Bicicleta, com alguns exemplos surpreendentes, como Portland e Berkeley, que mostram um início de mudanças nos costumes do país que mais depende do carro no mundo. A cidade do México vem conferindo prioridade para aumentar o uso de bicicleta, como modal alternativo, ao longo da segunda década do século XXI (ANTP 2007)⁴.

De modo especial, cabe fazer referência à experiência de Bogotá no campo do ciclismo, precisamente por sua influência na intervenção municipal cicloviária na gestão municipal do

³ Mobilidade sustentável e mudança de hábitos. Disponível em: http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2015/06/17/28443A89-0CD2-4715-B270-E5F740D9B0EB.pdf. Acesso em: 10 abr. 2018.

⁴ Série CADERNOS TÉCNICOS, volume 7 – TRANSPORTE CICLOVIÁRIO, setembro 2007, BNDS, ANTP.

prefeito Roberto Cláudio Bezerra em Fortaleza – Ceará. De fato, o Prefeito de Bogotá Enrique Penalosa, efetivou uma significativa infraestrutura para bicicleta, reduzindo o espaço para os carros.

No Brasil, os processos acelerados de urbanização das cidades/ metrópoles, junto à industrialização, foi gestando, ao longo da segunda metade do século XX, complexas questões urbanas, a comprometerem o direito da população de acesso à cidade. Inegavelmente, as contradições do desenvolvimento de um capitalismo periférico se expressam na cidade, como palco privilegiado de antagonismos (MARICATO, 2015).

Assim, o Brasil adentra o século XXI com um agravamento das questões urbanas a se manifestarem de distintas formas e em diferentes níveis, desde a especulação e financeirização das terras urbanas até o caos do trânsito, a comprometer os deslocamentos nas cidades metrópoles, com graves repercussões em tecidos urbanos de menor escala. A civilização do automóvel impõe as suas marcas, a circunscrever a cidade como espaço social de disputa, materializado nas relações de poder entre os diversos modais de transporte. E, nesta disputa de poderes no âmbito dessa “civilização do automóvel”, a bicicleta parece ser o modal com menor poder de trânsito, invisibilizada e secundarizada nas tramas do urbano (BOARETO, 2010).

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

De fato, o uso da bicicleta como via de mobilidade urbana, em uma civilização centrada no automóvel, vem motivando, há décadas, iniciativas do poder público no Brasil. Cidades como Aracajú, Recife, São Paulo, Salvador, Rio de Janeiro, Florianópolis, Porto Alegre encarnam programas que incentivam o uso da bicicleta⁵ como veículo de transporte, a ser utilizado para fins utilitários de locomoções para locais de trabalho e de estudo ou para fins de lazer.

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

Fortaleza afirma-se, cada vez mais, no contexto do Brasil contemporâneo, como uma

⁵ MINISTÉRIO DAS CIDADES. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. Brasília:** Ministério das Cidades, 2015. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSE/planmob.pdf>. Acesso em: 15 mai. 2017.

metrópole com um processo intensivo de urbanização. A cidade se espraia e se expande, em meio às profundas desigualdades, encarnadas no tecido urbano.

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

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

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

FORTALEZA, METRÓPOLE NORDESTINA: o ciclismo urbano ao longo dos tempos

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

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

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

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

Fortaleza, na condição de principal metrópole nordestina, cresce e expande-se a cada ano, seguindo os ditames do capital, sobretudo o capital imobiliário e da construção civil, em

composições orgânicas com o capital vinculado ao turismo. Acirra-se a sua urbanização periférica⁶ que vem se constituindo, de forma perversa, desde meados do século XX.

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

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

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

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

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

Neste contexto, o uso da bicicleta emerge, duplamente, como manifestação de

⁶ AMORA, Z. B. Indústria e espaço no Ceará. In.: SILVA, J.B. da.; CAVALCANTE, T. C.; DANTAS, E.W.C. (orgs). **Ceará - um novo olhar geográfico**. 2. ed. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 2007.

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

A primeira tendência, oriunda de décadas, a remeter a meados do século XX, é o uso da bicicleta como meio de transporte para o trabalho, por parte dos trabalhadores pobres, vinculados aos setores populares, habitantes das periferias. De fato, é a utilização, de forma massiva da bicicleta como transporte barato, a reduzir custos de reprodução da força de trabalho. Trata-se de uma prática histórica na vida dos pobres que antecede ao uso dos “tickets” de transportes e que, em tempos atuais, ainda se mantém, a conviver com outras alternativas de deslocamentos.

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

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

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

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

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

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

RESULTADO E DISCUSSÃO: o andar de bicicleta e suas expressões no cenário fortalezense - diferentes perfis de ciclistas

Com o incentivo ao uso da bicicleta como meio de transporte seguro, de rápido deslocamento e não poluidor do meio ambiente, a mobilidade ciclovária se amplia e se expande na cidade de Fortaleza.

O andar de bicicleta e suas expressões no cenário fortalezense circunscreve motivações de razões práticas de locomoção, ambientais, políticas e/ou razões vinculadas ao esporte, ao bem-estar físico e saúde, ao lazer e ao prazer. Percebe-se de perto que o ciclismo é, de fato, um campo multifacetado, em sua teia de motivações e interesses.

A bicicleta extrapola o espaço do lazer e afirma-se como alternativa de mobilidade, conferindo contemporaneidade a um padrão de locomoção que era usado como meio de transporte, predominantemente pelos setores empobrecidos, sem a devida visibilidade social. Neste contexto de busca de alternativas de mobilidade física nos espaços urbanos, o uso da bicicleta desponta como uma tendência dos tempos atuais, nestes anos 2000.

Assumi-se na pesquisa realizada um pressuposto analítico, a tese de uma heterogeneidade de motivações dentre os que usam a bicicleta como via de mobilidade nos espaços urbanos, levando a categorizar diferentes tipos de ciclistas atuantes na cidade de Fortaleza.

Identificou-se uma proeminência das razões práticas de utilização da bicicleta como forma de locomoção na cidade. É a bicicleta como meio de transporte por razões financeiras, por praticidade de estacionamento e, até mesmo, por costume. É também considerável a utilização da

bicicleta por lazer como uma forma de esporte, especificamente nos finais de semana e o seu uso pontual em situações específicas. Igualmente, merece destaque a ênfase na questão da saúde, ou seja, andar de bicicleta para manter a saúde.

Faz-se necessário enfatizar a questão financeira voltada para o andar de bicicleta, faz parte de uma tendência que se afirma ao longo do tempo no contexto de Fortaleza para trabalhadores pobres, com dominância nas três últimas décadas do século XX, permanecendo até hoje, mesmo em meio à forte tendência da utilização de motos.

Na amálgama de razões para o andar de bicicleta, um elemento que emerge é a própria interação com amigos, apontando para o que podemos chamar de “sociabilidade ciclista”. Na contemporaneidade esta sociabilidade ciclista institucionaliza-se de forma crescente, com grupos específicos organizados em torno do ciclismo, ou seja, faz-se presente o caráter de classe, considerando a interação de um grupo ou entre grupos. De fato, dentre as formas de interação que permeiam o contexto da cidade, neste século XXI, os grupos ciclistas ganham destaque.

Dessa forma, abre-se uma via de debate sobre as distinções sociais no interior do ciclismo. Entendo que a paixão pela bicicleta ou a opção e/ou necessidade de andar de bicicleta é um chão comum, mas as diferenças sociais persistem, como marcadores de lugar social e elas se expressam nos processos de agregação, de organização dos ciclistas.

Assim, no cenário do ciclismo no Ceará e, especificamente em Fortaleza, pode-se bem observar grupos distintos de ciclistas articularem marcadores de classe e/ou de gênero: agrupamentos de ciclistas de classe média e/ou de elite a fazerem percursos noturnos em suas bikes, munidos de equipamentos de segurança e acessórios cada vez mais sofisticados, em sintonia com o crescente mercado de consumo ciclista; grupos de ciclistas mulheres a espalharem-se pelo Brasil, com presença cada vez mais forte em Fortaleza, com destaque para redes organizadas de mulheres ciclistas: Coletivo ciclofeminista Ciclanas – Mulheres de bicicleta no trânsito de Fortaleza; Pedal Benfica em Fortaleza; Pedalzinho das Minas; Pedal do Batom. Logo, no ciclismo expressam-se marcadores que perpassam a vida social, com a intersecção de classe/ gênero/ etnia/ orientação sexual.

Uma outra razão emergente é o andar de bicicleta face ao caos criado na cidade por esta civilização do automóvel. É deveras interpelador a crítica contundente ao automóvel como padrão de locomoção e a tentativa de afirmação da bicicleta como o “transporte do futuro”.

Esta consciência dos males da civilização do automóvel leva a emergência de um personagem na cena urbana: o ciclista que usa a bicicleta como expressão de uma “cultura da recusa”, delineando o campo do cicloativismo.

Outro fator que também chama atenção é a ênfase na tendência do andar de bicicleta em Fortaleza como um padrão dos tempos atuais, com destaque para o que o sujeito de campo chama

de “gourmetização das bicicletas” que se tornam cada vez mais sofisticadas, como um bem de consumo, entrando para o mercado com a denominação, em inglês, bikes. Em uma sociedade da mercantilização, as bikes são absorvidas pelo mercado, destinadas a um público consumidor específico da classe média e da elite que encarna a tendência de “ser um ciclista urbano”.

Uma revelação importante do campo é com relação aos destinos como trabalho, compras, aulas, lazer são rotas usuais dos ciclistas urbanos em Fortaleza. Bem como, parte dos ciclistas urbanos usam a bicicleta para passear pela cidade para conhecer partes da cidade que ainda não conheciam, ou seja, numa atividade de exploração do espaço. O fato de usarem suas bicicletas para explorar estes novos lugares reforça a idéia de que a bicicleta ajuda a humanizar as cidades, gerando espaços mais vivos. A descoberta inesperada de lugares interessantes e a liberdade de escolher as rotas são consideradas motivo de prazer. Esta ideia do andar de bicicleta como forma de descobrir a cidade e fazê-la mais humanizada.

Outra questão categórica e provocante é a da (in)visibilidade do ciclista na cena urbana desta civilização do automóvel, destacado por sujeitos do campo como um dilema e um desafio, com expressões peculiares em Fortaleza.

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

De fato, este preconceito contra o ciclista, aliado à impunidade e à má formação dos condutores de veículos, leva urbanistas, engenheiros e planejadores a um impasse: qual conceito utilizar ao planejar uma estrutura de mobilidade que abrigue as bicicletas, quando não existe vontade política das elites que administram nossas cidades, quando as verbas públicas, via de regra, são direcionadas para o aumento da estrutura para automóveis, quando parte significativa de motoristas veem o ciclista como cidadão de segunda categoria.

Ademais, a dinâmica da justiça brasileira reforça a impunidade, embora a falta de respeito ao ciclista seja enfatizada de forma recorrente pelos próprios ciclistas e por aqueles e aquelas que defendem o direito à cidade pelos que nela habitam. É este um dilema que instiga o debate e abre vias investigativas, pois o direito de pedalar ainda é deveras violado, a exigir condições para o seu pleno exercício.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ciclismo é uma modalidade de transporte via bicicleta para os mais diferentes destinos, a partir de diferentes motivações: locomoção, esporte, lazer, causa ambiental, repúdio à civilização predatória dos modais motorizados, prazer de pedalar... E, a bicicleta é um veículo não motorizado que depende do esforço físico de seu condutor para iniciar, manter e encerrar seu movimento. O preparo físico do ciclista determina a potência de suas pedaladas, afetando sua velocidade, energia nas subidas e resistência para percorrer distâncias.

O ciclista locomove-se em contato direto com o ambiente, usando sua energia vital como via de mobilidade. Assim, sente diretamente o vento, a chuva, a irradiação solar e entra em contato direto com partículas de poeira e poluição do ar. O ciclista é duas vezes mais afetado negativamente pelo vento que os pedestres.

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

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

Nos percursos da pesquisa, no âmbito da Mobilidade Ciclovitária em Fortaleza, percebeu-se, com clareza, que ao utilizar a bicicleta na urbe, seu condutor enfrenta dificuldades de diferentes ordens que vão desde à inexistência e/ou deficiência de infraestrutura até a cultura de disputa e de violências.

De fato, no caos do trânsito da civilização do automóvel, a bicicleta ocupa uma posição secundarizada em relação aos diferentes modais motorizados, incluindo motos, ônibus, caminhões e o automóvel, como signo, por excelência, desta civilização. Na metrópole Fortaleza, esta disputa é acirrada e sentida, muito de perto, pelos que transitam de bicicleta no espaço urbano, eminentemente hierarquizado entre “áreas nobres da elite e classe média alta”, “áreas consideráveis da classe média-média” e “áreas marginais dos que habitam as periferias”.

Os sujeitos constituintes do campo expressam seus olhares e percepções sobre esta disputa, a assumir, no extremo, ares de guerra. Logo, na “guerra diária do trânsito”, os ciclistas

enfrentam dificuldades permanentes, o que lhe deixa em uma posição de vulnerabilidade, a correr sérios riscos.

Analistas ressaltam e denunciam o preconceito, gestado, no imaginário social, contra o ciclista, contra a própria bicicleta como modal de locomoção, na hierarquização de veículos. Podemos dizer, a rigor, que a questão do preconceito com a bicicleta é um fato social. Em Fortaleza, o preconceito contra a bicicleta como modal de locomoção é patente e visível.

Assim, no cenário de acirradas disputas, os ciclistas urbanos, em meio aos preconceitos e às inúmeras dificuldades, ressaltam o desrespeito que os atinge como atores urbanos na selva do trânsito. Chegam a identificar este tratamento desrespeitoso como uma das maiores ameaças que pesam sobre aqueles que usam a bicicleta como modal de locomoção.

E, neste contexto, uma das maiores reivindicações dos ciclistas é ser respeitado no pleno exercício do direito à cidade, deixa-se claro este desejo legítimo deste ator urbano, em meio ao medo causado pela guerra do trânsito.

Nesta perspectiva do respeito como dimensão constitutiva do direito à cidade, sujeitos do campo também destacam a exigência do respeito entre os próprios ciclistas no cenário heterogêneo e multifacetado do ciclismo urbano.

No contexto do ciclismo urbano em Fortaleza, uma prioridade apontada de forma recorrente, é a necessidade e/ou exigência da educação no trânsito que se materializa em uma cultura de respeito aos ciclistas, superando padrões dominantes. Em verdade, a convivência pacífica e respeitosa entre os diferentes modais é um horizonte indicado por sujeitos do campo.

Indiscutivelmente, mudanças nas posturas dos que fazem o trânsito implica transformações de mentalidade, na perspectiva de valores e de uma ética democrática, na convicção de que o direito à cidade precisa ser encarnado em um novo modo de habitar e de conviver, regido pela utopia do bem-viver.

Por fim, destaco que esta minha experiência de avaliação de dimensões da Política Ciclovitária em Fortaleza abriu-me uma ampla “janela” para avançar na pesquisa neste campo, ainda pouco explorado e que se revela como uma provocação para avaliadores preocupados com a sustentabilidade da vida urbana na metrópole Fortaleza.

Em coerência com a dimensão política da avaliação em profundidade, orienta-me um elemento central a expressar a perspectiva sustentadora: a cidade que estamos construindo em Fortaleza e os sujeitos que a ela tem acesso. Com os meus estudos, pretendo contribuir para a discussão e debate desta questão – chave, atendendo a exigências de uma avaliação de políticas públicas, de natureza contra hegemônica.

REFERÊNCIAS

AMORA, Z. B. Indústria e espaço no Ceará. *In*.: SILVA, J.B. da.; CAVALCANTE, T. C.; DANTAS, E.W.C. (orgs). **Ceará - um novo olhar geográfico**. 2. ed. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 2007.

As Secretarias Executivas Regionais de Fortaleza e seus bairros: Saiba em que regional fica seu bairro em Fortaleza. **Jornal o Povo**, Fortaleza, 24 set. 2014. Disponível em: <http://www.opovo.com.br/app/fortaleza/2014/09/24/noticiafortaleza,3319666/as-secretarias-executivas-regionais-de-fortaleza-e-seus-bairros.shtml>. Acesso: 31 jan. 2017.

BOARETO, Renato. **A bicicleta e as cidades**: como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana/organização. 2. ed. São Paulo: Instituto de Energia e Meio Ambiente, 2010.

BOARETO, Renato. A mobilidade urbana sustentável. **Revista dos Transportes Públicos – ANTP**. São Paulo: ano 25, 3º trim., p. 45-56, 2003.

Brasil. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm. Acesso em: 05 jan. 2017.

Brasil. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Estatuto da Cidade**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm. Acesso em: 05 jan. 2017.

Brasil. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Política Nacional da Mobilidade Urbana Sustentável**. Brasília: 2004.

Brasil. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Programa Bicicleta Brasil** – Caderno de Referência para elaboração de: Plano de Mobilidade por Bicicletas nas Cidades. 1 ed. Brasília: 2007b. 230p.

CASTELLS, Manuel. (1972). **A questão urbana**. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

COSTA, Maria Clélia Lustosa da. **Fortaleza, expansão urbana e organização do espaço**. *In*.: Silva, José Borzacchiello da.; Cavalcante, Tércia Correia.; Dantas, Eustógio.Wanderley.Correia. (orgs). **Ceará - um novo olhar geográfico**. 2. ed. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 2007.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna**. 17. ed. São Paulo: Loyola, 1992.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

HARVEY, David. **Cidades rebeldes**: do direito à revolução urbana. Tradução Jeferson Camargo. São Paulo: Martins Fontes – selo Martins, 2014.

HARVEY, David. **O direito à cidade**. Revista Piauí, julho de 2013, edição nº 82. Disponível em: <http://revistapiaui.estadao.com.br/edicao-82/tribuna-livre-da-luta-de-classes/o-direito-a-cidade>. Acesso em: 10 mar. 2018.

KOWARICK, Lúcio. **A espoliação urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

LEFEBVRE, Henri. 1901-1991. **O direito à cidade**. Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2011.

LEJANO, Raul Perez. **Parâmetros para análise de políticas públicas: a fusão de texto e contexto**. Campinas: Editora Arte Escrita, 2012.

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

MARICATO, Ermínia. **O impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2011.

MARICATO, Ermínia. **Para Entender a Crise Urbana**. São Paulo: Expressão Popular, 2015.

Mobilidade sustentável e mudança de hábitos. Disponível em: http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2015/06/17/28443A89-0CD2-4715-B270-E5F740D9B0EB.pdf. Acesso em: 10 abr. 2018.

Mobilidade Urbana – O automóvel ainda é prioridade. 2011. Ano 8. Edição 6 – 20/09/2011. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&id=2578:catid=28&Itemid=23. Acesso em: 10 abr. 2018.

MOURA, Luciana Ribeiro. e CARVALHO, Alba Maria Pinho de. **Andar de bicicleta é um jeito de viver à cidade**: uma avaliação de programas públicos cicloviários de Fortaleza-Ceará. I Jornada Cearense de Pós-Graduação e Pesquisa em Avaliação de Políticas Públicas. UFC – Fortaleza(CE), 2018.

MOURA, Luciana Ribeiro. e CARVALHO, Alba Maria Pinho de. **Fortaleza nas trilhas de bicicletas públicas**: uma avaliação de programas municipais no âmbito da mobilidade cicloviária. I CONCECAP – Congresso Cearense do Campo de Públicas. UFC – Fortaleza(CE), 2017.

MOURA, Luciana Ribeiro. e CARVALHO, Alba Maria Pinho de. **Um ensaio avaliativo da política de mobilidade urbana em Fortaleza**: nas trilhas do Bicicletar... VI SEMEAP – Seminário de Modelos e Experiências de Avaliação de Políticas, Programas e Projetos. IV Seminário Internacional sobre Avaliação. UFPE – Recife (PE), 2017.

Projeto Fortaleza 2040. Disponível em: <http://fortaleza2040.fortaleza.ce.gov.br/site/>. Acesso em: 29 abr. 2017.

RODRIGUES, Léa Carvalho. **Avaliação de políticas públicas no Brasil**: antecedentes, cenário atual e perspectivas. PRADO, Edna Cristina e DIOGENES, Elione Maria Nogueira (org.). *Avaliação de políticas públicas: entre Educação & Gestão Escolar*. Maceió: EDFAL, 2011.

RODRIGUES, Léa Carvalho. **Propostas para uma avaliação em profundidade de políticas públicas sociais**. Aval – Revista de Avaliação de Políticas Públicas. UFC, nº 1, 2008, pp.7-15.

ROLNIK, Raquel. **Guerra dos lugares**: A colonização da terra e da moradia na era das finanças. São Paulo: Boitempo, 2015, 424 p.

SANTOS, Carlos Nelson Ferreira dos. (1988). **A cidade como um jogo de cartas**. São Paulo, Projeto Editores.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Editora da universidade de São Paulo, 2008.

SILVA, José Borzacchiello da (2005). **A Região Metropolitana de Fortaleza**. In: SILVA, José Borzacchiello da; CAVALCANTE, Tércia Correia; DANTAS, Eustógio Wanderley Correia (orgs.). Ceará: um novo olhar geográfico. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intraurbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP, 2001.