



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
CENTRO DE CIÊNCIAS AGRÁRIAS
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS INTERDISCIPLINARES
CURSO DE GESTÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

MARIA VANDERLIR SALES EUFRASIO

**O PROGRAMA BICICLETAR COMO UMA ALTERNATIVA À CRISE DA
MOBILIDADE URBANA NA CIDADE DE FORTALEZA-CE**

FORTALEZA

2021

MARIA VANDERLIR SALES EUFRASIO

POLÍTICAS DE GESTÃO URBANA: UMA ANÁLISE DO PROGRAMA BICICLETOAR
COMO UMA ALTERNATIVA À CRISE DA MOBILIDADE URBANA NA CIDADE DE
FORTALEZA-CE

Monografia apresentada ao Curso de Gestão de Políticas Públicas do Departamento de Estudos Interdisciplinares da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Gestão de Políticas Públicas.

Orientadora: Prof^a Dra. Suely Salgueiro Chacon

FORTALEZA

2021

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal do Ceará
Biblioteca Universitária
Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

- E1p Eufrasio, Maria Vanderlir Sales.
O programa Bicicletar como uma alternativa à crise da mobilidade urbana na cidade de Fortaleza-CE /
Maria Vanderlir Sales Eufrasio. – 2021.
67 f. : il. color.
- Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Ciências
Agrárias, Curso de Gestão de Políticas Públicas, Fortaleza, 2021.
Orientação: Profa. Dra. Suely Salgueiro Chacon.
1. Gestão de políticas públicas. 2. Programa Bicicletar. 3. Mobilidade urbana. 4. Políticas públicas de
gestão urbana. 5. Políticas públicas. I. Título.

CDD 320.6

MARIA VANDERLIR SALES EUFRASIO

POLÍTICAS DE GESTÃO URBANA: UMA ANÁLISE DO PROGRAMA BICICLETA
COMO UMA ALTERNATIVA À CRISE DA MOBILIDADE URBANA NA CIDADE DE
FORTALEZA-CE

Monografia apresentada ao Curso de Gestão de Políticas Públicas do Departamento de Estudos Interdisciplinares da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Gestão de Políticas Públicas.

Aprovada em: ___/___/2021.

BANCA EXAMINADORA

Prof.^a Dr.^a Suely Salgueiro Chacon
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof.^a Dr.^a Verônica Salgueiro do Nascimento
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof.^a Dr.^a Milena Marcintha Alves Braz
Universidade Federal do Ceará (UFC)

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço à Deus e à espiritualidade superior que sempre esteve comigo nos momentos em que me senti fraca e incapaz.

À minha família, em especial minha mãe, Maria Deijane, que foi a pessoa que sempre acreditou em mim, sempre me apoiou, chorou quando entrei na universidade, sempre foi meu alicerce e sonhou todos os meus sonhos comigo. Sem você, nada disso seria possível. Graças ao seu esforço e seu amor eu pude chegar até aqui.

Aos meus amigos Nicolle e Lucas que sempre me apoiaram, me deram forças, me incentivaram, puxaram minha orelha quando eu estava errada e não me deixaram desistir. Vocês tornaram essa caminhada muito mais leve e feliz.

Às minhas amigas, Laíssa que sempre esteve comigo quando eu dizia que não era capaz e quando eu dizia que tinha uma missão impossível; Rayane que sempre me amparou, me colocou pra cima, cuidou e apoiou durante todo o período de graduação; e a Karolina que sempre foi uma inspiração e que mesmo na distancia física, sempre está presente em pensamentos.

À minha orientadora, professora Suely, que sempre esteve disposta a me ajudar independente da disciplina ser alguma que ela lecionava ou não, que sempre me ouviu e me apoiou. Não poderei nunca lhe agradecer à altura por todo o aprendizado que me passou. Você me inspira a ser alguém melhor!

Às professoras Verônica e Milena que aceitaram fazer parte da minha banca e que sempre estiveram presentes na minha trajetória acadêmica.

Ao meu avô Chico e minha avó Terezinha que sempre me disseram para tomar juízo, mas que também sempre me disseram que eu ainda seria alguém na vida. Vocês são a minha fonte de amor e fé.

À minha noiva Gabriela que não me deixou postergar mais um semestre, que acreditou que eu conseguiria, que enxugou minhas lágrimas quando eu perdi todo o trabalho que eu já tinha feito, que cuidou de mim quando estive doente e que me deu e me dá muito amor todos os dias. Você é essencial para mim!

Por último gostaria de agradecer a pessoa que foi a minha fonte de energia, foi por ela que ultrapassei meus limites, por ela que eu quis fazer um ensino superior, por ela eu acordo cedo e vou dormir tarde. É ela quem faz eu perder minhas noites de sono, é ela que tem o melhor abraço e o melhor beijo. É por ela que eu sempre irei lutar. Isabela, minha filha, muito obrigada por você sempre estar ao meu lado, por ter o dom de cuidar e amar a mim em todos os

momentos. Deus não poderia ter sido mais generoso comigo, ele me presenteou com a minha melhor companheira. Você é o meu bem mais precioso e graças ao teu amor e da minha mãe posso conquistar esse sonho.

“Sem o passo inicial, ninguém vence as distâncias.”

Joanna de Ângelis

RESUMO

Com a urbanização acelerada e desordenada, e a grande concentração de pessoas na cidade de Fortaleza, nas últimas décadas, ocasionou um aumento na frota de automóveis particulares, e assim acentuaram-se as dificuldades de locomoção e os congestionamentos da capital do Ceará. Visando melhorar o problema da mobilidade urbana da cidade, a gestão municipal lançou várias iniciativas de locomoção, dentre elas o Programa de Bicicletas Compartilhadas. Buscando entender melhor a iniciativa da gestão municipal da cidade de Fortaleza de bicicletas compartilhadas, o trabalho traz uma análise do Programa Bicycletar a partir da perspectiva dos usuários das bicicletas compartilhadas e sob a ótica da Lei de Mobilidade Urbana. Para coleta de dados foram realizados questionários com os utilizadores das bicicletas, através de questionário estruturado com 16 perguntas, em 40 estações do Bicycletar durante o período de novembro de 2020 a janeiro de 2021. Dessa maneira foi obtido a resposta de 37 usuários ativos do Programa e pode-se perceber o crescimento do mesmo na capital cearense e como ele impacta positivamente a vida dos utilizadores de transporte coletivo e que mediante incentivo ele pode ser ainda mais eficaz como ferramenta alternativa a crise de mobilidade urbana de Fortaleza.

Palavras-chave: Gestão de Políticas Públicas. Programa Bicycletar. Mobilidade Urbana. Políticas Públicas de Gestão Urbana. Políticas Públicas.

ABSTRACT

With the accelerated and disordered urbanization, and the great concentration of people in the city of Fortaleza, in the last decades, it caused an increase in the fleet of private cars, and thus the locomotion difficulties and the congestion of the capital of Ceará were accentuated. In order to improve the problem of urban mobility in the city, the municipal administration launched several mobility initiatives, among them the Shared Bicycles Program. Seeking to better understand the initiative of the municipal management of the city of Fortaleza for shared bicycles, the work brings an analysis of the Bicletar Program from the perspective of users of shared bicycles and from the perspective of the Urban Mobility Law. For data collection, questionnaires were carried out with bicycle users, through a structured questionnaire with 16 questions, in 40 stations of the Bicletar during the period from November 2020 to January 2021. In this way, the response of 37 active users of the Program was obtained. and it can be seen its growth in the capital of Ceará and how it positively impacts the lives of users of public transport and that through encouragement it can be even more effective as an alternative tool to the urban mobility crisis in Fortaleza.

Keywords: Public Policy Management. Bicletar program. Urban mobility. Public policy.

LISTA DE ABREVIATURAS

ANTP (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS)
BRT (BUS RAPID TRANSIT)
CIDE (CONTRIBUIÇÕES DE INTERVENÇÃO NO DOMÍNIO ECONÔMICO)
CBTU (COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS)
DENATRAN (DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO)
FAT (FUNDO DE AMPARO AO TRABALHADOR)
FGTS (FUNDO DE GARANTIA POR TEMPO DE SERVIÇO)
IBAM (INSTITUTO BRASILEIRO DE ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL)
IPEA (INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA)
ONG (ORGANIZAÇÃO NÃO GOVERNAMENTAL)
ONU (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS)
PAC (PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO)
PBB (PROGRAMA BICICLETA BRASIL)
PLANMOB (PLANO DE MOBILIDADE URBANA)
PNMU (POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA)
RDH (RELATÓRIO DE DESENVOLVIMENTO HUMANO)
SCSP (SECRETARIA MUNICIPAL DE CONSERVAÇÃO E SERVIÇOS PÚBLICOS)
SEMOB (SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA)
SPTRANS (SÃO PAULO TRANSPORTE S/A)
TRENSURB (EMPRESA DE TRENS URBANOS DE PORTO ALEGRE)
VLTS (VEÍCULOS LEVES SOBRE TRILHOS)

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Trajeto Antônio Bezerra/Itaperi.....	16
Figura 2 – Trajeto Parangaba/Centro	17
Figura 3 – Trajeto Centro/Terminal do Papicu	18
Figura 4 – Pirâmide de mobilidade urbana.....	23
Figura 5 – Imagens do Programa biciletar Fortaleza	40
Figura 6 – Mapa das estações	41
Figura 7 – Malha Cicloviária de Fortaleza	42
Figura 8 – Estações Posicionadas	43
Figura 9 – Acesso ao Centro de Fortaleza – CE:	56
Figura 10 – Áreas de maior fluxo veicular.	57
Figura 11 – Disponibilidade de bicicletas pelo Programa Biciletar:.....	58

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – FAIXA ETÁRIA DOS PARTICIPANTES	44
Gráfico 2 – GÊNERO	44
Gráfico 3 – BAIRRO DE RESIDÊNCIA	45
Gráfico 4 – NÍVEL ESCOLAR	46
Gráfico 5 – SITUAÇÃO PROFISSIONAL.....	46
Gráfico 6 – RENDA MENSAL	47
Gráfico 7 – FACILIDADE DE DESLOCAMENTO AO TRABALHO	48
Gráfico 8 – RAZÕES DE UTILIZAÇÃO DO BICICLETAR	48
Gráfico 9 – OFERTA DE BICICLETAR NO BAIRRO	49
Gráfico 10 – FREQUÊNCIA DE USO DO BICICLETAR.....	50
Gráfico 11 – MOTIVAÇÕES DE USO DO PROGRAMA.....	50
Gráfico 12 – QUANDO MAIS SE UTILZIA O PROGRAMA	51
Gráfico 13 – FORMA DE UTILIZAÇÃO DO PROGRAMA	52
Gráfico 14 – USO DE OUTROS SISTEMAS DE BICICLETA COMPARTILHADA.....	52
Gráfico 15 – FREQUÊNCIA DE USO DE CICLOFAIXA E CICLOVIA	53
Gráfico 16 – ESTAÇÕES MAIS UTILIZADAS.....	54

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	13
2. ABORDAGEM METODOLÓGICA	15
3. REFERENCIAL TEÓRICO	20
3.1 Políticas Públicas.....	20
3.2 Mobilidade Urbana.....	21
3.3 Políticas Públicas de Mobilidade Urbana.....	26
3.4 Percurso Histórico das Políticas de Mobilidade Urbana	30
3.5 Políticas Inovadoras	33
4. RESULTADOS E ANÁLISE	37
4.1 O Programa Bicicletar	37
4.1.2 Percepção dos usuários do Programa Bicicletar	43
4.2 Contribuição do Bicicletar à crise de mobilidade urbana de Fortaleza/CE.....	54
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	60
RERERÊNCIAS	62

1. INTRODUÇÃO

O acentuado processo de urbanização brasileira das últimas décadas se deu com profundas diferenças regionais, porém se assemelhou na tendência para a concentração, para o crescimento das grandes cidades e para a metropolização dos Estados.

Esse crescimento desorganizado das grandes capitais, incluindo a cidade de Fortaleza, e a falta de transporte público adequado acarretou também um crescimento acelerado da frota de automóveis em circulação nos últimos anos. O que vem resultando em uma expansão dos congestionamentos, aumento da poluição atmosférica, perdas econômicas e danos à saúde da população.

Segundo o IBAM (Instituto Brasileiro de Administração Municipal), o crescimento desordenado das cidades produz reflexos negativos sobre os transportes urbanos e leva a cidades menos acessíveis para todos os habitantes. Uma política de investimentos que não favorece o transporte público e uma política de uso do solo que não leve em conta a mobilidade urbana contribuem para o aparecimento de um número cada vez maior de veículos particulares nas ruas, agravando os congestionamentos e gerando uma pressão política por maior capacidade de tráfego das avenidas, túneis e viadutos.

O crescimento descontrolado das cidades contribui para uma maior demanda da população para a utilização do transporte coletivo, acarretando em uma dificuldade dos deslocamentos nas vias públicas, o que por sua vez acarreta em uma dependência de automóveis particulares e inviabiliza o transporte público e aumenta a segregação especialmente dos mais pobres.

Buscando solucionar esse problema e com a preparação para a Copa do Mundo FIFA 2014, a prefeitura de Fortaleza investiu e continua investindo em iniciativas relacionadas a melhorar a mobilidade urbana da cidade. Dentre as iniciativas estão a implementação de faixas e corredores exclusivos de ônibus, alargamentos e duplicação de vias, construção de viadutos, implantação de infraestrutura cicloviária e sistema de bicicletas compartilhadas, como é o caso do Bicicletar Fortaleza.

O Sistema de Bicicletas Públicas Bicicletar visa oferecer à cidade de Fortaleza uma opção de transporte sustentável e não poluente. O Projeto da Prefeitura de Fortaleza, é operado pela empresa Serttel e conta com o apoio da Unimed Fortaleza.

Nesse contexto, o objetivo deste estudo é analisar o Programa de bicicletas compartilhadas Bicicletar na cidade de Fortaleza desde a sua implementação, em Dezembro de

2014, sob a perspectiva da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), da Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587, de 3 de Janeiro de 2012), e dos usuários do Bicicletar.

A análise foi delimitada no período de dezembro de 2014, ou seja, da implementação do Programa Bicicletar, até março de 2021. Afim de obter dados mais atualizados possíveis para a análise proposta.

Este trabalho traz uma pesquisa do tipo qualitativa. É realizado um estudo de caso, que teve como base inicial a busca de fontes bibliográficas e documentais, a partir de informações obtidas na base de dados de instituições técnicas, como a Prefeitura da cidade de Fortaleza, a Secretaria Municipal de Conservação e Serviços Públicos (SCSP), PLANMOB (Plano de Mobilidade Urbana/Ministério das Cidades), a Constituição Brasileira de 1988, websites oficiais de sistemas de bicicletas do Brasil. Complementando o estudo foi realizado uma pesquisa de campo para compreender as percepções dos usuários do Bicicletar.

O estudo foi motivado a partir da afinidade da pesquisadora com as disciplinas de políticas urbanas no curso de Gestão de Políticas Públicas da Universidade Federal do Ceará e sua percepção crítica ao processo de urbanização desordenado da capital cearense. Além de o seu envolvimento com o Programa, como usuária, além da ótica trazida pelos usuários durante a pesquisa de campo.

Este trabalho apresenta cinco seções, incluindo essa introdução e a conclusão. O primeiro capítulo aborda o percurso metodológico, ou seja, descreve o tipo de pesquisa realizada, o tipo de abordagem, a descrição dos instrumentos e fontes escolhidos para a coleta de dados, as técnicas e os procedimentos de análise.

O segundo capítulo é caracterizado pelo referencial teórico, com o desenvolvimento de conceito de políticas públicas, mobilidade urbana, políticas de mobilidade urbana, o percurso histórico das políticas de mobilidade urbana e as políticas inovadoras que influenciam diretamente para a construção de políticas públicas no Brasil.

O último capítulo discorre sobre os resultados obtidos com o estudo de caso. Neste momento, apresenta-se o Programa Bicicletar. O objetivo é observar os aspectos gerais do programa e a análise feita pela pesquisadora, mediante os dados obtidos em instituições técnicas e da pesquisa documental e de campo, buscando verificar de que forma o Programa Bicicletar pode ser uma alternativa à crise de mobilidade da cidade de Fortaleza/CE.

2. ABORDAGEM METODOLÓGICA

Este trabalho é uma pesquisa qualitativa, realizada a partir de um da observação participante, com apoio da pesquisa de campo, bibliográfica e documental. Compreende o levantamento de bibliografias sobre o tema abordado na pesquisa, a coleta de dados em documentos oficiais para compreensão e conhecimento do tema, e aplicação de questionários junto aos usuários do programa em análise.

Segundo Matos e Lerche (2001) a pesquisa bibliográfica é feita a partir do levantamento de referências teóricas já analisadas, e publicadas por meios escritos e eletrônicos, como livros, artigos científicos, páginas de web sites; e a pesquisa documental recorre a fontes mais diversificadas e dispersas, sem tratamento analítico, tais como: tabelas estatísticas, jornais, revistas, relatórios, documentos oficiais, cartas, filmes, fotografias, pinturas, tapeçarias, relatórios de empresas, vídeos de programas de televisão, etc.

A pesquisa possui caráter qualitativo, uma vez que o foco da mesma está em analisar o objeto através das experiências coletivas e individuais, do comportamento, das relações com o problema abordado a partir da análise da literatura e dados já existentes. Ao final dialoga com o resultado obtido do perfil dos usuários através de um questionário aplicado aos participantes que responderam às perguntas.

A pesquisa de campo foi realizada com os usuários do Programa Bicicletar na cidade de Fortaleza, em diversas regiões que dispõem de estações das bicicletas compartilhadas e por meio de pesquisa online, mediante ferramenta Google forms. A mesma se sucedeu através de questionários com 16 perguntas diretas sobre a visão dos participantes a respeito do programa.

Primeiramente foram realizadas conversas informais com os usuários que estavam fazendo retirada ou entrega das bicicletas nas estações que foram percorridas pela a pesquisadora. A etapa de coleta de dados em campo foi realizada em 3 dias diferentes: dia 27 de novembro de 2020, dia 20 de dezembro de 2020 e dia 09 de janeiro de 2021. Nesse período foi obtida um total de 29 respostas aos questionários e foram percorridas 40 estações das 188 disponíveis na cidade.

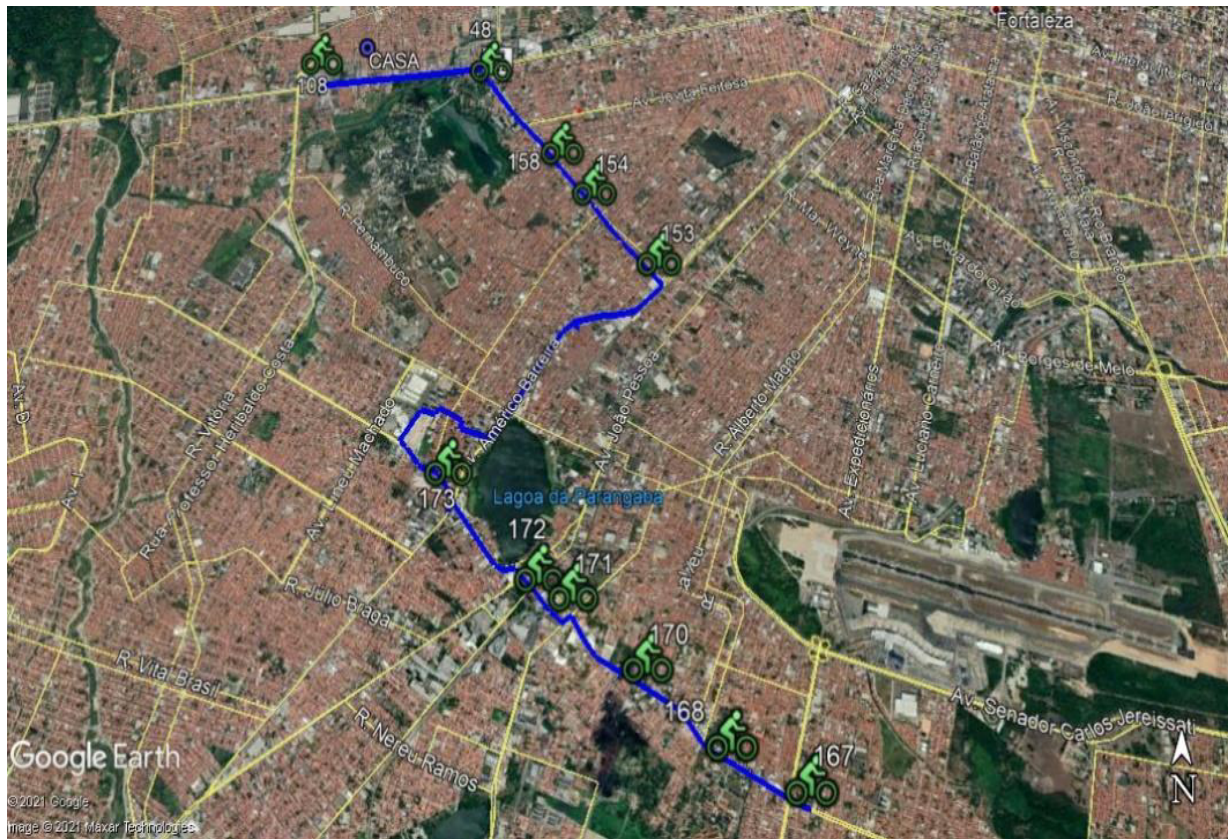
Os participantes que se mostravam dispostos respondia ao questionário e a autora em posse de um tablet fazia as perguntas e marcava as respostas de acordo com o que lhe era respondido. Além disso, foi previamente explicado pela a pesquisadora de que o mesmo seria utilizado para um melhor entendimento do Programa Bicicletar através da ótica dos usuários.

No primeiro dia, 27 de novembro de 2020, foram percorridos cerca de 12,1 km de bicicleta, com parada em 14 estações durante o trajeto. O início da coleta de dados se deu as

16:00 na estação 108 – Terminal do Antônio Bezerra e findou-se as 19:20 na estação 167 – Itaperi. Foram obtidas 9 respostas dentre as pessoas que estavam presentes nessas estações.

Abaixo segue a figura feita em Google Earth com as 14 estações visitadas no primeiro dia de pesquisa. Iniciou-se pela a estação 108 – Terminal do Antônio Bezerra e finalizada na estação 167 – Itaperi.

Figura 1 – Trajeto Antônio Bezerra/Itaperi

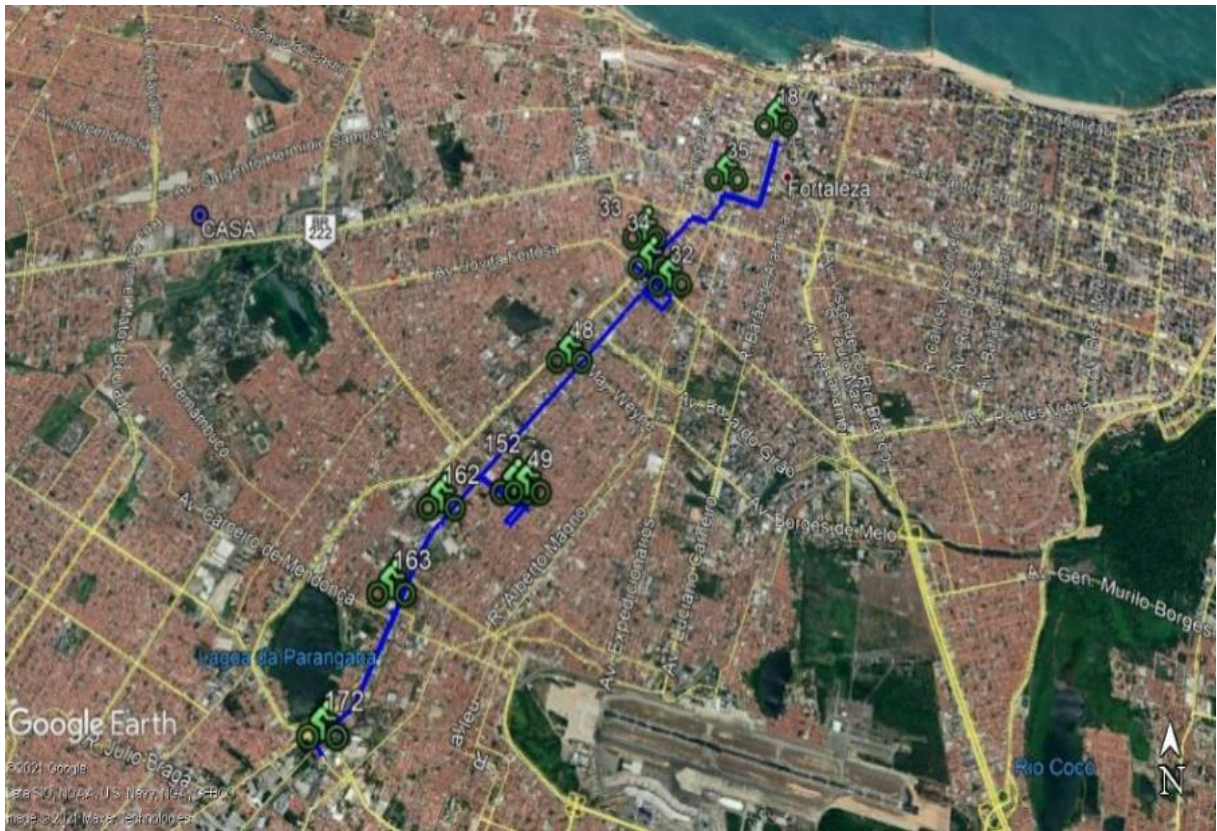


Fonte: Adaptado do Google Earth

No segundo dia, 20 de dezembro de 2020, foram percorridos 9,9 km com a bicicleta compartilhada, passando por 11 estações durante o trajeto. Iniciou-se a coleta as 06:30 da manhã na estação 172 – Terminal da Parangaba e teve fim as 08:10 na estação 18 – Praça do Ferreira. Ocorreram 7 respostas ao questionário durante o percurso feito pela a pesquisadora.

A figura abaixo demonstra o caminho percorrido e as estações que foram visitadas durante o trajeto.

Figura 2 – Trajeto Parangaba/Centro



Fonte: Adaptado do Google Earth

O terceiro dia, 09 de janeiro de 2021, foram percorridos 14,2 km com a bicicleta compartilhada, decorreram 15 estações visitadas durante o percurso. Esse foi o dia mais longo da coleta de dados, iniciou-se as 07:45 da manhã na estação 16 – Floriano Peixoto e findou-se até as 11:30 na estação 31 – Terminal do Papicu. Com isso, foi possível obter 14 respostas no decorrer do trajeto.

A figura abaixo apresenta o caminho traçado pela pesquisadora no terceiro dia de coleta de dados.

Neste trabalho a pesquisadora também participa como usuária/beneficiária do objeto estudado, e conforme afirmado por Flick (2009b), os métodos qualitativos consideram a comunicação do pesquisador em campo como parte explícita da produção de conhecimento, em vez de simplesmente encará-la como uma variável a interferir no processo.

No que se refere à análise dos dados, a mesma foi pautada pela técnica de triangulação, através da análise dos questionários realizados com os usuários do programa, do diálogo com a literatura já existente e a da visão da pesquisadora como parte do estudo.

De acordo com Marcondes e Brisola (2014, p. 204) a análise por Triangulação de Métodos, está presente um modus operandi pautado na preparação do material coletado e na articulação de três aspectos para proceder à análise de fato, sendo que o primeiro aspecto se refere às informações concretas levantadas com a pesquisa, quais sejam, os dados empírico, as narrativas dos entrevistados; o segundo aspecto compreende o diálogo com os autores que estudam a temática em questão; e o terceiro aspecto se refere à análise de conjuntura, entendendo conjuntura como o contexto mais amplo e mais abstrato da realidade.

Em conclusão Stake (2005; 2011) discute a triangulação como um meio para a compreensão dos dados pelo pesquisador. De acordo com este autor, trata-se de um método que utiliza dados adicionais para validar ou ampliar as interpretações feitas pelo pesquisador. São adotadas diferentes percepções para esclarecer o significado por meio da repetição das observações ou interpretações. No entanto, sabendo-se que nenhuma observação ou interpretação se repete perfeitamente, a triangulação também serve para clarificar significados pela identificação das diferentes maneiras pelas quais um caso é visto.

3. REFERENCIAL TEÓRICO

Este capítulo traz o referencial teórico utilizado para o entendimento do tema e do objetivo geral da pesquisa. Dessa maneira, descreve os conceitos fundamentais de políticas públicas, mobilidade urbana, políticas públicas de mobilidade urbana e políticas inovadoras. Além disso, o capítulo apresenta a trajetória da política de mobilidade urbana no Brasil, que se mostra essencial para a compreensão do tema escolhido.

3.1 Políticas Públicas

Nesse tópico, trabalha-se os conceitos de políticas públicas a partir dos autores que foram estudados pela pesquisadora durante o processo de escrita do trabalho.

Secchi (2020) entende que as políticas públicas formam um conjunto de ações voltadas ao estabelecimento de aplicações do dinheiro público em atividades, obras e outras finalidades. O Estado carece fazer desenvolvimento de uma sequência de planejamentos para somente depois, trabalhar de forma direta em distintas áreas, estas como educação e saúde, trabalho e meio ambiente. Pactua com a sociedade em atuar na promoção do bem de todos.

Em contrapartida, Souza (2006, p.25) indica que as Políticas Públicas são um conjunto de ações e decisões do governo, inclinadas ao desfecho (ou não) de problemas da comunidade (...).” Dito de outra forma, as Políticas Públicas são a totalidade de ações, perseguições dos anseios e demais planejamentos que os governos (nacionais, estaduais ou municipais) traçam para aferir ou alcançar o entusiasmo da comunidade e o interesse público.

Entende-se que os problemas da sociedade abrangem diversas formas de atuação. Nesse conjunto, as políticas que atendem aos principais anseios do povo são as mais vistosas, elas são ações que saciam a vontade popular e incluem o suprimento de necessidades básicas da população.

Já para Bucci (2013), as políticas públicas que são os pontos de partida do desenvolvimento da sociedade, são aquelas que Estados acham claramente estarem atendendo os principais desejos de seu povo, cujas as ações são as maiores expectativas da comunidade. Entretanto, mesmo atendendo esse entusiasmo da comunidade é, na maioria das vezes, certo e definido pelo governo e não por meio dessa sociedade.

Embora os conceitos de políticas públicas não possuam uma definição específica. Souza

(2006) define políticas públicas como

[...] o campo do conhecimento que busca, ao mesmo tempo, 'colocar o governo em ação' e/ou analisar essa ação (variável independente) e, quando necessário, propor mudanças no rumo do curso dessas ações (variável dependente). A formulação de políticas públicas constitui-se no estágio em que os governos democráticos traduzem seus propósitos e plataformas eleitorais em programas e ações que produzirão resultados ou mudanças no mundo real (SOUZA,2006 p. 26).

Ainda com relação ao entendimento do amplo significado do termo políticas públicas, o Relatório de Desenvolvimento Humano (RDH) da Organização das Nações Unidas (ONU) em 2019, o indica como prioridades das Nações Unidas, uma vez que suas ações atuam na melhoria do índice de qualidade de vida dos seres humanos.

Na política pública, saber como motivar uma comunidade é crucial e uma das características pessoais mais necessárias nos últimos anos. As pessoas têm se tornado cada vez mais exigentes quanto aos seus líderes que lhes são impostos nos ambientes atendidos. Portanto, são políticas que condicionam a sinergia do povo, desde as grandes construções da antiguidade (BARROW, 2008).

Vargas Velasquez (2001, p.56) entende que o conceito de política pública como "conjunto de consecutivas iniciativas, decisões e ações do regimento político frente a situações socialmente requisitadas". As discussões nas quais se buscam a resolução delas, ou pelo menos trazê-las a níveis manejáveis a se tornarem uma realidade.

A política pública é concebida como o conjunto de ações, projetos, que partem do Estado, com vistas ao atendimento a determinados setores da sociedade civil. (VARGAS VELASQUES, 2001, p.56).

A política pública é esboçada como o conjunto de ações desencadeadas pelo Estado - no caso brasileiro, nas métricas federal, estadual e municipal -, com vistas ao atendimento a definidos e ajustados setores da sociedade civil. Elas são desenvolvidas em parcerias com unidades organizacionais não governamentais e com a iniciativa privada.

Portanto, o conceito de políticas públicas se diversifica, muda e se reconstrói a partir das necessidades apresentadas, ou seja, tem um novo significado a cada contexto temporal e das suas próprias necessidades.

3.2 Mobilidade Urbana

A mobilidade urbana é um significado bastante discutido nas políticas públicas que

acaba envolvendo o processo metódico de orientação das cidades. Trata-se da forma como a população urbana se desloca através de espaços geográficos urbanos, mas que causam certas mediações de forma direta no entusiasmo social da população. O tópico destaca os conceitos informados por Bergman e Rabi (2005); Prado (2009) e Macário (2003), e da breve análise documental da Política Nacional de Mobilidade Urbana apresentando este fenômeno como participante das ações de melhoria das populações em todo o mundo.

O conceito de mobilidade urbana vai muito além da possibilidade de ir e vir. É necessário pensar a mobilidade urbana através de ações que possibilitem a implementação de uma política que permita aos cidadãos o direito de acesso eficiente e seguro aos espaços urbanos, além de possibilitar a sustentabilidade econômica e ambiental.

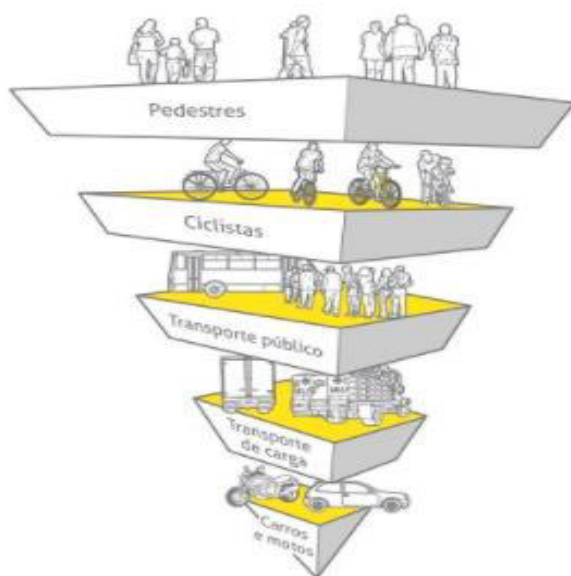
A maioria das cidades brasileiras não se beneficiam das vias de circulação de pedestres ou do uso de veículos não motorizados, geralmente a falta de incentivo por parte das políticas públicas ou por fatores adversos como condições geográficas não favoráveis são os principais motivos (BERGMAN; RABI, 2005).

Esta mobilidade é ajustada como a condição que possibilita a nova orientação estratégica dos seres humanos e bens na cidade, com o objetivo de fazer desenvolvimento de algumas associações sociais e peculiares da economia dentro do perímetro urbano de cidades, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas. Pedestres, ciclistas, ônibus, metrô, os demais transportes coletivos, transportes de cargas, carros e motos são frações dos desfechos de mobilidade.

Segundo Macário (2003), o conceito de mobilidade tem como ponto de partida a percepção de que transporte não é um fim em si mesmo, mas uma forma da população acessar os destinos desejados na cidade. Desta forma, o sistema de mobilidade urbana pode ser considerado como um conjunto estruturado de modos, redes e infraestruturas que garante o deslocamento das pessoas na cidade e que mantém fortes interações com as demais políticas urbanas.

Considerando que a característica essencial de um sistema é a interação de suas partes e não as performances dos seus componentes tomadas em separado, um fator determinante na performance de todo o sistema é exatamente como as suas partes se encaixam, o que é diretamente relacionado com o nível de interação e compatibilidade entre agentes e processos intervenientes no sistema.

Figura 4 - Pirâmide de mobilidade urbana



O que é mobilidade urbana: pirâmide

FONTE: <https://www.vivadecora.com.br/pro/arquitetura/o-que-e-mobilidade-urbana/>

Segundo Prado (2009) realizar atividades simples como acesso ao trabalho, educação e recreação, tem sido dificultada por inúmeros problemas relacionados à mobilidade. Para a autora, isso consome recursos financeiros, humanos e naturais, causando fortes impactos ao meio ambiente. Assim, além de responsável por prejuízos econômicos e ambientais, a deficiência da mobilidade urbana traz também reflexos diretos no convívio social e na interatividade nas cidades

A mobilidade pode ser entendida como a interação, os deslocamentos das pessoas e produtos no espaço urbano. Mas para que isso ocorra de forma completa é necessário destacar o transporte público coletivo, em detrimento do individual. O que gera um menor número de veículos particulares nas ruas e assim uma redução dos congestionamentos, poluição, acidentes e danos à saúde da população.

Os equipamentos e infraestruturas de transporte, circulação e distribuição – tanto de objetos quanto de pessoas – fazem da mobilidade urbana um elemento decisivo na conformação das possibilidades de desenvolvimento de uma cidade. As cidades que implementam políticas

sustentáveis de mobilidade oferecem um maior dinamismo das funções urbanas, numa maior e melhor circulação de pessoas, bens e mercadorias, que se traduzem na valorização do espaço público, na sustentabilidade e no desenvolvimento econômico e social. (Caderno para Elaboração de Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade – PlanMob)

De acordo com o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), a falta de políticas públicas para transporte de massa e mobilidade urbana, aliada a passagens cada vez mais caras, provocaram uma queda de cerca de 30% na utilização do transporte público no Brasil nos últimos dez anos. Em algumas cidades, dependendo do trajeto, sai mais barato usar moto ou carro do que o ônibus, metrô ou trem. Sem falar nos casos em que há ausência total de transporte público.

Buscando melhorar esse diagnóstico em abril de 2012 entrou em vigor a Lei 12.587/12, que institui as diretrizes para a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) e orienta os municípios a elaborar os seus próprios planos de mobilidade urbana. Por sua vez, a lei estabelece como prioridade para as cidades o transporte coletivo, público e não motorizado, em vez do individual, particular e motorizado. A Lei tem como objetivo:

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

A lei têm como princípios a acessibilidade universal; desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; segurança nos deslocamentos das pessoas; justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;

VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

VIII - garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.

Já os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana são orientados da seguinte maneira:

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana;

O PNMU é um conjunto de diretrizes pensadas para engrandecer a nova orientação estratégico sustentável, priorizando os transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado, dos seres humanos em uma área urbana de forma a tornar fácil os trajetos, como também aliviar bastante os choques desenvolvidos pelos impactos ambientais impulsionados pela utilização de combustíveis fósseis. Dessa forma o plano foca em resultados positivos que interfiram diretamente na qualidade de vida da população.

Na atualidade, os entes municipais do Brasil, em particular a cidade de Fortaleza, buscam concretizar o desenvolvimento de uma política de mobilidade urbana que possua como bases fazer uso os meios de transporte para buscar agilidade no partir e chegar dos seres

humanos, sem agredir o meio ambiente.

Neste aspecto, os desfechos apresentados incluem a total execução de sistemas de nova orientação estratégico com relação a desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes, projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado, sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros. Conseqüentemente incentivar o deslocamento através dos transportes sobre trilhos, metrô, e ônibus “limpos”, que revezam entre motor elétrico e a diesel, e os VLTs (Veículos Leves sobre Trilhos), e bicicletas compartilhadas. Há também a aflição na integração destes transportes urbanos entre si facilitadores do deslocamento.

Portanto, o conceito de mobilidade urbana possui significado não apenas visando entendimentos técnicos da engenharia do tráfego como muitos pensam, mas pode se enxergar seu íntegro relacionamento com o sistema social, o qual ocorre por virtude das políticas praticadas em sua operacionalidade.

3.3 Políticas Públicas de Mobilidade Urbana

As políticas de mobilidade urbana são ações no campo governamental que atuam na transformação da área urbana específica. O tráfego de pedestres, ciclistas e veículos motorizados fazem parte desse conjunto. O objetivo deste tópico é mostrar significados que atentem à participação dessas políticas na melhoria dessa mobilidade.

De acordo com Dias e Matos (2012), mais de uma década da ampla divulgação da nova Carta Magna, o capítulo da política urbana (art. 182 e 183) foi, finalmente, regulamentado com a ampla divulgação do Estatuto da Cidade (Lei n.10.257/2001). O Estatuto foi indispensável, em sentido particular na conceituação de instrumentos de desenvolvimento urbano e na imposição legal de produção de demais planejamentos diretores para entes municipais, com mais de vinte mil habitantes. A nova legislação, entretanto, deu tratamento de um modo marginal a mobilidade urbana, basicamente como transporte grupo e o incluindo exemplificando: uma das diretrizes do direito à área urbana. De que forma imposição legal, foi indicada tão apenas, a carência de produção de plano de transporte urbano inserido aos entes municipais, com mais de quinhentos mil habitantes.

Nesse contexto da Instituição e com a conquista de Lula nas eleições presidenciais de 2002, é criado o Ministério das Cidades em 2003, excelente produto da articulação histórica do

movimento por meio da reforma urbana que, desde a década de 1980, reunidos os fluxos comunitários e setoriais urbanos.

O ministério foi arrumado em quatro secretarias do Brasil que possuem relação com os mais importantes setores do desenvolvimento urbano: moradia, saneamento, programas urbanos e transportes urbanos. Foi recolocado ao Ministério das Cidades o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), que era de pertencimento do Ministério da Justiça, por isso, como a CBTU (Companhia Brasileira de Trens Urbanos) e a TRENSURB (Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre), que se faziam vinculadas ao Ministério dos Transportes. A institucionalização do ministério significou uma nova realidade da Instituição à questão dos transportes urbanos. Outrossim, a recém-criada Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana (SEMOB) se constituiu num novo ponto de canalização das ações do setor.

No momento de institucionalização do Ministério das Cidades, verificou-se que o objetivo da criação e total execução de políticas tão apenas ao transporte em grupo não poderia ser satisfatório ao enfrentamento das questões de mobilidade urbana. Entendido como as condições de nova orientação estratégico dos seres humanos e pertences nas cidades, independente do modo de transporte usado (coletivo ou individual, motorizado ou não motorizado).

A mobilidade urbana, de tal forma, poderia ser sustentável quando desenvolvesse o amplo acesso universal dos seres humanos à área urbana, colaborando e se disponibilizado ao desenvolvimento socioeconômico, sem agredir o meio ambiente e utilizando a infraestrutura viária de um modo lógico. Essa foi a bases à criação do projeto de legislação pelo Poder Executivo entre 2004-2006 (PL n.1.687/2007) que chamou como consequência com a ampla divulgação da Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei n.12.587/2012).

No que diz respeito ao investimento público, nos primeiros anos da década de 2000, os meios federais para empreendimentos de mobilidade urbana tinham sido sem limitantes, com bases em meios de preciso financiamento do Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT) ou do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS). A concentração dos gastos a fundo perdido (Orçamento Geral da União) foi à infraestrutura ferroviária da malha da CBTU e da TRENSURB.

Para tanto, depois de a conceituação do Estado brasileiro como sede da Copa Fifa de Futebol 2014, os investimentos do governo federal à infraestrutura de transporte grupo urbano iniciaram a chegar novamente com o lançamento do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) para as doze cidades sedes do evento, em 2010. Muitos dos investimentos tinham sido

seguidos pelo PAC para Mobilidade Urbana Grandes Cidades, em 2011 e Médias Cidades, em 2012.

Na última década, assistiu-se também ao aumento comunicativo na taxa de motorização individual. O crescimento do trabalho e da renda média do trabalho processados no tempo, interligado aos incentivos tributários e creditícios dados pelo governo federal à indústria de veículos e sobretudo, depois de a crise financeira mundial de 2008 - se refletiram no maior amplo acesso aos veículos privados e, em consequência, no aumento dos congestionamentos nas maiores cidades.

A isto, se adiciona o desenvolvimento da "gentrificação" e do boom imobiliário nascido através dessas políticas de reanimação da economia por meio do mercado habitacional (MARICATO, 2013).

Além disso, não pode-se deixar para trás os desenvolvimentos da última década, nas principais cidades brasileiras, na parte dos transportes urbanos, como a institucionalização de faixas exclusivas de ônibus, a instituição de consórcios intermunicipais à administração composta dos serviços, a organização dos serviços por áreas geográficas dentro das cidades e a institucionalização do bilhete único, que possibilita a precisa utilização de mais de um veículo dentro da mesma viagem com o pagamento de tão apenas, uma tarifa (independentemente da distância percorrida). Indubitavelmente, esses desenvolvimentos acabaram resultando, em vistas da melhora de qualidade e ganhos monetários à população usuária.

Ademais, as concepções ao final da 1ª década do novo milênio apresentaram-se, todavia, preocupantes, aferido o descompasso com relação ao padrão das iniciativas ante os problemas prósperos nas maiores cidades (aumento dos tempos de viagem, poluição do ar e acidentes de trânsito). Isso abasteceu e disponibilizou para acabar e se destruir as condições da vida urbana independentemente da melhora de renda do trabalho e do maior amplo acesso aos pertences duradouros por meio da parcela mais pobre da população.

No contexto da paulatina destruição das condições da vida urbana nas maiores cidades, a ampla elevação do preço das tarifas do transporte público grupo foi o componente que inexistia à eclosão das manifestações populares verificadas e percebidas inicialmente nas cidades de São Paulo, Goiânia e Porto Alegre, no qual depois se ampliaram pelo restante do Brasil - as realmente normalmente requisitadas "Jornadas de Junho (MARICATO, 2013).

Ademais, as Jornadas conquistaram a revogação do aumento das tarifas em mais de cem cidades (MPL-SP, 2013). Revogações viabilizadas através dessas desonerações tributárias que haviam sido aceitas pelo governo federal desde meio de 2012, todavia seja, que à presença da população nas ruas não haviam sido repassadas aos utilizadores, ressalte-se.⁷

Pelo governo federal, a resposta às manifestações populares veio no dia 21 de junho de 2013 No momento em que, em cadeia do Brasil de rádio e televisão, a presidenta da República Dilma Rousseff difundiu, entre outras medidas, a produção do "Plano Nacional de Mobilidade Urbana".

Adiante, a presidenta convidou os governadores e os prefeitos das mais importantes cidades do Brasil a um pacto em torno da melhora dos serviços públicos. No que diz respeito à mobilidade urbana o pacto entendeu 3 eixos: a melhora da qualidade das entregas de transporte em grupo, a bem-vinda contribuição e controle social dos serviços e diminuição das tarifas aos utilizadores.

No Congresso Nacional, os demais projetos que diziam respeito da matéria aceleraram sua tramitação, como os que instituem gratuidades de tarifas para definidos e ajustados grupos de utilizadores, desonerações tributárias e o transporte enquanto um direito social na atual Carta Magna Federal (BALBIM et al., 2013).

Em consequência, as manifestações de rua contra as condições de mobilidade urbana nas maiores cidades, mais uma vez, praticaram que a questão viesse ao topo da agenda decisória dos governos. Na última década, ganhou-se criar um novo ambiente da Instituição para as políticas urbanas: Estatuto das Cidades, Ministério das Cidades, Conferências Nacionais das Cidades, Lei da Mobilidade Urbana etc. Desse modo, como abriga Maricato (2013), as ações implementadas tendo como foco à total conservação do PIB – sobretudo, depois de a crise financeira de 2008 - tiveram como causa a piora das condições da vida urbana nas maiores cidades. Na prática, as políticas públicas tendo como foco a mobilidade urbana sustentável tinham sido relegadas ao segundo plano.

Os novos investimentos do PAC propagados à infraestrutura de mobilidade urbana nas maiores e médias cidades desde 2011 chamaram consigo um alento. São os entes municipais, brasileiros que detêm o colocado de mais importante ente federativo à execução de políticas públicas com vistas à sustentabilidade da mobilidade urbana nos seus territórios. A Governo Federal tem caráter principalmente indutor e cabe aos prefeitos, em conjunto com a comunidade local, pensar estrategicamente em demais planejamentos para os entes municipais que estimule os investimentos em infraestrutura de modo composta com o uso do solo urbano e deve-se colocar em conformidade com lei a circulação dos veículos e das motocicletas nas suas cidades.

Nesse aspecto, é cabível à Governo Federal fazer a prestação de assistência técnica aos entes municipais, colaborando e se disponibilizado à habilitação comum, de pessoas e ao desenvolvimento das unidades organizacionais vinculadas à mobilidade urbana.

A bandeira da diminuição tarifária saiu-se aceleradamente, do espectro restrito das

análises e debates internas dos fluxos sociais e setoriais a se tornar pauta de todas os contextos de poder depois das "Jornadas de Junho". Assim, de imediato, estimula-se a institucionalização de transformadoras e atuais origens de preciso financiamento à ação dos serviços que não possam ser procedentes tão apenas, das tarifas exigidas dos atendidos.

Além disto, as gratuidades e descontos de tarifa para definidos e ajustados grupos de utilizadores, da forma com a qual são patrocinadas no Brasil, têm um erro excepcionalmente regressivo, dado que, são, na maioria das vezes, patrocinadas via meio dos particulares passageiros pagantes (MARICATO, 2013).

Políticas de apoio aos serviços são requeridas e comuns em todos os Estados. Com isso, medidas atuais tomadas por certas prefeituras, como a da cidade de Fortaleza, de dedicar e pretender espaço viário exclusivo à circulação do ônibus urbano (via faixa ou corredores exclusivos) também são alvissareiras. Isso concretiza a linha direcional da Lei da Mobilidade Urbana de dar urgência, atendimento prioritário, aos modos de transporte público grupo com relação ao transporte individual motorizado, democratizando o uso das vias públicas.

Os pilares à mobilidade urbana sustentável se assentam além na melhora do transporte grupo, todavia seja, no uso lógico do veículo e no processo metódico de orientação inserido dos serviços com o uso e ocupação do solo urbano. Poder-se-á desfrutar o impulso que as ruas e os demais espaços transitórios deram, ao pôr o problema de novo na agenda decisória dos governos, a fim de que a questão seja enfrentada de um modo extensivo e de fácil acessibilidade, e planejada- articulada, concretizando,

Portanto, as políticas públicas de mobilidade urbana apoiam no chamado "direito à cidade" - bandeira das lutas populares além dos fluxos por meio da democratização do Brasil a partir dos anos 1980. Deste contrário, a "janela de oportunidade" aberta por meio da pressão democrática da comunidade conseguirá ser perdida.

3.4 Percurso Histórico das Políticas de Mobilidade Urbana

Neste tópico, abordam-se considerações sobre o acervo documental histórico das políticas de mobilidade urbana, e o objetivo é perceber sua integração ao contexto da atualidade. Os autores referenciados foram Maricato (2013), e o acervo de leis que documentam essa trajetória.

No Brasil, percebe-se o desenvolvimento das cidades e as políticas de transporte urbano são assinaladas através de um problema ordinário no Brasil: a ausência de processo metódico de orientação, que aceitou a soberania dos pneus com relação aos trilhos e do transporte

individual em detrimento ao coletivo.

A mobilidade urbana está de forma direta condicionada à forma como os entes municipais, se desenvolveram mundo afora. O modelo atual que configurou os entes municipais, aceitando uma amplificação sem precedentes, teve princípio no século passado e se intensificou depois de a Segunda Guerra Mundial.

Até então, veículos eram restritos a uma menor parcela da população. No lugar deles, como transporte grupo, funcionavam os bondes, influenciados a energia elétrica.

“A partir da 2ª meia fase do século 19, a necessária implantação da ferrovia e, em 1900, de rede de bondes elétricos, praticaram alargar consecutivamente, a mobilidade dos paulistanos e alargar os limitantes da área urbana, possibilitando inclusive, o crescimento do mercado imobiliário”, torna fácil a certidão Premissas a um Plano de Mobilidade, da ANTP e da SPTrans.

Entre as décadas de 1910 e 1920, se inicia a aumentar o quantitativo de veículos e jardineiras, acrescentando desenvolvimentos aumentativos oportunos os conflitos por direitos de espaço e de -passagem por causa aos bondes, aumentados por meio da vinda dos ônibus, do qual o início da ação regulamentada se deu em 1926. Muitos dos ônibus percorriam praticamente os mesmos itinerários dos bondes, não excepcional interpondo-se aos mesmos nos destaques de parada e, por vezes, causando acidentes”, defende e divulga a certidão da ANTP e da SPTrans.

A inclinação de superioridade dos ônibus com relação aos bondes se estabilizou, depois de a Segunda Guerra, na década de 50. Em 1956, São Paulo tinha 860 quilômetros de trilhos, com frota de 500 bondes. Mas na década seguinte, já decadentes, os bondes tinham sido praticamente - ambos extintos do ambiente nacional.

A partir da década de 1950, muitas cidades e regiões metropolitanas passaram a demonstrar sistemas de mobilidade de menor qualidade e de alto custo, com choques desenvolvidos pelo impacto, negativos na vida dos seres humanos e nos custos econômicos e ambientais à sociedade (MARICATO, 2013)

O acordo das montadoras no final dos anos 50 cobrou que o Governo brasileiro desativasse todas as suas linhas ferroviárias. Somos um dos alguns Estados do mundo que arrancaram trilho e cobriram trilho com asfalto e investimos em rodovias ao invés de ferrovias.

Anos depois, nos anos 1970 em diante, a popularização de ônibus, caminhões e veículos se desenvolveu bastante a oportunidade e de percorrer maiores distâncias com velocidade, em pouco tempo e a baixos custos, transformando ainda mais o perfil das cidades (MARICATO, 2013)

No Brasil, a migração dos trilhos ao asfalto foi diagnóstica de uma política de Estado

que deu prioridade ao investimento na -indústria automobilística. Desse modo, o bonde deu lugar a ônibus, carros e motocicletas, embaralhando o transporte público e o privado, motivado a gasolina e óleo diesel. A transição, entretanto, não foi exercida sem conflitos.

Todo o transporte de cargas, que poderia ou deveria estar no sistema ferroviário e no de cabotagem, veio para as rodovias com um objetivo: criar mercado à indústria de veículos de transporte de cargas e de transporte de pessoas. Essa ausência de processo metódico de orientação e esses acordos são os motivadores do caos que se dispõe, atualmente. Tem-se, de fazer novamente tudo o que deixamos de fazer dos anos 50 para cá, com um custo altíssimo, que é a desapropriação urbana e as suas dificuldades”, acusa o senador.

O documento da ANTP e da SPTrans nos anos 2000 estimula a sugestão ou concepção de que a escolha pelo transporte com relação a pneus e a ausência de administração da política de mobilidade urbana tinham sido diagnósticos “da visão restrita da importância do transporte grupo, incentivada pelo lobby da nascente indústria de veículos.

Na maior área urbana do Brasil, aconteceu bem diversificadas experiências de processo metódico de orientação, como a separação de faixas para ônibus, todavia, muitas delas, apesar dos diagnósticos severos do presente e antecipações sombrias com relação ao panorama seguinte da mobilidade em São Paulo, ou vinham depois da hora ou nem saíram do dever.

Também nos anos de 1970, o Governo brasileiro foi pioneiro na institucionalização do corredor descrito para ônibus, em Curitiba. Desse modo, apenas 40 anos, o sistema, já invocado por de BRT (Bus Rapid Transit), volta a ser formalizado nas demais cidades do país.

Com o boom automobilístico, também tivemos o aumento da crise de mobilidade urbana. Pensando em melhorar essa situação o Estado interviu com criação de leis. Entre as leis federais de mobilidade urbana temos:

Lei 8.987/1995 – Dispõe sobre o regime de prestação de serviços públicos (capítulo II, serviço adequado, artigo 6º)

Lei 10.098/2000 – Normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida

Lei 10.257/2001 – Estatuto da Cidade

Lei 12.587/2012 – Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU)

Lei 13.089/2015 – Estatuto da Metrópole

Lei 13.724/2018 – Programa Bicicleta Brasil (PBB)

Lei 13.146/2015 – Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência)

Lei 13.508/2017 – Dia Nacional do Ciclista

Portanto, temos um histórico de grandes mudanças no setor de mobilidade urbana, com políticas que transformaram a legislação dessa atividade no Brasil, priorizando o escoamento das riquezas, construção de linhas férreas, viadutos, entradas e saídas de áreas rurais nas quais se pudesse propiciar um maior crescimento do país. Enfim, atuações políticas na promoção da economia, apenas. Adiante, no próximo tópico, outro tipo de política passava a vigorar nesse mesmo conjunto, considerada inovadora, pois atuava no sentido de promoção da saúde, lazer e entretenimentos a serem possibilitados na mobilidade urbana.

3.5 Políticas Inovadoras

Inicialmente, o objetivo desse tópico é emitir breves considerações e citar exemplos práticos sobre Políticas inovadoras, as quais são ações que transformam cultura e realidade de uma dada população, e como primeiro exemplo, podem ser citadas como políticas mais inovadoras no Brasil, as que mudam a face do atendimento das políticas públicas. Adiante, toma-se como referência as apreensões teóricas informadas por Dias e Matos (2012), Brandão (2019), e o acervo documental de leis e regulamentos que norteiam tais políticas.

De acordo com Brandão (2019) em “Políticas públicas inovadoras para cidades e os objetivos do desenvolvimento sustentável/organização, Edições UFC” entre as políticas inovadoras, destaca-se o sistema de parcerias. Uma delas ocorre entre a Universidade Federal do Ceará uma vez que está oferta de seu melhor potencial humano e tecnológico no esforço de pensar estrategicamente em demais planejamentos para o desenvolvimento da área urbana de Fortaleza, aliando-se à Prefeitura na busca de soluções inovadoras para velhos problemas que chocam a referida metrópole.

Em dezembro de 2017, quando da inauguração da sede do Observatório de Fortaleza, foi assinado o protocolo de intenções para ajuda mútua técnica entre ambas as partes, na argumentação de troca de informações e parcerias. Nesse caso, com relação a UFC e os diretores do município, iniciava-se a execução do Plano Fortaleza 2040, com o objetivo de pensar estrategicamente em metodologias a pequeno, médio e longo prazos, cujos focos eram a mobilidade e o desenvolvimento social e econômicos sustentável (BRANDÃO, 2019)

O autor acima nos conta que a parceria entre a referida Universidade e poder público busca concepções de troca de conhecimentos e colaborações, permitindo-se um diálogo técnico que impulsionasse a economia criativa, e na medida em que se somassem os talentos, ganhos preciosos seriam trazidos à Capital cearense.

Faz-se bastante saudável para a cidade de Fortaleza, uma das maiores e mais dinâmicas

do Brasil, que seu crescimento esteja se fazendo pensado em bases mais sólidas, com o concurso das universidades cearenses, percorrendo através de instâncias especialmente inclinadas para categorizar, da melhor maneira possível, a governança local.

Ainda parafraseando Brandão (2019), informa-se que o Seminário Internacional de Políticas Públicas Inovadoras para Cidades em 2017 reproduziu-se, com igual sucesso, voltando a agrupar diversos experts mundiais em questões de desenvolvimento urbano. Muitos dos resultados desse evento são aqui transcritos adiante, em uma forma de socializar o rico legado de opiniões ou concepções que brotou com o passar do referido encontro.

Entende-se de forma perfeita a este delineamento, que quando se perfilam certas iniciativas postas em experiências, muitas delas sendo inspiradas em experiências estrangeiras vitoriosas, há uma maior probabilidade de êxito. Em face, no Seminário, citou-se como política inovadora na área de mobilidade urbana o Programa Bicicletar, que possui enorme relevância social para a capital cearense.

De acordo com Dias e Matos (2012) Inovações e ações políticas inovadoras servem para dar incentivo ao realizável, dentro de outras oportunidades e, como exemplo a inclusão da bicicleta como meio de transporte, com vistas ao avanço das condições da mobilidade urbana, e desfruta livremente, nessa lógica, com relação as diretrizes que o nortearão, os seus anseios, os operadores públicos e privados importantes à sua plena execução, as ações a estarem sendo exercidas e os meios alocáveis a esse mecanismo.

Entende-se que uma política quando inova, a mesma repercute no uso de recursos para as novas gerações. Portanto, uma de suas características é nortear à sustentabilidade. Brandão (2019) informa que a adoção de Políticas inovadoras serve para o incentivo ao uso de veículos não motorizados enquanto meios de transporte, a ser colocado em execução em todas os entes municipais, com mais de vinte mil habitantes, tendo como foco a melhor acrescentar à melhora das condições de mobilidade urbana.

Entre as inovações, tem-se a institucionalização de uma ampla dimensão de cultura, sendo proveitosa aos deslocamentos a pedestres e ciclovários como característica particular de nova orientação estratégico eficaz e saudável. Entre outras ações inovadoras pode-se estar:

- A diminuição dos índices de emissão de poluentes;
- A melhora da qualidade de vida nos centros urbanos e das condições de saúde da população;
- A operacionalização de ações inclinadas à melhora do sistema de mobilidade urbana;

- A inclusão dos sistemas diferenciados de tráfego nas ações de processo metódico de orientação espacial e territorial;
- A conscientizações da comunidade quanto aos resultados indesejáveis da precisa utilização do veículo nas locomoções urbanas, em prejuízo ou detrimento do transporte público e de escolhas não motorizadas.

Como exemplo de uma política inovadora, podem ser citados os anseios discutidos no art. 2º da Lei 13.724, pretende-se a:

I – Apoiar Estados e Cidades à prover a perfeita solidificação de ciclovias, ciclofaixas e sistemas cicloviários urbanos, igual a, na instalação de bicicletários públicos e produtos técnicos de apoio ao usuário;

II - Atuar na promoção de a incorporação da modal bicicleta aos modais do sistema de transporte público coletivo;

III - Atuar na promoção de campanhas de ampla difusão dos plenos benefícios do uso da bicicleta como meio de transporte econômicos, saudável e ambientalmente adequado;

IV – Propiciar a implantação de políticas de educação ao trânsito que favoreçam o uso da bicicleta e a sua apta e excelente convivência com os consequentes veículos

V - Incentivar e motivar a necessária implantação de outras direções intermunicipais estáveis à nova orientação estratégica - cicloviária, inclinadas ao turismo e o lazer (BRASIL, 2018, art. 2)

A referida lei acima, também conhecida por PBB completa a Política Nacional da Mobilidade Urbana e necessita ser gerido pelo órgão federal que tem responsabilidade por meio da referida política pública.

§ 1º A total execução das ações do PBB deverá ser efetivada:

I - Através de órgãos e unidades organizacionais ou unidades organizacionais estaduais e municipais das áreas de desenvolvimento urbano, trânsito e mobilidade urbana;

II - Através dessas unidades organizacionais não governamentais com ação escolhida ao uso da bicicleta como meio de transporte e lazer;

III - por corporações do setor produtivo.

§ 2º A bem-vinda contribuição dos operadores discutidos nos incisos II e III do § 1º deste artigo ocorrerá na forma de compromisso contratual ou colaboração público-privada.

A ação dos órgãos governamentais e não governamentais no contexto do PBB deverá ser disposta para ações que contemplem o estímulo ao desenvolvimento de projetos de infraestrutura cicloviária, e além disso, propiciarem a necessária implantação de ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas, devidamente sinalizadas (BRASIL, 2018)

Entende-se que a solidificação de bicicletários em terminais do sistema de transporte público coletivo deva ater-se à instalação de paraciclos com o passar das vias de circulação e de estacionamentos específicos nos locais de grande fluxo de pessoas. Nesse caso, a instalação de produtos técnicos de apoio aos utilizadores, como banheiros públicos e bebedouros, em

locais estratégicos também se faz carente (BRANDÃO, 2019).

Outrossim, faz-se também necessária a implantação de sistema de locação de bicicletas a baixo custo nos terminais do sistema de transporte público coletivo, em centros comerciais e em os demais locais de grande fluxo de pessoas. E, a produção e ampla difusão de campanhas educativas que possuem relação com ao uso garantido da bicicleta e seus benefícios devem ser otimizadas.

Nas cidades com mais de quinhentos mil habitantes, as ações do PBB devem ser compatíveis com o que impõe e percebe-se ordenar, o plano de transporte urbano inserido, cobrado pelo art. 41 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), no qual terão de estar previstas, de forma obrigatória, a necessária implantação de ciclovias e a promoção do transporte cicloviário (BRASIL, 2018).

Outra política inovadora foi a parcela dos meios da CIDE-combustíveis, de que identifica, de forma total, a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, na forma redefinida e ajustada em regulamento.

Além desta, as dotações específicas dos orçamentos da União, dos Estados, do Distrito Federal além das Cidades que tiverem sido atribuídas ao programa nos termos das respectivas legislações destinadas a uma finalidade não somente comercial, mas cultural e esportiva na mobilidade urbana.

Considera-se que outra inovação se dá por meio do Art. 8º O art. 6º da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, acaba tendo de passar a valer com a seguinte redação. De acordo com o Art. 6º A aplicação dos meios da Cide nos programas de infraestrutura de transportes terá como anseios indispensáveis à diminuição do uso de combustíveis automotivos, o atendimento mais econômico da atividade de transporte de pessoas e pertences, a operacionalização de projetos de infraestrutura cicloviária (BRASIL, 2002).

Entende-se que a implantação de ciclovias e ciclofaixas, a segurança e o conforto dos atendidos, a diminuição comum do tempo de nova orientação estratégico dos atendidos do transporte público coletivo, a melhora da qualidade de vida da população, a diminuição das deseconomias dos centros urbanos e a menor bem-vinda contribuição dos fretes além dos custos portuários além dos bastantes terminais na formação final dos preços dos utensílios/produtos de consumo interno e de exportação.

Portanto, políticas inovadoras são aquelas que pensam, planejam e executam além do que se verifica a naturalizado enquanto atuação de políticas públicas comuns, elas vão além do esperado pela população modificando conceitos, ações e modos de como realizar atividades em prol da comunidade atingida.

4. RESULTADOS E ANÁLISE

Este tópico é composto pela apresentação e características do Programa Bicicletar, do Sistema de Bicicleta Integrada e do mobiliário urbano específico para utilização de bicicletas na cidade de Fortaleza. Além disso, contém os resultados da pesquisa e a análise do Programa mediante coleta de dados.

4.1 O Programa Bicicletar

Fortaleza, capital do Estado do Ceará possui 2,669 milhões de pessoas, e área de 313,8 km² distribuídos em vias de acesso a vários pontos de sua orla, e possui maior densidade demográfica entre as capitais do país, com 8 390,76 hab/km². Por isso, seu trânsito pode se tornar caótico em horários de pico (IBGE, 2020).

Levando em consideração as características da capital cearense a gestão municipal traçou um objetivo de tornar Fortaleza a cidade mais ciclável do Brasil. Para isso, a prefeitura lançou o Programa Bicicletar, em dezembro de 2014, o Sistema de Bicicletas Públicas visa oferecer à cidade de Fortaleza uma opção de transporte sustentável e não poluente. O programa que é operado pela empresa Serttel e conta com o apoio da Unimed Fortaleza vem se destacando no cenário mundial por conta dos enormes benefícios não somente para diminuir o tráfego de veículos, mas ao meio ambiente e à mobilidade, tornando as vias mais limpas de emissão de gases que causam o efeito estufa, poluição sonora e outros benefícios.

Um exemplo parecido a este programa de Fortaleza, também pode ser visto na cidade de Amsterdã, na Holanda, onde foram construídos 400 km de ciclovias e entre os anos de 2005 e 2007 para maior utilização de bicicletas com meio de locomoção, e ultrapassou a do automóvel segundo o Instituto Worldwatch em 2019.

Segundo Revista PEGN (Pequenas Empresas grandes negócios, 2020) país ainda não chegou ao nível da Holanda, nação mais conhecida pelo uso da bicicleta, mas está a caminho de conquistar maior espaço nesse ranking. Tem crescido muito no Brasil o número de pessoas que fazem uso da bicicleta não só para esporte, mas também para trabalhar e as demais atividades do dia a dia.

Em nosso país, já circulam mais bicicleta do que carros, 70 milhões de bicicletas contra 50 milhões de veículos, e segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2020), a cidade de Fortaleza – CE possui um dos maiores números de pessoas que a utilizam como meio de transporte e faz utilização da mesma pelos espaços cicloviários. Dos atuais 299,4 km

de infraestrutura cicloviária, 110,1 km são ciclovias, 179,8 km ciclofaixas, 9,3 km de ciclorrotas e 0,2 km de passeio compartilhado.

O sistema Bicicletar utiliza-se como referências exemplos de empresas similares já existentes no Brasil e no mundo, a exemplo de Vitória (ES) Curitiba (PR), encontram-se no contexto de nosso mobiliário urbano.

Nos dias de hoje, o uso da bicicleta na sociedade se dá não só por questões econômicas, como em tempos passados, e sim por questões de saúde, praticidade e ambientais. (IPEA, Pesquisa econômica aplicada).

Segundo o International Transport Forum da OECD — (Organization for Economic Cooperation and Development), os meios de transporte ocupam o segundo ou terceiro lugar entre os principais responsáveis pelas emissões de CO₂ decorrentes da utilização de combustíveis fósseis, a depender da região do planeta considerada. Desses, os transportes privado e comercial são os principais responsáveis. Há indicadores que apontam para um aumento de até duas vezes nas emissões ligadas a atividades de transporte nos próximos trinta anos em todo o mundo, mesmo diante de uma meta de redução das emissões globais de carbono da ordem de 50% até 2050. (BOARETO, 2010: p.48)

O Programa Bicicletar de Fortaleza estimula a utilização de bicicletas para se chegar onde deseja. Isso, pode gerar uma melhor qualidade de vida urbana para a sociedade, sendo por questões de conforto acústico, sendo pela diminuição de monóxido de carbono na atmosfera ou por ganho de tempo no deslocamento urbano.

Não somente os resultados previstos para a sociedade, o ciclista por opção, indo para o trabalho ou escola, poderá ser presenteado junto com os que realizam tal exercício, somente a saúde física e psicológica (BOARETO, 2010)

O Sistema Bicicletar é composto por Estações inteligentes, conectadas a uma central de operações via wireless, alimentadas por energia solar, distribuídas em pontos estratégicos da cidade, onde os Clientes cadastrados podem retirar uma Bicicleta, utilizá-la em seus trajetos e devolvê-la na mesma, ou em outra Estação.

Dentre os objetivos do programa estão: Introduzir a Bicicleta como modal de Transporte Público saudável e não poluente, combater o sedentarismo da população e promover a prática de hábitos saudáveis, reduzir os engarrafamentos e a poluição ambiental nas áreas centrais das cidades e promover a humanização do ambiente urbano e a responsabilidade social das pessoas.

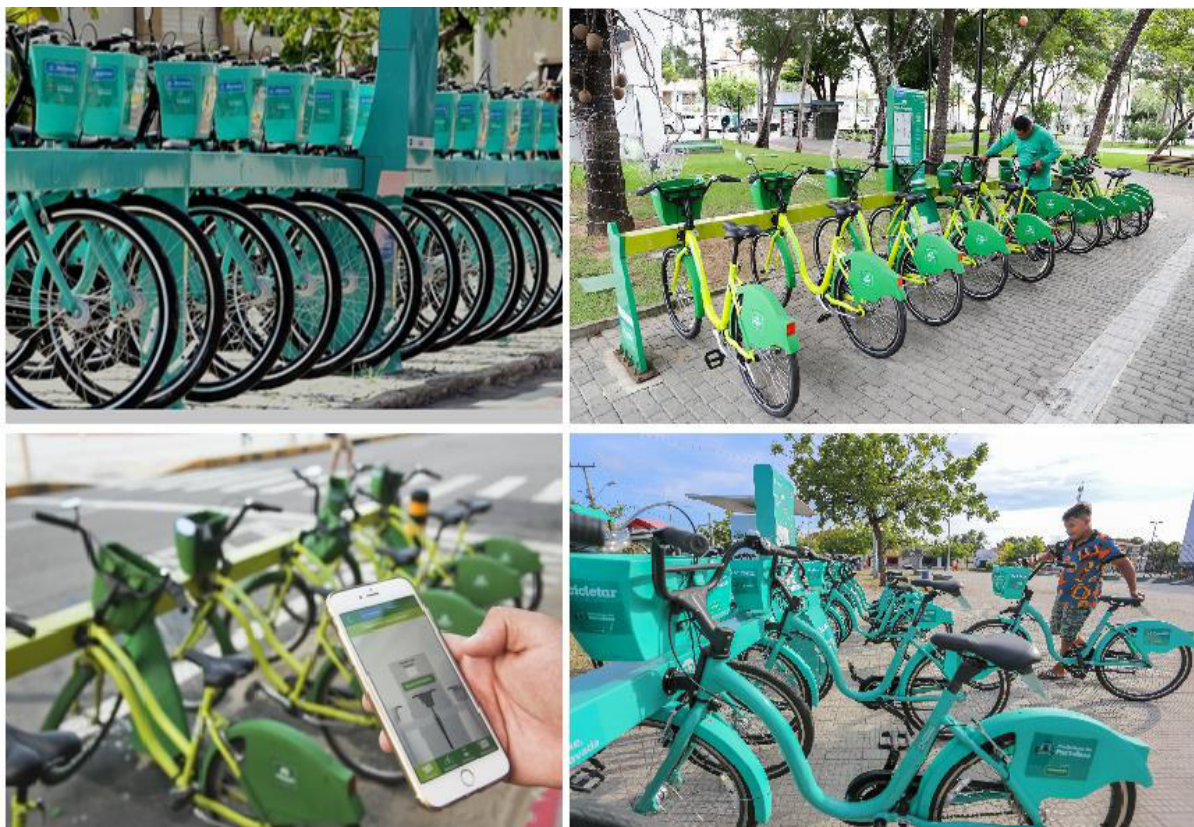
As estações compartilhadas são caracterizadas pela presença de gerenciamento computadorizado, uso de energia solar e comunicação wireless; painel com instruções de uso e

mapa com a localização das estações; diversos modelos de estações; dispositivos eletromecânicos de travamento e liberação das bicicletas; lâmpadas de sinalização; liberação da bicicleta via aplicativos inteligentes para telefone celular.

O Programa conta com diversas formas de adquirir os passes e retirar a bicicleta das estações. Existem passes diário, mensal e anual. O valor referente a cada um respectivamente são: 5, 20 e 80 reais. Para adquirir o usuário deve acessar o site www.bicicletar.com.br ou o aplicativo e clicar na opção "Cadastre-se". Clicar no Menu "Passe" > "Adquirir Passes", ler as instruções de uso, confirmar qual o passe desejado e informar os dados do seu cartão de crédito. Depois verificar no mapa do site a localização das Estações e dirigir-se a qualquer uma delas para retirar a Bike desejada, usando o telefone celular informado no cadastro, ou com aplicativo móvel, ou o bilhete único.

Adiante na figura 5 pode-se observar algumas das bicicletas utilizadas no Programa Bicicletar.

Figura 5 – Imagens do Programa Bicicletar Fortaleza



Fonte: Prefeitura de Fortaleza (2020)

As estações funcionam todos os dias de 5h às 0h para retirada de bicicletas e 24h por dia para devolução. Vale ressaltar que de segunda a sábado as viagens de até 60 minutos não são tarifadas, desde que sejam realizadas com intervalo de pelo menos 15 minutos entre elas; e viagens com duração de mais de 60 minutos serão tarifadas, no valor de R\$ 5,00 por cada 60 minutos excedentes. Aos domingos e feriados as viagens de até 90 minutos não são tarifadas, desde que sejam realizadas com intervalo de pelo menos 15 minutos entre elas; e viagens com duração de mais de 90 minutos serão tarifadas, no valor de R\$ 5,00 por cada 90 minutos excedentes.

Figura 6 – Mapa das estações



Fonte: Prefeitura de Fortaleza (2020)

O Bicicletar surgiu como solução de transporte de pequeno percurso, hoje conta com 188 estações distribuídas na cidade e com a melhora na infraestrutura e na segurança, cresce a adesão à modalidade como alternativa para a mobilidade urbana. Segundo a prefeitura de Fortaleza o Bicicletar já possibilitou a realização de 3.662.850 viagens e o sistema conta com mais de 263 mil usuários cadastrados, sendo cerca de 94% dos cadastros ativos utilizando o Bilhete Único.

A pesquisa “Perfil do Ciclista Brasileiro”, da ONG Transporte Ativo e do LABMOB/UFRJ, mostra que 61,8% de 5.012 ciclistas utilizam a bicicleta como meio de transporte há menos de cinco anos. Entre as motivações estão a rapidez e praticidade nos deslocamentos (42,9%) e os custos (19,6%). Mas há problemas: 26,6% reclamam da falta de infraestrutura e 22,7% da segurança no trânsito.

Fortaleza conta com um total de 355,5 quilômetros de rede cicloviária, sendo 118,5 km de ciclovias e 217,8 km de ciclofaixas. O que possibilita que visa garantir mais segurança no deslocamento de ciclistas.

Figura 7 – Malha Cicloviária de Fortaleza



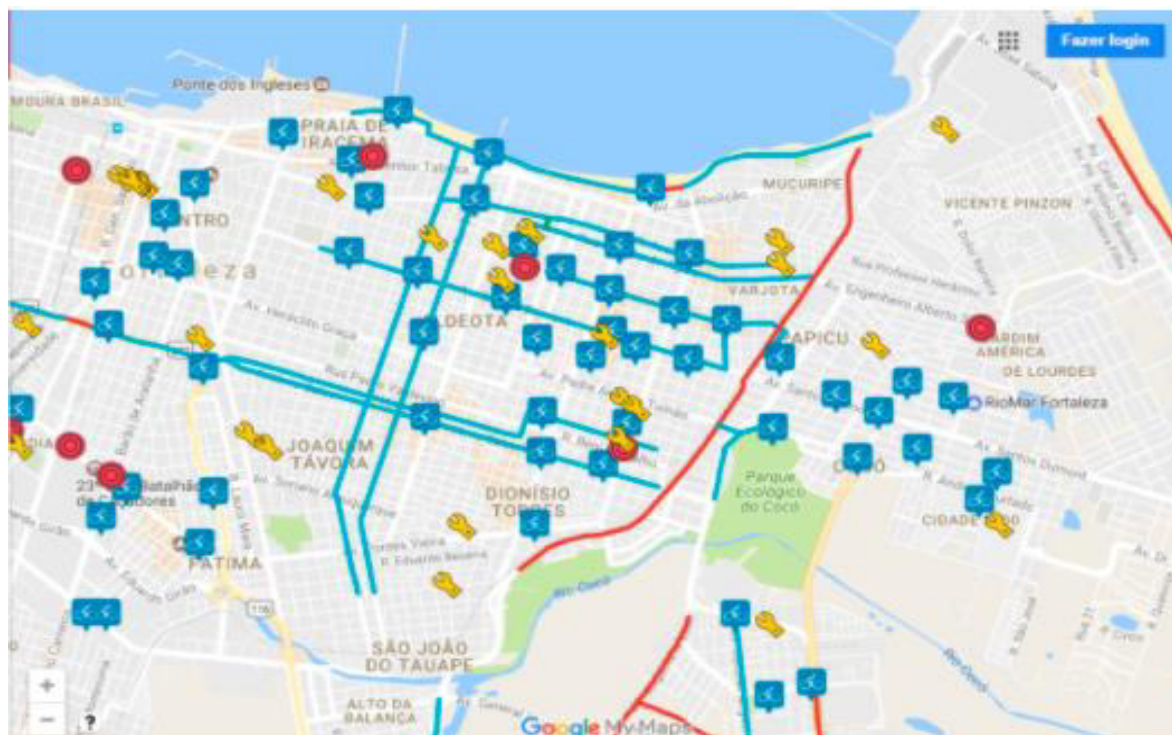
Fonte: Google Maps (2021)

Em de 2020, a Prefeitura de Fortaleza fez a entrega do quarto lote de sete estações do programa Bicletar. A medida completava o referido projeto de amplificação do sistema de bicicletas compartilhadas na capital cearense.

Outra questão do sistema é a oportunidade e de se fazer a retirada das bicicletas de forma gratuita com o Bilhete Único, por meio do qual o usuário isenta-se de qualquer anuidade, mensalidade ou diária. O respeito às normas do serviço é, entretanto, preciso para a manutenção da gratuidade. Ademais, as carteiras de aluno(a) de Fortaleza, por também possuírem atribuição de Bilhete Único, integram-se comumente ao sistema Bicletar.

A figura 8 mostra as estações do Bicletar:

Figura 8 – Estações Posicionadas



Fonte: MAPS (GOOGLE, 2021)

De acordo com o secretário executivo de Conservação e Serviços Públicos (2019), Luís Alberto Sabóia, as transformadoras e atuais estações são maiores, com mais vagas para as bicicletas. Já as transformadoras e atuais bicicletas, o mesmo explicou, "têm o aro mais baixo, para dar mais conforto às mulheres, e o pneu conta com clareza LED para ser mais firme e estável à noite". Da mesma forma vem com app, que possibilita ao usuário advertir, na hora da entrega, caso o material técnico necessite de manutenção.

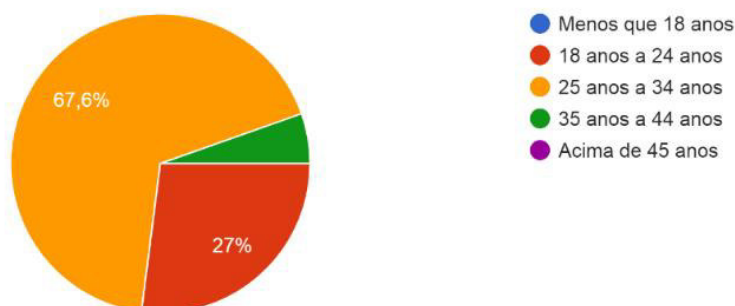
4.1.2 Percepção dos usuários do Programa Bicletar

Buscando compreender o Programa através dos usuários do Bicletar, foi realizada uma breve pesquisa via Google Forms com 37 participantes. As quais seguem adiante:

Gráfico 1 – FAIXA ETÁRIA DOS PARTICIPANTES

Em que faixa etária você se enquadra?

37 respostas



Fonte: Dados da pesquisa (2021)

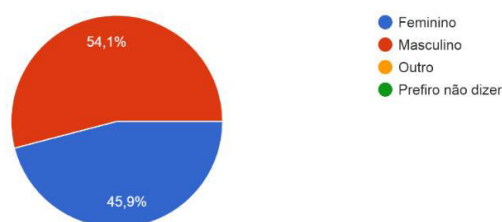
Nota-se a preferência do público entre 25 e 34 anos, seguido pela faixa etária de 18 a 24. Assim, os percentuais demonstram públicos jovens são os que mais se utilizam desse sistema.

No que se refere a gênero dos participantes, o gráfico 2 adiante informa um equilíbrio entre os usuários desse Programa:

Gráfico 2 – GÊNERO

Qual seu gênero?

37 respostas



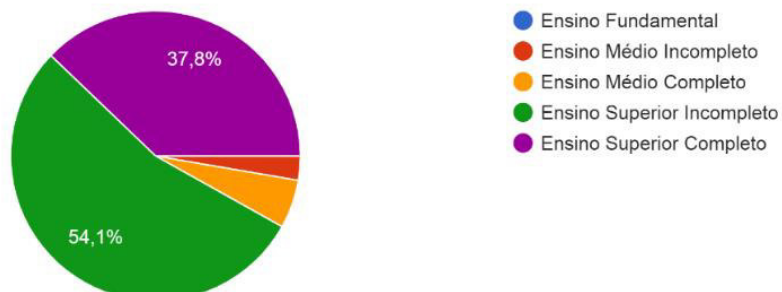
Fonte: dados da pesquisa (2021)

No que se refere aos gêneros dos participantes desse Programa, o percentual de 54,1% demonstra ser o público masculino. As mulheres representam cerca de quase 46% desse total, deixando claro que há uma diferença pequena nos percentuais. A priori, isto não significa que os públicos femininos estejam em baixa nesta opção de mobilidade. Há, contudo que se verificar que a maioria das mulheres prefere andar acompanhada, pois são mais recorrentes os assaltos de celular e pertences desse público (CNJ, 2018).

Gráfico 4 – NÍVEL ESCOLAR

Qual seu nível escolar?

37 respostas



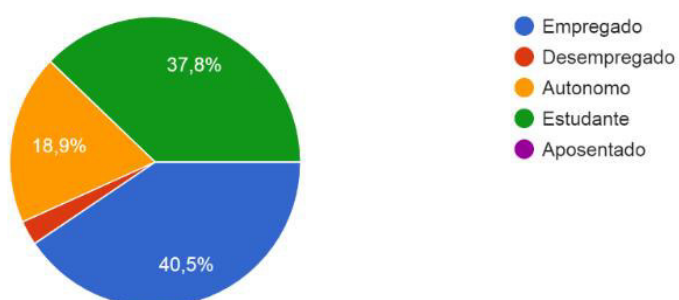
Fonte: Dados da pesquisa (2021)

Em seguida, o gráfico 5 mostra a situação profissional dos participantes-usuários do referido programa, sendo percebida a maioria formada por empregados seguidos de estudantes.

Gráfico 5 – SITUAÇÃO PROFISSIONAL

Qual é a sua situação atual de emprego?

37 respostas



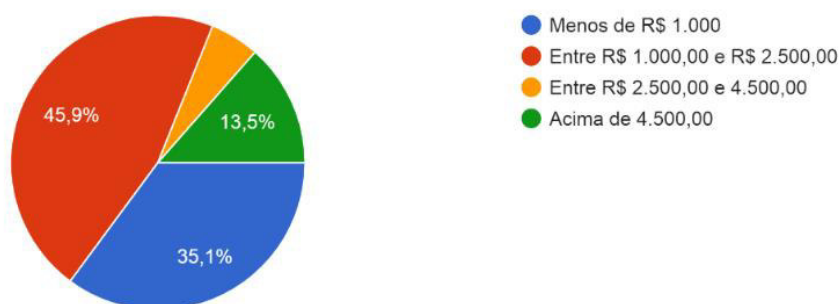
Fonte: Dados da pesquisa (2021)

Com o questionário se pode verificar é que 59,4% possuem algum tipo de renda, seja através de emprego formal ou informal, 37,8% são estudantes e apenas 2,8% estão desempregados.

A seguir, perguntou-se a respeito da renda mensal, cujos percentuais vistos adiante no gráfico 6 constata que 1/3 se encontra em uma faixa de renda de menos de R\$1.000,00 (mil reais) que pode ser considerado até mesmo inferior a algumas bolsas de estudo nacionais. E se encontra a baixo do salário mínimo nacional.

Gráfico 6 – RENDA MENSAL

Qual sua renda mensal?
37 respostas



Fonte: Dados da pesquisa (2021)

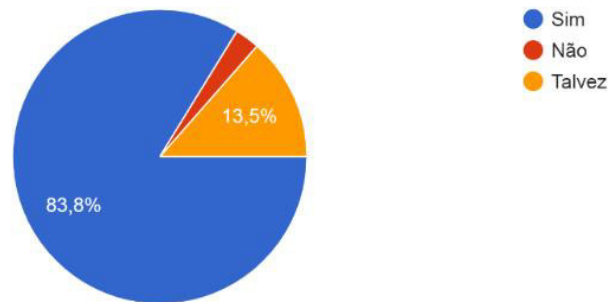
O questionário demonstrou que 35,1 % dos participantes possuem uma renda menor que R\$ 1.000,00 (mil reais). Nesse caso, utilizar-se de um meio de transporte mais barato, em que pode ser utilizado sem custos através do bilhete único, é uma alternativa para esse público e que talvez devesse ser mais desenvolvida.

Adiante, no que se refere à facilidade de deslocamento do usuário ao posto de trabalho, fica claro que a grande maioria prefere a utilização da bicicleta, pois se trata de um veículo que consome apenas a energia humana para se deslocar pela cidade, e podendo atingir uma velocidade de até 50km/h em descidas de ladeiras, pode-se realizar trajetos até mais rápidos que carros em dias de congestionamentos (ANDRADE et al, 2016)

Gráfico 7 – FACILIDADE DE DESLOCAMENTO AO TRABALHO

O Bicicletar facilita o seu deslocamento na cidade?

37 respostas



Fonte: Dados da pesquisa (2021)

Constatando que 83,8% informaram que a bicicleta facilita o deslocamento na cidade, Andrade et al (2016) nos lembrou que este meio de transporte é barato, recorrendo a poucos recursos para a sua manutenção. Quando não há necessidade de adquiri-lo, uma vez que algumas são bastante caras para quem está ganhando pouco, esta é uma excelente opção de mobilidade.

Em seguida, destacando a necessidade de se conhecer quais as razões para utilização do referido programa, o gráfico 8 adiante, mostra que quase a metade dos participantes escolheram lazer. E, neste caso, o próprio trajeto ao trabalho pode ser entendido como um momento de lazer e entretenimento.

Gráfico 8 – RAZÕES DE UTILIZAÇÃO DO BICICLETAR

Para que utiliza o biciletar?

37 respostas



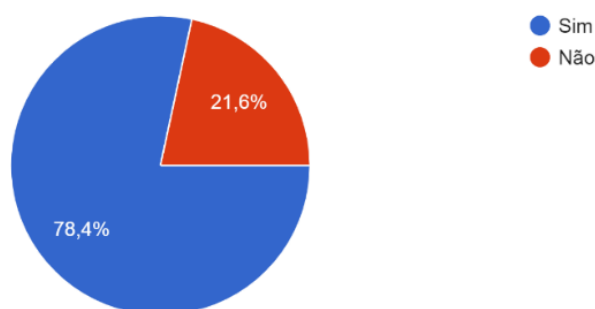
Fonte: dados da pesquisa (2021)

Portanto, 48,6% informam que o lazer seja a maior razão. Não podendo deixar de falar que 18,9% a colocam como atividade física. Como já foi falado anteriormente, e constatado por Andrade et al (2016), a oportunidade de se exercitar é o que une o útil (deslocamento por necessidade) ao agradável (ganhos econômicos e de saúde).

Com relação à oferta que o Programa dispõe, o gráfico 9 adiante representa um importante dado para medir o alcance do programa Bicicletar em Fortaleza, constatará, conseqüentemente a necessidade de expansão das estações.

Gráfico 9 – OFERTA DE BICICLETAR NO BAIRRO

No seu bairro possui estação de Bicicletar?
37 respostas



Fonte: dados da pesquisa (2021)

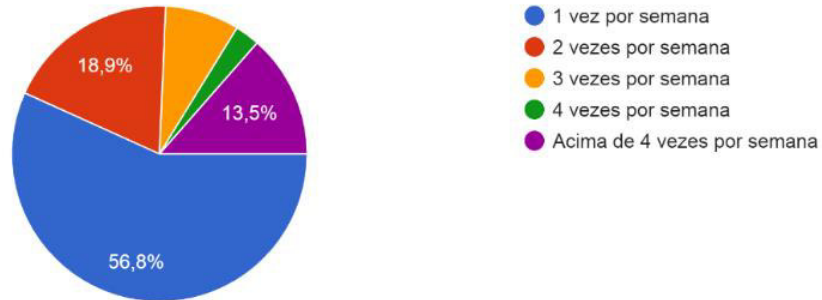
O gráfico indica que 21,6% dos questionados informaram a necessidade de que o programa vá para seus bairros. Porém, logo após a entrevista foram entregues mais 6 estações do Bicicletar, dentre elas 3 estavam localizadas nos bairros que os usuários indicaram não possuir estações, são elas: Vila Peri, Conjunto Ceará e Bom Jardim. Contudo, ainda há bairros que não possuem estações.

Logo em seguida, o gráfico 10 mostra outro importante dado que se refere à frequência de utilização dos participantes. Essa pergunta indica se há a necessidade ou não de um marketing mais focado do programa, no sentido de motivar os usuários. Visto que sabemos que tanto a prefeitura de Fortaleza quanto a Unimed incentivam a utilização das bicicletas.

Gráfico 10 – FREQUÊNCIA DE USO DO BICICLETAR

Quantas vezes por semana utiliza o Bicletar?

37 respostas



Fonte: dados da pesquisa (2021)

A grande maioria, 56,8% apontam que a utilizam apenas uma vez por semana, podendo contrastar com o gráfico 7.

Logo adiante, quando questionados sobre as motivações de utilização das bicicletas do referido Programa, os mesmos informam que seja porque tais veículos possibilitam maior rapidez e fuga dos congestionamentos.

Gráfico 11 – MOTIVAÇÕES DE USO DO PROGRAMA

Qual o principal motivo de utilizar o Bicletar?

37 respostas



Fonte: dados da pesquisa (2021)

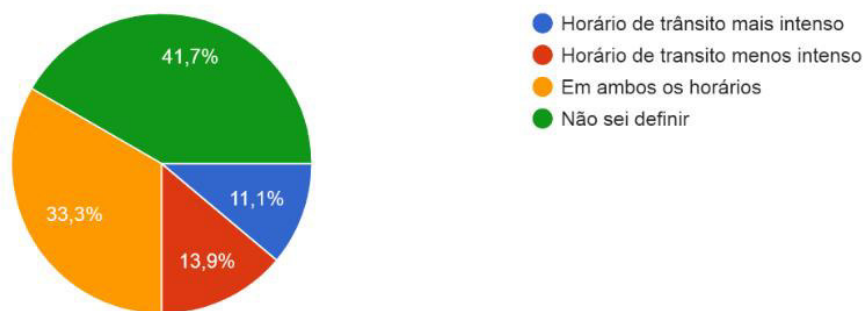
Brandão (2019) informa que as políticas voltadas a inovação devem perceber sua atuação na resolução de problemas da população. O congestionamento tem sido uma enorme dor de cabeça ao fortalezense, principalmente nos horários de pico, ou seja, na saída e chegada do trabalho, o volume de carros pode ser driblado com a utilização de bicicletas.

Outro ponto de destaque aferido por essa pesquisa foi com relação ao momento que as pessoas escolhem para utilização do programa. Portanto, o gráfico 12 em seguida informa que a maioria não sabe definir.

Gráfico 12 – QUANDO MAIS SE UTILZIA O PROGRAMA

Quando mais utiliza o Bicicletar?

36 respostas



Fonte: dados da pesquisa (2021)

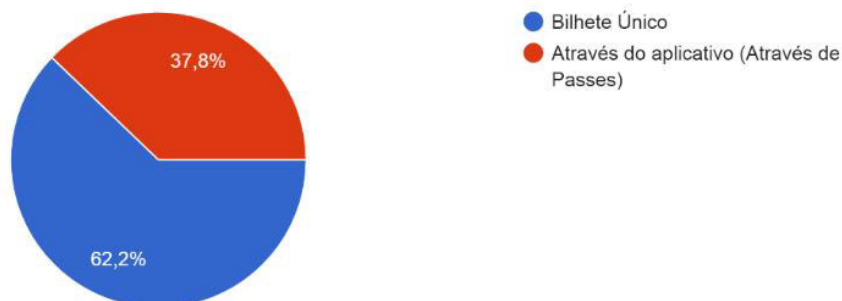
Essa pergunta demonstra que a é possível que a maioria dos questionados 41,7% não se atentam para o horário que mais utilizam, ou seja, pode ser uma variável irrelevante para quem respondeu.

Continuando com as descobertas, foi oportuno perguntar se os participantes sabem de que forma se utilizam das bicicletas. Os números apontam que são por bilhete único. Entende-se que esta forma é mais viável e que seria uma melhor opção a quem se utiliza com maior frequência.

Gráfico 13 – FORMA DE UTILIZAÇÃO DO PROGRAMA

De que forma você utiliza o Bicicletar?

37 respostas



Fonte: dados da pesquisa (2021)

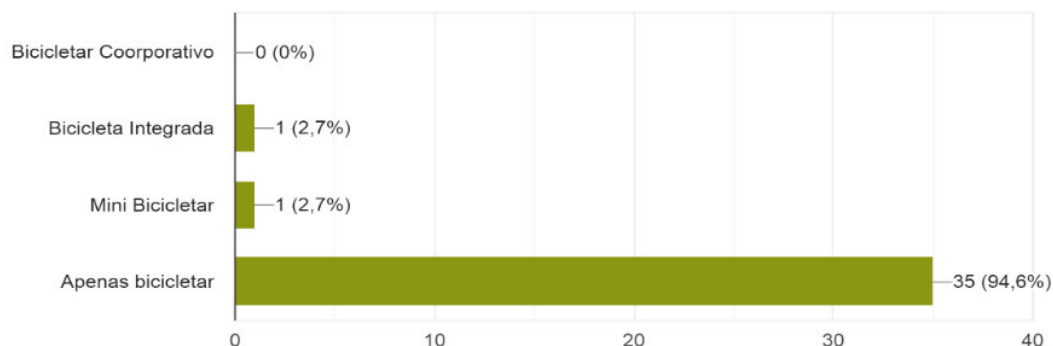
O uso de aplicativos, como apontam 37,8% como forma de utilização é mais cômoda, mas exige estar online e pagar pelos passes. Enquanto a utilização através de bilhete precisa ser cadastrada uma única vez e você não precisa pagar para fazer uso das bicicletas, desde que siga as instruções dos horários.

Outra curiosidade saciada pela pesquisa foi com relação ao uso de outros sistemas de bicicleta compartilhada. No caso, o Gráfico 14 aponta que, os usuários do Bicicletar, quase que em unanimidade, fazem uso apenas desse sistema de bicicletas compartilhadas.

Gráfico 14 – USO DE OUTROS SISTEMAS DE BICICLETA COMPARTILHADA

Quais outros sistemas de bicicleta compartilhada você utiliza?

37 respostas



Fonte: dados da pesquisa (2021)

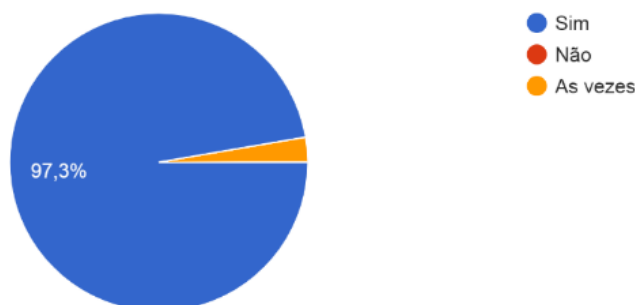
Já com relação ao uso de ciclofaixas e ciclovias, a frequência de utilização de áreas destinadas ao tráfego exclusivo desse tipo de veículo, ficou constatado no gráfico 15, que 97,3% as utilizam.

Conforme, Andrade et al (2016), as áreas destinadas a bicicletas existem para a proteção dos ciclistas contra carros, principalmente indicam a seletividade de circulação tornando mais seguro aos usuários.

Gráfico 15 – FREQUÊNCIA DE USO DE CICLOFAIXA E CICLOVIA

Você costuma utilizar as ciclofaixas e ciclovias para andar de bicicleta?

37 respostas

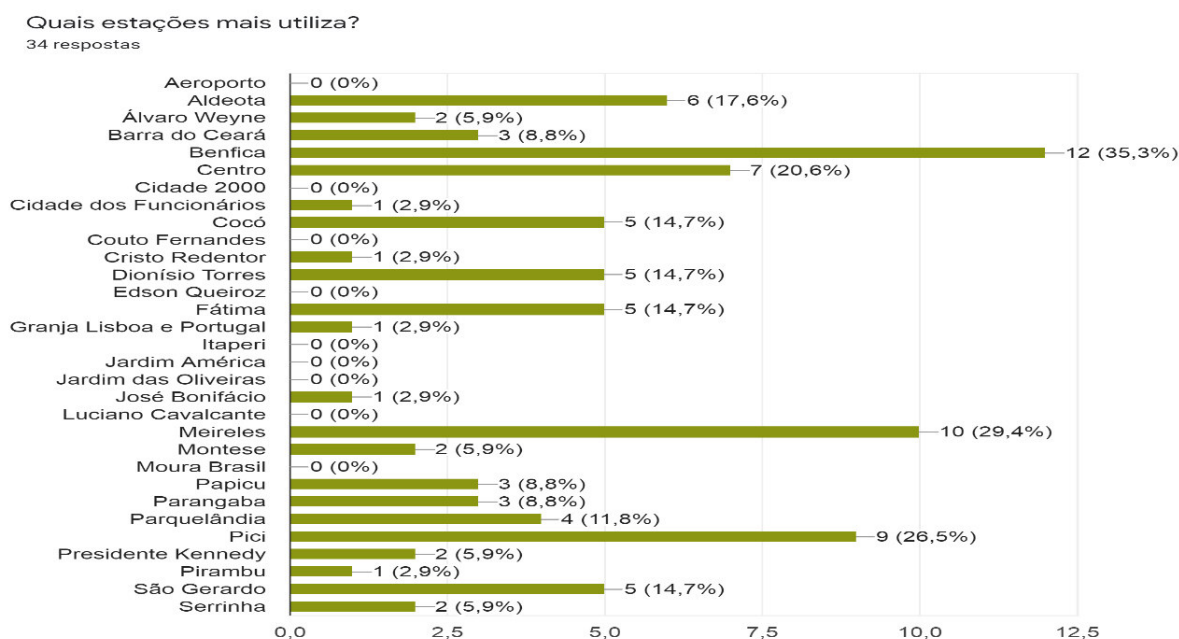


Fonte: dados da pesquisa (2021)

Ainda há uma pequena margem que discorda. Contudo, sabe-se que essas áreas foram criadas com a finalidade de evitar acidentes com ciclistas, pedestres e outros tipos de veículos automotores, além de garantir uma maior segurança aos anteriormente citados.

No que se refere às estações mais utilizadas, o gráfico 16 aponta que Benfica, Meireles e Pici são as mais preferidas. O gráfico 16 adiante mostra a distribuição das preferências dos participantes.

Gráfico 16 – ESTAÇÕES MAIS UTILIZADAS



Fonte: dados da pesquisa (2021)

Este último gráfico nos revela que a estação mais utilizada é a do bairro Benfica. Outras estações que chamam atenção para a quantidade de utilização são as estações do bairro Meireles e Aldeota, isso porquê os bairros concentram o maior poder aquisitivo da cidade e conseqüentemente possuem uma maior infraestrutura, polos de lazer, entretenimento e pontos turísticos.

4.2 Contribuição do Bicicletar à crise de mobilidade urbana de Fortaleza/CE

Com o Programa de Expansão da Malha Ciclovitária em amplo desenvolvimento, a Prefeitura de Fortaleza, somente no período da gestão de ex-prefeito Roberto Cláudio, bateu um recorde histórico, ampliando em 232% a rede ciclovitária na cidade. Dessa forma, a cidade, que tinha apenas 68,2 km de rede ciclovitária ao final de 2012, hoje conta com os atuais 355,4 km de infraestrutura ciclovitária, sendo 121,0 km de ciclovias, 223,5 km de ciclofaixas, 10,7 km de ciclorrotas e 0,2 km de passeio compartilhado, conforme a Secretaria Municipal de Conservação e Serviços Públicos (SCSP), responsável pela instalação e manutenção dos equipamentos.

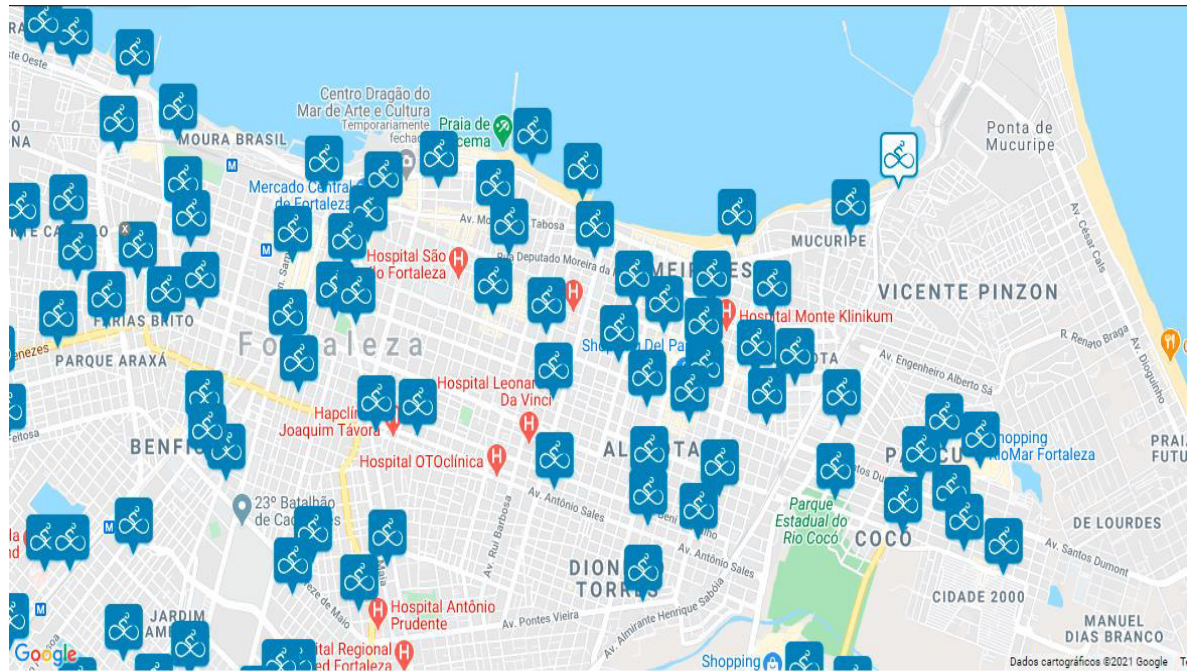
Pode-se perceber que há estrutura cicloviária em praticamente todo o território da cidade, o que aumenta a possibilidade do uso da bicicleta como meio de transporte diário. Mas também existem muitas interseções. A falta de continuidade da malha cicloviária dificulta a utilização, já que os ciclistas terão que dividir espaço com veículos automotores de portes maiores.

A expansão da malha cicloviária de Fortaleza e a implantação do sistema de bicicletas compartilhadas permitiu que de dezembro de 2014 a março de 2021 fossem realizadas 2.828.649 viagens no Bicicletar e cerca de 1493.57 toneladas/créditos de CO² deixaram de ser lançadas na atmosfera.

Ainda de acordo com a Prefeitura, estudos realizados no contexto municipal destacam que o estreitamento das faixas de tráfego tem um potencial de redução de 57% dos acidentes de trânsito com vítimas. Nessa mesma pesquisa, realizada em junho de 2018, foram registrados 209.699 usuários cadastrados no Programa Bicicletar e que 75% dos usuários utilizam as bicicletas como meio de deslocamento diário, ou seja, trabalho, estudo e compras. Hoje, em 2021, conta com mais de 263 mil usuários cadastrados.

Segundo a Secretaria Municipal de Conservação e Serviços Públicos (SCSP), na pesquisa de caracterização do perfil dos usuários, 1 em cada 3 usuários são mulheres, sendo que 75% estão entre a faixa de 15 e 35 anos de idade; 38 % são estudantes; 60% escolhem o sistema porque é mais rápido de se deslocar; 96% utilizam através do bilhete único e 89% dos usuários consideram o Bicicletar bom ou ótimo.

O maior benefício observado pelo o programa está no acesso ao Centro da cidade, como se verifica nas figuras 10 e 11 abaixo. A figura 10 representa a área onde está localizada a maior quantidade de estações do Programa Bicicletar.



Fonte: Prefeitura de Fortaleza (2021)

Adiante a figura 11 mostra as áreas que são mais circuladas por Fortaleza, no Centro comercial onde o movimento de veículos tem diminuído, de acordo com a AMC – Fortaleza, que apoia e realiza um trabalho de monitoramento e segurança dos ciclistas.

Figura 11 – Áreas de maior fluxo veicular

uma velocidade de 30 a 40 km/h esse trajeto pode ser bem menos estressante e rápido do que se estivessem paradas dentro dos carros.

Por isso, se deve pensar não somente nos ganhos materiais, mas também nos sociais, que são o aumento da solidariedade entre as pessoas que compartilham as bicicletas ao longo das estações do Programa. Nestes pontos, os ciclistas podem também ter momentos de lazer e exercícios físicos regulares que atuam na promoção do bem-estar físico, mental e social (ANDRADE et al, 2016)

Devido a aceitação da população fortalezense ao programa, a disponibilidade das bicicletas na cidade tem crescido como opção de locomoção em meio à turbulência de suas vias. A figura 9 abaixo apresenta algumas estações disponibilizadas no decorrer da cidade:

Figura 12 – Disponibilidade de bicicletas pelo Programa Bicletar:



Fonte: Prefeitura de Fortaleza (2020)

Este programa ainda possui um sentido socializador, como nos exemplos de uso solidário e economia solidária que conduzem a comunidade a ter respeito pelo bem público e ao sentimento de vizinhança, de sociabilidade e cidadania participativa.

Andrade et al (2016) ainda expõe os ganhos que a mobilidade por bicicleta oferece quando ocorre a socialização das bicicletas, pois tais ações exigem que o ciclista entenda sua

participação e respeito nesse processo, zelando pelo equipamento a fim de que outros mais tarde possam usá-lo com segurança.

O Bicicletar garante uma maior facilidade de locomoção das pessoas ao longo da capital cearense e a faz de uma forma limpa e sustentável. Além disso, o programa garante que os usuários possam se locomover durante todo o perímetro da cidade, visto que há demanda de estações em todas as regiões.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com as dificuldades que a população de Fortaleza apresenta para se deslocar dentro dos espaços urbanos a Política Pública municipal, Bicicletar, surge como um colaborador à mobilidade urbana sustentável.

Em uma das maiores capitais brasileira, que contém quase três milhões de habitantes, faz-se necessário pensar em alternativas para reduzir os grandes congestionamentos e fazer o trânsito fluir. Para isso, é necessário a utilização de meios que possibilitem reduzir os impactos econômicos, ambientais e sociais, causados pelos deslocamentos, principalmente quando a condução individual motorizada ainda é priorizada, estando o transporte público relegado à precariedade e ao segundo plano.

O Programa Bicicletar é uma política que busca abranger toda a população da capital, não há estações com as bicicletas compartilhadas em todos os bairros da cidade e como usuária pude perceber que ela teve início com uma concentração maior do equipamento nas regiões mais nobres e após os quase 7 anos da implantação as estações já estão presentes na maior parte dos bairros da cidade.

O Bicicletar mostra-se como um aliado essencial na política de mobilidade urbana de Fortaleza, visto que, consegue englobar elevado número de pessoas, que utilizam da plataforma para seus deslocamentos diários. Além de ser um meio de locomoção que não polui a camada atmosférica, o uso da bicicleta mostra-se muito eficaz para complementação do transporte público coletivo. Porém essa política se faz necessária em todos os bairros, para que a mesma possa ser acessível a toda população e promova a garantia de um dos objetivos da lei de mobilidade urbana, ou seja, equidade no acesso dos cidadãos.

A partir dos questionários realizados pode-se perceber que o Programa é uma opção de lazer, saúde, entretenimento e locomoção ao trabalho e faculdades. Que tem como público de maioria jovem e da classe estudantil. Nesse conjunto, destacam-se alguns pontos a serem melhorados pela a gestão. A começar pela expansão das estações aos bairros cujos participantes declaram sua ausência, buscar uma integração da classe trabalhadora não-estudantil e motivar os usuários que já utilizam da bicicleta, mas ainda não a fazem como meio de transporte principal.

Sugere-se que o governo do Estado adira ao programa e possa leva-lo para a região metropolitana e assim ampliar a ciclovias, dando acessos as cidades que estão no perímetro urbano da capital, como Maracanaú e Caucaia, pois uma grande parte das pessoas que usam o Programa são trabalhadores, que se deslocam entre os pontos, e não havendo um ponto na

localidade-destino não teriam como fazer uso por completo do sistema.

Infelizmente, quanto a dados do Programa, não foi possível encontrar uma quantidade satisfatória de pessoas que fazem uso do programa, salvo melhor informação, não se disponibilizou na internet os números de usuários – dia, e a devida prestação de contas dos Programa. Além disso, o questionário produzido pela a pesquisadora não teve a quantidade de respostas desejadas e não foi possível continuar a realizar a pesquisa de campo devido a pandemia que estamos enfrentando no momento e o fato da pesquisadora ter contraído o vírus em período concomitante a coleta de dados.

A pandemia pode ter tornado momentaneamente inoperante esse projeto em 2020-2021, mas quando passar as estações estarão cheias novamente, permitindo maior mobilidade às pessoas. Uma de suas maiores viabilidades é a de tornar mais barato a locomoção aos pontos de trabalho, caso haja neles locais para guarda da bicicleta.

RERERÊNCIAS

- ANDRADE, V.; RODRIGUES, J.; MARINO, F.; LOBO, Z. **Mobilidade por bicicleta no Brasil**. Rio de Janeiro: PROURB/UFRJ, 2016. Disponível em: <http://ta.org.br/educativos/docs/mbb.pdf>. Acesso em: 02 fev. 2021
- BARROW, C. W. **(Re)Reading Poulantzas: State Theory and the Epistemologies of Structuralism**. Dartmouth: University of Massachusetts, 2008.
- BEHRING, E. R.; BOSCHETTI, I. **Política Social: fundamentos e história**. 3. ed.- São Paulo: Cortez, 2007.
- BERGMAN, L.; RABI, N.I.A. **Mobilidade e política urbana: subsídios para uma gestão integrada**. Rio de Janeiro: IBAM, Ministério das Cidades, 2005.
- BICHIR, R.; JUNIOR, S. S.; PEREIRA, G. **SISTEMAS NACIONAIS DE POLÍTICAS PÚBLICAS E SEUS EFEITOS NA IMPLEMENTAÇÃO: O Caso do Sistema Único de Assistência Social (SUAS)**. Revista Brasileira de Ciências Sociais, v. 35, n. 102, 2020. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-69092020000100502&script=sci_arttext&tlng=pt. Acesso em: 02 fev. 2021
- BOARETO R. **A bicicleta e as cidades: como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana** / organização Renato Boareto; – 2. ed. – São Paulo: Instituto de Energia e Meio Ambiente, 2010
- BOSCHETTI, I. **Política Social: fundamentos e história**. – 3ed. – São Paulo: Cortez, 2007.
- BRANDÃO, C. N. C. **Políticas públicas inovadoras para cidades e os objetivos do desenvolvimento sustentável** (org) de Fortaleza: Edições UFC, 2019.
- BRASIL. Lei nº10.257, de 10 de julho de 2001. **Estatuto da Cidade**. Diário Oficial da União, Brasília, DF. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm Acesso em: 27 jan. 2021
- .Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002. Planalto, Brasília, DF. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110636.htm . Acesso em: 28 jan. 2021
- . Lei nº13.724, de 4 de outubro de 2018. **Programa Bicicleta Brasil (PBB)**. Diário

Oficial da União, Brasília, DF. Disponível em: <https://legis.senado.leg.br/norma/30228651> . Acesso em: 27 jan. 2021

Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Diário Oficial da União, Brasília, DF. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587 . Acesso em: 28 nov. 2019

BRASIL. Ministério das Cidades. **Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana**. PlanMob – Construindo a Cidade Sustentável: 1º Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. 1ª ed. Brasília: 2007a. 180p.

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

BUCCI, M. P. D. **Fundamentos para uma teoria jurídica das políticas públicas**. 1 ed. São Paulo: Saraiva Educação SA, 2013.

CALOI .2015. website, Disponível em: <http://www.caloi.com.br>. Acesso em: 08 de set. de 2020.

CARVALHO, C. H. R. **Cidades Cicláveis: avanços e desafios das políticas cicloviárias no Brasil**. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), 2017. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_alphacontent&ordering=5&limitstart=9880&limit=10&Itemid=22 . Acesso em 19 set. 2019.

DEUBEL, A. N. R. (Ed.). **Enfoques para el análisis de políticas públicas**. Universidad Nacional de Colombia, 2021. Disponível em: https://play.google.com/store/books/details?id=Y3wcEAAAQBAJ&rdid=book-Y3wcEAAAQBAJ&rdot=1&source=gbs_vpt_read&pcampaignid=books_booksearch_viewport. Acesso em 22 fev. 2021

DIAS, R.; MATOS, F. **Políticas públicas: princípios, propósitos e processos**. São Paulo: Atlas, 2012.

EDWARDS A.; LEONARD M., Fixed, Global fixed gear bike culture, Published in 2009 y Laurence King Publishing Ltd, London).

FLICK, U. **Introdução à pesquisa qualitativa**. 3.ed. Porto Alegre: Bookman, 2009a.

_____. **Desenho da pesquisa qualitativa**. Porto Alegre: Bookman, 2009b.

_____. **Introdução à metodologia de pesquisa**. Porto Alegre: Penso, 2013.

_____. **Qualidade na pesquisa qualitativa**. Porto Alegre: Bookman, 2009c.

LASCOUMES, P.; LE GALÈS, P. 2012. **A ação pública abordada pelos seus instrumentos**. Revista Pós Ciências Sociais, v. 9, n. 18, p. 19-43.

MACÁRIO, R. **Integration in urban mobility systems: quality upgrading or competition blockade**, Lisboa: CESUR, Instituto Superior Técnico, 2003.

MARCONDES, N. A. V.; BRISOLA, E. M. A. **Análise por triangulação de métodos: um referencial para pesquisas qualitativas**. Revista UNIVAP. v. 20. n. 35. 2014. Disponível em: <https://revista.univap.br/index.php/revistaunivap/article/view/228>. Acesso em: 02 jul. 2019.

MARX, K.; ENGELS, F. **A ideologia alemã: crítica da novíssima filosofia alemã em seus representantes Feuerbach, B. Bauer e Stiner, e do socialismo alemão em seus diferentes profetas.**, 1845-1846. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

MATOS, K. S. L.; LERCHE, S.V. **Pesquisa educacional: o prazer de conhecer**; Fortaleza; Demócrito Rocha; 2001.

MINAYO, M. C. de L. (Org.) **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. Petrópolis: Vozes, 2001.

MOREIRA, J. F. **Uma avaliação do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) na Região Norte do Brasil (2007-2014)**. 2016. 61 f., il. Monografia (Bacharelado em Administração) Universidade de Brasília, Brasília, 2016. p. 1-21.

PRADO, S. P. **A qualidade do transporte coletivo aos idosos usuários do centro municipal de convivência do idoso no SEST/SENAT de Divinópolis MG**. Belo Horizonte, 2009.

SEBRAE. 2006 - Políticas Públicas Conceitos e Práticas. Vol.7 Pdf Disponível em: <http://www.mp.ce.gov.br/nespeciais/promulher/manuais/MANUAL%20DE%20POLITICAS%20P%3%9ABLICAS.pdf>. Acesso em 22 jan. 2021

SECCHI, L. **Análise de políticas públicas: diagnóstico de problemas, recomendação de soluções**. São Paulo: Cengage Learning Edições Ltda, 2017. Disponível em: https://www.google.com.br/books/edition/An%3%A1lise_de_pol%3%ADticas_p%3%BAbllicas/CgMHEAAAQBAJ?hl=pt-BR&gbpv=1&printsec=frontcover. Acesso em 12 mar. 2021.

SOUZA, C. (2006). «Sociologias» (PDF). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Federal do Rio Grande do Sul (16): página 28. ISSN 1807-0337. Acesso em 17 set. 2020

STAKE, R. E. Qualitative case studies. In: DENZIN, N. K.; LINCOLN, Y. S. (Eds.). *The Sage Handbook of qualitative research*. 4.ed. Thousand Oaks: Sage, 2005. p. 443 – 466.

_____. *Pesquisa qualitativa: estudando como as coisas funcionam*. Porto Alegre: Penso, 2011.

VALLE MOSSA, R. do; LADEWIG, I.; UVINHA, R. R. Desafios da bicicleta como meio de transporte: o deslocamento de estudantes de dois colégios da rede pública no viário de Curitiba. **Brazilian Journal of Development**, v. 6, n. 6, p. 33485-33505, 2020.

VARGAS VELASQUEZ, A. V. *Notas sobre el estado y las políticas públicas*. Colombia: Almudena, 2001. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Pol%3%ADtica_p%3%BAblica. Acesso em: 18 de out. 2020

WANDERLEY, M. B.; MARTINELLI, M. L.; DA PAZ, R. D. O. Intersetorialidade nas Políticas Públicas. **Serviço Social & Sociedade**, n. 137, p. 7-13, 2020. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0101-66282020000100007&script=sci_arttext&tlng=pt. Acesso em: 22 jan. 2021

APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO DAS ENTREVISTAS REALIZADAS COM OS USUÁRIOS DO PROGRAMA BICICLETAR

Percepção do Usuário do Programa Bicicleta e a Crise de Mobilidade Urbana de

Fortaleza/CE.

Está pesquisa busca caracterizar a percepção do usuário do Programa Bicicleta e analisar como o Programa se insere mediante à crise de mobilidade urbana de Fortaleza.

1. Em que faixa etária você se enquadra? *

- Menos que 18 anos
- 18 anos a 24 anos
- 25 anos a 34 anos
- 35 anos a 44 anos
- Acima de 45 anos

2. Qual seu gênero? *

- Feminino
- Masculino
- Outro
- Prefiro não dizer

3. Qual bairro você reside? *

4. Qual seu nível escolar? *

- Ensino Fundamental
- Ensino Médio Incompleto
- Ensino Médio Completo
- Ensino Superior Incompleto
- Ensino Superior Completo

Outro:

5. Qual é a sua situação atual de emprego? *

- Empregado
- Desempregado
- Autônomo
- Estudante
- Aposentado

Outro:

6. Qual sua renda mensal? *
- Menos de R\$ 1.000
 - Entre R\$ 1.000,00 e R\$ 2.500,00
 - Entre R\$ 2.500,00 e 4.500,00
 - Acima de 4.500,00
7. No seu bairro possui estação de Bicicletar?
- Sim
 - Não
8. O Bicicletar facilita o seu deslocamento na cidade?
- Sim
 - Não
 - Talvez
9. Para que utiliza o biccicletar? *
- Ir e/ou vir do trabalho
 - Ir e/ou vir do estudo
 - Fazer compras
 - Como atividade física
 - Para lazer
- Outro:
10. Quantas vezes por semana utiliza o Bicicletar? *
- 1 vez por semana
 - 2 vezes por semana
 - 3 vezes por semana
 - 4 vezes por semana
 - Acima de 4 vezes por semana
11. Qual o principal motivo de utilizar o Bicicletar? *
- Alta demanda de biciletas
 - Meio de transporte mais rápido e menos congestionado
 - Facilidade na utilização (retirada e entrega da bicicleta)

- Meio de transporte mais limpo
- Integração com os outros meios de transporte
- Lotação dos transportes coletivos

12. Quando mais utiliza o Bicicletar?

- Horário de trânsito mais intenso
- Horário de trânsito menos intenso
- Em ambos os horários
- Não sei definir

13. De que forma você utiliza o Bicicletar? *

- Bilhete Único
- Através do aplicativo (Através de Passes)

14. Quais outros sistemas de bicicleta compartilhada você utiliza? *

- Bicicletar Cooperativo
- Bicicleta Integrada
- Mini Bicicletar
- Apenas bicicletar

15. Você costuma utilizar as ciclofaixas e ciclovias para andar de bicicleta? *

- Sim
- Não
- Às vezes

16. Quais estações mais utiliza?
