https://doi.org/10.20336/rbs.937

Deslocamentos para trabalho e lazer: mobilidades, infraestrutura e segregação espacial em Fortaleza

Journeys to work and leisure: mobility, infrastructure and spatial segregation in Fortaleza

Trayectos a trabajo y ocio: movilidad, infraestructura y segregación espacial en Fortaleza

Irapuan Peixoto Lima Filho[*]

RESUMO

Neste artigo, analisamos a mobilidade urbana de Fortaleza, Ceará, a partir dos deslocamentos para trabalho e lazer, com base em um *survey* realizado *online*, em 2022, com 522 residentes da cidade e sua região metropolitana. O objetivo era entender como se dão os fluxos (origem/destino) dos sujeitos e relacioná-los aos indicadores sociais, buscando compreender como a infraestrutura urbana disponível (incluindo o sistema de transportes e a oferta de vagas ou equipamentos) impactam nesses deslocamentos. A análise foi estratificada segundo as 12 Secretarias Executivas Regionais em que a cidade está dividida e se percebeu diferenças significativas, criando a distinção entre a zona leste, dotada de melhor estrutura e o cinturão oeste-sul com maior vulnerabilidade, o que influencia as jornadas laborais e de lazer. No deslocamento para o trabalho, os usuários de automóveis particulares precisaram de menos tempo do que os do transporte público, e os bairros do leste foram os maiores destinos laborais, o que obriga os residentes das periferias a longas jornadas diárias. Quanto ao usufruto do lazer no próprio bairro, a diferença entre leste e oeste chegou a 50 pontos percentuais, indicando menor oferta de equipamentos e menor

[*] Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, CE, Brasil.
Doutor em Sociologia, professor associado do Departamento de Ciências Sociais e do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Federal do Ceará (UFC), pesquisador do Laboratório de Estudos em Política, Educação e Cidade (LEPEC/UFC).
irapuan.peixoto@ufc.br

frequência para estes residentes. Os locais de diversão mais frequentados estavam na zona leste e, apesar de os residentes do lado oeste também os frequentarem, estes se concentraram principalmente em sua própria vizinhança. A segregação para o lazer também se deu dentro da periferia, com os residentes do sul não frequentando os espaços do oeste, apresentando uma cidade marcada por desigualdades e segregações.

Palavras-chave: cidade, mobilidade urbana, segregação, deslocamento casa-trabalho, lazer.

ABSTRACT

In this article, we analyze urban mobility in Fortaleza, Ceará, focusing journeys to work and leisure, drawing on data from an online survey conducted in 2022 with 522 residents of the city and its metropolitan region. The aim was to understand how individuals' flows (origin/destination) occur and relate it to social indicators, seeking to understand how the available urban infrastructure (including transportation system and supply of jobs or public facilities) affect these movements. The analysis was segmented according to the 12 Regional Executive Secretariats into which the city is divided, and significant differences were noticed, revealing differences between the east zone, with better its infrastructure, and the undersupplied west-south belt, what affects journeys to work and to leisure. When commuting to work, users of private cars needed less time than those using public transport, and the eastern neighborhoods were the main destinations for work, what forces residents of the peripheries to long journeys. As for the enjoyment of leisure in one's own neighborhood, the difference between east and west reached 50 percentage points, indicating a lower supply of public facilities and lower attendance for western residents. The most frequented entertainment venues were on the east side and although residents of the west side also frequented them, they were mainly concentrated in their own neighborhood. Segregation for leisure also took place within the periphery, with residents from the south not frequenting spaces in the west, revealing a city marked by inequalities and segregations.

Keywords: city, urban mobility, segregation, journeys from home to work, leisure.

RESUMEN

En este artículo analizamos la movilidad urbana en Fortaleza, Ceará, enfocando los viajes a trabajo y ocio, basados en una encuesta realizada online en 2022 a 522 habitantes de la ciudad y su región metropolitana. El objetivo fue comprender cómo ocurren los flujos (origen/destino) de los sujetos y relacionar esto con indicadores sociales, buscando comprender cómo la infraestructura urbana disponible (incluido el sistema de transporte y la oferta de empleos o equipamientos) impacta estos movimientos. El análisis se seccionó según las 12 Secretarías Ejecutivas Regionales en las que se divide la ciudad y se notaron diferencias significativas, distinguiendo entre la zona oriente, que tiene mejor estructura, y la faja oeste-sur con mayor vulnerabilidad, lo que influye en los viajes al trabajo y al ocio. Para desplazarse al trabajo, los usuarios de automóviles privados necesitaban menos tiempo que los usuarios del transporte público, y los barrios del este fueron los principales destinos de trabajo, lo que obliga a los residentes de la periferia a realizar largos trayectos diarios. En cuanto al disfrute del ocio en el propio barrio, la diferencia entre el este y el oeste alcanza los 50 puntos porcentuales, lo que indica una menor oferta de equipamiento y una menor frecuencia para los residentes del oeste. Los lugares de entretenimiento más frecuentados estaban en el lado este y, aunque los residentes del lado oeste también los frecuentaban, se concentraban principalmente en su propio barrio. La segregación del ocio también se produjo dentro de la periferia – los residentes del sur no frecuentaban los espacios del oeste, mostrando una ciudad marcada por desigualdades y segregación.

Palabras clave: ciudad, movilidad urbana, segregación, desplazamiento casa-trabajo, ocio.

Introdução

O fluxo de pessoas na cidade constitui um dos maiores desafios urbanos: como otimizá-lo quando milhões de pessoas habitam um punhado de quilômetros quadrados organizados por quadras e vias? Na tensão entre a busca de soluções e as pesquisas científicas, as cidades brasileiras amargam problemas pela falta de tradição de planejamento e dificuldade de executar projetos.

Neste artigo lançamos reflexão, a partir do caso de Fortaleza, capital do estado do Ceará e quarta maior cidade do país, focada nos deslocamentos para o trabalho e o lazer a partir de um *survey* realizado *online* em 2022. O objetivo era entender como se dão os fluxos (origem/destino) dos sujeitos e relacioná-los aos indicadores sociais, buscando compreender qual o impacto da infraestrutura urbana (incluindo o sistema de transportes e a oferta de vagas laborais e de equipamentos públicos).

Fortaleza goza de volume populacional e complexidades das grandes cidades brasileiras, mas está distante dos centros tradicionais de poder. Ainda assim, vem se notabilizando pelo desenvolvimento econômico, como destino turístico, porto de destaque (Pecém) e *hub* aeroviário internacional, chegando ao 8º maior PIB entre as capitais brasileiras e o mais alto do Nordeste (Fortaleza, 2022). Seus desafios urbanos são compatíveis com histórico de pobreza, desigualdade e segregação (Pequeno, 2015).

A fim de analisar tal contexto urbano, escolhemos abordar o deslocamento para trabalho e lazer, porque estes consistem em dois dos motivos mais comuns a mobilizar a população à aventura de atravessar vias e usar modais de transporte. Para isso, optamos por colher dados primários, pois as pesquisas disponíveis por órgãos oficiais sempre deixam lacunas importantes em dados essenciais. Então, disponibilizamos questionário na plataforma *Google Forms* com 52 questões sobre deslocamentos para trabalho, lazer, estudos, serviços e comparações entre o período pandêmico e o posterior.[1] O questionário foi divulgado através das redes sociais, segundo o apelo "responda e compartilhe" como maneira de romper as limitações da "bolha" virtual do pesquisador; a coleta de dados transcorreu durante três meses (junho a setembro de 2022) e alcançou 522 respondentes residentes da cidade e da Região Metropolitana de Fortaleza (RMF). A análise estatística

[1] Formulário disponível em: https://forms.gle/X8pq3YE42G5xpvUH8

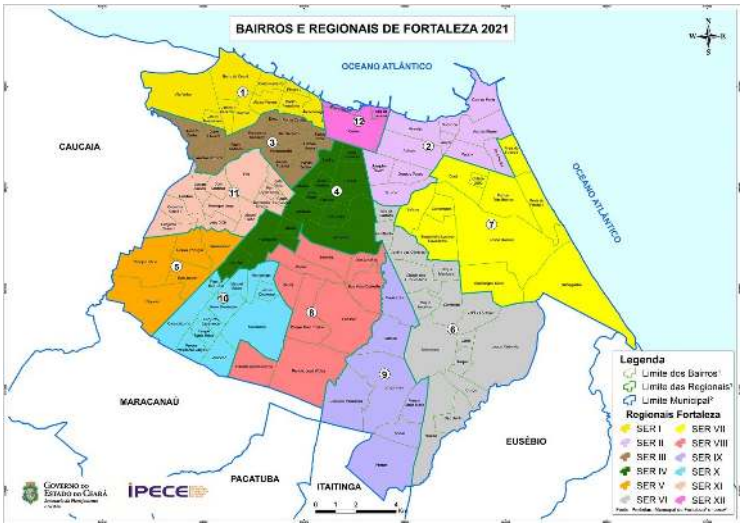
se deu através do *software* Microsoft Excel. Por ser virtual e por adesão, apresenta-se como cálculo amostral não probabilístico e não aleatório, e o trabalho com os dados é de cunho analítico.

Vale ressaltar que a pesquisa faz parte de um conjunto de investigações do Laboratório de Estudos em Política, Educação e Cidade (Lepec), da Universidade Federal do Ceará, que já contou com coletas semelhantes em 2017 e 2019, cujos resultados serão referenciados no texto. Ainda que as pesquisas virtuais tragam desafios, como alcançar interlocutores de baixa escolaridade e renda, e sofram de sobrerrepresentação feminina (63,1% no nosso caso), trazem vantagem de conseguir respondentes que não participariam como transeuntes em vias públicas.

Na amostra resultante, 86,8% são residentes de Fortaleza e o restante de oito municípios da RMF. Do total, 43,1% se consideraram brancas(os), 40,8% pardas(os), 15,2% negras(os); e 52,8% tinham entre 15 e 29 anos, 35,3% de 30 a 49 anos, 11,7% de 50 a 79 anos e 0,2% com mais de 80 anos.

Para fins de análise, a amostra foi estratificada seguindo a cartografia em Secretarias Executivas Regionais (SERs), que são subprefeituras. O sistema fora criado nos anos 1990, mas foi redesenhado: em 2021 passou de sete para 12 regionais, o que distribuiu melhor os 121 bairros em áreas ligeiramente mais homogêneas, como se vê na Imagem 1.

Imagem 1: Mapa das Regionais de Fortaleza



Fonte: IPECE (2023).

As regionais são numeradas de 1 a 12 e sua delimitação usou critérios históricos e da dinâmica de ocupação do solo. O traçado do Rio Cocó sugere a divisão oeste-leste, com as SERs 1, 3, 4, 5, 8, 10, 11 no primeiro grupo e no outro as 12, 2 e 7, mas a separação, não é apenas física: representa de modo simbólico a desigualdade econômica, social e de acesso ao lazer. Os resultados da amostra também sugerem uma diferença ao sul (regionais 6 e 9). Nos questionários, os interlocutores foram perguntados sobre o bairro em que residiam, bem como sobre aqueles nos quais trabalhavam ou estudavam, e essas respostas foram codificadas nas SERs respectivas para melhor análise, assim como foram agregados os residentes da RMF.

A desigualdade aparece nos números: Fortaleza possui população de 2,42 milhões de habitantes, segundo o *Censo 2022* do IBGE (s.d.), e a maior densidade demográfica entre as capitais, com 7,7 mil hab./km2. Apesar de reunir PIB de R$ 65,1 bilhões em 2020 (Fortaleza, 2022), possuir Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) considerado alto (0,754) e PIB *per capita* de R$ 23.436,66, apresentou, em 2019, 198.132 famílias beneficiadas pelo Programa Bolsa Família (Araújo & Lima, 2022), que é indicador de baixa renda e vulnerabilidade. Ela já foi considerada a quinta cidade mais economicamente desigual do mundo pela ONU (UN, 2013).

Localizada no Nordeste brasileiro, teve urbanização tardia, pois não gozava da importância histórica de Recife ou Salvador, persistindo como polo secundário na dinâmica econômica da região até a segunda metade do século XX. Oliveira (1993) havia identificado que o Nordeste iniciara aquele século desconectado da economia nacional, o que mobilizou a política de desenvolvimento da Sudene para a integração com os mercados do Sul-Sudeste, numa estratégia bem-sucedida na criação de polos industriais na Bahia e Pernambuco.

Alguns estudos (Aragão et al., 2014; Costa & Amora, 2015) demonstram que a pouca atratividade do Ceará à política desenvolvimentista forçou desenvolvimento econômico endógeno, ou seja, por forças locais e não investidores externos. Em consequência, tanto se fortaleceu a burguesia local – com fortes implicações na formação de dirigentes políticos – quanto se tornou, o Ceará, mais independente do modelo da Sudene, sofrendo menos quando este se esgotou, nos anos 1980, e substituindo-o por agressiva política de incentivos fiscais liderada pelo governo estadual, o que dinamizou a economia nas décadas seguintes, com investimentos em indústria, turismo e infraestrutura.

Esse processo teve grande impacto em Fortaleza, com expansão urbana tardia, mas acelerada, consolidando-a como metrópole regional nos anos 1980 que chega ao século XXI como uma das capitais brasileiras com maior área de influência (Costa & Amora, 2015). A centralização de incentivos na RMF criou a mancha urbana conurbada que concentra o fluxo de pessoas, mercadorias e capitais do estado (Pequeno, 2015; Accioly & Nogueira, 2015). Os aspectos históricos das formações urbanas estão associados à ocupação do solo, e o desenvolvimento urbano de Fortaleza responde ao modelo latino-americano, no qual as elites econômicas se concentram nas regiões centrais e lançam as classes mais vulneráveis às periferias (Duhau & Giglia, 2016), o que é distinto do modelo europeu ou norte-americano, mais comum na literatura anglo-saxônica.

A vinculação entre industrialização e urbanização é objeto de investigação de autores que vêm desde Lefebvre (2013) até chegar (mas não se encerrar) em Harvey (2014). Este último reconhece as transformações do novo século, quando a industrialização perde força e é substituída pela volatidade do capital financeiro. Para o autor, as altas taxas de lucratividade do mercado imobiliário incentivam investimentos não somente privados, mas também estatais. Como resumiu Maricato (2015, p. 23): "a cidade é um grande negócio e a renda imobiliária, seu motor central".

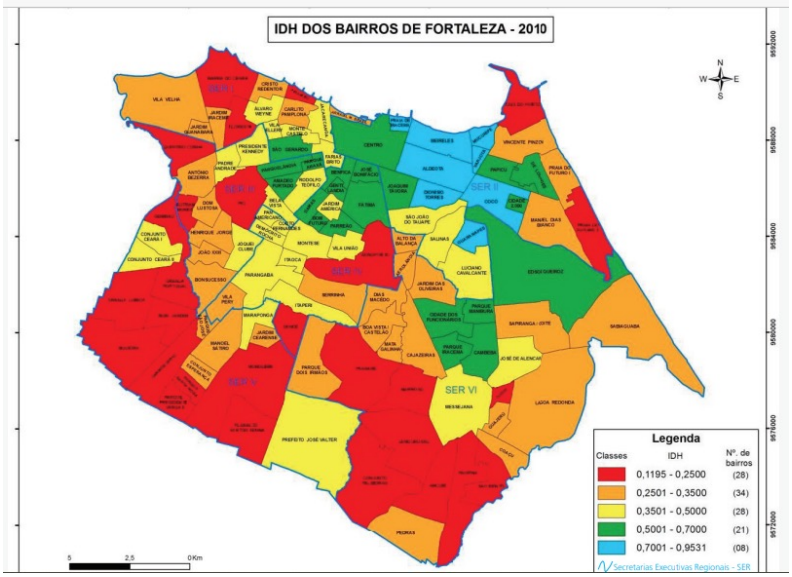
Aquela autora e Rolnik (2019) lançam reflexões sobre os efeitos desse capital nas populações vulneráveis das grandes cidades, com particular atenção às políticas de habitação. É um processo sensível em Fortaleza, onde há longo histórico de remoções arbitrárias da população pobre dos assentamentos de origem em direção às franjas do território municipal: especialmente a partir de meados do século XX, foram removidas às periferias (o cinturão oeste-sul), sob pretexto da política de grandes conjuntos habitacionais (Aragão et al., 2008; Pequeno et al., 2021).

A prática de remoções, contudo, não é "passado" e persiste sempre que os interesses do capital imobiliário se encontram com terras ocupadas por populações vulneráveis, principalmente, em assentamentos subnormais: exemplo foram as obras da Copa do Mundo de Futebol, em 2014 (Costa et al., 2015).

Os constantes rearranjos imobiliários resultaram numa cidade marcada por desigualdade e segregação expressas nos valores de IDH por bairro, quando Meireles (SER 2) e Guararapes (SER 7) possuem índices muito altos (0,953 e 0,950, respectivamente), e Conjunto Palmeiras (SER 9) e Parque Presidente

Vargas (SER 10) têm 0,010 e 0,014 (muito baixo) (Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico., 2014; Iplanfor 2015). Como a Imagem 2 demostra, há concentração de IDH alto/muito alto numa área específica, coincidente às regionais 2 e 7, ainda que chegue a partes das 3, 4, 6 e 12.

Imagem 2: IDH por bairros



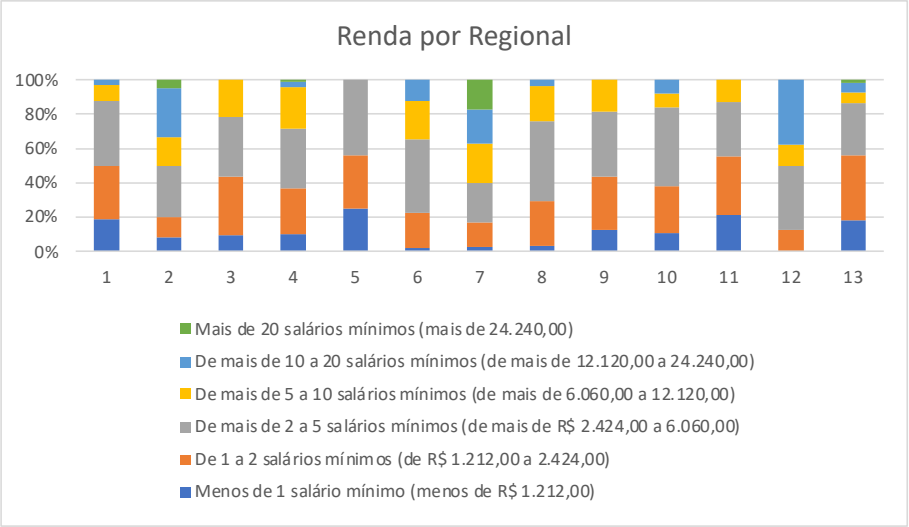
Fonte: Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico (2014).
Obs.: ainda traz a cartografia antiga de 7 SERs.

Passemos, então, à análise de como os habitantes se deslocam em fluxos diários e de qual infraestrutura dispõem, dando ênfase ao deslocamento casa-trabalho e ao acesso aos espaços públicos de lazer.

Deslocamento casa-trabalho e suas divisões sociais

Em primeiro lugar, é importante destacar a condição laboral da amostra: 71,7% trabalhavam (dos quais 34,3% também estudavam consecutivamente), 22,5% apenas estudavam e 5,8% não estudavam nem trabalhavam. Iremos estratificar os dados pelas SERs e incluiremos o *número 13* com os residentes da RMF, cuja presença é importante, pois realizam parte de seus fluxos na cidade-polo e interferem na dinâmica urbana.

Gráfico 1: Renda Familiar Mensal por Regional



Fonte: Questionários do autor (2022).

A desigualdade aparece com as regionais 2, 7 e 12, que apresentam maiores estratos por renda, com as duas primeiras sendo as únicas nas quais há significância para mais de 20 salários-mínimos, ainda que porcentagens baixas desse perfil apareçam na regional 4 e RMF. As regionais 5 e 11 trazem a menor renda declarada e a faixa de menos de um salário é destaque nelas e na 1.

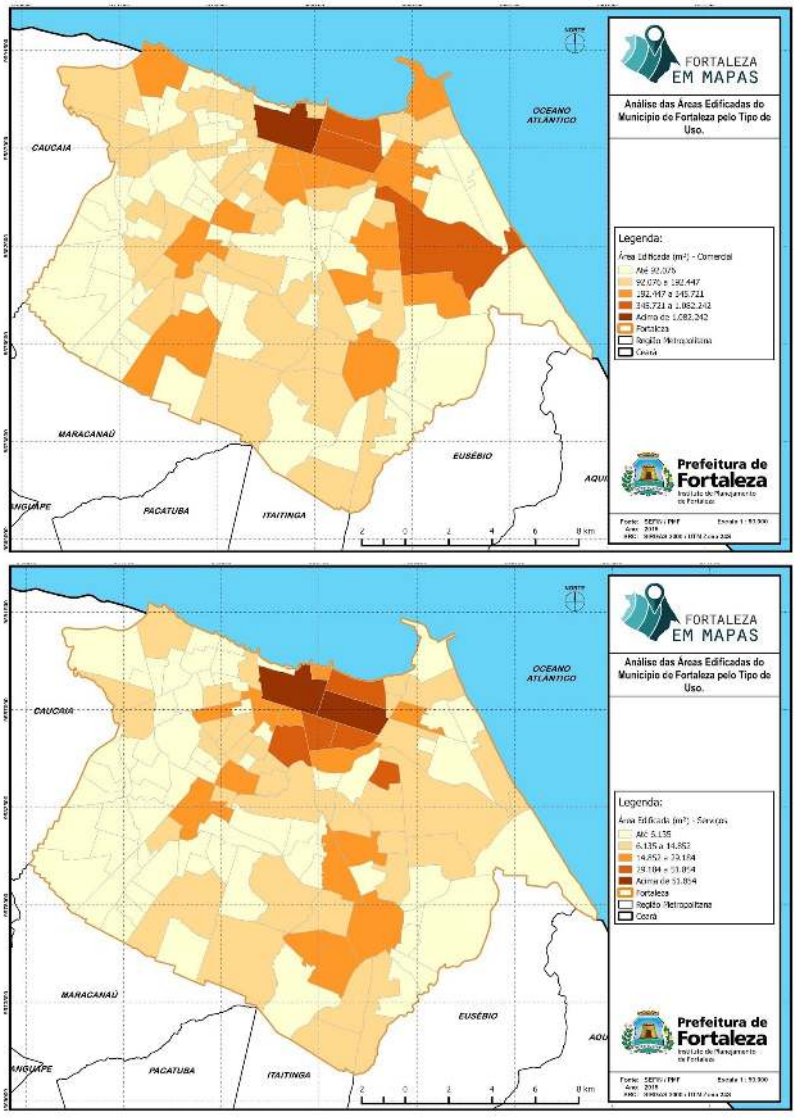
Embora a média de renda dos bairros fora construída no Censo 2010, a estratificação econômica provavelmente ainda é válida: dentre os dez bairros com maior renda nominal média, seis estão na regional 2, dois na 7, um na 12 e outro na 4 (Iplanfor, 2015), em consonância com a amostra. O cotejamento das Imagens 1 e 2 demonstra coincidência da alta renda com IDHs mais altos. Dentre os dez bairros com piores rendas, quatro estavam na regional 5, dois na 10, dois na 11 e um na 1 e na 9 (Iplanfor, 2015).[2]

Renda dialoga com distribuição de postos de trabalho. Estudos vários (Pequeno, 2015; Accioly & Nogueira, 2015; Lima et al., 2021) apontam o *spatial mismatch* em Fortaleza, com bairros centrais (regionais 2 e 12, mais estratos da 4 e 7) concentrando a oferta de postos de trabalho e as periferias (especialmente a zona fronteiriça com municípios da RMF) sofrendo de

[2] É importante ressaltar que no levantamento de 2015 do Iplanfor havia somente 119 bairros em Fortaleza e, desde então, dois foram criados, subtraídos de outros mais antigos.

monofuncionalidade, voltadas à residência das classes mais vulneráveis. Os dados do *Fortaleza em Mapas* (Fortaleza, s.d.) apontam concentração de áreas edificadas para comércio e serviços numa mancha que se estende justamente entre as regionais 2, 4, 7 e 12.

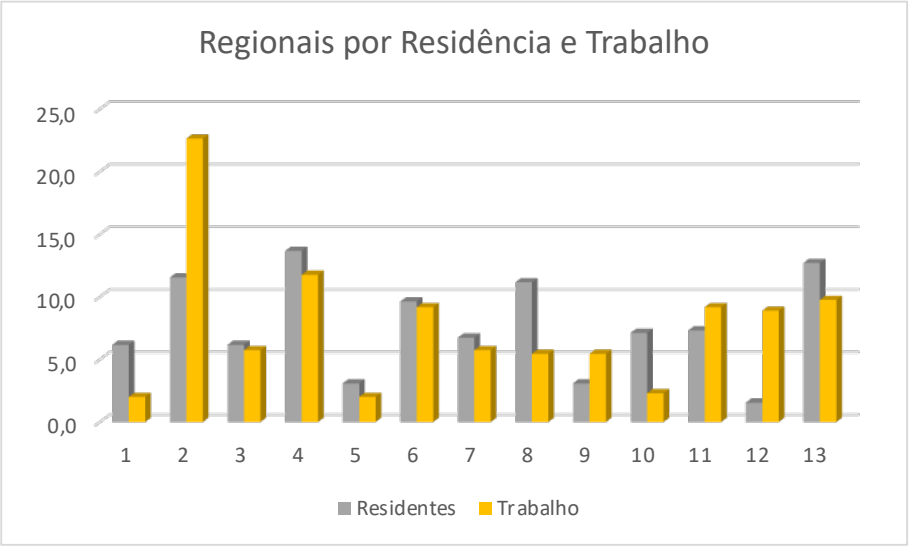
Imagem 3: Área Edificada por Uso (Comercial e Serviços)



Fonte: *Fortaleza em Mapas* (2018)

Em nossa amostra, isso se confirma quando a regional 2 acumula 22,6% dos destinos de trabalho, sendo seguida pelas SERs 4 (11,7%), 6 e 11 (empatadas com 9,2%) e 12 (8,9%).

Gráfico 2: Regionais por local de residência e de trabalho



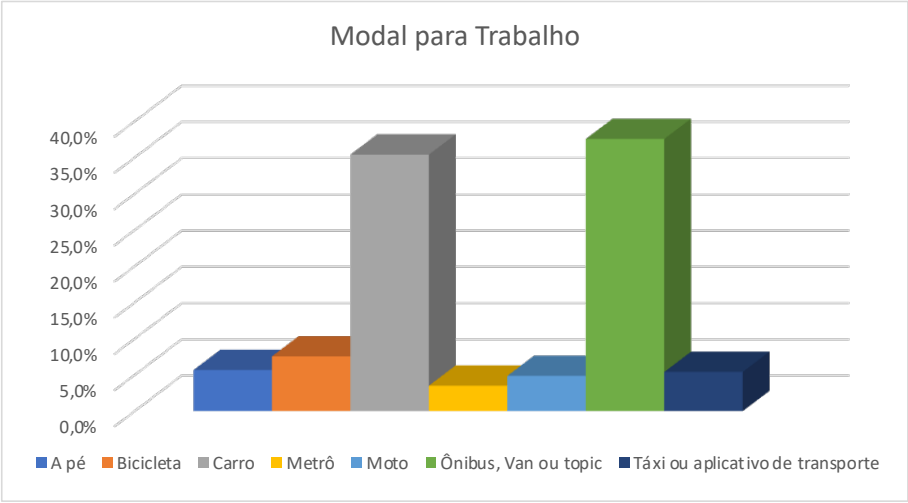
Fonte: Questionários do autor (2022).

É possível perceber na amostra discrepância entre residência e oferta de trabalho em regionais como 1, 8 e 10, que trazem número bem maior de residentes do que trabalhadores; ao passo que 2 e 12 apresentam mais postos de trabalho do que residentes, proporcionalmente falando. Dessa forma, combinando a análise do IDH (Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico., 2014) com o *ranking* da renda média dos bairros (Iplanfor, 2015), podemos considerar a divisão tácita entre as regionais, com 2, 4, 7 e 12 emergindo como aquelas com melhor renda e qualidade de vida; 3 e 6 contendo alguns trechos medianos nessa escala; e as demais (1, 5, 8, 9, 10, 11) representando a zona mais vulnerável, conurbada aos municípios da RMF e formando o cinturão oeste-sul populoso, pobre e de infraestrutura precária, que chamamos de periferias.

A dinâmica entre residência e oferta de postos de trabalho impacta a mobilidade urbana, já que a ausência de ocupação disponível próximo de

casa obriga os trabalhadores a deslocamentos mais longos e demorados. De modo geral, os trabalhadores da amostra foram polarizados entre usuários de automóveis particulares e de transporte público: questionados sobre que tipo de transporte utilizavam para ir trabalhar, 37,6% usavam ônibus (ou vans) e 35,4% o carro próprio, como exibe o Gráfico 3. Todos os outros modais ficaram abaixo de 10%, com destaque à bicicleta, que ficou em terceiro lugar, com 7,6% e à frente daqueles que vão a pé, com 5,7%.

Gráfico 3: Uso de modal de transporte para ir ao trabalho



Fonte: Questionários do autor (2022).

A distribuição do uso dos modais atende às características gerais das regionais, ao nível de renda e à infraestrutura disponível. Dessa forma, as SERs com renda mais alta privilegiaram o uso do automóvel, com 54,5% dos trabalhadores da regional 2 e sendo 65,5% na 7, enquanto na 5 foi de apenas 18,2% e na 3 de 14,3%. O uso dos ônibus para trabalhar foi mais alto na 1, com 47,8%, número similar nas 3 e 8 (47,6%) e na 5 (45,5%), sendo o uso mais baixo na 2, com apenas 18,2%.

É importante destacar que Fortaleza tem robusto sistema de transporte público baseado em ônibus, embora, pontualmente, seja complementado por vans que atendem periferias distantes e fazem conexões com a RMF. Antes da pandemia de Covid-19, o sistema registrou público de 21,6 milhões de passageiros/mês, em dezembro de 2019. Depois disso, houve queda no

fluxo e nunca mais o sistema atingiu tais números, conseguindo pico de 13,6 milhões de passageiros/mês em setembro de 2021, o que representava 574 mil passagens/dia para uma frota de aproximadamente 1.300 veículos (Tosi, 2021).

Esse sistema é basicamente radial, conectando as periferias à zona central formada pelo complexo Centro-Aldeota (regionais 12 e 2), não raro em longas linhas que excedem dez quilômetros de extensão. Para torná-lo mais "dinâmico", existem nove Terminais de Integração, que permitem "baldeação" (como no metrô), porém, como analisamos em detalhes em outro trabalho (Lima Filho et al., 2023), a má distribuição territorial dos equipamentos e sua própria logística (ônibus têm velocidade e capacidade de fluxo de passageiros bem menores do que trens) terminam por adicionar muito tempo de viagem aos seus usuários.

Outro esforço de infraestrutura para tornar os ônibus mais rápidos e dinâmicos é o sistema de BRT (*Bus Rapid Transit*), com corredores exclusivos, embora se resumam a dois corredores – nas avenidas Bezerra de Menezes (SER 3) e Aguanambi (regionais 4 e 2) – e somam pouco mais de quatro quilômetros de extensão; são complementados pelo sistema BRS (*Bus Rapid Service*), de faixas preferenciais (não exclusivas).

Já o metrô, majoritariamente de superfície, possui três linhas: Sul (cortando as regionais 3, 4, 10, 11, 12); Oeste (1 e 12); e o ramal Parangaba-Mucuripe (4 e 2), que é um VLT (Veículo Leve sobre Trilhos); estando em construção a Linha Leste (12 e 7). Porém, o modal foi implantado a partir da malha férrea já existente e não a partir de estudo de origem-destino, além de não estar integrado ao sistema de ônibus. Como resultado, apesar de funcionar há 12 anos, ainda é subutilizado: em setembro de 2021, as três linhas transportaram 1,060 milhão de passageiros/mês, o que significa um décimo de sua capacidade e quase treze vezes menos do que os ônibus (Tosi, 2021).

Atendendo à oferta de infraestrutura, o metrô é mais importante aos residentes da regional 10: 20,8% de seus trabalhadores usam o modal contra 3,5% da média. A 4 tem 10% de seus trabalhadores usando o metrô, e outras registram o uso em menor medida, como 3, 8 e RMF, mas nenhum trabalhador das outras SERs fez uso dele na amostra.

Destacando os três modais mais usados (ônibus, carros e bicicletas) é interessante perceber como se diferenciam pela renda. Os usuários de automóveis tendem a ter maior renda, enquanto os de transporte público

a ter menos. Como se vê no Quadro 1, os que vão trabalhar de carro se concentram na faixa a partir de mais de 2 salários-mínimos (SM), sendo que 88,6% desses usuários situam-se entre aquela faixa e até 10 SM. Entre os usuários de ônibus, 91,3% ganham até 5 SM.

Quadro 1: Renda Familiar Mensal (em salários-mínimos) por Modal de Transporte para o trabalho

SM	< 1	> 1 a 2	> 2 a 5	> 5 a 10	> 10 a 20	> 20	Total
Bicicleta	14,3	32,1	28,6	14,3	7,1	3,6	100,0
Carro	2,3	3,8	33,6	32,1	22,9	5,3	100,0
Ônibus	13,0	37,7	40,6	7,2	0,7	0,7	100,0

Fonte: Questionários do autor (2022).

Por outro lado, a bicicleta é um modal mais "democrático", no sentido de que distribui de modo mais ou menos equitativo tanto os de baixa renda quanto de alta: 46,4% dos que vão trabalhar de bicicleta ganham até 2 SM, outros 42,9% ganham de mais de 2 até 10 SM e 10,7% ganham mais de 10 SM. Isso parece sugerir que o uso das *bikes* para trabalhar está menos condicionado à renda do que o uso de carros ou ônibus.

É possível a uma parcela das classes altas usar bicicletas para trabalhar porque gestões municipais da última década investiram na criação de infraestrutura específica, como já desenvolvido em outro trabalho (Lima Filho & Rebouças, 2019), com sistema de bicicletas compartilhadas com 192 estações e 409,9 km de rede cicloviária, segundo a Prefeitura (Fortaleza, 2023), o que garantiria que 50% da população da cidade residiria a menos de 300 metros de algum equipamento cicloviário. A construção desse aporte veio acompanhada também de uma "cultura" relacionada às *bikes*, incentivando seu uso e ganhando adesão tanto das classes altas quanto das baixas, ainda que com diferenças óbvias, como é discutido nos textos de Soares e Guth (2018) para a realidade brasileira.

O caso de Fortaleza também é discutido por Torres (2019) em comparação à cidade do Rio de Janeiro, percebendo que ambas investiram em políticas de mobilidade por *bikes* e viram a ampliação de seus sistemas cicloviários, ainda que a autora tenha considerado o planejamento de Fortaleza mais bem executado. Em consonância à nossa pesquisa (Lima Filho & Rebouças, 2019), Torres (2019) também identificou a excessiva concentração de infraestrutura

cicloviária no território dos bairros ricos (SERs 2 e 7), algo que foi minorado desde então com a ampliação do sistema.

Relacionado a isso, considerando a porção de trabalhadores com renda familiar maior do que 20 SM da amostra, embora 77,8% usassem o carro para esse deslocamento, o percentual de uso das *bikes* e do ônibus é igual: 11,1%. No outro extremo, dentre aqueles com renda declarada de menos de 1 SM, 58,1% vão trabalhar de ônibus e 12,9% de bicicleta.

A articulação entre o modal usado para o trabalho, a regional onde está a ocupação e o local de residência compõe a complexa equação do deslocamento casa-trabalho, provavelmente aquele que mais impacta a mobilidade urbana nas grandes cidades.

Como esperado, a maioria dos trabalhadores da amostra precisa se deslocar para outros bairros: 71,3% trabalhavam em regional diferente daquela em que residia. Essa diferença implica tempo de deslocamento. Questionamos o tempo necessário para o deslocamento casa-trabalho (sob as opções: menos de 10 minutos, entre 10 e 30 minutos, entre 30 minutos e 1 hora, entre 1 e 2 horas, mais de 2 horas) e, na média geral, 47,8% precisaram de até 30 minutos para o trajeto casa-trabalho, ao passo que, dentre aqueles que trabalhavam na SER em que vivem, o mesmo tempo é necessário a 84,2%.

Isso quer dizer que aqueles que conseguem os postos de trabalho nas proximidades da residência estarão menos sujeitos ao deficitário sistema de transporte, que atinge tanto o setor público quanto o privado: o deslocamento casa-trabalho excede uma hora para 23,4% da amostra (o que consideramos elevado), embora se diferencie a partir do modal de transporte, com automóveis particulares fazendo trajetos muito mais rápidos do que ônibus, por exemplo.

Quadro 2: Modal de transporte para ir ao trabalho por tempo de viagem

Modal / Tempo	Até 30 minutos	Mais de 1 hora
Automóvel particular	61,8	8,4
Transporte público (ônibus)	22,6	45,9

Fonte: Questionários do autor (2022).

Analisar o deslocamento casa-trabalho revela algumas informações interessantes: apesar da tendência de distanciamento entre residência e trabalho da amostra, em sete das doze SERs houve significativa interseção entre os

locais de residência e trabalho em suas estratificações internas, ou seja, quando distribuídos para onde se deslocavam os trabalhadores de cada regional em separado, aquela em que se residia aparecia com algum destaque. Foi surpresa, por exemplo, verificar que, na SER 1, 71,4% dos trabalhadores residiam na própria regional, o único caso em que isso aconteceu com mais da metade da população. A título de comparação, na regional 8, a interseção foi de 42,1%, e na 11 foi 34,4%. Embora trabalhar próximo de casa implique menos tempo de deslocamento, o que é positivo, outrossim, também significa que esses sujeitos circulam menos pela cidade e a usufruem de maneira mais limitada.

Mesmo com a capilarização dos trajetos, houve percentuais similares entre bairros próximos e distantes, como na 4, em que 32,5% dos trabalhadores residiam na própria SER, mas 28,6% trabalhavam na 5, com a qual faz fronteira ao sul. Na 8, 42,1% trabalhavam na própria regional e 37,5% na 10, que fica ao lado.

O deslocamento para o trabalho da amostra é orientado pelo território, com as regionais 2-12, 3-4-5, 6-9 e 8-10, formando *clusters* de circulação casa-trabalho. A integração metropolitana faz parte disso, daí, também haver forte vinculação entre a 10 e a RMF, em especial, o município de Maracanaú, com o qual faz fronteira. De modo mais isolado, mas presente, apareceu afinidade entre as distantes regionais 9 e 12, que são ligadas por um grande corredor viário.

Os dados mostram que as regionais 2, 4 e 6 são as maiores demandantes de trabalhadores de outras regiões, o que pode ser indicador de dinamismo econômico e diversificação de mão de obra. Deve contribuir o fato de 2 e 4 serem dotadas de bairros com maior renda média e a 6 constituir um polo comercial e de serviços centrado no bairro Messejana.

Os serviços também dinamizam os fluxos: questionados com qual frequência saíam de casa para realizar compras ou usufruir de serviços, 52,7% disseram entre uma e três vezes por semana e 76% o faziam no bairro de residência.[3] Houve pequena variação do movimento endógeno quando estratificadas as regionais: 87,5% na 3 e na 12, ao passo que na 1 foi 81,3%, e 2 e 4 empataram em 80%. Os índices mais baixos foram na 8 (69%) e 9 (62,5%).

[3] Resultado de duas questões distintas. Na primeira se perguntava com que frequência se saia de casa para fazer compras ou usufruir de algum serviço, com as opções: de uma a duas vezes por semana, de três a quatro vezes por semana, de cinco a seis vezes por semana, todos os dias, uma vez ao mês, de duas a três vezes ao mês, raramente, nunca. Em seguida, se questionava se o interlocutor costumava usufruir dessas compras e serviços no próprio bairro de residência.

Usos do lazer e do espaço público

Além de trabalho e serviços, a pesquisa analisou o lazer na cidade, pois, diferentemente daqueles deslocamentos "mandatórios", a busca por diversão é pretensamente mais espontânea e traz reflexões interessantes sobre o uso do espaço público. A perspectiva do "uso", instigada por Certeau (1996), coloca a produção do espaço a partir da interface do sujeito com as estruturas urbanas, não apenas impactada pela materialidade em si, mas capaz de reconfigurar os sentidos do *lugar* em *espaços* de caráter mais subjetivo, construídos a partir dos usos dados às estruturas.

Tal perspectiva ecoa em Fortuna (2009), que reflete sobre as grandes transformações pelas quais os aglomerados urbanos passaram do século XX ao XXI, o que desafia os velhos conceitos de "cidade" e "bairro", por exemplo. Afinal, ainda somos orientados pelas discussões teóricas de pioneiros – como Weber (2009) ou Park (1967) – enquanto vemos o surgimento de megalópoles e o espalhamento do tecido urbano para muito além das grandes cidades. Daí, Fortuna (2009) chamar a atenção à construção de novos conceitos e aos usos que os sujeitos dão aos espaços, denominando uma abordagem "sensível" da cidade, que teria sido iniciada por Lefebvre (2013), embora também se deva dar crédito ao debate pioneiro de Simmel (1967).

Essa abordagem sensível das cidades se desenvolve não somente nos usos dos espaços, mas também nos contrausos, como desenvolvidos por Leite (2009), ou seja, a subversão dos espaços pelos usuários, em especial, em meio aos processos de "requalificação" – objetos tão comuns de políticas públicas que "revitalizam" lugares "degradados", quase sempre ao custo de remoção de populações de baixa renda e estilização de ruas e praças para fins de consumo cultural e turístico, quase como revivendo o fantasma de Hausmann.

Esse tipo de iniciativa – de grande interesse do capital imobiliário (Harvey, 2014) – atinge muitas das grandes cidades do mundo, principalmente, em suas áreas centrais ou históricas. No caso do Nordeste, Salvador e Recife são exemplares, e Fortaleza vivencia ciclicamente tal processo, em especial na Praia de Iracema, bairro que é objeto de reflexão de Barreira (2012).

A autora percebe que as intervenções estatais e privadas nos espaços públicos visam não somente a "requalificação" das estruturas, mas também de seu uso, com a diversificação de públicos (famílias, turistas) como um dos objetivos declarados, o que traz tensões entre passado e presente, entre

preservar o patrimônio (material e imaterial) ou dinamizá-lo (Barreira, 2019). As práticas associadas muitas vezes buscam intervir na sociabilidade decorrente dos espaços, em ações que modifiquem rotinas, como, por exemplo, o fechamento de ruas ao trânsito de automóveis para cederem lugar a atividades de passeio ou lazer, algo que vemos aos domingos na Av. Paulista, em São Paulo; no Aterro do Flamengo, no Rio de Janeiro; ou no circuito da Ciclofaixa de Lazer em Fortaleza, um corredor dedicado ao uso de *bikes* que vai do Parque do Cocó até a Beira-Mar (SERs 7 e 2, respectivamente).

Seja nas políticas públicas ou na literatura sobre as cidades, a preocupação com o "correto" uso dos espaços não é nova, e é benéfico rememorar Jacobs (2022), que criticava a maneira como o planejamento era realizado, enfatizando visões idílicas ou utópicas que resultavam em segregação. A partir da experiência dos Estados Unidos, a autora percebeu que o deslocamento das classes médias aos subúrbios e o investimento comercial nos centros gerou "vazios urbanos" propensos à insegurança.

Na lógica desse pensamento, o planejamento urbano deve se voltar aos interesses dos sujeitos e promover sua sociabilidade. Gehl (2015) apresenta uma série de exemplos para demonstrar como o investimento na ocupação das ruas pelas pessoas (e não pelos veículos motorizados) é benéfico às cidades, melhorando a qualidade de vida e criando clima comunitário mais desenvolvido – o que passa, portanto, por intervenções físicas nos espaços públicos, como vias e praças para possibilitar tal uso. Speck (2017) complementa o debate demonstrando, a partir de exemplos dos EUA, como o investimento no "índice de caminhabilidade" dinamiza a economia, quase como se dissesse que tais ações são boas para as pessoas e para o capital também.

Quando as intervenções urbanas são implementadas, porém, precisam lidar com o modo como são recebidas pelos usuários. Frehse (2013) compara o uso de praças em São Paulo e Lisboa e percebe a tensão na interação entre atores distintos, anotando que, a partir dos usos, são forjados públicos distintos (transeuntes, residentes, turistas etc.), com expectativas diferentes e, não raro, conflitos. Como já lembrava Jacobs (2022), nem sempre o planejamento urbano consegue prever como as populações se comportarão nos lugares.

Devemos, portanto, atentar a esses usos e suas consequências. Barreira (2012) indica que um bom caminho é se voltar à pesquisa dos sujeitos e suas práticas na cidade, sem perder de vista os processos globais no tocante ao urbano (ou ao capital imobiliário), ser sensível a entender átomos menores

dentro das redes urbanas, pensando "dinâmicas estruturais mais abrangentes mediante o que poderia ser designado de 'sociologia dos bairros', entendendo que a partir de espaços microssociais é possível examinar perspectivas gerais da cidade" (Barreira, 2012, p. 199-200).

É nesse sentido que nos voltamos, outra vez, à reflexão sobre as regionais e como se dá a dinâmica do lazer nesses átomos da cidade, mais amplos do que os bairros, mas menos totalizantes.

O indicador de lazer foi escolhido porque diz respeito ao modo como os sujeitos usufruem a infraestrutura que existe ao seu redor e aos modos como têm (ou não) acesso aos bens de consumo e à diversão em si. Mais do que os serviços, contudo, o lazer sofre os impactos da renda e da disponibilidade de tempo, já que não é visto como algo essencial, de primeira ordem ou relacionado à sobrevivência.

Por isso, a frequência com que os interlocutores relataram ter atividades de lazer foi bem mais baixa do que das outras variáveis: somados aqueles que dizem "raramente sair para o lazer" e que o fazem "apenas uma vez por mês" chega-se a 31,6%, enquanto 16,3% marcaram "duas vezes ao mês".[4] A realização no bairro de residência foi de 59,5%, bem mais baixo do que os serviços, por exemplo, dezesseis pontos percentuais acima.

A estratificação pelas regionais foi mais desigual: aquelas mais ricas e com maior IDH apresentaram valores bem maiores de usufruto do lazer perto de casa (85,3% na 7; 74,6% na 2; e 72,1% na 4), enquanto naquelas com renda mais baixa e menor IDH foram bem menores (31,3% para ambas as regionais 5 e 9). A diferença de 50 pontos percentuais é realmente chocante.

Relacionado com o lazer nos bairros, 37,7% disseram fazer uso de praças públicas ou parques na vizinhança e, de novo, a estratificação fez diferença, com índice de 60% na SER 7 e 51,7% na 2 contra 18,8% na 3 e 15,6% na 1, indicando novamente maior uso do espaço público quando renda e IDH são mais altos.

O roteiro perguntava aos interlocutores a que lugares costumavam ir, a partir de lista de 19 espaços públicos espalhados pelo território de Fortaleza. Não é uma lista exaustiva, mas cobre de maneira significativa alguns dos

[4] As opções de frequência foram as mesmas já relatadas quanto à pergunta sobre comércio e serviços (ver nota anterior). Os interlocutores também foram questionados sobre se conseguiam usufruir desse lazer no bairro de residência, mas uma terceira questão foi adicionada com opções de tipos de equipamentos e locais específicos, conforme será detalhado adiante. Outra questão perguntava se o respondente frequentava praças ou parques no bairro de residência.

mais destacados locais, entre praças públicas diferenciadas (com rede de comércios ao redor, por exemplo), parques ecológicos, praias, lagoas urbanizadas, centros culturais etc.

Considerando a amostra em geral, os espaços mais frequentados foram Beira-Mar (37,4%), Aterro da Praia de Iracema (22,2%), Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura (21%) e Parque do Cocó (19,7%), localizados nas regionais 2, 7 e 12, ou seja, na zona leste, as áreas mais ricas da capital. Isso aponta que os locais mais destacados à diversão dos residentes da cidade (e da RMF) são justamente aqueles disponíveis nos bairros de IDH e renda altos. E nas periferias?

Para responder esta pergunta, organizamos os espaços como um *ranking* a partir das frequências, e então, os estratificamos por locais de residência. Isso nos permitiu identificar dois grupos distintos de espaços: aqueles ocupados por residentes da zona leste e outros pelos da zona oeste. Selecionamos oito desses espaços, os quatro mais frequentes para cada público, para analisarmos detidamente como se dão seus usos. A divisão foi feita dessa forma de modo a que pudéssemos analisar a frequência de espaços de lazer localizados nos territórios do oeste, como nas regionais 1 e 3, porque, se nos detivéssemos apenas na frequência geral, só haveria lugar aos equipamentos das áreas mais "nobres".

Imagem 3: Recorte dos espaços de lazer mais frequentados na amostra



Fonte: Adaptado de Ipece (2023) a partir dos questionários do autor (2022).

Dessa forma, temos Beira-Mar, Aterro da Praia de Iracema, Parque do Cocó e Centro Dragão do Mar como aqueles localizados nas regionais do lado leste e mais frequentados pelo público residente de lá; e por outro lado, Poço da Draga, Parque Rachel de Queiroz, Praia da Barra e Vila do Mar como espaços localizados nas regionais do oeste e mais frequentados por seus residentes.

Na Imagem 3 notamos que há destaque para ambientes praianos (Beira-Mar, Aterro, Poço, Barra e Vila do Mar), dotados de calçadão e equipamentos como bares, restaurantes e as chamadas barracas de praia. É importante destacar que o Poço fica tecnicamente no bairro Centro, na regional 12, mas está inserido em um assentamento subnormal que guarda as características das periferias.

Temos dois parques ecológicos e um centro cultural. Os parques guardam alguma diferença: o Cocó é mais antigo e, desde o início deste século já conta com opções de lazer, como trilha ecológica, arvorismo, passeios de barco, área para piquenique, quadras poliesportivas, anfiteatro, aparelhos de ginástica e estação de bicicletas compartilhadas, com programação artística-cultural aos domingos. Já o Rachel de Queiroz foi inaugurado em 2022 e é um "parque linear" que acompanha o leito de alguns riachos e tem uma seção maior no bairro Presidente Kennedy, na SER 3.

É importante frisar que quando se diz ir ao Dragão do Mar, não quer dizer somente frequentar o centro cultural em si (que possui museus, cinemas, teatro, anfiteatro, planetário etc.), mas uma estrutura relativamente aberta, conectada a uma série de bares, boates e restaurantes no entorno, além de outros centros culturais menores, galerias e ateliês.

Na listagem do roteiro, havia equipamentos em outros territórios da cidade, fossem praças públicas (Lago do Jacarey, SER 6; Pracinha da Cidade 2000, SER 7), o zoológico municipal (SER 8) e lagoas urbanizadas com calçadão e mobiliário urbano (Lagoas da Maraponga, SER 10; Parangaba, SER 4; e Messejana, SER 6), porém, tiveram frequências menores.

O Quadro 3 mostra que a localização territorial parece cumprir papel na frequência dos espaços, o que está associado à lógica da oferta e de malha viária disponível. Os equipamentos das regionais 2, 7 e 12 (exceto o Poço) têm maior frequência dos residentes da 2 e da 4; ao passo que os equipamentos localizados na 1 e na 3 concentram frequentadores da própria vizinhança.

No entanto, outras variáveis parecem influenciar a dinâmica de fluxo de frequentadores na medida em que é perceptível como os equipamentos nas

regionais 2 e 7 são não somente mais frequentados, quanto seu público é mais estratificado: embora 19,7% dos frequentadores da Beira-Mar residam na própria regional 2, 16,1% de seu público vem da 4, 8,3% vêm da 8 e da 11 (empatados) e 10,4% da RMF.

Quadro 3: Espaços de Lazer por Uso (por Regionais)

Espaços	SER	Freq (amostra geral)	SER com > freq	%	SER com < freq	%
Beira-Mar	2	37,4	2	19,7	9	2,1
Aterro da Praia de Iracema	12	22,2	4	18,3	9	1,7
Centro Dragão do Mar	12	21,0	4	22,9	9	1,8
Parque do Cocó	7	19,7	2-4*	15,8	5-12*	1,0
Poço da Draga	12	7,5	4-10*	15,4	9	0,0
Parque Rachel de Queiroz	3	3,7	3	31,6	5-6-7-8-9-10*	0,0
Praia da Barra do Ceará	1	3,3	1	47,1	6-7-9-11-12*	0,0
Vila do Mar	1	2,9	1	60,0	2-6-9-12*	0,0

* Empatados.
Fonte: Questionários do autor (2022).

De modo oposto, os equipamentos das regionais 1 e 3 concentram de forma desproporcional seus frequentadores na vizinhança imediata, com destaque àqueles da SER 1 cujos 60,0% (Vila do Mar) e 47,1% (Praia da Barra) de seu público são residentes da própria regional. Mais importante ainda, verifica-se menor disposição dos habitantes da zona leste a frequentarem tais espaços, com nenhum morador da amostra da regional 2 frequentando o Vila do Mar, por exemplo, e um número bem reduzido dessa regional na Praia da Barra (5,9%) e no Parque Rachel de Queiroz (5,3%).

A segregação também ocorre dentro da própria periferia: percebe-se que as regionais 6 e 9 (que ficam ao sul) não contribuem com público aos três espaços do oeste. A SER 9 tem comportamento atípico na amostra, pois foi a menor contribuinte de público para a maioria dos equipamentos e a média de frequência de seus residentes aos lugares destacados foi de apenas 1,3%, contra 15,3% da 4 ou 10,9% da 2.

Lembrando da discussão de Frehse (2013), é possível perceber a tensão entre usuários dos espaços, em particular, daqueles localizados nos bairros

ricos. Aterro e Beira-Mar, por exemplo, são frequentados por ambos, mas aqueles advindos das regionais 2 e 7 são não somente maioria, mas, segundo Barreira (2012, 2019), dotados da sensação de que "o lugar é deles" e veem as populações de periferia como "indesejadas" em tais espaços. É muito oportuna a discussão de Barreira (2019) dos espaços "misturados", classificação nativa daqueles das classes mais altas aos lugares que são "infectados" pela presença desses indesejados. Em Fortaleza é comum a expressão "tal lugar é muito misturado".

Esse sentimento mobiliza ações de segregação nas quais o público de classe alta evita determinados espaços se eles ficam "muito misturados". Existem ações objetivas para isso, diz a autora, como a demanda de vigilância que é dada pela presença da polícia. Ao analisar o Parque do Cocó, Barreira (2019) demonstra como uma base fixa da polícia garante a sensação de segurança e diminui o "medo" da mistura. Em nossa amostra, 45,5% dos frequentadores do parque são residentes das regionais 2, 4 e 7, aquelas com bairros mais ricos, enquanto moradores da 1 são 4% e da 5 apenas 1%.

Em outro estudo, Barreira (2012) reflete sobre a Praia de Iracema (da qual o Aterro faz parte), onde a dinâmica da vigilância não foi bem-sucedida para a região do calçadão (mais ao oeste do bairro), ainda que o Aterro (ao leste) tenha conseguido se manter "seguro", especialmente após a recente "requalificação" deixar a conexão com a Beira-Mar mais explícita através de calçadão contínuo. Nossos dados apresentam 41,8% dos frequentadores do Aterro como advindos do bloco das regionais 2-4-7, mas ainda tem forte representação da periferia, com 9,6% vindos da 11 ou 7% da 1.

Isso não quer dizer, porém, que as táticas de segregação não continuem em vigência. Se pensarmos no conceito de Leite (2009), podemos afirmar que o contrauso das populações de periferia criou um enclave diferenciado justamente na região de interseção entre o calçadão da Praia de Iracema e o Aterro: a Praia dos *Crush* (assim mesmo, no singular). O nome *crush* vem do termo usado pelos jovens para "paquera", o que dá à sua destinação não somente o banho de mar, mas à "azaração", "ficadas" e namoros.

Os dados confirmam a Praia dos *Crush* como espaço frequentado pelas periferias, com 17,5% de seu público advindo da regional 4, 12,7% da 11 e 11,1% vindos da 10 e da RMF (empatados). Aqueles da regional 2 eram 9,5% e da 7 apenas 3,2%. Como os jovens da periferia não são conhecidos

por andarem com dinheiro, lá não há bares nem barracas: como mostra a Imagem 4, os jovens apenas se sentam na areia em pequenos grupos e conversam entre si.

Imagem 4: Praia dos *Crush* (fim da tarde de 08/04/2018)



Fonte: Acervo do autor (2018)

Considerações finais

Os resultados da pesquisa indicam que existe forte fator de segregação aos setores mais vulneráveis da cidade, em particular, as regionais 1 e 9, cujos interlocutores se deslocavam menos para outros lugares, seja por motivo de trabalho, serviços ou lazer. De modo complementar, os residentes das regionais mais ricas, como 2 e 7, também se mostraram menos dispostos a circular em zonas que não fossem as suas próprias.

Tais resultados dialogam com a perspectiva de autossegregação que é levantada em outros estudos sobre a cidade, como Lima et al. (2021) ou Pequeno (2015), com a diferença de que aos habitantes das periferias essa segregação é imposta pelas limitações e carências e entre aqueles das classes mais altas é uma escolha.

Nossos dados apontam que os residentes das áreas ricas têm à sua disposição tanto malha viária adequada aos seus deslocamentos (geralmente

mais curtos) para o trabalho ou lazer e boa oferta de equipamentos para o usufruto, tendo menos necessidade, portanto, de saírem da zona leste para se divertir, por exemplo.

Já os moradores das periferias do cinturão oeste-sul são obrigados a se deslocarem para trabalhar em bairros mais distantes, especialmente aqueles mais ricos das regionais 2 e 7, e sofrem limitações na oferta de lazer próxima às suas residências. Ainda que não se disponham tanto a cruzar a cidade para usar os equipamentos disponíveis na zona leste (até porque isso implica custos de deslocamento), o usufruto em suas próprias localidades também é limitado.

Os equipamentos para o lazer localizados nas áreas "nobres" terminam sendo os mais acessíveis, embora a distribuição pelas regionais seja desigual. De modo complementar, existe uma dinâmica de fluxo nítida: residentes da zona oeste e da zona leste tendem a buscar sua diversão cada qual em sua vizinhança e os moradores mais ao sul não frequentam os espaços do oeste.

Dessa forma, Fortaleza se apresenta como cidade segregada e com forte desigualdade, na qual os fluxos de trabalho e lazer se distribuem a partir das estratificações por renda (ou IDH) e da espacialidade nas zonas leste, oeste e sul, que orientam a infraestrutura urbana e a oferta de espaços públicos.

Precisamos reconhecer o esforço do poder público nas últimas décadas em ofertar mais espaços de lazer na cidade, em particular, nas periferias, com ações constantes de requalificação de praças e construções de academias ao ar livre e areninhas (pequenos campos de futebol com arquibancadas) que somam 400 e 114 equipamentos, respectivamente, segundo os dados oficiais (Fortaleza, 2024; Vieira, 2023). Enquanto este texto era escrito, dois importantes equipamentos eram requalificados pela Prefeitura Municipal de Fortaleza (o Polo de Lazer do Conjunto Ceará, na SER 11, e o Calçadão da Barra do Ceará, também chamado de Beira-Rio, por ficar nas margens do Rio Ceará, na SER 1), o que dota as periferias de mais opções. Todavia, essas ações não impactarão a segregação dos usos, pois isso exigiria políticas muito mais profundas.

Quanto aos deslocamentos laborais, ainda que a dinâmica de desenvolvimento policêntrico de Fortaleza, com o surgimento de novos polos de comércio e serviços (Costa; Amora, 2015; Pequeno, 2015), como é notório no caso da SER 6, contribua para, em médio prazo, provocar

alguma descentralização da oferta de postos de trabalho da SER 2, não temos garantias de que tal processo traga menos segregação, ao mesmo tempo que precisaria haver muito mais dinamicidade econômica para diminuir a monofuncionalidade dos bairros periféricos.

Agradecimentos

Gostaria de agradecer o financiamento da pesquisa via CNPq (Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico) e FUNCAP (Fundação Cearense de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico) através do Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica da Universidade Federal do Ceará e ao trabalho dos bolsistas Andrezza Alves da Silva, Thaíssa Teixeira Lira e Francisco Gabriel Lacerda Mota pelo auxílio na coleta e sistematização dos dados.

Referências

Accioly, Vera M. & Nogueira, Cleiton M.L. (2015). Região Metropolitana de Fortaleza: movimentos pendulares e configuração espacial (pp.283-304). *In:* M.C. L. Costa, & R. Pequeno (orgs.). *Fortaleza: transformações na ordem urbana*. Letra Capital/ Observatório das Metrópoles.

Aragão, Elizabeth F., Freitas, Geovani J., Santos, J. Bosco F., & Almeida, Rosemary O. (orgs.) (2008). *Fortaleza e suas tramas: olhares sobre a cidade*. EdUece.

Aragão, Elizabeth F., Lima Filho, Irapuan P., Moreira, Renato A.A. (orgs.) (2014). *O Fiar e o Tecer: 130 anos de indústria Têxtil no Ceará*. Sinditêxtil/ LCR.

Araújo, Amanda, & Lima, Paula (orgs.). (2022). *Nossos bairros, nossa Fortaleza: mapeamento estatístico e afetivo da cidade*. Fundação Demócrito Rocha.

Barreira, Irlys A.F. (2012). Praia de Iracema: usos, apropriações e narrativas de um bairro em Fortaleza (pp. 197-213). *In:* I. Barreira. *Cidades Narradas: memória, representações e práticas de turismo*. Pontes.

Barreira, Irlys A.F. (2019). Convivência e espaço público em Fortaleza: desafios da "mistura" e expansão de novas áreas de lazer. *In:* I. Barreira, & D. N. Gonçalves (orgs.). *A cidade sob o chão do espaço público*. Expressão Gráfica.

Certeau, Michael de (1996). *A invenção do cotidiano: as artes de fazer*. Vol. 1. 2 ed. Vozes.

Costa, M. Clélia L., & Amora, Zenilde B. (2015). Fortaleza na rede urbana brasileira: de cidade a metrópole (pp.31-75). *In:* M. C. L. Costa, & R. Pequeno (orgs.). *Fortaleza: transformações na ordem urbana*. Letra Capital/ Observatório das Metrópoles.

Costa, M. Clélia L., Pequeno, Renato, & Pinheiro, Valéria (orgs.) (2015). *Fortaleza: os impactos da Copa do Mundo 2014*. Expressão Gráfica/ Observatório das Metrópoles.

Duhau, Emilio, & Giglia, Ángela. (2016). *Metrópoli, espacio público y consumo*. Fondo de Cultura Económica.

Fortaleza, Prefeitura (s.d.). Territoriais: Área Edificada: Comercial/ Serviços. Fortaleza: *Fortaleza em Mapas*. http://mapas.fortaleza.ce.gov.br/#/ Consultado em set./2018.

Fortaleza, Prefeitura. (2022, 27 dez.). Fortaleza tem o maior PIB do Nordeste e o 11º maior do Brasil. https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/fortaleza-tem-o-maior-pib-do-nordeste-e-o-11-maior-do-brasil

Fortaleza, Prefeitura (2023). Infraestrutura cicloviária. Mobilidade Urbana, Menu de Programas. https://mobilidade.fortaleza.ce.gov.br/menu-programas/malha-ciclovi%C3%A1ria.html

Fortaleza, Prefeitura. (2024). Lista de areninhas por regional. *Canal Esporte e Lazer*. https://esportelazer.fortaleza.ce.gov.br/areninhas/lista-de-areninhas-por-regional.html

Fortuna, Carlos (2009). Cidade e urbanidade. *In:* C. Fortuna, & R. P. Leite. (orgs.). *Plural de cidade: novos léxicos urbanos*. (pp.83-97). Amedina/ CES.

Frehse, Fraya. (2013). Os tempos (diferentes) do uso das praças da Sé em Lisboa e em São Paulo. *In:* C. Fortuna, & R. P. Leite. (orgs.). *Diálogos Urbanos: territórios, culturas e patrimónios*. (pp.127-173). Almedina/ CES.

Gehl, Jan. (2015). *Cidade para pessoas*. São Paulo: Perspectiva.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (s.d.). Fortaleza – Panorama. *Cidades e Estados do Brasil*. https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ce/fortaleza/panorama Consultado em fev./2024.

IPECE. Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará (2021). Bairros e Regionais de Fortaleza 2021. *Ceará em Mapas*. Caracterização Territorial. http://www2.ipece.ce.gov.br/atlas/capitulo1/11/140x.htm Consultado em fev./2023.

IPLANFOR. Instituto de Planejamento de Fortaleza (2015). *Revista Fortaleza 2040: Iniciando o diálogo por uma Fortaleza de oportunidades, mais justa, bem cuidada e acolhedora. 2* (1).

Harvey, David (2014). *Cidades Rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*. Martins Fontes.

Jacobs, Jane (2022). *Morte e vida de grandes cidades*. 3 ed. WMF Martins Fontes.

Leite, Rogério P. (2009) Espaços públicos na pós-modernidade. *In:* C. Fortuna, & R. P. Leite (orgs.). *Plural de cidade: novos léxicos urbanos*. Almedina.

Lima, Lara S., Loureiro, C. Felipe G., Sousa, Francelino F. L. M., & Lopes, André S. (2021). Espraiamento urbano e seus impactos nas desigualdades socioespaciais da acessibilidade ao trabalho em Fortaleza. *Transportes, 29* (1), 229-246.

Lima Filho, Irapuan P., & Rebouças, Giovanna F. (2019) Mobilidade urbana e ciclismo: o uso do sistema de bicicletas compartilhadas em Fortaleza. *In:* I. A. F. Barreira, & D. N. Gonçalves. (orgs.). *A cidade sob o chão do espaço público*. Expressão Gráfica.

Lima Filho, Irapuan P., Rebouças, Giovanna F., & Loureiro, Sol C. (2023) Deslocamento casa-trabalho: o uso dos modais e do tempo na cidade de Fortaleza. *Cad. Metrop., 25* (57), 591-616. http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2023-5710

Lefebvre, Henri. (2013). *O Direito à Cidade*. 5 ed. Centauro.

Maricato, Erminia. (2015). *Para entender a crise urbana*. Expressão Popular.

Oliveira, Francisco de (1993). *Elegia para uma Re(li)gião: Sudene, Nordeste, planejamento e conflito de classes*. 6 ed. Paz e Terra.

Park, Robert E. (1967). A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. *In:* O. Velho (org.). *O fenômeno urbano*. (pp. 25-65). Guanabara.

Pequeno, Renato (2015). Condições de moradia e desigualdades socioespaciais: o caso de Fortaleza. *In:* M. C. L. Costa, & Pequeno (orgs.). *Fortaleza: transformações na ordem urbana*. (pp.238-281). Letra Capital/ Observatório das Metrópoles.

Pequeno, Renato et al. (2021). *Direito à Cidade e Habitação: Condicionantes institucionais e normativas para a implementação de políticas (programas e projetos) de urbanização de favelas no Município de Fortaleza*. Relatório de pesquisa PAC – Capacidade institucional e aparato normativo para implementação de políticas. Laboratório de Estudos em Habitação (LEHAB)/ UFC/ Observatório das Metrópoles – Núcleo Fortaleza.

Rolnik, Raquel. (2019). *Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças*. 2 ed. Boitempo.

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico. (2014). *Índice de Desenvolvimento Humano por Bairro, em Fortaleza*. Prefeitura de Fortaleza. http://salasituacional.fortaleza.ce.gov.br:8081/acervo/documentById?id=22ef6ea5-8cd2-4f96-ad3c-8e0fd2c39c98

Simmel, Georg (1967). A metrópole e a vida mental. *In:* O. Velho. (org.). *O fenômeno urbano*. (pp. 10-23). Guanabara.

Soares, André. & Guth, Daniel. (orgs.) (2018). *O Brasil que pedala: a cultura da bicicleta nas cidades pequenas*. Jaguaratica/ Itaú Cultural.

Speck, Jeff. (2017). *Cidade caminhável*. Perspectiva.

Torres, Tatiane. (2019). Políticas públicas para bicicleta: análise comparativa entre as cidades de Fortaleza e Rio de Janeiro. *In:* M. F. Picanço, & V. Callil. (orgs.). *Desafio: estudos de mobilidade por bicicletas*, vol. 2. (pp.65-132). CEBRAP/ Itaú Unibanco.

Tosi, Marcela (2021, 3 nov.). Número de passageiros de ônibus em Fortaleza chega a 66% da demanda pré-pandemia. *O Povo*. https://www.opovo.com.br/noticias/fortaleza/2021/11/03/numero-de-passageiros-de-onibus-em-fortaleza-chega-a-66-da-demanda-pre-pandemia.html

UN. United Nations (2013). *State of the World's Cities 2012/2013*: Prosperity of Cities. UN-Habitat/ Routledge.

Vieira, Lara. (2023, 11 set.). Como solicitar reparos em equipamentos de Academias ao Ar livre de Fortaleza. *Jornal O Povo*, Caderno Fortaleza. https://www.opovo.com.br/noticias/fortaleza/2023/09/11/como-solicitar-reparos-em-equipamentos-de-academias-ao-ar-livre-de-fortaleza.html

Weber, Max (2009). A dominação não-legítima: tipologia das cidades. *In: Economia e Sociedade*, vol. 2. (pp.408-517). Ed. UnB.

Recebido: 04 maio 2023.
Aceito: 21 fev. 2024.

Licenciado sob uma Licença Creative Commons Attribution 4.0