

A BICICLETA COMO ELEMENTO DA PAISAGEM CULTURAL DE FORTALEZA: EXPERIÊNCIAS E IMAGINÁRIOS SOBRE A CIDADE

Recebido em: 10/01/2024

Aprovado em: 13/03/2024

Licença: 

Janayde Gonçalves¹

Universidade Federal do Ceará (UFC)
Fortaleza – CE – Brasil
<https://orcid.org/0000-0002-5664-2876>

Silvia Helena Belmino Freitas²

Universidade Federal do Ceará (UFC)
Fortaleza – CE – Brasil
<https://orcid.org/0000-0001-9206-2273>

RESUMO: A presença das bicicletas em Fortaleza, uma capital brasileira que tem ampliado a oferta de rotas cicláveis, ciclovias e ciclofaixas, é notada em diversas regiões da cidade e pode ser percebida como elemento fundamental na paisagem e tem forte influência nas alterações do tecido urbano de Fortaleza, desde a intensa manifestação cidadã em sua defesa como meio de transporte ou através da arte urbana. O estudo baseia-se em pesquisa exploratória, bibliográfica e documental, com observação participante e realização de grupo focal; traz reflexões sobre a bicicleta como bem simbólico, como elemento comunicativo, indutor do direito à cidade e instrumento de desenvolvimento urbano sustentável. Dialogando com Armando Silva (2014), Jane Jacobs (2011), Michel Maffesoli (2014), Fernanda Sánchez (2010), Jean-Mar Besse (2014), arguimos a importância do artefato bicicleta como elemento dinâmico na composição da paisagem cultural de Fortaleza.

PALAVRAS-CHAVE: Bicicleta. Fortaleza. Experiência urbana. Paisagem cultural.

THE BICYCLE AS ELEMENT OF THE CULTURAL OF FORTALEZA: EXPERIENCES AND IMAGINARIES LANDSCAPE ABOUT THE CITY

ABSTRACT: The presence of bicycles in Fortaleza, a Brazilian capital that has expanded the offer of cycling routes, cycle paths and cycle lanes, is noted in several regions of the city and can be perceived as a fundamental element in the landscape and has a strong influence on changes to the urban fabric of Fortaleza, from the intense citizen demonstration in defense of it as a means of transport or through urban art. The study is based on exploratory, bibliographic and documentary research, with participant observation and focus groups; brings reflections on the bicycle as a symbolic asset, as a

¹ Doutorado do Programa de Pós-graduação em Comunicação da Universidade Federal do Ceará. Mestre em Comunicação pela Universidade Federal de Pernambuco. É Diretora de Articulação e Integração e Integração de Políticas do Instituto de Planejamento – Prefeitura Municipal de Fortaleza.

² Doutorado em Comunicação pela Universidade de Brasília. Atualmente é professora Associada III da Universidade Federal do Ceará.

communicative element, an inducer of the right to the city and an instrument of sustainable urban development. Dialoguing with Armando Silva (2014), Jane Jacobs (2011), Michel Maffesoli (2014), Fernanda Sánchez (2010), Jean-Mar Besse (2014), we argue the importance of the bicycle artifact as a dynamic element in the composition of the cultural landscape of Fortaleza.

KEYWORDS: Bicycle. Fortaleza. Urban experience. Cultural landscape.

Introdução

Debruçar-se sobre os elementos que compõe o “andar de bicicleta” em Fortaleza possibilita uma primeira compreensão de que os ciclistas utilizam esse modal como um meio que os comunicam de um ponto a outro da cidade, e mais que isso, em múltiplas interlocuções com essa cidade, que, enquanto personagem viva, também apresenta inúmeras aparências. Aponta-se, no presente estudo, diversas manifestações, desde reuniões de ciclistas, pinturas nas ruas, grafites, stencil nas vias, faixas e cartazes em ações organizadas como participação popular propulsoras de políticas públicas direcionadas para a ciclomobilidade e valorização do transporte ativo para o desenvolvimento urbano sustentável. Este artigo é parte da pesquisa de doutorado da primeira autora, com orientação da segunda, e tem como objetivo traçar uma breve historicidade do uso da bicicleta em Fortaleza apoiada nos marcos legais das políticas públicas de mobilidade na cidade, tendo como hipótese que a participação social e as estratégias comunicativas dos ciclistas, apoiadas em arte urbana, intervenções, reuniões, grafites, faixas, stencil e mobilização pela internet foram fundamentais para impulsionar programas, ações e planos de gestão municipal que trouxeram transformações no espaço urbano, hoje dão visibilidade ao ciclista e ampliam, assim, o acesso seguro ao espaço público, bem como fortalecem a luta pelo direito à cidade.

Como em muitas cidades do Brasil, a dimensão espacial de Fortaleza se alterou nas últimas décadas, sua forma urbana, suas vias, seus imóveis, transformando o cotidiano e as práticas culturais do lugar. A chegada da bicicleta é vivenciada

inicialmente como um privilégio, um artefato tecnológico, depois como meio de transporte, e aos poucos se figura como meio de comunicação entre um ponto e outro da cidade, como meio de acesso ao espaço público, como serviço e como elemento da paisagem urbana e cultural.

As imagens da bicicleta nas grandes cidades, bem como em Fortaleza, constroem-se e desconstroem-se cotidianamente, aparece enquanto elemento importante da paisagem cultural urbana, através de seus usuários, estejam eles em trajes específicos ou roupas convencionais, com trajes de entregadores de aplicativo, dos correios, em grupos noturnos, diurnos, duplas, famílias ou de forma individual. O objetivo deste trabalho está centrado na investigação da bicicleta como produto e prática cultural na cidade de Fortaleza, arguindo a importância deste artefato e bem simbólico na dinâmica do desenvolvimento urbano sustentável da cidade.

Em primeiro lugar, traçamos uma breve historicidade do uso da bicicleta em Fortaleza apoiada nos marcos legais das políticas públicas oficiais em ciclomobilidade na cidade. E questionamos como os usos da bicicleta, em seus múltiplos significados e representações, figura, ilustra e perpassa o desenvolvimento urbano, socioambiental, político e comunicativo da cidade? Quais arranjos comunicativos podem ser apontados a partir das ações organizadas pelos ciclistas? Na primeira fase da pesquisa, foram utilizados dados acerca da bicicleta e o direito à cidade, e seus impactos na política urbana e um levantamento histórico a respeito da bicicleta na cidade em registros dos primeiros jornais, em 1950, como o Correio do Ceará. Toda a revisão bibliográfica e os dados qualitativos nos ajudaram no entendimento mais abrangente da relação entre a bicicleta como um meio de transporte ativo, isto é, meios de transporte à propulsão humana, assim como do “viver a cidade”, observando de que modo, esses deslocamentos e manifestações e organizações coletivas possibilitaram o processo de

implantação da estrutura cicloviária da cidade de Fortaleza.

Na segunda fase da pesquisa, mapeamos e coletamos registros fotográficos disponibilizados publicamente na Internet com base em *hashtags* referentes às bicicletas e aos grupos e movimentos já conhecidos pela pesquisadora. Tal recorte exigia o georreferenciamento, a fim de nos certificarmos que os registros haviam sido feitos em Fortaleza. Enquanto etiquetas ou marcadores, as *hashtags* são consideradas metadados, por facilitarem o agrupamento e pesquisa de informações no ambiente digital. Unidos aos registros do acervo da pesquisadora, e da sua observação – participante (ANGROSINO, 2012) coletamos dados que chamamos de “rastros digitais” que datassem do período das manifestações anteriores ao plano cicloviário municipal. As imagens aqui inseridas são compreendidas como importante registro e representação da cidade, dos sujeitos envolvidos na causa social, de si, do outro e de um espaço físico e socioambiental complexo.

A Bicicleta, a Paisagem, a Cidade, o Lazer e o Direito à Cidade

As transformações no espaço urbano da cidade de Fortaleza vêm causando uma série de impactos em diferentes dimensões do viver na cidade; impactos esses que ressignificam representações sociais, sentidos, fluxos, direitos, comunicações, imagens e imaginários. Ao ganhar nova roupagem nos dias atuais, o tema do ir e vir, do direito à cidade, por exemplo, transforma-se, atravessando o direito de acesso das pessoas aos mais diversos lugares, aos serviços, equipamentos e mercadorias proporcionados pela urbe. E mesmo que os modos de transportar pessoas e bens mude, avancem, sejam eles coletivos, ativos, rodoviários, privados, ou públicos, ainda existem muitas barreiras, obstáculos naturais ou artificiais, estruturais, que impedem ou dificultam o acesso de pessoas a diversos lugares de uma grande cidade, como Fortaleza, por exemplo.

O direito de deslocar-se com segurança, muitas vezes é sublimado por outras “benesses” do sistema capitalista. Às vezes temos a impressão que mais vale um shopping que um parque, mais vale um viaduto que algumas árvores, mais valem carros que pessoas ou bicicletas.

No entanto, a bicicleta, com sua leveza e simpatia, corre na cidade como água entre pedras, entra em becos, sai de becos, sobe pontes, desce ladeiras e transforma constantemente a paisagem urbana, as imagens e os imaginários daqueles que habitam e que visitam a cidade. Fortaleza vem aprendendo a andar de bicicleta, como uma criança, que em torno dos cinco ou sete anos de idade se aventura em explorar o deslocamento resultante de sua própria propulsão, apoiada em duas ou quatro rodinhas. Esta cidade vem amadurecendo e mudando sua forma urbana para deixar as pessoas em suas bicicletas passarem. Assim como uma criança que troca de bicicleta conforme seu corpo cresce, a cidade vem mudando sua forma, seu desenho, ampliando sua malha cicloviária.

A jornalista e urbanista americana Jane Jacobs (2011), que escreveu sobre bairros de trabalhadores de Nova York, e tornou-se mundialmente conhecida por refletir a respeito dos significados de morar e circular nas grandes cidades, defende a ideia de que os espaços públicos, as praças, as ruas são mais seguras na medida em que mais pessoas transitam por elas. O uso das ruas por ciclistas e pedestres proporciona que mais pessoas andem nas ruas, tornando-as mais seguras e com mais vida. Concordamos com ela e reconhecemos a importância das calçadas, das ruas, dos espaços públicos e das pessoas circulando nelas.

O conceito do “olho da rua”, desenvolvido por Jacobs é muito caro para os ciclistas, os olhos da rua são as pessoas que, consciente ou inconscientemente, utilizam o espaço público e/ou costumam contemplá-los, exercendo uma vigilância natural sobre

o que ali acontece. Jane Jacobs (2011) usa como contraexemplo alguns edifícios muito verticalizados, em que os corredores eram inacessíveis aos olhos, apesar de serem de acesso público, e por isso sofrem enormemente com a depredação e a violência. O que os olhos não veem, o coração não sente.

Outro urbanista, a quem recorreremos durante este trabalho, Fausto Nilo (2023), costuma dizer que a partir do quinto andar, se uma mulher for agredida e começar a gritar por socorro, na rua, ninguém é capaz de ouvir, assim, perde-se o sentido de comunidade. É de baixo, do chão, por onde passam os ciclistas, que essa pesquisa se faz, embora verse sobre a cidade que a cada ano constrói prédios elevadíssimos, o mais recente, de 51 andares e 170 metros de altura, trataremos sobre os espaços onde os encontros se fazem, se dão, onde os olhares se cruzam, e o contato das pessoas com a cidade, acontece. Além de muito diversa, Fortaleza apresenta-se em sua forma urbana, geográfica, como uma grande cidade, e em sua imagem governamental, institucional como uma capital cheia de desafios e desigualdades. Cidade esta, onde a forma de deslocar-se pode enunciar muitos sentidos, conceitos e preconceitos.

Na perspectiva comunicacional, Janice Caiafa (2002) interpreta o meio urbano como um rico campo de trocas onde subjetividades transformadoras podem eclodir através da ocupação coletiva dos lugares públicos. Ao debruçar-se sobre comunicação, subjetividade e transporte nas cidades, Caiafa nos interpela a perceber que

Considerar fenômenos comunicacionais em contiguidade com questões de transporte, sobretudo no que concerne à mobilidade urbana, pode não ser sem proveito para esses dois campos de estudo, em geral, separados e não menos para se compreender a vida social nas cidades. Trata-se de fato, de ideia antiga no campo dos estudos em comunicação que ficou esquecida e que até hoje é pouco explorada (CAIAFA, 2002, p.8).

Ao propor uma pesquisa a respeito da bicicleta como componente dinâmico da comunicação urbana, evoca-se sua importância enquanto símbolo no cenário da cidade de Fortaleza e dos processos de comunicação nela estabelecidos.

Trata-se ainda de uma aproximação curiosa, no entanto, relevante para a temática da comunicação urbana. A comunicação trivial, mais facilmente percebida entre o crescente de usuários da bicicleta, está no uso das redes sociais digitais. Na apropriação e uso de diversos canais digitais pelos movimentos sociais de defesa da mobilidade por bicicleta no Brasil e em Fortaleza. No entanto, não é somente esta a perspectiva que se espera desenvolver neste estudo.

Ao reconhecer a cidade como um rico campo de percepções visuais diversas, com rotas, traçados, pontos, mapeamentos, fluxos, imagens e imaginários que, de diferentes modos, conectam ciclistas e não-ciclistas e a todo tempo se comunicam com estes, espera-se construir um trabalho do ponto de vista mais amplo a respeito da comunicação e mobilidade urbana.

Ao mesmo tempo, entender os significados e representações de uma cidade por meio do uso da bicicleta, apresenta-se como uma questão multidisciplinar, contemplando leituras e referenciais que podem tangenciar diferentes áreas: comunicação, engenharia, urbanismo, educação, política, psicologia, ciências sociais. Assim como direito, onde o tema é mais dirigido ao direito à cidade (LEFEBVRE, 1969; HARVEY, 2014), que confrontam por sua vez, duas apreciações principais: a do capital e dos direitos humanos, numa vertente que abrange, entre outros, o direito de resistência, de ocupação de espaços públicos.

Por meio de uma política urbana de perfil econômico neoliberal, o estado se evidencia às vezes como promotor e salvaguarda do direito à cidade, outras vezes como o próprio violador, seja por desassistência, seja pela permeabilidade de influência dos interesses privados e corporativos. Na moldagem do processo de urbanização, promovendo a cidade como espaço ótimo para grandes negócios, operações urbanas consorciadas, grandes obras, o aparato estatal favorece o capital corporativo e ao

grande empresariado, por sua vez, um perfeito representante da sociedade do automóvel, seja ele popular ou de luxo, e os privilégios mais dirigidos ao desenvolvimento industrial e financeiro do que para a construção da cidadania (HARVEY, 2014; SANTOS; SILVEIRA, 2011).

A este respeito, observar uma cidade que ocupa o segundo lugar no mercado de blindagem no Brasil³, é também perceber que as cidades assumem definitivamente uma centralidade na criação e dinamização de bens simbólicos adquiridos ou cobiçados pela sua população. Ainda que novas gerações estejam trocando o sonho de consumo de ter um carro próprio aos 18 anos por outras experiências, e que o automóvel esteja tornando-se obsoleto para alguns futuristas, se comparamos o valor desse bem simbólico pela quantidade de exemplares que vemos nas ruas, em detrimento à bicicleta, é fácil dizer “quem ganha”, numa breve amostra visual.

Até aqui temos uma forma inicial de elucidar questões relevantes da sociedade contemporânea, visto que a bicicleta, assim como o automóvel são manufaturados, ou melhor, mercadorias, que nascem com a industrialização e se desenvolvem no e para o espaço urbano.

Transformações no Espaço Urbano, a Bicicleta e Relações de Poder na Cidade

No período que compreende o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX, acontecem um conjunto de transformações históricas no Brasil. Abolição da escravidão, quando o Ceará “Terra da Luz” se destaca, trabalho assalariado e uma série de transformações de ordem social e econômica. E as principais cidades brasileiras atravessam intensas reformas urbanas e sociais. Medidas embelezadoras, saneadoras e higienistas são tomadas, de forma que o espaço urbano seja ordenado e a população

³ Ceará ocupa o 2º lugar no mercado de blindagem no Brasil, diz fornecedora. O levantamento foi feito de acordo com dados da empresa UDura (O POVO, 2018).

disciplinada. Fortaleza torna-se a sétima capital brasileira em população, consolida-se como um polo econômico industrial, com grande exportação de algodão, o que traz várias consequências e mudanças na paisagem urbana. Em 1875 o ordenamento da malha urbana, um novo plano urbanístico, o alinhamento de ruas e abertura de avenidas sistematizam a expansão da cidade (PONTE, 2001).

As reformas urbanas trouxeram alterações na face da cidade através de templos diversionais e culturais, as elites criavam os clubes e os médicos recomendavam práticas esportivas, dentre elas o uso de bicicleta. A Praça do Mártires, conhecida como Passeio Público, foi importante área de lazer do século XIX, concentrando atividades esportivas como patinação e corridas de bicicleta.

Acompanhando os clubes elegantes, espaço privado do lazer burguês, vieram as recreações esportivas - de resto recomendadas pelo saber médico - e praticadas em territórios urbanos conquistados pelas elites da Capital: o *skatingrink* (1877), patinação no Passeio Público; o *bicyclette sportif* (1900), ciclismo nas praças, e o *turf* (1895), corrida de cavalos no Campo do Prado, área vizinha ao bairro do Benfica, onde se localizavam grandes chácaras (PONTE, 2001).

O desenho da cidade, os fluxos, o planejamento urbano segue as tendências do desenvolvimento industrial, sabemos. O desenvolvimento simultâneo da indústria automobilística e do capitalismo se expressa inclusive nos termos utilizados para designar maneiras de organizar a produção (fordismo, pós-fordismo, toyotismo). Por outro lado, é inegável o limite traçado pela grande crise social e econômica do “capitalismo de combustão” que, até há poucos anos, ninguém poderia imaginar.

Reivindicar o direito à cidade no sentido que aqui proponho equivale a reivindicar algum tipo de poder configurador sobre os processos de urbanização, sobre o modo como as nossas cidades são feitas e refeitas, e pressupõe fazê-lo de maneira radical e fundamental (HARVEY, 2014, p. 30).

Foi através da necessidade de constituição do sistema automobilístico que se direcionou boa parte do planejamento urbano de muitas capitais brasileiras, e do Distrito Federal. O próprio presidente JK era garoto-propaganda, que fazia questão de

dirigir e posar com os carros. E aos poucos se constitui um imaginário sobre os automóveis na era JK. E o imaginário sobre a bicicleta no mesmo período? Os anúncios e artigos dos jornais de Fortaleza na década de 1950, nos dão pistas. No anúncio lê-se: “a melhor bicicleta construída atualmente. Para conforto e facilidade no pedalar o cubo Hércules de três velocidades provido de novo controle. *Syncho-Switch* no guidão é de fato o melhor câmbio hoje existente. Hércules. A Venda nas boas casas do Ramo”. Na ilustração, uma mulher de porte mediano e cabelos pretos e pedala, de saia, apoiada apenas em uma mão no guidão, enquanto a outra acena, como uma miss.

Figura 1



Fonte: Jornal Correio do Ceará, dia 2 de janeiro de 1950

Assim como elenca Schetino (2007), em seu livro, *Pedalandando para a modernidade*, a bicicleta desembarca no país na virada do século XIX para o XX, e logo a sua presença se popularizou. Desde então está nas ruas, imagens diversas, imaginário das crianças, adultos, memórias dos idosos, assim como na publicidade, nos filmes e publicações científicas, nos noticiários. Durante a pandemia de Covid-19, por exemplo, nos últimos dois anos, noticiava-se a escassez de bicicletas no mercado, a alta

da produção, a elevada procura.

Com a pandemia, andar de bicicleta se tornou uma atividade muito mais procurada, e nem mesmo as maiores fabricantes do setor estavam preparadas para isso (...) porque estamos precisando de atividades em grupo ao ar livre; ou talvez apenas porque a pandemia nos fez desejar prazeres simples, como o vento batendo no rosto, as vendas de bicicletas estão subindo ao redor do Mundo (ZHONG, 2020, p.1).

Quando não está na mídia esportiva, está em reportagens que fazem referência aos benefícios para a saúde, o bem-estar, o meio ambiente e a economia. Nas estradas dos pequenos municípios brasileiros, a cultura da bicicleta evidencia seus benefícios individuais e coletivos, como mostram Soares e Guth, em *O Brasil que pedala* (2018).

Sigamos. Como ciclista, posso afirmar que temos uma Fortaleza que hora é projeto, hora é ator político. As cidades vêm ganhando, nas últimas décadas, um protagonismo inegável tanto no que se refere à vida cotidiana dos cidadãos, na conservação do patrimônio, quanto na promoção de grandes transformações urbanísticas. A cidade assume definitivamente centralidade na criação e dinamização de bens simbólicos (BORJA; CASTELLS, 1996).

Assim como Fortaleza, em muitas capitais. O crescente número de ciclistas pedalando nas cidades brasileiras demanda um esforço dos governos locais para desenvolver ações em busca de tornar as cidades mais adequadas ao uso seguro da bicicleta, item que, embora muitas vezes possa ser discriminado com um brinquedo, é um veículo de transporte de passageiros. Viver as cidades de bicicleta parece ser uma experiência mais humanizada, quando comparadas aos ambientes maquínicos como ônibus, trens, carros e metrô (GUATTARI, 1988).

Fortaleza é uma cidade que possui características muito interessantes quando observamos as suas rotas cicláveis. Diferente de algumas cidades que adotam ciclofaixas temporárias, as que tem sido construídas aqui são estruturas permanentes, que mudam a forma urbana da cidade e seus usos. Em março de 2020 a prefeitura da

cidade divulgou que implantou cerca de 78,2 km de novas ciclovias e ciclofaixas, um crescimento que a colocou entre uma das cidades da América Latina que mais construiu novas infraestruturas cicloviárias, uma política pública que foi inclusive apontada pelos seus gestores como estratégia segura de incentivar o transporte individual e assim reduzir a disseminação do coronavírus.

A bicicleta urge, colore e pulsa na cidade de Fortaleza tanto como atividade esportiva, meio de transporte ou quanto prática de lazer institucionalizada pela gestão municipal:

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 (CRUZ, CAVALCANTI e MARTINS, 2018, p. 256.).

Pelo mundo, diversas capitais, como Paris, Barcelona, Londres, Berlim, Buenos Aires, Lima e Bogotá, também investiram em ciclovias e ciclofaixas, como forma de combater a contaminação nos transportes, sendo que muitas delas optaram por construir ciclofaixas temporárias. Fazendo uma comparação na América Latina, Fortaleza, com seus novos 78,2 km de ciclovias, implantou nesse período mais infraestruturas cicloviárias do que Lima, com 46 km e Buenos Aires, com 17 km, ficando a capital cearense atrás apenas de Bogotá com 84 km, de acordo com publicação da WRI Brasil, que também mostra Fortaleza à frente de Paris, com 50 km de novas ciclovias (FORTALEZA, 2014, p.1).

Coordenado pela Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania (AMC), por meio do Plano de Ações Imediatas de Transporte e Trânsito de Fortaleza (PAITT), o

Programa de Expansão da Malha Ciclovária em Fortaleza tem contemplado diversos bairros, como Cocó, Papicu, Cidade 2000, Fátima, Benfica, Jardim América, Cidade dos Funcionários, Bom Jardim, Granja Lisboa. Um ponto interessante, e muito peculiar de Fortaleza, é que existem bairros que não possuem saneamento básico, precários ou inexistentes equipamentos públicos, mas que contam com ciclovias, ciclofaixas, semáforos e sinalizações específica para ciclistas.

Apesar dos indicadores relacionados à educação em Fortaleza serem muito bons, no Censo Escolar 2022, Fortaleza é destaque, é a 1ª no ranking em cobertura no atendimento em Ensino Fundamental, a 1ª capital do Brasil e 1ª do Norte e Nordeste em cobertura no atendimento em Tempo Integral, nos bairros da periferia registram-se as maiores taxas de criminalidade e são encontradas as piores situações de infraestrutura. Fortaleza infelizmente integra a lista das 50 cidades mais violentas do mundo. É o que revela o ranking anual elaborado pela ONG mexicana Conselho Cidadão para a Segurança Pública e a Justiça Penal, com base em dados de 2022.

A maioria dos bairros do centro e entorno da área central possui boa parte dos domicílios contando com o serviço de esgotamento sanitário. Em contrapartida, os bairros da periferia são os mais carentes em relação a políticas públicas de esgotamento sanitário. É o que encontramos no Plano Diretor Ciclovário Integrado de Fortaleza (PDCI, 2015). Isso se reflete em todas as outras questões de infraestrutura urbana. A este respeito, Rosana Batista (2021) e Jane Jacobs (2011) concordam: a precariedade das periferias reflete a desassistência do estado, e a falta de infraestrutura, seja ela de transporte ou saneamento tornam o subúrbio ainda mais distante dos elementos de poder da cidade, tais como as áreas nobres, que refletem monumentos, altares e lugares de propaganda.

Esse esquecimento e/ou apagamento das periferias, no entanto, não é exclusividade das terras alencarinas, é, na verdade, comum das cidades globalizadas. (...) Mais do que simples subúrbios, são zonas destinadas a

armazenar a precariedade que não combinam com os monumentos de riqueza e poder presentes nos cartões-postais e propagandas turísticas. Para conhecê-las e se conectar a elas, ainda que de forma passageira, as conduções funcionam como verdadeiros canais de comunicação. É preciso somente que se queira contatá-las (BATISTA, 2021, p. 52).

É uma coisa que todos já sabem: uma rua movimentada consegue garantir a segurança; uma rua deserta não. Mas como isso ocorre, na verdade? E o que faz uma rua ser movimentada ou evitada? (...) Uma rua com infraestrutura para receber desconhecidos e ter a segurança como trunfo devido à presença deles (JACOBS, 2011, p. 35).

Outro aspecto interessante que o uso da bicicleta na periferia de Fortaleza traz, é o de questionar o discurso da insegurança nos bairros mais desassistidos. Feitos de gestos pequenos, anônimos e rotineiros, nas crianças que vão à escola nas garupas das bicicletas dos pais, esse balé de pessoas nas ciclovias e ciclofaixas que é executado dia e noite sem nunca repetir, assim como são as telas de pôr do sol no céu, tornam-se, sem intenção, grandes responsáveis pela ocupação, uso e até segurança da rua, como acredita a jornalista e urbanista Jane Jacobs, ao atribuir os usos dos espaços públicos à sensação de segurança desses lugares.

Aparentemente desprezenciosos e aleatórios, os contatos das ruas também são decisivos para o florescimento da vida pública, pois forçam o aparecimento da diferença e acabam estimulando a tolerância e a convivência pacífica entre estranhos (NOBRE (2011), *apud* JACOBS, 2011, p. 5).

Muito embora possa parecer carregado de sentimentalismo, o uso da bicicleta em Fortaleza, reflete, igualmente a urbanização como fenômeno de classe, e a qualidade de vida urbana como mercadoria, como elucidamos acima, quanto a distribuição de infra estruturas e recursos na cidade.

A Participação Popular em Defesa da Bicicleta como Meio de Transporte

No dia 4 de agosto de 2013 cerca de 12 manifestantes do Massa Crítica pintaram linhas na Avenida Ana Bilhar, que provocavam a demarcação de uma ciclovia no local. Com o objetivo de enfatizar a necessidade de segurança para os ciclistas e chamar a

atenção do poder público para melhorias na mobilidade.

A Massa Crítica surge como um coletivo que, na medida em que busca estabelecer alguns padrões e caminhos possíveis a seguir para a defesa, estímulo e “celebração” do ciclismo urbano, possui uma estrutura descentralizada, que rejeita a representatividade, de origem e inspiração anarquistas, distanciando-se do que as Ciências Sociais classicamente compreenderam como “movimento social”: movimentos baseados na condição de classe que se pautavam num diálogo e reivindicações que tinham no Estado seu interlocutor privilegiado e fonte de transformação social. Os “novos movimentos sociais” distanciam-se, dessa maneira, de perceber e fazer “política”, abrindo novas formas de ação e de comunicação para a transformação de padrões sociais (SAMPAIO, 2018, p. 64).

De acordo com a matéria do Jornal O POVO, a autarquia de trânsito considerou que a ciclofaixa pintada não oferecia segurança por não obedecer às normas do DENATRAN, e sim um ato de vandalismo, desse modo, ela foi apagada na madrugada do dia 5 para o dia 6. No dia 10 de agosto, seis dias após a ciclofaixa na Rua Ana Bilhar ser pintada, o mesmo coletivo articulou uma segunda pintura horizontal, ao chão, de 1,4km, partindo da Antonio Sales e chega na Engenheiro Santana Júnior. Além da demarcação do que seria uma ciclofaixa, há também uma indicação para faixa de pedestre. Outra vez, o órgão municipal responsável pelo trânsito, a Autarquia Municipal de Trânsito, Serviços Públicos e Cidadania (AMC), informou que a ciclofaixa e a faixa de pedestre estavam fora dos padrões, e por isso começou a apagar no mesmo dia. Na ocasião houve embate direto dos cicloativistas e o serviço de apagamento realizado pela prefeitura foi suspenso (DIÁRIO DO NORDESTE, 2013).

Um mês depois, após estudos e 40 dias desde a pintura da "ciclofaixa popular", a prefeitura anunciou que iria criar uma ciclofaixa na Rua Ana Bilhar, obra que foi inaugurada 9 dias depois, durante um passeio ciclístico, e que passou a receber fiscalizações no dia seguinte. Segundo os secretários, o ato dos integrantes do grupo Massa Crítica de pintar ciclofaixas cidadãos colaborou para a criação da definitiva, por ter gerado reuniões entre gestores e ciclistas, no caso, representantes da Ciclovida, que

coibraram soluções.

Figura 2 e 3: Reuniões do Massa Crítica Fortaleza



Fonte: Acervo Pessoal 2008

No dia 22 de setembro de 2013 - quando comemora-se o Dia Mundial Sem Carro, com o objetivo de estimular uma reflexão sobre o uso excessivo do automóvel, além de propor às pessoas que dirigem todos os dias que revejam a dependência que criaram em relação ao carro ou moto - a Prefeitura de Fortaleza inaugurou a ciclofaixa da Rua Ana Bilhar, e integrantes da Massa Crítica pintaram ciclofaixa, com a técnica do grafite stencil, na Rua Oscar Araripe, no Bom Jardim, com a ajuda de moradores da região, para chamar a atenção da Prefeitura sobre a necessidade de se dar atenção aos bairros periféricos da cidade. Novamente, a AMC considerou que a ciclofaixa não obedecia aos padrões, porém, diferente dos outros casos, não apagou essa ciclofaixa, deixando o tempo apagar a tinta.

O grafitti estêncil, que utiliza um recorte de papel rígido e usá-lo como molde para pintura, aparece como principal técnica de arte urbana na atuação e intervenção dos cicloativistas no espaço urbano. A tinta empregada geralmente é o spray, usada para fixar as ilustrações e desenhos nas ruas, postes e paredes. Esse é um método mais prático no momento de se fazer as intervenções. Os adesivos, lambe-lambes e stencils são usados tanto por grafiteiros como por cicloativistas, artistas, atualmente pela cidade, como estratégia para intervirem na rua com mais velocidade.

Fortaleza é uma cidade que tem vivenciado uma efervescência artística que enfatiza a vida urbana de forma bastante plural e que se alinha à tendência global dos festivais de arte. Nesse sentido, a cidade tem passado de forma mais recente, por uma série de intervenções públicas, incentivos através de editais, e eventos que enfatizam não apenas investimentos no espaço público, mais precisamente de infraestrutura, mas também na cultura como elemento que dinamiza a vida urbana.

A este exemplo temos a realização do Festival Concreto, em 2013, primeiro festival internacional de arte urbana no Nordeste brasileiro. O evento integrou a cultura urbana do grafite de sete países das Américas e Europa, além de propiciar o encontro entre “artistas” internacionais, nacionais e locais. Como resultado, muitos painéis mudaram a paisagem e a experiência de cidade, e por diversas vezes é possível ver a bicicleta estampada nas intervenções, murais, postes e ruas.

Se como extensão do corpo a bicicleta funciona como um instrumento material que proporciona ao sujeito funcionalidade e agilidade, servindo como o meio de deslocamento e percepção dos lugares, essa extensão pode ser compreendida também como a dilatação simbólica do próprio ser. Ao perceber a bicicleta como símbolo e representação cultural, diversas informações sobre a prática do andar de bicicleta pelo seu condutor podem ser obtidas (PINHEIRO, 2018, p. 54).

Tal sequência de acontecimentos demonstra efeitos potentes de ações sensíveis e resultantes de relações coletivas. Relações humanas, sociais, amorosas, trabalhistas ou tantas outras que são nomeadas de formas diferentes são fundamentais para a constituição do ser e do existir numa grande cidade como Fortaleza, que abriga muitas outras cidades, em regiões periféricas ou de alto valor imobiliário, cidades formais e informais podem ser percebidas numa única e maior Fortaleza. Em 12 de junho de 2018, a cidade de Fortaleza deu um importante passo para garantir a sustentabilidade da política ciclovária, ao sancionar a Lei Nº 10.752 que determina que todos os recursos advindos do estacionamento público rotativo, Zona Azul, devem ser utilizados para investir em ações voltadas à mobilidade por bicicleta, incluindo ciclofaixas, ciclovias,

paraciclos, entre outros.

Em Fortaleza, no Bairro de Fátima, na Rua Monsenhor Otávio de Castro é possível ver um grafite no muro de uma residência que homenageia um ciclista morto na L2 Norte, em Brasília. A imagem de Raul Aragão com asas sobre uma bicicleta foi pintada na casa dos irmãos do rapaz, no Ceará. Aragão morreu após ser atropelado por carro a 95 km/h em 21 de outubro de 2017.

Figura 4: Grafite e frase com hashtag em homenagem à ciclista



Fonte: Acervo Pessoal

Bicicletas brancas⁴, também conhecidas como *ghostbikes*, são frequentemente colocadas às margens de vias da cidade, em homenagem às vítimas da violência no trânsito e têm o objetivo conscientizar a população sobre o respeito aos ciclistas. Em 2016, uma criança de 11 anos foi morta numa ciclovía em Fortaleza quando pedalava com sua mãe, atropelada por uma motorista de uma *Land Rover* que avançou imprudentemente num retorno. A tragédia gerou forte comoção em Fortaleza e uma intensa manifestação foi organizada pelo coletivo de mulheres ciclistas da capital,

⁴ A primeira ghost bike surgiu em 2003, na cidade de St. Louis, Missouri, nos Estados Unidos. A ideia partiu de Patrick Van Der Tuin, um ciclista cansado de ver seus amigos e outros ciclistas sendo atropelados na cidade (CRUZ, 2022).

Ciclanas, e um pedal coletivo tomou as ruas de Fortaleza para pedir justiça e dizer que “Não Foi Acidente”. Além das bicicletas, que costumavam ter concentração na Praça da Gentilândia, no Benfica, os ciclistas costumam instalar bicicletas brancas cada vez que um ciclista é morto.

Figura 6: Ghost Bikes em Fortaleza



Fonte: Acervo Pessoal 2013

Reunir pistas e imagens que dessem conta da bicicleta como importante elemento da paisagem cultural, é também observar a forma como os sujeitos se apropriam do espaço urbano, algumas vezes agradável e outras vezes hostil para quem se aventura com este instrumento que é meio de transporte e de lazer.

Jean-Marc Besse (2014) recorda que “existem artistas (mas também peregrinos) para quem caminhar é fazer obra, para quem o deslocamento faz a forma”, acrescentaríamos, no ensejo de nossa pesquisa, que pedalar, aventurar-se e enfrentar a cidade de bicicleta, e ainda envolver-se com este objeto de forma ativa e ativista é escrever um capítulo da história de um lugar, no nosso caso, da grande Fortaleza. Sob esta ótica, Rogério Oliveira (2018) converge: “A bicicleta dá oportunidade a que outros os sentidos e sentimentos possam interagir e compreender, por outras vias, a historicidade contida na paisagem”.

Para a fase exploratória da pesquisa, que ainda está em curso, delimitamos uma estratégia que vem a abrigar o fértil e extenso campo: percorrer a cidade pedalando, o

máximo possível em distância e tempo, conhecer ciclistas, quanto mais diversos possíveis, abordá-los o mais espontaneamente e cordialmente possível, convidando para um diálogo posterior sobre a pesquisa. Neste momento, a compreensão a respeito dos dados deste trabalho vem a ser extraída de uma realidade que é construída conjuntamente com a observadora. A atenção ao problema e ao objetivo da pesquisa acontecerá na relação com o campo, momentos do porvir do presente estudo.

Considerações Finais

Consideramos o aumento do uso da bicicleta em Fortaleza um dos resultados da intensa atuação de pessoas que se articularam em defesa deste meio de transporte e percebemos os cicloativistas como atores importantes para a construção dessa realidade. Aponta-se, no presente estudo, tais movimentos sociais como propulsores de políticas públicas direcionadas para a ciclomobilidade e valorização do transporte ativo. Com a intensa articulação de grupos nas ruas e comunidades digitais temos o uso da bicicleta como importante instrumento para a garantia do direito à cidade e outros direitos fundamentais.

O desenvolvimento da pesquisa tem nos permitido confirmar hipóteses preliminares deste trabalho: que a intensificação da utilização da bicicleta como veículo de transporte em Fortaleza deu-se no últimos 10 anos, por fatores múltiplos e ainda: que a bicicleta é símbolo importante na expressão e comunicabilidade da cidade; que as políticas públicas, o conjunto de ações promovidos por diversos atores sociais favoreceu a qualidade da mobilidade urbana e puderam devolver a quem anda de bicicleta em Fortaleza, particularmente, a dignidade de não ser mais um usuário invisível; que o direito à cidade se amplia à medida que o uso da bicicleta é incentivado, pois essa favorece o pertencimento, o uso mais aproximado dos espaços

públicos em detrimento dos privados; a humanização do trânsito, e a qualidade de vida de uma forma geral.

REFERÊNCIAS

- ANGROSINO, M. **Etnografia e observação participante**. Porto Alegre: Artmed, 2012.
- BATISTA, Rosana. **Cidade em trânsito: as Fortalezas que embarcam no Grande Circular**. Universidade Federal do Ceará, 2021.
- BESSE, Jean-Marc. **O gosto do mundo: exercícios de paisagem**. Rio de Janeiro: Editora UERJ, 2014.
- BORJA, Jordi; CASTELLS, Manuel. As cidades como atores políticos. *In: Novos Estudos – CEBRAP*. São Paulo, n.45, p.152-166, 1996.
- CAIAFA, Janice. **Jornadas urbanas**. Exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.
- CRUZ, Renata Rôla M. CAVALCANTE, Sylvia Cavalcante, MARTINS, José Clerton de O. Mobilidade, lazer e sustentabilidade: a bicicleta no contexto urbano da cidade de Fortaleza. **Licere**. Belo Horizonte, v.21, n.1, mar/2018.
- CRUZ, William. Como surgiram as gothbikes. **Vá de Bike.org**. 4 de março de 2022. Disponível em <https://vadebike.org/2022/03/origem-ghost-bike-morte-ciclistas-bicicleta-branca/> Acesso em janeiro de 2024.
- DIÁRIO DO NORDESTE, Fortaleza, 04 ago., 2013. **Grupo pinta ciclofaixa na Ana Bilhar**. Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/metro/grupo-pinta-ciclofaixa-na-ana-bilhar-1.383634>. Acesso em jan,2024.
- FORTALEZA. **Lei Nº 10.303. Institui a Política de Transporte Cicloviário**. Aprova O Plano Diretor Cicloviário Integrado do Município de Fortaleza. Diário Oficial do Município de Fortaleza de 23 de dezembro de 2014.
- FORTALEZA. **Lei Nº 10.752. Altera o Art. 15 da Lei Nº 10.408/2015, para destinar os recursos provenientes do sistema rotativo zona azul para a política cicloviária do município de Fortaleza**. Disponível em: <https://sapl.fortaleza.ce.leg.br/ta/8/text?>
- GUATTARI, Félix. **O inconsciente maquínico: ensaios de esquizo-análise**. Campinas: Papirus, 1988.
- HARVEY, David. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2014.
- JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. Tradução de Carlos S. Mendes Rosa. 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

- LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Ed. Documenta, 1969.
- MAFFESOLI, Michel. **Homo Eroticus: as comunhões emocionais**. São Paulo: Forense Universitária, 2014.
- NILO, Fausto. **Fausto Nilo: inédito**. Fortaleza, 2023. Entrevista concedida a Janayde de Castro Gonçalves.
- NOBRE, Ana Luiza. **Morte e vida de grandes cidades**. Apresentação da edição brasileira. São Paulo, 2011.
- O POVO. Ceará ocupa o segundo lugar no mercado de blindagem no Brasil. 22 de agosto de 2018. Disponível em <https://www.opovo.com.br/noticias/economia/2018/08/ceara-ocupa-o-2-lugar-no-mercado-de-blindagem-no-brasil-diz-forneced.html>. Acesso em janeiro de 2024.
- OLIVEIRA, Rogerio. Devagar quase parando: o uso da bicicleta como ferramenta para o estudo da paisagem. In: OLIVEIRA R, Lazos A. (org.) **Geografia Histórica do Café no Vale do Rio Paraíba do Sul**. Rio de Janeiro: Ed. PUC-Rio, 2018.
- PINHEIRO, Denise. **A bicicleta na construção das paisagens culturais: um método de experiencição da rota cicloviária da Ilha do Governador, RJ**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2018.
- PONTE, S. R. **Fortaleza Belle Époque: reforma urbana e controle social 1860 – 1930**. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2001.
- PREFEITURA DE FORTALEZA. **Plano Diretor Cicloviário Integrado de Fortaleza (PDCI)**. Secretaria Municipal de Infraestrutura. 2015. Disponível em: https://mobilidade.fortaleza.ce.gov.br/images/pdf/PDCI_FORTALEZA.pdf. Acesso em janeiro de 2024.
- SAMPAIO, Alana Norberto. **Proposta de implantação do sistema cicloviário do Campus Pici - UFC: estudo da 1ª etapa**. 2018. 75 f. Monografia (Graduação em Engenharia Civil) - Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2018.
- SANTOS, M; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: BestBolso, 2011.
- SCHETINO, André Maia. **Pedalando na Modernidade: a bicicletas e o ciclismo no Rio de Janeiro e em Paris na transição dos séculos XIX-XX**, 2007.
- SILVA, Armando. **Imaginários: estranhamentos urbanos**. Tradução: Carmen Ferrer. São Paulo: Edições Sesc São Paulo, 2014.
- SOARES, André, GUTH, Daniel (Org.). **O Brasil que pedala: a cultura da bicicleta nas cidades pequenas**. Rio de Janeiro: Ed. Jaguatirica, 2018.
- ZHONG, Raymond. Venda de bicicletas cresce mais de 100% mesmo durante pandemia. **Revista Exame**. 27 de setembro de 2020. Disponível em <https://bityli.com/zlBAq0> Acesso em janeiro de 2024.

Endereço das Autoras:

Janayde Gonçalves
Endereço eletrônico: janaydeg@gmail.com

Silvia Helena Belmino
Endereço eletrônico: sbelmino@ufc.br