

MOBILIDADE, LAZER E SUSTENTABILIDADE: A BICICLETA NO CONTEXTO URBANO DA CIDADE DE FORTALEZA

Recebido em: 15/01/2017

Aceito em: 18/11/2017

Renata Rôla Monteiro da Cruz
Sylvia Cavalcante
José Clerton de Oliveira Martins
Universidade de Fortaleza – Unifor
Fortaleza – CE – Brasil

RESUMO: Este estudo identifica e descreve as transformações ocorridas no contexto urbano da cidade de Fortaleza, bem como o comportamento de seus habitantes a partir do incremento da utilização da bicicleta, abordando aspectos relativos à mobilidade, lazer e sustentabilidade. Realizado através de análise documental e observação de campo, este trabalho revelou o potencial da bicicleta promovendo alternativas aos que desejam utilizar a bicicleta como forma de se deslocar, praticar exercícios físicos e cuidar da saúde, ou simplesmente passear e desfrutar momentos de ócio e lazer proporcionados pela oportunidade de viver a cidade.

PALAVRAS CHAVE: Atividades de Lazer. Exercício. Locomoção.

MOBILITY, LEISURE AND SUSTAINABILITY: THE BIKE IN FORTALEZA'S URBAN CONTEXT

ABSTRACT: This study identifies and describes the transformations occurring in the urban context in Fortaleza, as well as the behavior of its inhabitants, from the increase of the use of the bike, approaching aspects related to mobility, leisure and sustainability. Carried out through documentary analysis and field observation, this work revealed the potential of cycling by promoting alternatives to those who wish to use the bike as a mean of transport, practice physical and health care, or simply stroll and enjoy moments of leisure provided for the opportunity to enjoy the city.

KEYWORDS: Leisure Activities. Exercise. Locomotion.

Introdução

“A vida é igual andar de bicicleta,
para estar em equilíbrio é preciso estar em movimento”
Albert Einstein

Mobilidade é a capacidade humana de se locomover a fim de satisfazer necessidades e objetivos. Nas cidades, chamada de mobilidade urbana, passou a apresentar inúmeros desafios, pois é onde as pessoas se reúnem para trocar ideias e mercadorias, comprar e vender, ou simplesmente circular, viver e se divertir. Em outras palavras, é nas cidades onde se concentram o maior número de ofertas de bens e serviços, materiais e imateriais, levando-as a se constituírem como ponto de convergência dos mais variados trajetos.

Mas, com crescimento das cidades, surgiram também inúmeros desafios, sobretudo relativos à mobilidade urbana. De acordo com Miñano e Dos Santos (2015), a partir de dados fornecidos pela ONU, até 2050, 70% da população mundial viverão em cidades, enquanto no Brasil já somos 85% urbanos, superando vários países europeus como: Espanha (79%), França (79%), Alemanha (75%) e Itália (69%).

Desta forma, há uma dificuldade em incorporar a ideia de ampla mobilidade urbana e sustentabilidade ao planejamento das cidades que crescem em ritmo acelerado, o que evidencia as causas da crise na qualidade de vida das cidades, contribuindo para o crescimento de ambientes urbanos cada vez mais insustentáveis do ponto de vista ambiental e econômico. Notadamente as cidades brasileiras têm apresentado sérios problemas de transporte e qualidade de vida: queda da mobilidade e acessibilidade, degradação das condições ambientais, congestionamentos e altos índices de acidentes de trânsito (PIRES; VASCONCELLOS; SILVA, 1997).

Nos últimos dez anos, a frota de veículos cearense foi a que mais aumentou. Em janeiro de 2015, os números do Denatran já contabilizavam 964,7 mil veículos circulando nas ruas da cidade de Fortaleza, e, as estimativas do Departamento Estadual de Trânsito – Detran, apontavam para mais de um milhão de veículos automotores até o final de 2015, o que colocou Fortaleza em 4º lugar no Brasil em congestionamentos (GONÇALVES, 2015). Os engarrafamentos afligem os indivíduos como um todo, pois são poucas as pessoas que conseguem conviver com a sensação de inutilidade e tempo perdido no trânsito. De fato, toda a sociedade perde, já que esse fenômeno causa ineficiência econômica e estresse nas pessoas paradas no trânsito (RESENDE; SOUSA, 2009). Ainda dentro desta preocupação, é inegável o valor das horas de trabalho desperdiçadas, bem como a perda da qualidade de vida das pessoas, causada por estresse, esgotamento físico e danos psicológicos (CINTRA, 2013).

Vale ressaltar que, na cidade de Fortaleza, as opções se apresentam principalmente direcionadas ao transporte individual motorizado – carros e motos e para o transporte público coletivo, ônibus. A questão é que, para a maioria da população que necessita utilizar o sistema coletivo, o tempo de espera é longo, a qualidade e a oferta deixam muito a desejar e o que se observa é uma busca excessiva pelo transporte individual a fim de suprir estas dificuldades. Na prática, o que acaba acontecendo são inúmeros engarrafamentos, longos períodos de tempo estressantes e desperdiçados presos no trânsito, bem como um número crescente de acidentes. Paradoxalmente, o carro que muitas vezes era um objeto de desejo, passou a ser um transtorno.

Diante deste contexto, a partir da pressão popular e da obrigatoriedade do cumprimento da Lei da Mobilidade em promover meios de transportes alternativos, no ano de 2014 a Prefeitura de Fortaleza implantou as ciclovias e ciclofaixas na cidade,

bem como o programa de bicicletas compartilhadas, o que trouxe ao debate a questão do uso da bicicleta como meio de transporte alternativo nos deslocamentos cotidianos.

No entanto, é importante destacar, que de certa maneira, a bicicleta sempre representou, sobretudo no Nordeste, um meio de transporte das classes operárias – ‘peões de obra’, moradores das zonas rurais, vendedores de lanches – ‘tias do salgado’, entregadores de água, ou seja, de pessoas que não tinham poder de escolha; justamente por ser um modal de baixo valor de compra, não exigir gastos manutenção e combustível, pagamento de impostos, ser de fácil manuseio e principalmente um transporte que leva de porta-a-porta.

Mas, esse modal até então, nem era considerado pela maioria dos atores do trânsito como um meio de transporte; em parte, por ser um transporte de pessoas ‘invisíveis’, colocadas à margem da sociedade e do planejamento urbano da cidade. Pessoas que moram nas periferias e que devido à especulação imobiliária e ao modelo ‘carrocrata’ – que prioriza o carro –, das cidades brasileiras, foram sendo empurradas para habitar locais cada vez mais distantes dos grandes centros e dos seus locais de trabalho. Por outro lado, a classe média também enxergava a bicicleta como um objeto relacionado ao esporte, à prática de exercício físico e ao lazer.

Então, a partir da situação insustentável de mobilidade na cidade, abriu-se um leque de possibilidades através da utilização da bicicleta para além do lazer, mas também como alternativa de deslocamento. No caso específico da cidade de Fortaleza, a bicicleta tem se apresentado como uma opção, sobretudo para a classe média, para pessoas jovens, estudantes, que, paulatinamente têm escolhido a bicicleta também como meio de transporte.

Diante do exposto, o objetivo deste estudo foi identificar e descrever as transformações no contexto urbano da cidade de Fortaleza, bem como o comportamento de seus habitantes a partir do incremento da utilização da bicicleta.

Sobre mobilidade

Inicialmente, para discutirmos mobilidade, é importante explicitar que existem dois modelos dominantes que refletem o desenvolvimento e o traçado das cidades – o primeiro baseado no padrão europeu, que tem grande participação do transporte público e das formas não motorizadas como deslocamentos a pé e de bicicleta, e o segundo que segue padrões americanos baseados no uso intenso do automóvel e em menores proporções de transporte público.

Na Europa Ocidental, onde em geral há pouco espaço físico disponível nas cidades para circulação de veículos e há um bom sistema de transporte coletivo, a população utiliza prioritariamente o sistema de transporte público e o transporte ativo como a caminhada e a bicicleta (DE CARVALHO; DE FREITAS, 2012).

Já nos países em desenvolvimento, com estágios de industrialização um pouco mais avançados como o Brasil e o México, existe uma maior diversificação de modais de transporte, embora os meios motorizados ainda desempenhem um papel importante. Nos países mais pobres como os africanos, a população depende tanto de modais não motorizados como a caminhada e a bicicleta, quanto de transporte coletivo.

No caso da América Latina, os transportes públicos baseiam-se em sistemas dependentes de operadoras privadas de ônibus e das precárias redes de transportes sobre trilhos. Nesta perspectiva, os automóveis adquiriram crescente importância principalmente a partir do desenvolvimento econômico e da necessidade da nova classe

média por mobilidade e ascensão social – ‘*status*’. Por outro lado, as políticas de transportes ineficientes e as constantes dificuldades econômicas contribuíram de forma decisiva para um sistema de ônibus em crises constantes e os automóveis cada vez mais dominando o espaço disponível para circulação, acirrando cada vez mais as desigualdades entre os com e sem acesso ao transporte particular, em relação às condições de transporte e acessibilidade (VASCONCELLOS, 2012).

De acordo com este cenário mundial, para Magagnin e Silva (2008), segundo a UITP - *International Association of Public Transport*, é válido destacar que a inter-relação entre meio ambiente, economia e sociedade constituem a base para uma mobilidade sustentável. O equilíbrio entre estes aspectos permitirá: a realização das necessidades das pessoas relativas à qualidade de vida e à acessibilidade; o respeito ao ambiente, através de um menor impacto gerado pelas atividades humanas; e, quanto à economia, a utilização dos recursos disponíveis, de maneira a satisfazer as necessidades de forma eficiente.

Desta forma, as cidades que consideram o elo mobilidade e sustentabilidade garantem maior eficiência e dinamismo das funções urbanas, com maior e melhor circulação de pessoas e mercadorias, representando um caminhar em busca de qualidade para a vida de e em nossas cidades, na medida em que, deslocamentos ativos consomem menos recursos e afetam menos o meio ambiente, já que os próprios usuários fornecem a energia necessária. É uma forma de transporte barata, não poluente e mais saudável tanto para as pessoas, de modo individual, quanto para os aglomerados humanos (GEHL, 2013). Senão vejamos: um carro consome sessenta vezes mais energia do que pedalar e vinte vezes mais do que caminhar. Uma ciclovía típica é capaz de transportar cinco vezes mais pessoas pedalando do que uma faixa de automóveis, e, no que se

refere ao estacionamento, apenas uma vaga de automóvel, com aproximadamente 11m², é capaz de abrigar dez bicicletas.

Neste contexto, muito embora principalmente a contemporaneidade tenha trazido através do uso das tecnologias, as trocas via mundo virtual, estas não são capazes de substituir os meios de transporte, o contato, a acessibilidade física, que propiciam as experiências, as sensações e a oportunidade de encontros, constitutivos da riqueza das relações humanas na cidade.

Por outro lado, imersos num cenário globalizado, estamos continuamente fazendo opções influenciadas por motivações individuais, bem como determinadas socialmente, construídas em uma conjuntura complexa, dependente de um vasto número de interações. Sejam escolhas simples ou grandes decisões, estão sempre motivadas por diversos fatores, por desejos e sobretudo influenciadas pelo hábito. No entanto, em grande parte, nossas escolhas pressupõem referências do 'eu' e não do pensamento coletivo, ou seja, o que seria melhor para nós.

Para Ascher (2010), diante desta dificuldade em lidar com as escolhas centradas no coletivo, há uma tendência à maior individualização, onde também pressupõe influências na forma dos indivíduos organizarem seus deslocamentos em relação ao tempo. Martins (2013) destaca ainda que nossa sociedade padece de uma urgência, marcada pela aceleração temporal e pela busca de uma satisfação pessoal que é predominantemente individualista.

Evidencia-se, que principalmente na contemporaneidade, um bem muito precioso é o tempo. Na sociedade do consumo e do apressamento, as pessoas procuram reduzir o tempo dos deslocamentos, para melhor aproveitá-lo em outras atividades como atividades físicas, tarefas domésticas e descanso, ou mesmo para ter tempo livre das

obrigações cotidianas. Este tempo pode transformar-se em tempo de ócio e produzir um salto qualitativo diante da possibilidade de experiências humanas complexas, sem finalidades utilitaristas, autotélicas, mas com implicações positivas para o desenvolvimento humano e coletivo (MARTINS, 2013).

Já Macedo (2010) afirma que os nossos tempos de fato não nos pertencem. São os tempos das coisas ou de outros entre os tempos das coisas. É o que chamamos de movimento, relacionado ao tempo, à velocidade e ao espaço. Esses conceitos definem a experiência contemporânea de locomover-se, de ser transportado e também de transformar o lugar em não-lugar, que dessensibiliza os sujeitos em sua relação com o espaço, transformando-o em mero local de passagem.

Assim, podemos compreender que a necessidade de controlar a equação tempo-espaço acarreta uma busca pela autonomia e velocidade, que se reflete na utilização intensiva dos meios tecnológicos de comunicação e na opção por meios de transporte mais autônomos e teoricamente mais velozes como automóveis, motos, bicicletas, patinetes etc. (ASCHER, 2010). Neste sentido, o aumento de possibilidades de deslocamento sugere o encurtamento espacial e temporal tal, que os indivíduos são levados a uma impressão de poder estar em vários lugares ao mesmo tempo.

O homem e a Cidade

De acordo com Gehl (2013), o que a cidade tem de mais importante é a sua dimensão humana, as oportunidades de vivências que acontecem em seus espaços e como estes se estruturam para que esta escala não se perca. Mas, para viver em cidades com qualidade, é necessário promover políticas urbanas integradas a fim de reforçar a função social do espaço urbano como local de encontro que contribui para os objetivos

de sustentabilidade e para uma sociedade democrática e aberta, em busca de desenvolver cidades (i) vivas, (ii) seguras, (iii) sustentáveis e (iv) saudáveis.

Estes quatro objetivos podem ser perseguidos pelo aumento da atenção aos pedestres e ciclistas, pois uma cidade ganha vida sempre que mais pessoas convivem nos espaços públicos, seja caminhando, pedalando ou simplesmente permanecendo nos espaços da cidade. Por outro lado, este movimento reforça a atividade e o sentimento de segurança. Além disso, os meios não motorizados, podem fortalecer a ideia de cidades sustentáveis, proporcionando benefícios à economia e ao ambiente, reduzindo o consumo de recursos e emissões e diminuindo o nível de ruído e vibrações. Tudo isso, reforça o objetivo de uma cidade saudável, onde as pessoas se sentem convidadas a abandonar o sedentarismo e conviver em sociedade.

Campos (2010) ressalta que o espaço público é coletivo, de uso comum e este direito deve ser garantido e respeitado indistintamente. Nestes locais estão inclusos ruas, avenidas, estradas, praças, jardins, parques e locais de contemplação. Já Sant'Anna (2010) reforça que estes espaços também devem ser vistos como fenômeno social, que envolvem uma rede complexa de interações e representações, repletas de significados, motivações, desejos, crenças, valores e atitudes, possuindo representações individuais e sociais que terão impacto na segurança, no trânsito, na mobilidade e na inclusão social.

Este enfoque nos remete a repensar as cidades a partir do ócio humanista (CABEZA, 2000), uma experiência a qual todos temos direito. Esta experiência assume um papel fundamental no sentido de permitir nos redescobrirmos, nos identificarmos com o ambiente, fugirmos da rotina massacrante do dia a dia e recuperarmos o equilíbrio e a qualidade de vida que desejamos.

Desta forma, as cidades devem buscar a dimensão lúdica do ócio, garantindo espaços de lazer e diversão para seus habitantes, a dimensão ambiental que está relacionada à qualidade do entorno físico na vivência do ócio a partir do convívio com a natureza, e a dimensão criativa, que possibilita a riqueza de manifestações sociais e culturais na cidade. Este estímulo potencializa as oportunidades através das práticas cotidianas no ambiente em que as pessoas vivem, onde o ambiente urbano pode contribuir no processo de educação para e pelo ócio (VARGAS; CARVALHO; MARTINS, 2015).

Nessa perspectiva, nos últimos anos, várias cidades mundiais têm trabalhado com este objetivo. A cidade de Nova Iorque implementou várias ações no sentido de transformar os espaços públicos, criando nichos de convivência e ciclovias, amenizando a imagem de uma cidade que prioriza o carro. Bogotá, na Colômbia, construiu vias para transporte não motorizado que ligam as periferias à área central da cidade. São projetos que priorizam as pessoas, preterindo os investimentos em infraestrutura para carros, em benefício de áreas urbanas que garantam qualidade de vida através de mobilidade equitativa e sustentável (SANT'ANNA, 2010).

A Bicicleta e a Cidade

Até recentemente, a solução para os problemas de congestionamento de tráfego se baseou no desenvolvimento de um conjunto de sistemas que são o transporte público. No entanto, este sistema não conseguiu incorporar totalmente a capacidade de chegar porta-a-porta e de ser um serviço sem quebras de continuidade, bem como a característica inerente ao carro em produzir um envelope, que é experimentada como uma proteção contra o meio ambiente (natural, urbano e social), como uma extensão de

um habitat. Dentro dele, gostos e preferências pessoais podem ser exibidas, não obstante a aparente normalização dos carros em todo o mundo. Esta é uma vantagem que o sistema de transporte coletivo não foi capaz de fornecer e isto pode ser considerado como uma das principais explicações para a fixação duradoura do carro.

Já as bicicletas, até pouco tempo, foram considerados como incapazes de competir com o carro, por várias razões, entre as quais o esforço físico necessário, a ausência de proteção, a falha no planejamento urbano em desenvolver adequadamente ciclovias, o risco de roubo, acidentes e etc. Apesar de andar de bicicleta ser avaliado como uma excelente atividade física, como impulsionador da melhoria da saúde, e como um modo muito eficiente e ecológico de transporte, pedalar em cidades como uma prática cotidiana ainda permanecia difícil.

A fim de romper este paradigma, os programas de bicicletas compartilhadas têm por objetivo promover o aumento do uso da bicicleta através da exposição e da ampliação da oferta do modal. Desta forma, mesmo que o indivíduo não deseje ou tenha possibilidade de aquisição, ele tem a possibilidade de utilizá-la. Além disto, o compartilhamento de bicicletas tem duas vantagens principais: baixo custo de investimento e menor prazo de implantação. É possível planejar e implementar o sistema durante um período entre 2 e 4 anos, o que significa que os benefícios poderão ser percebidos pelos usuários de forma mais rápida do que para outros modais de transportes como o metrô ou VLT que exigem maior volume de recursos, mais infraestrutura e principalmente tempo para implementação (ITDP, 2014).

O sistema de bicicletas compartilhadas garante aos usuários maior acesso a locais porta-a-porta, o que melhora a acessibilidade dos usuários, além de possibilitar a integração com outros modais, aumentando o alcance dos sistemas de transporte de

massa. Assim, os sistemas de compartilhamento de bicicletas preenchem uma lacuna crítica, que é o trajeto entre a estação de transporte público mais próxima e o destino final do passageiro. Como pedalar é mais eficiente do que caminhar, o compartilhamento de bicicletas também facilita a mobilidade e custa menos à prefeitura do que ampliar o serviço de transporte público. Além de melhorar a imagem do ciclismo, pois o sistema de bicicletas compartilhadas transmite a imagem de uma cidade dinâmica, moderna, segura, saudável e ajuda a fortalecer a cultura de pedalar de uma cidade, atraindo novos usuários. O volume de tráfego de bicicletas é um dos maiores fatores de segurança para os ciclistas. Quanto mais bicicletas nas ruas, mais atenção os motoristas deverão ter. É o efeito “massa crítica”, extremamente positivo para a utilização da bicicleta (GEHL, 2013).

Método

Este estudo foi elaborado através de análise documental e de observação de campo. Para tal, foram selecionados artigos, capítulos de livros, anais de congressos que tratassem do assunto, matérias de jornais de grande circulação local, bem como foram utilizados dados fornecidos pela Prefeitura Municipal de Fortaleza, que foram coletados através de uma pesquisa de opinião realizada com cerca de 600 participantes em setembro de 2015.

Além disso, após a coleta destas informações, foram feitas observações de campo em dois finais de semana do mês de setembro, onde foi possível validar os dados coletados através da leitura e análise dos documentos.

A bicicleta no Contexto da Cidade de Fortaleza

A bicicleta sempre foi um meio de transporte para a população da periferia de Fortaleza. No entanto, era considerado um modal de ‘pobres’. Assim, de acordo com o cicloativista Celso Sakuraba, o início do movimento em prol do uso da bicicleta foi difícil. Tudo começou entre os anos de 2009 e 2010, com algumas ações do grupo Massa Crítica que inicialmente não foram adiante. Existiam poucas iniciativas pontuais e tímidas por parte da gestão da prefeita Luizianne Lins, como a ciclovia da Avenida Bezerra de Menezes e da Avenida Benjamin Brasil e na Avenida Washington Soares realizada pelo Governo do Estado. Em 2012, Celso procurou os candidatos à prefeito da época e conseguiu do atual prefeito Roberto Cláudio a promessa de que se eleito, iria abraçar a causa, embora até hoje ainda não tenha cumprido todas as promessas. No final de 2012, o Massa Crítica de Fortaleza, reativou o movimento com um enfoque mais reivindicativo e como consequência desta mobilização, em 2013 surgiu o grupo Ciclovida.

Essas ações começaram tanto por iniciativa popular, quanto a partir do movimento Massa Crítica que criou de forma improvisada a ciclofaixa na rua Ana Bilhar e pintou também a do Bom Jardim. O movimento pela mobilidade começou a ganhar corpo e outros movimentos se envolveram e também qualificaram o debate em Fortaleza. Mas, apesar de a população de baixa renda já utilizar a bicicleta, ninguém falava em bicicleta como mobilidade e o movimento só passou a ter influência na política pública quando ele atingiu a parte mais nobre da cidade, onde está a imprensa, o poder público, a Justiça, onde estão os indivíduos que não conseguem conceber a bicicleta como modo de deslocamento (NARLLA, 2015).

Posteriormente, a Prefeitura propôs a ciclofaixa na Ana Bilhar como um espaço de lazer, que funcionaria somente aos domingos, embora ficasse permanentemente pintada no chão. O impacto foi muito grande para a cidade e, a partir de então a Prefeitura foi pressionada pela população a adotar a cultura da bicicleta como política pública. Por outro lado, de acordo com a Lei Federal 12.587, que instituiu as diretrizes da política federal de mobilidade urbana, a partir de 3 de janeiro de 2012, os municípios tiveram que cumprir as determinações e passaram a ter que melhorar a acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas e integrar em sua malha viária os diferentes modais de transporte (BRASIL, 2012).

Assim, atendendo tanto às determinações das Leis Federais, quanto às demandas populares, para estimular o uso da bicicleta, e a fim de suprir a necessidade dos usuários para deslocamentos mais curtos, desafogar o trânsito e complementar as viagens supridos pelo transporte coletivo, a Prefeitura aprovou e instituiu em 23 de dezembro de 2014, através da Lei 10.303, o Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI), onde se determinam todas as diretrizes que o município deve seguir em relação ao transporte cicloviário (FORTALEZA, 2014). A partir deste documento, o poder municipal também garantiu a criação de ciclovias, a implementação do sistema de bicicletas compartilhadas, intitulado 'Bicicletar', viabilizado através de parcerias com o setor privado. Inaugurado em 2014 com 20 estações, em maio de 2016, o sistema totalizou 80 postos, contando com aproximadamente 800 bicicletas. A meta é chegar à 300 estações até 2018 (CINCO, 2016).

Figura 1 – Estações de bicicletas compartilhadas



Fonte: Disponível em <https://www.verdinha.com.br/noticias/26784/prefeitura-de-fortaleza-entrega-mais-seis-estacoes-bicicletar/> Acesso em: 05 nov. 2016.

Devido ao êxito deste programa, um novo modelo de compartilhamento de bicicletas foi implantado como forma de ampliar a integração entre modais – o programa Bicicleta Integrada. Neste modelo, as bicicletas poderão ser alugadas nos terminais integrados de ônibus, gratuitamente por usuários do Bilhete Único, que poderão dispor deste modal por até 14 horas, o que possibilita o deslocamento porta-a-porta, inclusive a pernoite. No dia 1º de junho de 2016, a primeira estação de bicicletas integradas com o transporte público coletivo foi inaugurada no Terminal da Parangaba contando com 50 unidades. A iniciativa pretende reduzir o tempo de deslocamento, estimulando o uso desse meio de transporte principalmente para as pessoas que precisam pegar um segundo ônibus, a fim de seguir do terminal de ônibus para casa ou local de trabalho. Este novo projeto é o único no País até agora, e é uma parceria entre a Prefeitura e diversos grupos empresariais cearenses. A expectativa é que os sete terminais de ônibus de Fortaleza recebam estes equipamentos até o final deste ano (HEKALLY, 2016).

De acordo com dados fornecidos pela Prefeitura Municipal, em média são 2.700 viagens por dia no Bicicletar em dias úteis e 2100 viagens nos finais de semana e feriados. Nacionalmente, o programa lidera o *ranking* de bicicletas compartilhadas, evidenciando a adesão do sistema pelos fortalezenses, que tem uma média de 6,7 viagens a cada dia por bicicleta, ficando no topo da lista em comparação com sistemas semelhantes e passando à frente de Rio de Janeiro (4,7), Brasília (2,2), Recife (1,5) e São Paulo (1,3). Desta forma, Fortaleza se posiciona como a cidade brasileira onde o uso da bicicleta mais cresceu ao longo do último ano (FORTALEZA, 2015).

Em setembro de 2015, a Prefeitura Municipal realizou uma pesquisa de opinião com os usuários do programa Bicicletar, durante três dias da semana com aproximadamente 600 usuários. Constatou-se que a utilização das bicicletas compartilhadas em Fortaleza ainda é prioritariamente realizada por homens, 73% do total de participantes, com faixa etária de 15 a 35 anos de idade e que estes em geral são estudantes ou trabalhadores. A maioria dos entrevistados afirmou que antes de aderir à bicicleta fazia uso do transporte público, no caso o ônibus e que 88% avaliaram o serviço como bom e ótimo. Após o lançamento do programa, muitos ciclistas também adquiriram uma bicicleta, o que representou 57% do total de usuários que afirmaram possuí-la. Relativo à motivação, aproximadamente 60% preferem utilizar a bicicleta por ser um meio de transporte mais rápido, seguidos de 18% que fazem uso para o lazer.

Desta forma, é importante destacar que a bicicleta se posicionou na cidade de Fortaleza tanto como atividade esportiva, quanto prática de lazer, bem como meio de transporte. A implementação de ciclovias e ciclofaixas alargaram as possibilidades de deslocamento e de lazer nos fins de semana para além das praias, entretenimento tradicional do fortalezense. Em outubro de 2014, a Prefeitura criou a Ciclofaixa de lazer

– Rota Leste, que acontece aos domingos das sete da manhã às 13 horas, com cerca de dez quilômetros. A via tem início na ciclovia da Avenida Washington Soares, zona leste da cidade e vai em direção ao centro, seguindo até um marco histórico cidade, o Passeio Público. O percurso, passa por parques e locais históricos e culturais como o *Campus* da Unifor, o Parque Ecológico do Cocó, a Praça Portugal, o Museu da Indústria e o Forte de Nossa Senhora da Assunção. Além de um trajeto bem sinalizado e com diversos pontos de apoio, os ciclistas também têm a possibilidade de realizar visitas guiadas nos pontos históricos que funcionam das nove da manhã ao meio-dia, e têm estrutura para estacionar as bicicletas em espaço reservado e seguro.

Figura 2 – Ciclofaixa de lazer



Fonte: Disponível em:

<https://www.opovo.com.br/app/fortaleza/2016/09/01/noticiafortaleza,3655447/ciclofaixa-de-lazer-vai-ganhar-duas-novas-rotas-neste-domingo.shtml> Acesso em: 05 nov. 2016.

Atualmente, com o sucesso desta iniciativa e ampliação dos percursos, os ciclistas já dispõem de cerca de 21km e três rotas que ligam as regiões Leste, Oeste e Sul da Capital ao centro. A Rota Oeste liga a Praça Jonas Freitas, no bairro São Gerardo, ao Passeio Público, num percurso de 4,7km, enquanto a Rota Sul, com

aproximadamente 6,3km, liga a Praça da Igreja Nossa Senhora Aparecida, no bairro Montese, também ao Passeio Público. O êxito desta atividade reflete-se na participação de mais de 4 mil pessoas a cada fim de semana (CICLOFAIXA, 2016).

Figura 3 – Mapa das Rotas de Lazer em Fortaleza



Fonte: Disponível em <http://www.municipiosdoceara.com.br/novas-ciclofaixas-em-fortaleza/>
Acesso em: 05 nov. 2016.

Todas estas ações colaboram no sentido de permitir que os indivíduos tenham a oportunidade ter experiências relacionadas à bicicleta, seja como ciclista em seus deslocamentos cotidianos, ou como atividade de lazer nos fins de semana, seja como motorista que aprende a conviver com o modal e, portanto, sabe como deve se comportar no trânsito em relação a ele. É importante destacar que, Passafaro et al. (2014) distinguem a diferença entre desejar usar bicicleta, e ter a intenção de fazê-lo. Estes dois grupos de pessoas podem diferir substancialmente, mesmo em termos de motivações daqueles que não consideram o ciclismo como uma opção. Algumas pessoas que têm contemplado o ciclismo, mas nunca tentaram fazê-lo, tendem a ter fortes atitudes e percepções positivas sobre o uso de bicicletas, embora relatem a

existência de diversas barreiras. Logo se conclui a importância da exposição e ampla oferta do modal, pois os autores sugeriram que essas pessoas precisam ser motivadas a começar a usar bicicletas, o que pode aumentar a sua percepção de controle sobre seu comportamento. Por outro lado, as pessoas que já utilizam a bicicleta, mas não regularmente, tendem a perceber barreiras, e, no entanto, podem ser persuadidos a pedalar de forma mais frequentemente através de uma experiência positiva relatada.

Assim, de acordo com Perugini e Bagozzi (2004) o desejo é como um estado de espírito, onde que existe uma motivação pessoal para executar uma ação ou para alcançar um objetivo. A motivação é baseada em uma integração de diferentes fontes de avaliações e representa o primeiro passo para uma decisão de agir, tipicamente seguido por uma intenção de fazê-lo. Por estas razões, é importante destacar o papel que as redes sociais têm desempenhado no sentido de divulgar dicas, eventos e, sobretudo, permitir o compartilhamento de experiências que podem encorajar novos participantes. Neste período, surgiram muitos grupos de cicloativismo, que promovem ações em torno do tema e em defesa dos direitos dos ciclistas. Há grupos que ensinam a pedalar, ajudam os iniciantes a planejarem rotas casa/trabalho, fazem contagem de ciclistas, desafios entre modais e explicam a importância de pedalar de forma segura na cidade. Desta forma, houve um crescimento da cultura da bicicleta em Fortaleza, tanto de ciclistas urbanos – que utilizam como meio de transporte, como grupos de passeio noturno – os ‘*night bikers*’, usuários da ciclofaixa de lazer aos domingos, quanto esportistas.

Bicicleta, Lazer e Satisfação

Pedalar é estar em movimento, mas também é se permitir fazer uma pausa. Por ser um veículo flexível, a bicicleta possibilitam paradas e encontros com as pessoas nas

ruas. Se comparada ao carro, que, além de confinar os usuários, com o aumento da frota e a falta de espaço, inviabiliza estas paradas fortuitas para conversar com um amigo, comprar algo ou simplesmente relaxar, contemplar os espaços e viver a cidade.

Assim, a bicicleta representa um potencial transformador da sociedade contemporânea – compreendida como consumista, apressada e utilitarista; pois, se por um lado possibilita agilidade, por outro propicia momentos de lazer e ócio. Percebe-se então, que a bicicleta desperta um sentimento antagônico em relação à sensação de desgaste, cansaço e tempo perdido no trânsito; através do prazer que ela proporciona pela facilidade de locomoção, praticidade e principalmente, principalmente pela sensação de liberdade.

Vale ressaltar, que as atividades de lazer, atualmente têm se voltado sobretudo às práticas ligadas ao consumo de bens e serviços, mediatizadas, programadas e incapazes de permitir experiências livres e de ócio humanista. No entanto, muito embora por vezes o ócio moderno seja confundido e relacionado ao descanso, às férias, à diversão e ao tempo livre das atividades utilitaristas, as novas teorias atualizam este conceito, considerando o ócio como uma experiência positiva e transformadora, capaz de promover autorrealização e qualidade de vida, à qual todos os indivíduos têm direito (FRANCILEUDO, 2013). Desta forma, ao deslocar-se de bicicleta, os indivíduos podem vivenciar momentos consigo, apesar de mesmo que tenha finalidade de transportarem-se, estes momentos podem estar repletos de significados, abrindo possibilidades para experiências capazes de promover saúde física e mental, bem-estar e equilíbrio em relação aos semelhantes e à natureza.

Por outro lado, essa integração com o ambiente, também permite aos ciclistas estabelecerem uma relação mais íntima e significativa com a cidade, onde vivenciam

seus espaços com mais intensidade, sentem seus aromas, enxergam seus detalhes em um ritmo mais lento – tudo isso os permite desfrutá-la, conhecê-la e ocupá-la. Neste sentido, como defende Gehl (2013), esse é o processo de ocupação, em que a dimensão do homem é considerada, permitindo oportunidades de qualidade, que reforçaram o caminho para desenvolver cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis. É nesta perspectiva, que se procura estabelecer uma nova ordem nas cidades e nas relações que nela acontecem, inversas à lógica frenética, que comprime tempo, espaço e experiências de vida.

Assim, há em curso, não somente na cidade de Fortaleza, mas em todo o mundo, ações de valorização e promoção do uso da bicicleta, que caminham no sentido do *Slow Movement*. Diante da sociedade pós-moderna, este movimento sugere a retomada de valores pré-industriais, pautados na construção de redes comunitárias de trabalho e estudo, com o objetivo de promover iniciativas voltadas à recuperação da qualidade de vida através do equilíbrio em vários âmbitos, buscando como foco principal a reconfiguração das relações dos indivíduos com o tempo (BAUER; NETTO; TRIGO, 2015).

Outra atividade de conscientização importante é o Dia Mundial Sem Carro, comemorado todo dia 22 de setembro de cada ano. Esta data surgiu na França em 1997 e no Brasil, as iniciativas neste sentido surgiram em 2001, através de algumas ONGs e prefeituras municipais, especialmente no sudeste do país. O objetivo deste dia é chamar atenção para a necessidade de repensar o modelo de mobilidade das cidades, que se mostra insustentável. Como vimos, o uso abusivo do carro particular tem provocado a ocupação desordenada dos espaços urbanos, a perda dos espaços de lazer para dar espaço aos veículos, de maneira que pedestres e ciclistas disputam, de forma desigual, o

direito à cidade. Na UNIFOR, o *Laboratório de Estudos das Relações Humano-Ambientais* – LERHA, vinculado ao Programa de Pós-Graduação em Psicologia, vem se engajando nesta luta desde 2008, com estudos, pesquisas e intervenções em torno do tema.

Através de diversas ações, busca-se conscientizar a população da importância da inserção da bicicleta no tecido urbano da cidade, principalmente considerando a sua dimensão humana, na qualidade de palco das relações que constituem uma teia de vivências cotidianas e de trocas sociais, econômicas e culturais.

Considerações Finais

Este estudo permitiu traçarmos um panorama sobre a bicicleta no contexto da cidade, de Fortaleza, tendo como foco principal compreender como este fenômeno pode contribuir com a mobilidade urbana, lazer e sustentabilidade.

É interessante percebermos como a sociedade tem evoluído ao longo dos anos, na tentativa de buscar alternativas para enfrentar os novos desafios relativos à mobilidade e ao lazer, que sejam mais eficientes, baratas e sustentáveis, bem como a cidade vem se adaptando a fim de atender às demandas da população.

Essa nova dinâmica de inserção da bicicleta vem sendo percebida ao longo destes dois anos, sobretudo com o aumento de usuários da classe média; a partir do crescimento do número de ciclovias e ciclofaixas, bem como dos programas de bicicletas compartilhadas que ofereceram maior visibilidade e oportunidade de uso do modal. Seja como lazer, esporte ou meio de transporte, sua relevância se dá pela exposição e oferta que proporcionam a formação de uma nova cultura de ocupação dos

espaços públicos, através da garantia dos direitos de todos às ruas e da promoção de uma cidade mais viva, mais saudável, mais justa e mais segura.

Nesta lógica, concluiu-se que a estratégia de ampliar a mobilidade urbana através da democratização do acesso aos meios de transportes não motorizados, trouxe inúmeros benefícios aos usuários, não usuários e à cidade; pois realçou a importância do papel da bicicleta na busca de caminhos que possibilitem melhor convivência e qualidade de vida no contexto urbano. Desta forma, este trabalho reuniu dados e possibilita novas reflexões sobre um fenômeno recente e ao mesmo tempo potencialmente rico.

REFERÊNCIAS

ASCHER, F. **Novos princípios do urbanismo**. São Paulo: Romano Guerra, 2010. 104p.

BAUER, R. C.; NETTO, A. P.; TRIGO, L. G. G. Slow movement: reação ao descompasso entre ritmos sociais e biológicos. **Revista de Estudos Culturais**. v.2, p. 22-37, 2015. Disponível em: https://www.each.usp.br/revistaec/sites/default/files/pdfs/05-slow-movement-rafael_chequer.pdf Acesso em: 07 nov. 2016.

BRASIL. Lei Federal no. 12.587 de 03 de janeiro de 2012. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**. Brasília, 04 jan. 2012. p. 1. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm Acesso em: 05 nov. 2016.

CABEZA, M. C. Ocio humanista. **Documentos de Estudio de Ocio**, 16. Universidad de Deusto, 2000. Disponível em: <https://www.deusto-publicaciones.es/deusto/pdfs/ocio/ocio16.pdf> Acesso em: 05 nov. 2016.

CAMPOS, M. A. M. R. Abertura. In: Conselho Federal de Psicologia. **Psicologia e Mobilidade: o espaço público como direito de todos**. Brasília, DF, 2010. p. 25-26. Disponível em: <https://www.crpsp.org/fotos/pdf-2015-10-02-17-51-07.pdf> Acesso em: 05 nov. 2016.

CICLOFAIXA de lazer vai ganhar duas novas rotas neste domingo. O Povo. Fortaleza, 01 de setembro de 2016. Disponível em:

<https://www.opovo.com.br/app/fortaleza/2016/09/01/noticiafortaleza,3655447/ciclofaixa-de-lazer-vai-ganhar-duas-novas-rotas-neste-domingo.shtml> Acesso em: 05 nov. 2016.

CINCO novas estações do Bicicletar serão entregues hoje. **O Povo**. Fortaleza, 03 de maio de 2016. Disponível em: <https://www.opovo.com.br/app/opovo/cotidiano/2016/05/03/noticiasjornalcotidiano,3609808/cinco-novas-estacoes-do-bicicletar-serao-entregues-hoje.shtml> Acesso em: 05 nov. 2016.

CINTRA, M. Custo do congestionamento na cidade de São Paulo: esclarecendo conceitos e corrigindo interpretações. **Revista dos Transportes Públicos-ANTP**, ano 37, p. 2º, p 7-18, 2013. Disponível em: <https://docplayer.com.br/4374142-Custo-do-congestionamento-na-cidade-de-sao-paulo-esclarecendo-conceitos-e-corrigindo-interpretacoes.html> Acesso em: 07 nov. 2016.

DE CARVALHO, M. L.; DE FREITAS, C. M. Pedalando em busca de alternativas saudáveis e sustentáveis. **Revista Ciência & Saúde Coletiva**, v. 17, n. 9, 2012.

FORTALEZA. Lei Municipal no. 10.303 de 23 de dezembro de 2014. Diário Oficial do Município de Fortaleza. Fortaleza, 26 dez. 2014. p. 1. Disponível em: <http://leismunicipais.com.br/a/ce/f/fortaleza/lei-ordinaria/2014/1031/10303/lei-ordinaria-n-10303-2014-institui-a-politica-de-transporte-cicloviario-aprova-o-plano-diretor-cicloviario-integrado-do-municipio-de-fortaleza-e-da-outras-providencias> Acesso em: 05 nov. 2016.

FORTALEZA recebe quatro novas estações do Bicicletar. **O Povo**. Fortaleza, 22 de outubro de 2015. Disponível em: <https://www.opovo.com.br/app/fortaleza/2015/10/22/noticiafortaleza,3522941/fortaleza-recebe-quatro-novas-estacoes-do-bicicletar.shtml> Acesso em: 05 nov. 2016.

FRANCILEUDO, F. A. A perspectiva humana do ócio: revisitando a proposta do Instituto de Deusto. In: Martins, J. C.; Baptista, M. M (Org.) **O ócio nas culturas contemporâneas: teorias e novas perspectivas em investigação**. Coimbra: Editora Rui Grácio, 2013. p. 91-109.

GEHL, J. **Cidades para pessoas**. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013. 262p.

GONÇALVES, L. Frota de veículos cresce 125,6% em dez anos. **Diário do Nordeste**. Fortaleza, 15 de fevereiro de 2015. Disponível em: <https://diarionordeste.verdesmares.com.br/cadernos/cidade/frota-de-veiculos-cresce-125-6-em-dez-anos-1.1221981> Acesso em: 06 nov. 2016.

HEKALLY, K. Cinquenta bicicletas fazem parte de projeto-piloto em Terminal. **O Povo**. Fortaleza, 02 de junho de 2016. Disponível em: <https://www.opovo.com.br/app/opovo/cotidiano/2016/06/02/noticiasjornalcotidiano,3619423/cinquenta-bicicletas-fazem-parte-de-projeto-piloto-em-terminal.shtml> Acesso em: 05 nov. 2016.

ITDP. **Guia de planejamento de sistemas de bicicletas compartilhadas**. Rio de Janeiro, 2014. 156p.

MACEDO, G. M. Impactos da (i)mobilidade na produção da subjetividade. In: Conselho Federal de Psicologia. **Psicologia e Mobilidade: o espaço público como direito de todos**. Brasília, DF, 2010. p. 203-212. Disponível em: <https://www.crpsp.org/fotos/pdf-2015-10-02-17-51-07.pdf> Acesso em: 05 nov. 2016.

MAGAGNIN, R.; SILVA, A. N. A percepção do especialista sobre o tema mobilidade urbana. **Revista Transportes**, v. 16, n. 1, p. 25-35, 2008. Disponível em: <http://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/13> Acesso em: 05 nov. 2016.

MARTINS, J. C. Tempo livre, ócio e lazer: sobre palavras conceitos e experiências. In: Martins, J. C.; Baptista, M. M (Org.) **O ócio nas culturas contemporâneas: teorias e novas perspectivas em investigação**. Coimbra: Editora Rui Grácio, 2013. p. 12-22.

MIÑANO, M. P.; DOS SANTOS, A. **Contribuição dos serviços de bicicleta compartilhada na mobilidade sustentável no Brasil**. São Paulo: ANTP, 2015. Disponível em: http://www.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2015/06/17/7E375856-BFA8-4AB0-9AEE-44E146DE6660.pdf Acesso em: 05 nov. 2016.

NARLLA, H. Cicloativista comemora início de revolução na mobilidade urbana em Fortaleza. **Tribuna do Ceará**. Fortaleza, 07 de junho de 2015. Disponível em: <https://tribunadoceara.uol.com.br/noticias/mobilidadeurbana/cicloativista-comemora-inicio-de-revolucao-na-mobilidade-urbana-em-fortaleza/> Acesso em: 05 nov. 2016.

PASSAFARO, P. *et al.* The bicycle and the city: Desires and emotions versus attitudes, habits and norms. **Journal of environmental psychology**, v. 38, p. 76-83, 2014. Disponível em: <https://dx.doi.org/10.1016/j.jenvp.2013.12.011> Acesso em: 05 nov. 2016.

PERUGINI, M.; BAGOZZI, R. P. The distinction between desires and intentions. **European Journal of Social Psychology**, v. 34, n. 1, p. 69-84, 2004. Disponível em: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1002/ejsp.186/abstract> Acesso em: 05 nov. 2016.

PIRES, A.; VASCONCELLOS, E.; SILVA, A. C. **Transporte humano: cidades com qualidade de vida**. São Paulo: ANTP, 1997. Disponível em: https://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2014/10/03/9AFE933E-903C-4B31-B2A4-1FB59795FD13.pdf Acesso em: 05 nov. 2016.

RESENDE, P. T. V.; SOUSA, P. R. RESENDE. Mobilidade urbana nas grandes cidades brasileiras: um estudo sobre os impactos do congestionamento. SIMPOI – SIMPÓSIO DE ADMINISTRAÇÃO DA PRODUÇÃO, LOGÍSTICA E OPERAÇÕES INTERNACIONAIS, FGV, 2009. **Anais...** Disponível em: https://www.simpoi.fgvsp.br/arquivo/2009/artigos/E2009_T00138_PCN41516.pdf Acesso em: 07 nov. 2016.

SANT'ANNA, R. M. Políticas públicas para mobilidade: desafios da Psicologia. In: Conselho Federal de Psicologia. **Psicologia e Mobilidade: o espaço público como direito de todos**. Brasília, 2010. p. 57-64. Disponível em: <https://www.crpsp.org/fotos/pdf-2015-10-02-17-51-07.pdf> Acesso em: 05 nov. 2016.

VARGAS, T. L.; CARVALHO, A.; MARTINS, J. C. O. Experiencia de ócio y desafios locales: un estudio de caso del movimiento Aveiro em Transição. In: GARCIA, J.; BAYÓN, F.; MELONI, C. (eds.). **Repensar la ciudad desde el ócio**. Bilbao: Universidad de Deusto, 2015. p. 119-138.

VASCONCELLOS, E. **Mobilidade urbana e cidadania**. São Paulo: Senac, 2012.

Endereço dos Autores:

Renata Rôla Monteiro da Cruz
10031 Chatham Oaks ct
Orlando – FL – 32836
Endereço Eletrônico: renatarolaarquitectura@gmail.com

Sylvia Cavalcante
Rua Vilebaldo Aguiar, 95 apto. 1002
Fortaleza – CE – 60.192-010
Endereço Eletrônico: sylviac91@gmail.com

José Clerton de Oliveira Martins
Av. Washington Soares, 1321
Fortaleza – CE – 60.811-905
Endereço Eletrônico: clerton@unifor.br