

# DEMOCRACIA E DIREITOS

DIMENSÕES DAS  
POLÍTICAS PÚBLICAS  
E SOCIAIS

## ESTADO BRASILEIRO NA SEGUNDA DÉCADA DO SÉCULO XXI:

DILEMAS DA DEMOCRACIA EM TEMPOS DE CRISE E SUAS  
INFLEXÕES NO CAMPO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS

**Luciana Ribeiro Moura**, Universidade Federal do Ceará | UFC

**Alba Maria Pinho de Carvalho**, Universidade Federal do  
Ceará | UFC

**Cristiane Vieira dos Santos**, Universidade Federal do Ceará |  
UFC

### RESUMO

Esse trabalho incide em uma discussão do contexto brasileiro nos marcos de um Golpe de Estado em 2016, com permanentes desdobramentos, a colocar em risco a democracia. É um tempo histórico de desmontes de políticas públicas, gerando um cenário de (des)proteção social, de inseguranças e imprevisibilidade. Interessa-nos pensar criticamente a questão da representação democrática e das possibilidades de exercícios de participação da sociedade civil, em consonância com a Constituição de 1988, regida pela lógica de afirmação de direitos e da cidadania. Buscamos adentrar nos dilemas da democracia na cena da crise brasileira contemporânea, enfocando suas expressões no campo das Políticas Públicas. Direcionamos o foco analítico para as Políticas Urbanas, notadamente as Políticas de Mobilidade Urbana, a enfrentarem os dilemas do direito à cidade no contexto da crise brasileira, com transformações em seus marcos regulatórios e na participação das instituições e dos sujeitos da sociedade civil.

**ESTADO BRASILEIRO NA SEGUNDA DÉCADA DO SÉCULO XXI:**

DILEMAS DA DEMOCRACIA EM TEMPOS DE CRISE E SUAS INFLEXÕES NO CAMPO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS

MOURA, Luciana Ribeiro  
 CARVALHO, Alba Maria Pinho de  
 SANTOS, Cristiane Vieira dos

**À GUIZA DE INTRODUÇÃO:** o Brasil do Presente como desafio analítico

Em meados da segunda década do século XXI, mais precisamente 2017, estamos a viver um gravíssimo momento da vida brasileira. Momento de crise econômica, de crise política sistêmica, de democracia capturada pelo capital, com poder político submetido ao poder econômico. É momento de profunda instabilidade, com um Presidente da República ilegítimo, hoje, sem nenhuma credibilidade da população brasileira, envolvido em esquemas de corrupção, denunciado, de forma recorrente, pelo então Procurador Geral da República Rodrigo Janot<sup>1</sup> e que “barra” o impeachment a partir de um explícito esquema de subornos, em uma versão cínica da “política de negócios”. É um momento de desproteção social, crise sistêmica e insatisfação popular! A rigor, vive-se, no Brasil do Presente, uma “situação insustentável e perigosa, social, econômica e politicamente”, como bem denuncia o “Manifesto do Campo das Públicas”.

Este gravíssimo momento do Brasil “no tempo presente” constitui-se a partir de um marco histórico de fundo: o golpe de estado de 2016 e, em curso, em 2017, no contexto da crise contemporânea brasileira, a desencadear uma implementação intensiva de políticas neoliberais, com o desmonte de direitos e recuo das políticas sociais.

De fato, o GOLPE 16 – na expressão cunhada em recente livro das Edições Fórum – em um perverso crescendo, vem aprofundando uma política de espoliação de direitos, das riquezas nacionais, do fundo público, das políticas públicas, intensificando a superexploração da força de trabalho no Brasil.

De fato, nestes últimos dois anos da segunda década do século XXI – mais precisamente 2016 e 2017, em curso – estamos vivendo um tempo de radicalização conservadora que desmancha direitos, que dilui pactos e marcos regulatórios, que desmonta Políticas Públicas, produzindo um contexto de (des)proteção social, insegurança e imprevisibilidade que impõe a resistência como exigência histórica (CARVALHO, 2017).

<sup>1</sup> Rodrigo Janot exerceu a Procuradoria Geral da República no período de 2013 a 2017, mais precisamente até 17 de setembro. Ao longo do Golpe 2016, Janot teve um importante papel de vigilância jurídica face aos desmontes e práticas de corrupção que vem marcando o governo ilegítimo do Presidente Temer.

Neste contexto, o Estado Brasileiro redefine-se, assumindo novas configurações e a democracia vem sendo violentamente atingida, nos marcos do que vem sendo configurado como Estado de Exceção<sup>2</sup>. A rigor, a democracia liberal representativa está submetida por processos de autoritarismo que parecem colocar em suspensão direitos e conquistas democráticas.

Nesta nossa construção analítica, privilegiamos dois eixos fundantes, quais sejam: Estado Brasileiro em suas novas configurações, nos circuitos do Golpe de 2016; Democracia em risco neste “Brasil do Presente”, nos marcos de um Estado de Exceção.

A partir desta análise fundante, adentramos em uma discussão de uma dada política pública desenvolvida em Fortaleza – Ceará, qual seja, a Política de Mobilidade Urbana, focando programas específicos do uso da bicicleta como via alternativa de transporte. Trata-se de uma abordagem no âmbito de uma investigação avaliativa sobre o Programa Bicicleta e Bicicletas Integradas ao Transporte Público, desenvolvidos em Fortaleza, metrópole nordestina que encarna, por excelência, a lógica do capitalismo contemporâneo, com um governo municipal, constituída em articulações orgânicas com segmento do capital e que busca uma gestão eficiente, face aos graves problemas urbanos, mantendo, acima de tudo, os interesses dos grupos dominantes e atendendo, de forma pontual e restrita, demandas das populações que vivem às margens.

É assim que emergem e consolidam-se programas de uso da bicicleta como via alternativa de transporte não motorizado no espaço urbano de Fortaleza que se afirma como uma expressão peculiar da civilização do automóvel. É uma política pública de baixo custo e que vem ganhando visibilidade, na condição de uma intervenção municipal que se volte para a grave contradição da mobilidade urbana, expressa no caos do trânsito fortalezense.

## 1. Novas Configurações do Estado Brasileiro: crise em meio a radicalização da ortodoxia neoliberal

No interior de uma articulação orgânica de segmentos do capital, com a adesão massiva de uma “base política” resultante de negociados e acordos, com a conivência do judiciário e com o apoio irrestrito da mídia, o processo de Impeachment da Presidenta Dilma Rousseff deflagra um novo ciclo na vida brasileira.

Trata-se de um “Golpeachment” – neologismo formulado por Paulo Kliass – com a imposição de uma nova configuração de Estado, de caráter conservador e autoritário, com um crescente fechamento

---

<sup>2</sup> Aqui retomamos a configuração analítica de Giorgio Agambem para designar a contraditória figura dos momentos onde o Estado usa de dispositivos legais justamente para suprimir os limites da sua atuação, a própria legalidade e os direitos dos cidadãos. Segundo o autor, “o estado de exceção apresenta-se como a forma legal daquilo que não pode ter forma legal”. Um poder além da regulamentação e controle, que, para Agambem, hoje não é mais excepcional, mas o padrão de atuação do Estado, expondo as áreas mais obscuras do direito e da democracia. Justamente, são as áreas que legitimam a violência, a arbitrariedade e a suspensão dos direitos, em nome da segurança, a serviço da concentração de poder”.

democrático. É um Estado submetido aos interesses do financismo, nos marcos de uma exarcebação de neoliberalismo, com um amplo retrocesso no campo dos direitos sociais e trabalhistas que remontam a um Brasil de 80 anos atrás, um Brasil pré-Vargas!

Em meio às rupturas ético-políticas e aos pactos forjados com base em traições e negociatas, decorrentes do “Golpeachment” e sob a égide do Governo Temer, que usurpou a Presidência da República – primeiro, na condição de interino e, depois, como titular – o Estado brasileiro vai se reconfigurando, mediante desmontes e reformas constitucionais que desestruturam a lógica de afirmação de direitos, de cidadania, de seguridade social, impondo a lógica do financismo, a permear o aparato estatal. Em verdade, não se trata somente de menos Estado, mas de um Estado forte para favorecer as forças brutas do mercado, contra direitos. Assim, efetivam-se recuos das Políticas Públicas e retrocessos trabalhistas, colocando em prática uma regulação das relações capital e trabalho que atualiza um “capitalismo selvagem”, criando sucessivos impasses e agravando a Questão Social (CARVALHO, 2017a; 2017b). Desde as primeiras medidas em maio de 2016, em nome da austeridade, tem-se, em curso, um desmanche de estruturas governamentais mantenedoras da transparência da gestão e monitoramento das Políticas Públicas. Aprofundam-se, então, mecanismo de realização de privilégios e de interesses privados, “dobrando” a lei e procedimentos formais que dela decorrem em ilegalismos cotidianos que atravessam toda a estrutura do Estado, marcando o relacionamento do governo com os seus aliados. Enfim, verifica-se um “verdadeiro movimento de desaparecimento do Estado”, com graves consequências para a democracia brasileira no presente e no futuro. (CARVALHO, 2017a).

Em verdade, é este um contexto de crise do Estado brasileiro, a revelar uma crise de fundo: a crise do projeto civilizatório da sociedade brasileira. Indiscutivelmente, instaura-se um estado sobre o comando do que Cândido Grzybowski (2017), denominou de “cleptocracia escrachada”, no sentido do regime político-social em que as práticas corruptas são admitidas e consagradas. E mais: práticas de corrupção são cinicamente reconhecidas pelos “cleptocratas”, em sua pequenez política!

Este Estado em crise, reconfigurado e em desmanche nos percursos do Golpe, curva-se aos interesses do capital – sobretudo o capital financeiro – assumindo, como diretriz norteadora, processos intensivos de neoliberalização, propugnando a falácia do ajuste fiscal e da austeridade, impostas como ideologia. Ajuste e austeridade passam a ser palavras de ordem do governo golpista, como justificativa de contrarreformas e da avalanche de medidas a desmontar direitos e conquistas. É fundamental discutir criticamente e desvendar as chamadas “políticas de austeridade” que, na verdade, são políticas de desmanche de direitos trabalhistas, direitos previdenciários e direitos sociais, preservando, acima de tudo, as taxas de lucro dos segmentos do capital, sobretudo o capital rentista. É preciso atentar que as ditas “políticas de austeridade” não tocam os interesses do capital; pelo contrário, preservam e garantem estes interesses no âmbito do Estado.

Indiscutivelmente, o Governo ilegítimo de Temer encarna a lógica neoliberal de radicalização do ajuste fiscal, a qualquer custo, em nome de um “projeto do futuro” que, na verdade, nos remete a um capitalismo selvagem que está a nos levar à barbárie, com submissão às forças brutais do mercado. É a execução disciplinada e submissa do projeto do capital financeiro “Ponte para o Futuro” que, no dizer da economista Leda Paulani (2016) é, na verdade, “Ponte para o Abismo”. Com efeito, neste projeto estão circunscritos os elementos fundamentais das propostas do sistema financeiro para a solução da crise econômica que, de fato, tem se revelado incapazes de superar a crise brasileira que persiste e aprofunda-se. Dentre as propostas do financismo, fala-se explicitamente em abertura comercial voltada para os EUA, aprofundamento do rigor fiscal, por meio de cortes orçamentários, flexibilização das leis trabalhistas, reforma da previdência, privatização das empresas estatais...

O governo golpista, então, com adesão em bloco de sua “Base Aliada” – que começa a apresentar fissuras nos últimos tempos – e o respaldo do Judiciário, vem realizando mudanças de amplo espectro na Constituição Federal de 1988, tais como: congelamento dos gastos públicos por vinte anos, aprovado em 13 de dezembro de 2016; reforma da legislação trabalhista, aprovada em 13 de julho de 2017; PEC 287/2016, relativa a reforma da previdência, em tramitação. Desse modo é incontestável o laço estreito entre os golpistas e o financismo! Tal demonstração constitucional já avançou perigosamente e, talvez, já destruiu o essencial em termos de uma democracia que mereça este nome!

Como avalia Cândido Grzybowski, no “Le Monde Diplomatic Brasil” de julho de 2017 “Com o golpe da cleptocracia e a tal “agenda de reformas”, o impasse entre direitos e mercado está sendo de algum modo resolvido, mudando a Constituição para bem pior. Ou seja, estamos em um momento onde está sendo mandado às favas aquele pacto democrático capenga que, bem ou mal, nos dava alegrias cidadãs”.

Nos marcos autoritários do Governo de Michel Temer, o Brasil, de forma intensiva e acelerada, vem se colocando em concordância, com os processos de neoliberalização que avançam em todo o mundo, radicalizando as desigualdades sociais e penalizando as classes trabalhadoras, sobretudo os segmentos pauperizados. Pela via do Golpe 16, o País entra em sintonia com a onda de neoliberalização da sociedade em escala global e nacional, com graves desdobramentos sociais e ambientais.

## 2. Democracia em risco no contexto de um Estado de Exceção

Em verdade, para impor processos intensivos de neoliberalização, radicalizando a lógica do ajuste fiscal, com pesados ônus para a população trabalhadora – como já enunciado na “Ponte para o Futuro” – fez-se necessário um governo ilegítimo forte e autoritário que desrespeita marcos legais, preservando os interesses do capital. Nesta empreitada, a democracia – mesmo de baixa intensidade – atrapalha este projeto das forças do capital de radicalização do neoliberalismo.

De fato, cada dia fica mais evidente que, em meio à democracia formal, oficial, predomina um Estado

de Exceção em que direitos são desmontados, liberdades são atingidas... a força abate-se sobre as lutas, predominando uma conjuntura de arbitrariedades e de inseguranças. Tudo pode acontecer e ser oficialmente aprovado porque o governo golpista, sem legitimidade política e sem medida nas suas investidas de neoliberalização, passa por cima de quaisquer parâmetros da democracia. Um congresso reacionário e corrupto, a constituir a “base de governo”, costurada em acordos espúrios e conchavos, a votar em bloco – hoje, interesses particulares no “balcão de negócios” faz emergir fraturas nesta “base aliada” – e a evidente cumplicidade do Judiciário com a ruptura democrática, permite ao governo ilegítimo de Temer, em composições orgânicas com os setores do capital, desmontar a Constituição de 1988, a CLT, marcos regulatórios, políticas públicas, em ritmo intensivo, com a pressa dos usurpadores do poder!!! Assim, o “Brasil oficial” constitui-se, sempre mais, o reino da “pequena política”, em sua mesquinhez e voracidade, em meio a acordos espúrios e conchavos. A oposição luta bravamente, em um congresso dominado, manietado pelas pulsões golpistas, onde as contagens dos votos, em observância ao golpe, já estão dadas. Em verdade, tem-se claras expressões do confronto de classes no interior do congresso brasileiro! (CARVALHO, 2017a; 2017b).

O Estado de Exceção na cena brasileira do Golpe 16, utiliza, com a competência dos usurpadores, a dupla dimensão do Estado na civilização do capital: força e repressão para conter os que se rebelam e resistem, expressando-se politicamente; CONSENSO na busca de ganhar o consentimento da população, no âmbito de um governo ilegítimo, com baixíssima popularidade. É fundamental a atuação da mídia, numa estratégia de guerra, na perspectiva de difundir a ideologia dominante do ajuste e da austeridade para torná-la palatável.

É neste contexto autoritário de um Estado de Exceção, a viabilizar um projeto de intensificação do neoliberalismo, que a democracia brasileira é violentamente atacada, desmontando-se direitos e impondo uma política de espoliação. Como alerta Cândido Grzybowski “... O golpe ao inaugurar um novo período político aguçou as contradições anteriores da democracia brasileira e criou novas, que passaram a corroer o que ainda resta de democracia” (GRZYBOWSKI, 2017, p. 02). Neste momento singular da luta de classes no Brasil, a resistência é uma exigência da “História se fazendo”! E, as forças democráticas e as esquerdas, nas trincheiras da resistência, precisam construir, estrategicamente, vias para a retomada da democracia!

### **3. Política de Mobilidade Urbana em Fortaleza:** o uso da bicicleta como via alternativa em uma metrópole de desigualdades e contradições

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

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

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

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

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

Fortaleza afirma-se, cada vez mais, no contexto do Brasil contemporâneo, como uma metrópole com um processo intensivo de urbanização. A cidade se espraia e se expande, em meio às profundas desigualdades, encarnadas no tecido urbano. Em verdade, a Fortaleza desigual, a configurar assimetrias sociais, reflete-se na forma como a população fortalezense se locomove. Estratificações sociais definem relações entre quem anda de carro, de moto, de ônibus, de bicicleta e a pé. Os proprietários de carro, dependendo do modelo, da marca e mesmo da procedência do veículo (nacional ou importado), distingue-se no contexto da cidade, sendo o carro um símbolo de posição social e status. Ademais, os que circulam de carro sentem-se mais “donos” do espaço urbano do que os que andam de ônibus ou, então de bicicleta. Enfim, os meios de mobilidade urbana encarnam as desigualdades que atravessam a vida da metrópole.

E, na metrópole cearense – a exemplo do que acontece na vida urbana brasileira – 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. O caos do trânsito é, hoje, uma marca na vida da cidade.

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

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

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

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

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

Em verdade, a bicicleta começa a ser utilizada sobretudo por jovens, homens e mulheres, como indicador de estilo de vida. 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”. É o ciclismo ativista no âmbito de movimentos urbanos, expressando-se como modo de vida.



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 Frota Bezerra (janeiro de 2013 até a atualidade<sup>3</sup>), transformado em política pública.

Uma exigência analítica é situar Roberto Cláudio como gestor municipal no contexto de um Brasil em crise, nos circuitos do Golpe 16. De fato, Roberto Cláudio é um Prefeito com vínculos com setores do capital, mais especificamente, capital imobiliário, capital da construção civil e capital no campo do turismo. Procura construir sua marca político-administrativa em cima das grandes obras de infraestrutura e da mobilidade urbana, declarada, no discurso oficial, como uma de suas prioridades. Nesta perspectiva da prioridade da mobilidade urbana, institui programas municipais direcionados ao uso da bicicleta como via alternativa de transporte em Fortaleza. Convém esclarecer que o Prefeito Roberto Cláudio Bezerra não é um gestor ligado a movimentos urbanos, como o caso emblemático do Prefeito Delanoë<sup>4</sup>, da cidade de Paris que cria o Projeto Vélib<sup>5</sup>. A rigor, Roberto Cláudio é um prefeito antenado com o marketing das cidades que capturou este fenômeno urbano do ciclismo, em sua dupla tendência, concebendo, então, programas municipais como Bicicletas Compartilhadas/ Bicycletar e Bicicletas Integradas ao Transporte Público, no âmbito de uma política pública de mobilidade urbana para a cidade de Fortaleza.

Neste esforço de contextualização do Programa Bicycletar, em meio às tendências locais, nacionais e internacionais de reforço ao transporte não motorizado, cabe destacar, como elemento chave, leis regulatórias que emergem em cenário de pactuações políticas entre países, inclusive o Brasil. Neste sentido, ganha destaque a exigência, circunscrita na Lei de Mobilidade Urbana – Lei Federal nº 12.587/12 – de priorizar transportes não motorizados, cabendo aos municípios de mais de 20.000

---

<sup>3</sup> Roberto Cláudio Frota Bezerra (Fortaleza, 15 de agosto de 1975), é médico com trajetória política. Foi filiado ao Partido Socialista Brasileiro (PSB), ao Partido Republicano de Ordem Social (PROS) e, atualmente, pertence aos quadros do Partido Democrático Trabalhista (PDT). Já foi deputado estadual, presidente da Assembleia Legislativa do Ceará e, atualmente, é o Prefeito da cidade de Fortaleza, em sua segunda gestão, iniciada em 2017, tendo sido reeleito após a primeira gestão (2013 – 2016).

<sup>4</sup> Trata-se de Bertrand Delanoë, pertencente ao Partido Socialista (PS), foi Prefeito de Paris de (2001 – 2014), que implementou o Programa de Ciclismo Vélib.

<sup>5</sup> Vélib 'é o sistema de serviço gratuito de empréstimo de bicicletas em Paris. O serviço foi inaugurado em julho de 2007 com 10 mil bicicletas e 750 estações automatizadas. Criado pela prefeitura parisiense, o sistema é gerido pelo grupo [JCDecaux](http://www.jcdcaux.com). A primeira meia hora de uso é gratuita. Após esse período é cobrada uma taxa que varia de acordo com o tempo de uso. O usuário deve ter ao menos 14 anos e mais de 150 cm de altura. Cada bicicleta está equipada com RFID para o reconhecimento da mesma, possui três marchas, farol alimentado por um dínamo, e um peso de cerca de 22 kg. Funcionam 24 horas por dia, sete dias por semana.

habitantes, elaborar e apresentar Plano de Mobilidade Urbana até 2015, sob pena de não receberem recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana. Assim, Roberto Cláudio, ao iniciar a sua gestão em 2013, viu-se na obrigatoriedade de cumprir o exigido pela Lei de Mobilidade Urbana de 2012, reforçando, inclusive, a utilização da bicicleta como transporte não motorizado.

Esta Lei de Mobilidade Urbana, promulgada em 2012, no Brasil do século XXI, no ciclo de governos petistas, precisa ser compreendida no cenário das lutas urbanas que emergem e se consolidam no contexto da democratização em nosso país<sup>6</sup>. Tais lutas expressam, no tecido social brasileiro, os impactos e repercussões de um amplo movimento, de caráter internacional, que coloca em xeque dimensões da vida nas cidades, nesta civilização do capital.

É neste contexto que nos propomos a circunscrever dois programas públicos municipais de uso da bicicleta como via de mobilidade em Fortaleza, quais sejam: Programa Bicicletar e Programa Bicicletas Integradas ao Transporte Público. Este aporte faz parte de uma investigação avaliativa desenvolvida no âmbito da articulação destes dois programas públicos<sup>7</sup>.

### 3.1. Programas municipais de uso de bicicleta como via alternativa de transporte em Fortaleza

Com o propósito de circunscrever esta intervenção urbana da Prefeitura Municipal de Fortaleza, no âmbito do incentivo ao ciclismo com via de mobilidade urbana, cabe fazer uma configuração básica dos dois programas em foco.

#### 3.1.1. Sistema de Bicicletas Compartilhadas: Bicicletar

Em dezembro de 2014, o Sistema de Bicicletas Compartilhadas de Fortaleza – Bicicletar iniciou sua operação com 15 estações, de um total de 40 previstas no contrato. Até fevereiro de 2015, com 30 estações em operação, o sistema registrava mais de mil viagens diárias, um dos maiores índices de usos do Brasil, proporcionalmente ao número de estações. A Prefeitura de Fortaleza ainda no primeiro semestre de 2015 criou mais 20 estações, continuando a expansão do programa como sistema público aberto a múltiplos patrocinadores.

Com o incentivo ao uso da bicicleta, como meio de transporte seguro, com rápido deslocamento e com o atributo de não poluir o meio ambiente, o projeto vem propiciando à população fortalezense uma alternativa de mobilidade sustentável. Fortaleza conta hoje, em outubro/2017, com 80 estações e 800 bicicletas compartilhadas, distribuídas em bairros da cidade, integrados às diferentes Secretarias

<sup>6</sup> É o contexto das lutas urbanas no Brasil das últimas décadas do século XX e anos 2000 e suas conquistas, que se fizeram marcos históricos na configuração da Política de Mobilidade Urbana.

<sup>7</sup> Trata-se da pesquisa avaliativa desenvolvida por Luciana Ribeiro Moura, a incidir na articulação do Programa Bicicletas Compartilhadas/Bicicletar e do Programa Bicicletas Integradas ao Transporte Público, no sentido de avaliar o seu alcance social, com foco nos interesses atendidos e sujeitos beneficiados, bem como avaliando as repercussões destes programas nas intervenções do poder público municipal em relação ao ciclismo como via de mobilidade. É uma investigação em curso junto ao Programa Acadêmico de Avaliação de Políticas Públicas da Universidade Federal do Ceará – UFC.

Executivas Regionais<sup>8</sup>.

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

Este programa, hoje, está vinculado à Coordenação de Gestão Ciclovitária, espaço institucional regulamentado na estrutura organizacional da SCSP em dezembro de 2016. Cabe ressaltar que o Bicletar tem a Unimed Fortaleza como patrocinadora do sistema na Capital e a empresa Serviços Técnicos de Telecomunicações e Eletrônica – Serttel<sup>9</sup>, como operadora e responsável pela manutenção técnica nos equipamentos. A previsão é de ampliar o sistema e chegar ao total de 300 estações do Bicletar até 2018. O sistema conta com mais de 120 mil usuários cadastrados, sendo 83% desse total usuário do Bilhete Único, o que nos permite pensar o alcance social deste Programa.

### 3.1.2. Sistema de Bicicletas Integradas ao Transporte Público: uma alternativa singular no âmbito do ciclismo público

O compartilhamento de bicicletas, como iniciativa do poder público municipal, consubstanciado no Bicletar, avança no sentido de uma integração com o transporte público. Constitui-se, assim, um modelo pioneiro no país: o Sistema de Bicicletas Integradas. Com efeito esta alternativa amplia o sistema de empréstimo de bicicletas, com foco na integração com o transporte público, conferindo um maior alcance social a este programa da bicicleta como meio de transporte, fazendo-o chegar à população que utiliza o ônibus coletivo nesta cidade de complexa mobilidade urbana.

Este é um Sistema que se distingue por seu caráter inovador, fortalecendo a intermodalidade com os ônibus, priorizando, assim o uso de bicicletas como forma de deslocamento ao trabalho e à escola.

<sup>8</sup> Para a devida configuração dos Programas Bicicletas Compartilhadas/Bicletar e do Programa Bicicletas Integradas ao Transporte Público no espaço urbano de Fortaleza, necessário se faz circunscrever a organização administrativa da cidade frente às sete Secretarias Executivas Regionais. No tocante ao Programa Bicicletas Compartilhadas/Bicletar, a distribuição das estações por regionais é circunscrita da seguinte forma: Secrefor- conta com 8 estações; SER I- 10 estações; SER II- 38 estações; SER III – 5 estações; SER IV- 15 estações; SER V- 0 estações e SER VI- 4 estações. Com relação ao Programa Bicicletas Integradas ao Transporte Público, já existem 5 estações implantadas ao lado dos seguintes terminais: Terminal da Parangaba (SER IV), Terminal do Papicu (SER II), Terminal do Siqueira (SER V), Terminal da Messejana (SER VI) e Terminal do Conjunto Ceará (SER V). As próximas estações a serem implantadas são: Terminal do Antônio Bezerra (SER I), Terminal da Lagoa (SER IV), Centro (Praça Coração de Jesus) e Praça da Estação.

<sup>9</sup> O Grupo Serttel – Serviços Técnicos de Telecomunicações e Eletrônica, com mais de 25 anos de existência, tem a missão de oferecer soluções inovadoras para a mobilidade, comodidade e segurança das pessoas nos ambientes urbanos. Contando com mais de dois mil e quinhentos colaboradores e uma linha completa de soluções tecnológicas para gerenciamento de trânsito, segurança e mobilidade urbana, a Serttel se destaca como uma das mais importantes empresas do setor e atua em grandes centros do Brasil, localizados nos estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Ceará, Pernambuco, Rio Grande do Norte, Rio Grande do Sul, Bahia, Paraná, Minas Gerais, Paraíba, Santa Catarina, Sergipe, Distrito Federal e Acre, e também na Argentina, nas cidades de Buenos Aires e Rosário. O Grupo Serttel, formado pelas empresas Serttel, Samba e Mobilidade, é constituído por mais de 30 engenheiros e programadores de software que atuam nas unidades do Grupo localizadas no Parque Tecnológico de Eletroeletrônica de Pernambuco (Parqtel) e no Polo Tecnológico do Porto Digital, no Recife, desenvolvendo produtos e serviços com forte conteúdo tecnológico e alto grau de inovação.

A partir do dia 1º de junho de 2016, a primeira estação do Bicicleta Integrada foi disponibilizada ao lado do Terminal da Parangaba. Com regras distintas do sistema Bicicletar, a utilização das bicicletas é gratuita, bastando que o usuário realize cadastro presencialmente.

O usuário poderá valer-se desse benefício de forma ilimitada, desde que respeitado um intervalo mínimo de 15 minutos entre cada uso. Outro importante fator é o tempo de posse que o usuário terá direito à bicicleta, que será de 14 horas, possibilitando que faça, por exemplo, o pernoite com a bicicleta do sistema ou permaneça no seu local de trabalho com ela, devolvendo-a após o expediente.

O novo sistema funcionará todos os dias da semana, sempre no horário das 05 horas às 23h59 para retirada das bicicletas, e 24 horas (tempo integral) para sua devolução.

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

A localização das próximas estações será orientada pelo estudo de planejamento realizado pela SCSP, que, redimensionou mais oito alternativas de pontos a receberem as próximas estações, quais sejam: terminais do Papicu, Antônio Bezerra, Siqueira, Messejana, Conjunto Ceará e Lagoa, fortalecendo o enfoque na integração com o transporte público.

Ademais, avançando nesta configuração básica dos dois programas, cabe delinear o que pode ser denominado de pressupostos avaliativos, ou seja, determinados aportes a constituírem referências no processo de discussão desta intervenção urbana. Tais aportes foram se constituindo ao longo da pesquisa, ora empreendida, no sentido de uma primeira aproximação sistemática ao campo empírico. Senão vejamos!

1. O Programa Bicicletar, como uma via de intervenção da Política de Mobilidade Urbana em Fortaleza, vem consolidando uma legitimidade social, expressa na aceitação deste programa por segmentos da população fortalezense, especialmente os vinculados ao ciclismo.
2. O Programa Bicicletar, em decorrência de suas próprias peculiaridades, de implantação, precisou desenvolver-se em áreas com maior afluência populacional, inseridas em regiões com disponibilidade de serviços, a agregar contingentes expressivos da população fortalezense. Assim, as estações do Programa Bicicletar privilegiam as chamadas “áreas nobres” e áreas de concentração da classe média, com maior visibilidade no tecido urbano. Para reforçar o uso da bicicleta nas periferias, atingindo sobremodo os ciclistas que fazem uso da bicicleta para fins utilitários, está em implantação, a experiência pioneira no Brasil, o Programa Bicicletas Integradas ao Transporte Público. Logo, para pensar o alcance social de uma política municipal de uso de bicicleta como alternativa de transporte, impõe-se, como exigência analítica, a vinculação do Programa Bicicletar com o Programa Bicicletas Integradas ao Transporte Público.
3. O Programa Bicicletar, implantado em Fortaleza há quase três anos e, o Programa Bicicletas Integradas ao Transporte Público, em implantação desde junho/2016, vem propiciando uma

intervenção urbana favorável ao ciclismo, no sentido da criação de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas.

4. Tais programas municipais de incentivo ao uso da bicicleta, por parte do poder público municipal, com a implementação de uma infraestrutura favorável ao ciclismo vem deflagrando, em Fortaleza, o início de uma cultura de respeito ao ciclista, na acirrada disputa de poder entre diferentes modais de transporte.

5. Os programas municipais Bicicletar e Bicicletas Integradas ao Transporte Público beneficiam aos diferentes segmentos sociais de Fortaleza de forma diferenciada, verificando-se que para determinados grupos de ciclistas que possuem bicicletas próprias – seja “bikes” sofisticadas ou bicicletas populares – os benefícios chegam, de forma indireta, a partir da infraestrutura favorável ao ciclismo e da difusão de uma cultura de respeito ao andar de bicicletas.

### CONSIDERAÇÕES FINAIS: vias analíticas de estudo e discussão

Este nosso ensaio constitui-se em meio a dois eixos estruturantes: a discussão crítica do Brasil do presente nos circuitos do Golpe 16, em meio ao desmonte da democracia brasileira, nos marcos de um Estado de Exceção; a configuração avaliativa de programas municipais de incentivo ao ciclismo, como via alternativa de transporte, no âmbito de Política de Mobilidade Urbana em Fortaleza.

Nesta perspectiva, adentramos na difícil equação do Estado Brasileiro nesta segunda década do século XXI, enfocando as suas atuais configurações de um Estado vinculado aos interesses do financismo, de caráter conservador, autoritário, a atender contra a democracia em nosso País. Trata-se, de fato, de um Estado de Exceção que apresenta como “forma legal aquilo que não pode ter forma legal”. A arquitetura do Golpe16, com consecutivos “golpes dentro do Golpe” revelam este Estado que legitima a violência, a arbitrariedade e a suspensão de direitos, mediante a atuação das instituições democráticas em nível de Congresso e do Judiciário.

A corrupção torna-se prática corrente aceita e justificada com o cinismo de “política de negócios”. Assim, vivemos sob o domínio do que Grzybowski (2017) denomina de “cleptocracia eschachada”.

Neste cenário de Estado de Exceção, a Constituição de 1988 – marco da democracia brasileira – é desmontada, destituindo-se as formas de regulação democrática do sistema do capital, fazendo o País regredir às configurações de um capitalismo selvagem. Uma expressão deste gravíssimo momento brasileiro de atentados permanentes à democracia é o desmonte de políticas públicas que asseguravam direitos sociais, reconhecidos e legitimados na Constituição Cidadã de 1988.

No interior deste Brasil em crise econômica, crise política sistêmica, crise social e crise ética, circunscreve-se o desafio de pensar e refletir o governo municipal de Fortaleza que se apresenta como uma administração eficiente, em meio ao caos de serviços públicos em diferentes campos da vida social.

O nosso foco incide na Política de Mobilidade Urbana, apresentada, pelo atual governo municipal,

como prioridade. Mais especificamente, incidimos o nosso olhar em dois programas municipais de estímulo ao ciclismo como via de transporte: Programa Bicicletas Compartilhadas/Bicicletar e Programa Bicicletas Integradas ao Transporte Público. São programas em curso e com relativa legitimidade social. Assim, cabe uma questão de fundo: como se explica a implementação e desenvolvimento de tais programas, em meio à precariedade de serviços na Assistência Social, na Saúde, na Educação, na Segurança Pública? É esta uma difícil equação a ser decifrada!...

Algumas possíveis indicações nos desafiam como vias de investigação... Em primeiro lugar, mobilidade urbana é apresentada como marca das gestões do Prefeito Roberto Cláudio, com destaque ao incentivo à bicicleta como modal alternativo. E, de fato, os dois programas em foco configuram programas de baixo custo e com potencial de patrocínio!...

Interessa-nos discutir o alcance social da articulação dos Programas Bicicletar e Bicicletas Integradas ao Transporte Público, considerando a sua amplitude e os segmentos sociais beneficiados com tais iniciativas do Poder Público. E mais: é nossa pretensão avaliar os rebatimentos de tais programas da infraestrutura urbana e na difusão de uma cultura de visibilidade e respeito ao ciclismo.

Enfim, abrem-se vias analíticas de estudos e discussão para decifrar enigmas aqui circunscritos, no esforço de desvendar dimensões do Brasil d presente e, especificamente, de Fortaleza e sua política de mobilidade urbana.

## Referências

AGAMBEM, Giorgio. **Estado de exceção** – [Homo Sacer, II e I]. São Paulo: Boitempo 2004. Disponível em: <<http://www.boitempoeditorial.com.br/v3/titles/view/estado-de-excecao>>. Acesso em: 04 de abril 2017.

AGÊNCIA PT. Leda Paulani comenta as consequências da "Ponte para o Futuro". Youtube 12 de julho 2016. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=E9rA0ejxMkI>>. Acesso em: 04 de abril 2017.

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](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm)>. Acesso em: 05 de janeiro 2017.

\_\_\_\_\_. **Constituição (1988)**. Constituição da República Federativa do Brasil. Diário Oficial da União, Seção 01, p. 01, Brasília, DF, 5 out. 1988.

\_\_\_\_\_. **Decreto de 22 de maio de 2003**. Convoca a 1ª conferência Nacional das Cidades e dá outras providências. Diário Oficial da União, Seção 01, p. 01, Brasília, DF, 23 mai. 2003(b).

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 5.031, de 2 de abril de 2004**. Dispõe sobre a composição, estruturação, competências e funcionamento do Conselho das Cidades, e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 5 abr. 2004(a). Seção 1, p. 1.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 5.790, de 25 de maio de 2006**. Dispõe sobre a composição, estruturação, competências e funcionamento do Conselho das Cidades – ConCidades, e dá outras providências. Diário Oficial da União, Seção 01, p. 03, Brasília, DF, 26 mai. 2006(a).

\_\_\_\_\_. **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](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm)>. Acesso em: 05 de janeiro 2017.

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

\_\_\_\_\_. 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**. 1ª ed. Brasília: 2007b. 230p.

CARVALHO, Alba Maria Pinho de. Análises de Conjuntura e Crise do Estado. In: Universidade Federal do Ceará – **Aula Inaugural no Campo das Políticas Públicas**. Fortaleza: UFC, 2017a.

\_\_\_\_\_. Democracia, Participação e Seguridade. In: **II Seminário de Política de Assistência Social em Maracanaú**. Maracanaú: SAS/OBSERVA SUAS, 2017b.

GRZYBOWSKI, Cândido. **Os Limites da Democracia brasileira**. Le Monde Diplomatic Brasil. Edição 120 – julho 2017. Disponível em: <<http://diplomatie.org.br/os-limites-da-democracia-brasileira/>>. Acesso em: 01 de outubro 2017.

ITDP – BRASIL. **Análise das iniciativas municipais de mobilidade urbana em Fortaleza sob a Ótica da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Disponível em: <[http://2rps5v3y8o843iokettbxnya.wpengine.netdna-cdn.com/wp-content/uploads/2015/10/Relat%C3%B3rio-Mobilidade-Fortaleza\\_final.pdf](http://2rps5v3y8o843iokettbxnya.wpengine.netdna-cdn.com/wp-content/uploads/2015/10/Relat%C3%B3rio-Mobilidade-Fortaleza_final.pdf)>. Acesso em: 19 de agosto 2017.

KLIASS, Paulo. **O golpeachment e as expectativas**. Disponível em <<http://www.vermelho.org.br/noticia/280483-1>>. Acesso em: 18 de abril 2017.

PLANMOB – **Plano de Mobilidade de Fortaleza**. Disponível em: <[http://fortaleza2040.fortaleza.ce.gov.br/site/assets/files/publications/fortaleza2040\\_plano\\_de\\_mobilidade\\_urbana\\_17-08-2015.pdf](http://fortaleza2040.fortaleza.ce.gov.br/site/assets/files/publications/fortaleza2040_plano_de_mobilidade_urbana_17-08-2015.pdf)>. Acesso em: 19 de agosto 2017.

ROVAI, Renato (org.). **Golpe 16**. São Paulo: Publisher Brasil, 2016.