



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE FEIRA DE SANTANA
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E FILOSOFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PLANEJAMENTO TERRITORIAL
MESTRADO PROFISSIONAL — PLANTERR**

UANDERSON FRANCO BARBOSA

**CLASSE TRABALHADORA E O USO DA BICICLETA: UM DEBATE
SOBRE A MOBILIDADE URBANA NA CIDADE DE
FEIRA DE SANTANA–BA**

**Feira de Santana–BA
2024**

UANDERSON FRANCO BARBOSA

**CLASSE TRABALHADORA E O USO DA BICICLETA: UM DEBATE
SOBRE A MOBILIDADE URBANA NA CIDADE DE
FEIRA DE SANTANA–BA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial (PLANTERR), em nível de Mestrado Profissional, como requisito obrigatório para a obtenção do grau de Mestre em Planejamento Territorial pela Universidade Estadual de Feira de Santana.

Orientador: Prof. Dr. Emmanuel Oguri Freitas

**Feira de Santana–BA
2024**

FICHA CATALOGRÁFICA

Ficha catalográfica - Biblioteca Central Julieta Carteado - UEFS

Barbosa, Uanderson Franco

B213c Classe trabalhadora e o uso da bicicleta: um debate sobre a mobilidade urbana na cidade de Feira de Santana - BA / Uanderson Franco Barbosa. - 2024.

156f. : il.

Orientador: Emmanuel Oguri Freitas

Dissertação (mestrado profissional) - Universidade Estadual de Feira de Santana. Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial - PLANTERR, 2024.

1. Mobilidade urbana. 2. Bicicleta. 3. Classe trabalhadora. 4. Direito à cidade. 5. Feira de Santana, Bahia. I. Freitas, Emmanuel Oguri, orient. II. Universidade Estadual de Feira de Santana. Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial. III. Título.

CDU: 711.4:656.18(814.22)

Rejane Maria Rosa Ribeiro – Bibliotecária CRB-5/695

UANDERSON FRANCO BARBOSA

**CLASSE TRABALHADORA E O USO DA BICICLETA: UM DEBATE SOBRE A
MOBILIDADE URBANA NA CIDADE DE FEIRA DE SANTANA – BA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial (PLANTERR) da Universidade Estadual de Feira de Santana como parte dos requisitos necessários para obtenção do título de mestre em Planejamento Territorial.

Aprovada em 13 de setembro de 2024.

BANCA EXAMINADORA

Documento assinado digitalmente



EMMANUEL OGURI FREITAS

Data: 19/09/2024 13:46:10-0300

Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Orientador(a): Prof. Dr. Emmanuel Oguri Freitas

Universidade Estadual de Feira de Santana – UEFS/PLANTERR

Documento assinado digitalmente



HENRIQUE OLIVEIRA DE ANDRADE

Data: 20/09/2024 09:00:25-0300

Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Banca: Prof. Ms. Henrique Oliveira de Andrade

Instituto Federal da Bahia – IFBA

Documento assinado digitalmente



FERNANDO HENRIQUE GUIMARAES BARCELLOS

Data: 13/11/2024 18:57:09-0300

Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Banca: Prof. Dr. Fernando Henrique Guimarães Barcellos

Associação de Ciclistas do Estado do Rio de Janeiro – ACERJ

Documento assinado digitalmente



JOSE RAIMUNDO OLIVEIRA LIMA

Data: 19/09/2024 14:44:35-0300

Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Banca: Prof. Dr. José Raimundo Oliveira Lima

Universidade Estadual de Feira de Santana – UEFS/PLANTERR

Dedico este estudo à minha mãe, Leda Maria. Como várias Marias do Brasil, simboliza a força, dedicação e amor ao próximo. Minha mãe é a principal responsável pela manutenção dos meus estudos. Sempre me dando força. Paciência ela tem de sobra. Guerreira.

AGRADECIMENTOS

Começo agradecendo a Deus pelo dom da vida. Sem ele, não existe o universo, a natureza e seu equilíbrio. Sem a fé por ele, fica difícil acreditar em um mundo melhor e lutar por ele. Sem Deus, parece que a vida não faz sentido.

Minha mãe –Leda Maria – guerreira. Meu alicerce. Sem ela, meu sonho de melhorar de vida pela educação seria apenas um sonho. É minha mãe, que sempre acredita em mim, mesmo quando eu não acredito, que, com a sua simplicidade, amor e força, mantém o equilíbrio familiar e nos protege. Ensina-nos mesmo calada. Guia-nos com positividade e cuidado. Para mim, minha mãe é sinônimo de resistência não só porque começou a trabalhar muito nova, mas porque nunca perdeu a esperança de dias melhores. Sempre sorrir, mesmo sabendo da luta diária de ser o sustento e base da família. Amo-te!

Quero agradecer a meus irmãos Fabinho, Bia e Felipe que, mesmo com as diferenças de gosto, ideologia e modo de vida, somos unidos. Agradeço a eles todo apoio e paciência (são muitas histórias e lutas na jornada); a Fabinho, que também optou pela vida acadêmica; Bia é protetora de animais e possui um brechó como opção de trabalho; Felipe gosta de curtir e trabalhar. Agradeço à minha madrinha, Tarsila, pela referência, escuta, amor e carinho. Por ser a segunda mãe. Agradeço à minha companheira, Aline, por ser uma mulher que me completa. Pelo seu amor, carinho e abraço. Por ser uma pessoa maravilhosa, generosa e sempre disposta a ajudar ao próximo.

Ao meu orientador, Emmanuel Oguri, o Oguri, que é mais que um orientador. É um amigo que me dá conselho, que me motiva e confia no meu trabalho. É uma pessoa de coração enorme que gosta de atuar nos movimentos populares. Ajudou-me em vários momentos, para além do acompanhamento dos estudos, mas como psicólogo (risos) em momentos de angústias, bem como ser um parceiro de ideias.

Muito obrigado, Zé Raimundo, Fernando e Henrique pela leitura e crítica do trabalho da dissertação e por aceitarem participar da banca. A Zé, tenho um carinho de muitos anos – desde a graduação de Economia. Sempre me auxilia com as suas palavras e ensinamentos. É um parceiro em que confio e tenho admiração. Muito obrigado, Janio Santos, pelas conversas, orientações, amizade e envolvimento no estudo.

Agradeço aos professores Davi, Onildo e Aldo pelos ensinamentos e debates calorosos que fortaleceram o estudo e/ou visão de mundo. Aos professores Adelmo, Patrícia, Murilo, Rabelo, Jamile e Diego do Instituto Federal da Bahia – campus Feira de Santana. Cada um(a) contribuiu para o meu desenvolvimento como pesquisador social.

Agradeço aos meus colegas e amigos de mestrado – Turma 10 – Adry, Tami, Kécia, Jacque, Ricardo, Giovanne, Sthefanny, Francisco, Jéssica, Jefferson, Márcia e Marcelly, pelos momentos de estudos, companheirismo, resenhas no módulo 7 e no Bode (risos). Quero agradecer à Jucy uma mulher muito dedicada ao trabalho, mas também uma pessoa muito generosa e atenciosa. Sempre dispostas a ouvir e dar assistência.

Agradeço à minha cidade de Feira de Santana por proporcionar, entre outras coisas, uma Universidade de excelência com infraestrutura e profissionais dedicados. Agradeço à Universidade Estadual de Feira de Santana e ao Programa de Pós-graduação em Planejamento Territorial por concretizar um dos meus sonhos, que é estudar o que gosto.

Agradeço a todos e todas do grupo de ciclismo de que participo, Águia do Sertão, pelos bons momentos de resenhas, viagens, sabedoria e amizades. Não posso deixar de agradecer a todos e todas as pessoas (amigos e desconhecidos) que participaram dos formulários e entrevistas, bem como a todos(as) ciclistas feirenses por acreditarem que a bicicleta é também uma ferramenta de luta por direito à cidade. Este estudo é fruto da participação deles(as) com a perspectiva de contribuir no planejamento da cidade.

Agradeço aos colegas e amigos que direta e indiretamente contribuíram para o meu desenvolvimento como pessoa e conseqüentemente, mesmo sem saberem, no estudo desta dissertação. Aos mais próximos, Clêdson, Kleiton e Marilson muito obrigado. A Danuse, uma mulher guerreira que sempre me ajuda com a sua sabedoria e doçura de ser. A Douglas Navarro, que contribuiu com leitura e crítica do meu anteprojeto de mestrado. Agradeço à dona Detinha, seu Tico e vó Perolina de Anguera que me acolhe de braços abertos. Aos meus avós de coração, Joca e Luzinete, muito obrigado.

Termino agradecendo novamente a Deus pela vida, sem esquecer a minha saúde, força e os bons momentos que tive e tenho pedalando com a minha bicicleta nos passeios, viagens, trilhas, cicloturismo e as amizades nos pedais. Não posso me esquecer também dos momentos de dúvidas que me acompanharam durante a reflexão do estudo, mas tudo valeu a pena!

Magrela

Eu e ela
E só de pensar que os melhores momentos da vida
A gente passou junto, não, que beleza
Ela é meio sem jeito
E é tão silenciosa
É cheia de defeitos
Do jeito que o pai gosta
Se eu tô inseguro e freio
Ela assovia e a rua inteira olha
Carrego ela nos ombros
E a gente tira onda
Ainda nem tô pronto
Ela já ofereceu carona
E se eu tomo um tombo
Eu me machuco e ela também se arranha
Ah, ela me leva pra qualquer lugar
Ah, e é tão gostoso quando a gente sai assim pra passear
Amo tanto tudo que tem nela
Cada pneuzinho da magrela
No asfalto, areia ou chão de terra
É uma declaração de amor pra minha bicicleta

(Canção de Atitude 67. Compositores: Eric Vinicius.
Henrique Regenold. Pedrinho Pimenta)

Você acaba conhecendo tudo e muito de perto. Às vezes você passa num automóvel numa avenida ou numa estrada você não se dá conta daquela árvore bonita ou daquela loja que abriu em tal lugar, mas se você, se você pedala de bicicleta você está vendo, você tá sentindo a cidade, você é parte da cidade, você não tá dentro de um carro fechado três toneladas de ferro poluindo, você tá em contato com tudo aquilo. Isso aí é para mim é show de bola sabe, é apaixonante. Eu digo que as pessoas, elas são infectadas pela biketeria (Entrevistado 6).

RESUMO

Este estudo apresenta uma reflexão sobre a classe trabalhadora e o uso da bicicleta, propondo um debate sobre a mobilidade urbana na cidade de Feira de Santana – BA. É um estudo de natureza qualitativa construído com a participação de vários sujeitos envolvidos no tema. Nesse contexto, a bicicleta pode ser uma ferramenta de disputa pelo direito à cidade. Por isso, o estudo tem como proposta ouvir ciclistas trabalhadores que usam a bicicleta como meio de transporte e saber sua relação com a bicicleta e com a cidade de Feira de Santana. No estudo também há um recorte, campo de pesquisa, que busca analisar qualitativamente os ciclistas que transitam de bicicleta e utilizam como meio de transporte no bairro Centro Industrial do Subaé (CIS), que foi criado, em 1970, com a finalidade de ser um bairro de instalação industrial. O objetivo geral desta pesquisa é estudar a percepção/concepção da classe trabalhadora, que usa bicicleta como meio de transporte, sobre os elementos que constituem e a Política de Mobilidade Urbana na cidade de Feira de Santana – BA. Procuramos atender aos seguintes objetivos específicos: a) estudar o direito à cidade, relacionando à classe trabalhadora em defesa da qualidade de vida e como as ações coletivas são desenvolvidas; b) analisar a política urbana nacional relacionando-a ao plano de mobilidade e o plano diretor de Feira de Santana; c) fazer um levantamento histórico sobre cicloativismo no Brasil como ferramenta de participação, contribuição, reivindicação e analisar o que foi feito na cidade de Feira de Santana; d) compreender as demandas dos trabalhadores que usam a bicicleta como meio de transporte e sua observância pelo poder público, bem como eventuais conflitos em relação ao planejamento urbano. Além da pesquisa bibliográfica e documental, foram utilizados como instrumentos metodológicos 15 formulários e 7 entrevistas, para levantamento dos dados qualitativos necessários à investigação. Para aplicação dos formulários – contemplado uma parte com perguntas e respostas objetivas e outra parte com perguntas abertas em formato de entrevista semiestruturada que foram, inclusive, gravadas para os 15 ciclistas trabalhadores no bairro CIS. Para a aplicação das 7 entrevistas semiestruturadas com sujeitos ciclistas e não ciclistas, mas envolvidos no tema. A estrutura do trabalho é apresentada em quatro capítulos, contando com a pesquisa de campo e os instrumentos metodológicos, que juntos pretendem compreender a política de mobilidade urbana na cidade de Feira de Santana e o uso da bicicleta pela classe trabalhadora. Nessa perspectiva, que iremos estudar nos capítulos teóricos sobre direito à cidade, o plano de mobilidade e o plano diretor de Feira de Santana, Estatuto das Cidades, canais de participação, gestão democrática, os benefícios de implementação de infraestrutura para bicicleta, cicloativismo e mais a parte das 7 entrevistas. No capítulo sobre o campo de pesquisa, iremos expor os resultados e respostas dos ciclistas trabalhadores que responderam aos 15 formulários. Concluiu-se que a bicicleta é um objeto com múltiplas finalidades que pode ser um instrumento/modal de transporte urbano eficiente na cidade de Feira de Santana.

Palavras chave: Mobilidade Urbana. Bicicleta. Classe Trabalhadora. Direito à Cidade. Feira de Santana.

ABSTRACT

This study presents a reflection on the working class and the use of bicycles, proposing a debate on urban mobility in the city of Feira de Santana – BA. It is a qualitative study constructed with the participation of several subjects involved in the topic. In this context, the bicycle can be a tool to fight for the right to the city. Therefore, the study aims to listen to working cyclists who use bicycles as a means of transport and find out their relationship with the bicycle and the city of Feira de Santana. In the study there is also a section, a research field, that seeks to analyze in a qualitative way the cyclists who travel by bicycle and use it as a means of transport in the Centro Industrial do Subaé (CIS) neighborhood, which was created in 1970 with the purpose of being an industrial installation neighborhood. Therefore, the study has the following general objective: to study the perception/conception of the working class, who use bicycles as a means of transport, and the Urban Mobility Policy in the city of Feira de Santana – BA. We seek to meet the following specific objectives: a) study the right to the city, relating it to the working class in defense of quality of life and how collective actions are developed; b) analyze the national urban policy relating it to the mobility plan and the Feira de Santana master plan; c) carry out a historical survey of cycling activism in Brazil as a tool for participation, contribution, demand and analyze what was done in the city of Feira de Santana; d) understand the demands of workers who use bicycles as a means of transport and their compliance by public authorities, as well as possible conflicts in relation to urban planning. In addition to bibliographic and documentary research, 15 forms and 7 interviews were used as methodological instruments to collect the qualitative data necessary for the investigation. To apply the forms – one part included objective questions and answers and another part with open questions in a semi-structured interview format that were even recorded for the 15 working cyclists in the CIS neighborhood. For the application of 7 semi-structured interviews with cyclists and non-cyclists, but involved in the topic. The structure of the work is presented in four chapters including field research and methodological instruments, which together aim to understand the urban mobility policy in the city of Feira de Santana and the use of bicycles by the working class. From this perspective, which we will study in the theoretical chapters on the right to the city, the mobility plan and director of Feira de Santana, Statute of Cities, participation channels, democratic management, the benefits of implementing infrastructure for cycling, cycling activism and more of the 7 interviews. In the chapter on the research field we will present the results and responses of the working cyclists who answered the 15 forms. Thus, it was determined that the bicycle is an object with multiple purposes and can be an efficient urban transport instrument in the city of Feira de Santana.

Keywords: Urban Mobility. Bicycle. Working Class. Right to the City. Feira de Santana.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Lista de Fluxogramas

Fluxograma 1: Esquematização da pesquisa sobre perfil dos grupos ciclísticos de Feira de Santana e entorno	89
Fluxograma 2: Perfil dos ciclistas trabalhadores participantes no bairro CIS, parte 1, 2023	102
Fluxograma 3: Perfil dos ciclistas trabalhadores participantes no bairro CIS, parte 2, 2023	103

Lista de Figuras

Figura 1: Publicidade da Chrysler em jornais brasileiros	60
Figura 2: Publicidade da Monark sobre o uso da bicicleta	62
Figura 3: 4º Feira Bike Night de Feira de Santana	84
Figura 4: Divulgação dos candidatos(as) que assinaram a carta compromisso mobilidade sustentável de Feira de Santana	87
Figura 5: Mobilidade sustentável nas eleições de 2020 de Feira de Santana	87
Figura 6: 9º cicloturismo de Feira de Santana	93

Lista de Fotos

Foto 1: Talão de multa mirim	81
Foto 2: Ghost Bike em Feira de Santana	92
Foto 3: Acesso 5 do CIS, Feira de Santana, 2023	96
Foto 4: A rua entre as Quadras “S” e “W”, Feira de Santana, 2023	96
Foto 5: Passarela no Tamadanri que dá acesso ao CIS, Feira de Santana, 2023	97
Foto 6: Bicicletas estacionadas em uma das empresas no bairro CIS, parte 1, 2023	97
Foto 7: Bicicletas estacionadas em uma das empresas no bairro CIS, parte 2, 2023	98

Lista de Gráfico

Gráfico 1: Tipo de vínculo trabalhista dos ciclistas trabalhadores participantes no bairro CIS, 2023	105
---	-----

Lista de Mapa

Mapa 1: Os destinos dos ciclistas participantes no bairro CIS, 2023	104
--	-----

Lista de Quadro

Quadro 1: Meta de divisão modal do Plano de Mobilidade Urbana de Feira de Santana	53
--	----

Quadro 2: Caracterização dos(as) entrevistados(as)	148
---	-----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACB: Associação Conexão Bike

ANTP: Associação Nacional de Transportes Públicos

BA: Bahia

BRT: Bus Rapid Transit

CIS: Centro Industrial do Subaé

CLT: Consolidação das Leis de Trabalho

CNPJ: Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica

ESPN: Rede de Programação de Entretenimento e Esporte

FSA: Feira de Santana

GEIPOT: Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes

ID: Idem

INTERURB: Companhia de Desenvolvimento Urbano e Articulação Municipal

ITDP Brasil: Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento

MDB: Movimento Democrático Brasileiro

MMA: Artes Marciais Mistas

MTB: Mountain Bike

NMS: Novos Movimentos Sociais

ONG: Organização Não Governamental

ONU: Organização das Nações Unidas

PDDU: Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

PHIS: Plano Local de Habitação de Interesse Social

PLANMOB: Plano Municipal de Mobilidade de Urbana

PLANTTER: Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial

PNMU: Política Nacional de Desenvolvimento Urbano

PRB: Partido Republicano Brasileiro

PSB: Partido Socialista Brasileiro

PSL: Partido Social Liberal

PSOL: Partido Socialismo e Liberdade

PT: Partido dos Trabalhadores

RMFS: Região Metropolitana de Feira de Santana

SAMU: Serviço de Atendimento Móvel de Urgência

SEPLAN: Secretaria Municipal de Planejamento de Feira de Santana

SMT: Superintendência Municipal de Trânsito

SMTT: Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito

TCC: Trabalho de Conclusão de Curso

UCB: União de Ciclistas do Brasil

UEFS: Universidade Estadual de Feira de Santana

UPA: Unidade de Pronto Atendimento

ZEIS: Zonas Especiais de Interesse Social

ÍNDICE

RESUMO.....	10
ABSTRACT.....	11
1 INTRODUÇÃO.....	17
2 CAPÍTULO 2 A CLASSE TRABALHADORA EM MOVIMENTO: A BUSCA POR DIREITO À CIDADE.....	24
2.1 Uma abordagem de classe: a classe trabalhadora do campo de pesquisa	25
2.2 Cidade humanizada: o espaço como lugar de convivência	29
2.3 Direito à cidade: a reconstrução dos espaços pelo sistema democrático	37
2.4 Participar para transformar: a classe trabalhadora no planejamento urbano	41
3 CAPÍTULO 3 A MOBILIDADE URBANA E O ESTATUTO DA CIDADE: DO DEBATE NACIONAL ATÉ O LOCAL	45
3.1 O PDDU e o Plano de Mobilidade em Feira de Santana	46
3.2 O Estatuto da Cidade, a mobilidade participativa e os mecanismos do direito à cidade	54
3.3 A cidade das bicicletas: uma alternativa viável	60
4 CAPÍTULO 4 O CICLOATIVISMO COMO UMA POSSÍVEL SOLUÇÃO PARA AS QUESTÕES DE MOBILIDADE URBANA EM FEIRA DE SANTANA.....	70
4.1 O cicloativismo como uma expressão política: uma reflexão sobre ativismo urbano	71
4.2 Movimentos cicloativistas no Brasil: produção e intervenção dos sujeitos ciclistas	73
4.3 Dos grupos de ciclismo a contribuições dos cicloativistas na cidade de Feira de Santana	83
5 CAPÍTULO 5 A CLASSE QUE UTILIZA A BICICLETA COMO MEIO DE TRANSPORTE: ESTUDO DE CAMPO COM QUEM PEDALA.....	95
5.1 Campo de pesquisa: experiência do pesquisador	95
5.2 Escolha da abordagem qualitativa	98
5.3 Pesquisa de campo: critérios adotados, categoria de classe e perfil dos ciclistas investigados	99
5.4 Pesquisa de campo: uso da bicicleta e percepção da cidade de Feira de Santana	106
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	116
REFERÊNCIAS.....	121
ANEXOS.....	130
ANEXO A: PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP/UEFS-APROVADO.....	130

ANEXO B: CARTA COMPROMISSO – PODER EXECUTIVO.....	141
ANEXO C: CARTA COMPROMISSO – PODER LEGISLATIVO.....	144
APÊNDICES.....	148
Quadro 2 – Caracterização dos(as) entrevistados(as)	148
APÊNDICE A: MODELO DE FORMULÁRIO PARA O CICLISTA.....	151
APÊNDICE B: MODELO DE ENTREVISTA QUE SERÁ APLICADO PARA UM TÉCNICO QUE DESENVOLVE POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA DE FEIRA DE SANTANA.....	153
APÊNDICE C: MODELO DE ENTREVISTA QUE SERÁ APLICADO A UM CICLISTA QUE UTILIZA A BICICLETA POR MÚLTIPLA FINALIDADE EM FEIRA DE SANTANA.....	154
APÊNDICE D: MODELO DE ENTREVISTA QUE SERÁ APLICADO PARA UM ESTUDIOSO OU AUTORIDADE PÚBLICA DE FEIRA DE SANTANA.....	155

1 INTRODUÇÃO

Com esta pesquisa, buscou-se investigar o uso da bicicleta como modal de transporte utilizado pela classe trabalhadora e a como a política de mobilidade urbana em Feira de Santana se relaciona com o tema. O estudo possui motivação de cunho pessoal para o pesquisador, que por ser ciclista usa a bicicleta como meio de transporte, para o esporte e o lazer. Trata-se de objeto de pesquisa que faz parte de sua vida e simboliza uma forma de resistência em relação a um sistema de transportes que privilegia o uso do automóvel. É com a bicicleta que construiu seu pertencimento à cidade, que plantou e colheu amizades, construiu lembranças, histórias e viagens, conhecendo de perto cidades, trilhas, cachoeiras, praias e rios. É um estilo de vida. É um transporte que carrega uma parte de sua história e lhe fornece benefícios. A bicicleta, por si só, é um instrumento de luta contra a decadência do transporte público coletivo de Feira de Santana e o privilégio da política viária automobilística no Brasil. É uma luta de resistência e existência diante da escassez de infraestrutura na cidade.

Partindo desses pressupostos e da experiência do pesquisador como ciclista militante, compreende-se, neste estudo, que a bicicleta pode ser pensada e usada como uma ferramenta na disputa pelo direito à cidade pelos ciclistas e, especialmente, por aqueles pertencentes à classe trabalhadora. A pesquisa foi motivada a partir da análise de alguns protestos de ciclistas na cidade de Feira de Santana, em que foi possível identificar que, apesar dos ciclistas utilizarem a bicicleta por diversas razões, como meio de transporte, para o esporte, o lazer e a para promoção da saúde, os protestos por melhorias de mobilidade urbana por bicicleta na cidade concentram quase que exclusivamente aos ciclistas esportistas. Embora, entre as reivindicações, exista a pauta que considera a bicicleta como meio de transporte, o que fica ganha visibilidade são as demandas por espaços para esporte e lazer. Observa-se que há pouca presença de trabalhadores com as suas bicicletas simples e sem os aparatos esportivos entre os manifestantes. Será que eles não se identificam com os protestos ou são pouco numerosos? O fato é que não parecem presentes no debate público que influencia o processo político.

Compreender os elementos que produzem esse processo de alienação conduziu a pesquisa para uma investigação sobre as reflexões e representações que os ciclistas trabalhadores, que usam a bicicleta como meio de transporte, revelam para identificação de possíveis canais de participação e engajamento dos grupos. Na produção do trabalho de campo (que, em grande parte, foi realizado pedalando pela cidade), observou-se a completa insuficiência da infraestrutura para a bicicleta como modal de transporte, especialmente, na ligação dos bairros populares com o centro da cidade e as zonas industriais. Compreender essa

dinâmica é fundamental para produzir conhecimento, informações, argumentos e dados que possam servir para a reivindicação e participação desse sujeito coletivo na disputa pela cidade. Destaca-se que a reflexão sobre o uso da bicicleta está na ordem do dia do debate sobre mobilidade urbana e em consonância com a discussão sobre formas de conter o aquecimento global e a transição energética.

O cenário da pesquisa é a cidade de Feira de Santana, apelidada por Ruy Barbosa em 1919, de “Princesa do Sertão”, que é a segunda maior cidade do estado da Bahia e uma das principais da região Nordeste (Feira de Santana, 2017). O município fica a aproximadamente 110 quilômetros da capital baiana e, a partir da década de 1960, começou a destacar-se com considerável crescimento demográfico e desenvolvimento econômico. A população, que era de 131,1707 em 1970, mais que quadruplicou em 40 anos (Feira de Santana, 2017). A Princesa do Sertão tem como característica ser uma cidade de imigrantes, pois aproximadamente a metade da população não nasceu na cidade. Esse fenômeno ocorre devido à presença de serviços como hospitais e instituições de ensino, localização privilegiada, mas também pelo seu potencial econômico relacionado ao comércio e serviços (Feira de Santana, 2017).

No estudo, também há um recorte em relação ao sujeito de pesquisa, que busca analisar de forma qualitativa as representações dos ciclistas que transitam de bicicleta e utilizam-na como meio de transporte no bairro Centro Industrial do Subaé (CIS), que foi criado em 1970 com a finalidade de ser uma área planejada de instalação industrial. O bairro está localizado na parte sul da cidade, próximo de dois bairros populosos (Tomba e Muchila) e da BR-324 que conecta a cidade com capital, Salvador. A escolha do estudo no bairro CIS se dá por se tratar de uma área de concentração industrial, em que, nos dias habituais de trabalho (segunda a sábado), transita um número volumoso de ciclistas que utilizam a bicicleta como meio de transporte.

A preferência de realizar a pesquisa tendo como lugar o bairro CIS pode ser justificada, ainda, pela proximidade da residência do pesquisador, resultando na intimidade em relação à área delimitada. Também é necessário ponderar que o campo da pesquisa não compreendeu todas as ruas do bairro CIS, mas um local de maior concentração de ciclistas trabalhadores, bem como não foram investigados todos os trabalhadores que transitam de bicicleta, mas uma amostragem de 15 ciclistas em um ponto do bairro, que denominamos como área de triagem, e, principalmente, em razão da aceitação para participar do estudo. Além dos formulários, realizamos entrevistas, partindo de um roteiro semiestruturado, com 7 participantes.

Dessa forma, o estudo teve como objetivo geral estudar a representação/percepção da classe trabalhadora que usa bicicleta como meio de transporte, considerando a Política de

Mobilidade Urbana da cidade de Feira de Santana, Bahia. Procuramos dar conta dos seguintes objetivos específicos: a) estudar o direito à cidade relacionando à classe trabalhadora em defesa da qualidade de vida e como as ações coletivas podem ressignificar os espaços urbanos pelo sistema democrático no planejamento de políticas públicas de cidade; b) analisar a política urbana nacional relacionando-a ao Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) e Plano Municipal de Mobilidade de Urbana (PLANMOB) de Feira de Santana; c) fazer um levantamento histórico sobre cicloativismo no Brasil, compreendendo-o como ferramenta de participação, contribuição e reivindicação na Política de Mobilidade Urbana Nacional e na cidade de Feira de Santana; d) compreender as demandas dos trabalhadores que usam a bicicleta e sua (não)observância pelo poder público, bem como eventuais conflitos envolvendo esses sujeitos em relação ao planejamento urbano da cidade.

A escolha do tema é em função da sua importância, mas também pelo vínculo do pesquisador com o uso da bicicleta. Além disso, existe a motivação pessoal em contribuir com e para a concepção da classe trabalhadora na política de mobilidade urbana por bicicleta em Feira de Santana, na condição de ciclista, ativista, estudante, trabalhador e participante de grupo de ciclismo. A classificação e avaliação da pesquisa é de natureza qualitativa.

Para a realização do estudo, a construção metodológica partiu de três tipos de pesquisas: a) exploratória, tendo como princípio a familiaridade com o objeto de estudo; b) descritiva, buscando analisar, registrar e correlacionar os fatos e/ou fenômenos do tema; e c) explicativa, identificando as causas que contribuem para a ocorrência do fenômeno. Trata-se de um estudo de caso centrado no trabalho de campo, procurando aprofundar a reflexão com a realidade da área pesquisada por meio das observações e interações do pesquisador, captando as representações e explicações do fenômeno a partir da fala da própria classe trabalhadora ciclista. Nesse processo, realizamos interpretações do material coletado através das ferramentas que incluíram questionário, entrevistas, conversas informais, registros fotográficos, diário de campo e outros. Além disso, apresentamos o olhar crítico e formulador de ideias que o pesquisador se compromete a realizar diante dos depoimentos que os ciclistas trabalhadores apresentaram em face da realidade do meio urbano de Feira de Santana (Heerdt; Leonel, 2007).

Conforme adiantamos, foram utilizados dois instrumentos metodológicos: o questionário com duas seções, sendo a primeira com perguntas objetivas e outra com perguntas abertas. O questionário foi aplicado de forma presencial, gravado em voz e as respostas objetivas foram adicionadas em um software, sistematizadas e classificadas. Uma parte das perguntas objetivas buscou levantar dados sobre o perfil socioeconômico dos participantes e sobre como se dá a utilização da bicicleta. A outra parte do instrumento foi idealizada no

formato de entrevista de caráter reflexivo, formulada a partir do diário de campo e conversas informais, que resultou na formulação de reflexões pertinentes ao tema pelo pesquisador. Ou seja, trata-se de um estudo de caráter qualitativo que se desenvolveu com a construção e amadurecimento dados produzidos durante a jornada de pesquisa;

As sete entrevistas foram realizadas, que contaram com gravação de voz pelo aparelho de telefone celular e foram transcritas, com os seguintes sujeitos: a) Vereador que debate a mobilidade urbana de Feira de Santana; b) Secretário de Transporte e Trânsito de Feira de Santana; c) Ciclista e administrador de grupo de ciclismo da cidade; d) Ciclista e mecânico de bicicleta; e) Ciclista que usa a bicicleta como esporte e meio de transporte e é vendedora de peças e acessórios de bicicleta de uma loja conhecida da cidade; f) Ciclo ativista e representante do grupo de ciclismo Lobo Guará e, g) Ciclista diarista que utiliza a bicicleta como meio de transporte e esporte. Todos e todas são moradores de Feira de Santana.

As entrevistas com os sujeitos propiciaram a construção bibliográfica dos três primeiros capítulos deste trabalho. Não foi analisado o perfil dos entrevistados, mas existe um quadro de caracterização deles e delas no anexo deste trabalho. A finalidade das entrevistas foi obter conhecimento do ponto de vista prático/técnico e/ou teórico sobre o tema. Com as entrevistas, o estudo possibilitou compreender alguns processos políticos referentes ao planejamento, ou falta dele, na política de mobilidade urbana em Feira de Santana.

O estudo foi aprovado pelo Comitê de Ética da UEFS e o parecer de aprovação encontra-se no anexo “A” deste trabalho. A revisão bibliográfica encontra-se nos capítulos 1, 2 e 3 deste trabalho e juntos a eles as entrevistas obtidas com 7 participantes é a parte da reflexão essencial de orientação dos objetivos, metodologia e o resultado. No último capítulo, produzimos uma discussão sobre as informações, perfil, caracterização e experiências dos 15 ciclistas que responderam os formulários no campo de pesquisa. O campo de pesquisa permitiu explorar aspectos importantes do debate a partir do cotidiano e possibilitou aproximar o estudo com a realidade dos ciclistas trabalhadores participantes, assumindo uma relação de percepção direta sobre quem são os sujeitos que vão trabalhar de bicicleta no bairro CIS em Feira de Santana.

A investigação no campo de pesquisa tem como finalidade obter informações qualitativas, para melhor reformular as ideias e abordagem, e o desenvolvimento dos resultados. Em relação à apresentação dos dados através dos instrumentos de investigação no campo de pesquisa, foram transcritas, interpretadas e organizadas em imagens e descrição do local de pesquisa em um gráfico, dois fluxogramas e um mapa produzido em softwares e aplicativos gratuitos. Para o gráfico e fluxogramas, utilizamos o site Canva. Para a elaboração do mapa, foi usado My Maps. Em todos os casos, os dados foram produzidos a partir da pesquisa de campo.

Apresentamos, ainda, um fluxograma elaborado pelo pesquisador, a partir da fonte de levantamento documental de pesquisa organizado por Eloy (2020).

Como o estudo analisa a representação/percepção dos ciclistas trabalhadores, foi necessário entender o conceito de participação social. Segundo Díaz Bordenave (1994), participação é “fazer parte”, “se sentir parte”, “torna-se parte” não apenas de um grupo, mas de uma conduta, escolha, ambiente, ação e ideário. Ainda segundo o autor, “participação social, todavia, ou participação em nível macro, implica uma visão mais larga e ter algo a dizer na sociedade como um todo” (Díaz Bordenave, 1994, p. 24). Logo, a participação social que investigamos relaciona as representações, significados e mensagens do ponto de vista socioeconômico dos sujeitos. Procuramos compreender a concepção de participação da classe trabalhadora no que se refere à mobilidade urbana por bicicleta em Feira de Santana – BA.

Nesse debate, enfrentamos a seguinte pergunta: o que é classe trabalhadora? Para Antunes (2018), que discute a classe na contemporaneidade dando um significado específico ao termo, a classe trabalhadora do século XXI, cujo sentido pretende dar amplitude frente às transformações nas relações do “mundo do trabalho”, não se apresenta apenas no campo do trabalho formal e urbano (como discute Marx no livro “O capital”, por exemplo), mas abarca aqueles que vivem na informalidade. Trata-se de uma classe que vende sua força de trabalho, que vive dela e não está necessariamente ligada a um contrato, à indústria, empregador ou vinculado à produção na sua forma clássica.

São pessoas inseridas em trabalhos ligados ao setor de serviços, como os casos dos trabalhadores do turismo, do comércio, dos bancos, dos serviços públicos e de outras atividades que não constituem o proletariado clássico marxiano. São, portanto, formas de exercício do trabalho que “não se constituem como elemento diretamente produtivo, como elemento vivo do processo de valorização do capital e de criação de mais-valia” (Antunes, 2009, p. 102). Nesse compasso, procuramos articular as considerações de Antunes com outros autores, como Wright (2015), Breen (2015) e Sørensen (2015), constituindo teoricamente nosso sujeito de pesquisa no recorte espacial e temporal.

No que se refere ao debate sobre mobilidade urbana, partimos do pressuposto de que não se restringe a um elemento material, identificado como conjunto de infraestrutura urbana que organiza os espaços de meios de transportes para proporcionar um deslocamento eficiente de pessoas, animais e mercadorias. Nossa abordagem problematiza o aspecto de questão social, econômica, política e técnica que organiza ou reorganiza os espaços públicos, influenciando a arquitetura urbana e o modo como os habitantes utilizam as vias, na relação com as políticas públicas implementadas na cidade (Vasconcellos, 2013). Na nossa compreensão, a mobilidade

ainda se vincula à disputa pelo sentido e ações ligadas ao desenvolvimento local, inclusão social e sustentabilidade. A contrapelo, pedalar pode ser entendido como uma posição política contra a hegemonia da política de beneficiamento de automóveis (Boareto, 2010).

Para construir o cenário da pesquisa, realizamos uma vasta revisão bibliográfica e analisamos fontes documentais primárias e secundárias. A título de revisão de literatura, no sentido de compor uma problemática articulada com o objeto da investigação, visitamos publicações sobre a classe trabalhadora e suas concepções sobre política de mobilidade urbana por bicicleta, inclusive em Feira de Santana. Destacamos autores como Antunes (2009, 2018), Boareto (2010), (Barcellos, 2020), Santos (2021), Santos (2019), Díaz Bordenave (1994), Demo (1988), (Xavier, 2011), (Lefebvre, 2001), Ribeiro (2009) e outras referências relevantes.

Sobre as fontes documentais primárias, trabalhamos com: o Plano de: Mobilidade Urbano de Feira de Santana, promulgado em 2018; o PDDU da cidade; as diretrizes de ordenamento territorial urbano da cidade e nacional que envolvem participação e mobilidade urbana; as matérias jornalísticas em sites ou jornais impressos que abordavam o tema. Outrossim, analisamos publicações dos agentes estatais, arquivos particulares, dados estatísticos (municipais e nacionais), documentos oriundos de acervos de grupos de ciclismo da cidade; fotografias; e demais legislações pertinentes.

A partir das reflexões e resultados da pesquisa, produzimos uma cartilha com o objetivo de realizar uma devolutiva aos sujeitos da investigação, pois será distribuída na área do recorte espacial. Na elaboração desta dissertação, procuramos abordar esse universo de forma ensaística para poder inserir elementos do sentipensar (Fals Borda, 2015) e da imaginação do pesquisador. Não se trata de uma pesquisa que busca imprimir uma problemática estranha ao objeto, mas uma abordagem que entende que para determinadas “hipóteses ou conjecturas: precisa-se de criatividade, da criação de ideias “novas e boas” para a solução de problemas” (Heerdt; Leonel, 2007, p.44). A dissertação foi, inclusive, o produto/instrumento desenvolvido como fruto da participação dos ciclistas trabalhadores que, através do pesquisador/militante/sujeito, deseja produzir reflexos concretos sobre a mobilidade urbana de Feira de Santana.

A dissertação está organizada em quatro capítulos, sem contar com a introdução e considerações finais. O primeiro capítulo é dedicado ao direito à cidade e à compreensão do processo de urbanização, relacionando a temática com o desenvolvimento social e o interesse econômico. O segundo visa compreender o planejamento e os instrumentos da Política de Mobilidade Urbana em Feira de Santana, bem como os mecanismos de participação, para analisar as externalidades positivas do uso da bicicleta como meio de transporte e o conflito

com os automóveis. O terceiro capítulo contém a apresentação das ações do cicloativismo, ciclomobilidade, associações, grupos de ciclismo ou ativistas ciclistas na contribuição de demandas, lutas, propostas e políticas para um planejamento de cidade sustentável e humanizada no trânsito. No quarto capítulo, apresentamos o campo de pesquisa e as informações, perfis, caracterização e respostas/representações dos ciclistas que responderam aos 15 formulários.

2 CAPÍTULO 2 | A CLASSE TRABALHADORA EM MOVIMENTO: A BUSCA POR DIREITO À CIDADE

Neste capítulo, iremos conceitualizar a classe trabalhadora segundo uma categoria de análise de Wright (2015) e os estudos de Ricardo Antunes como referência a obra “O Privilégio da Servidão” de 2018. Depois, trataremos do debate sobre direito à cidade numa perspectiva de movimento de classe trabalhadora por uma cidade humanizada e democrática. A reflexão se torna necessária, pois entendemos que uma mobilidade urbana não democrática descumpra o papel social de acesso aos diversos tipos de serviços disponíveis a população, desse modo, o cidadão fica sem desfrutar de algumas das oportunidades e benefícios urbanos. Logo, iremos refletir a importância da atuação da classe trabalhadora e o processo de participação popular de direito à cidade.

Para tratarmos da mobilidade urbana por bicicleta, devemos incluir na discussão o direito à cidade, e pensar no projeto de cidade em um lugar que abrigue pessoas e fortaleça as relações sociais. No contexto do capitalismo a intervenção humana e o planejamento urbanístico atinge os espaços públicos transformando as ruas, alterando a circulação e contato social dos habitantes. As relações cotidianas são alteradas refletindo numa mudança brutal, provocando intranquilidade, reduzindo os espaços de convivência, modificando a memória das paisagens, desestimulando laços e redes de solidariedade, gerando ou potencializando conflitos, preconceitos, racismo e privando uma parcela da população dos serviços públicos.

Embora a discussão de direito à cidade seja muito complexa, envolvendo várias esferas da política pública e sociais. Iremos abordar neste capítulo, também, aspectos relacionados à construção desigual de cidades no cenário brasileiro, dando visibilidade ao exemplo da cidade de Feira de Santana, do estado da Bahia. Entendemos que a discussão de direito à cidade é relevante para a construção de espaços humanizados com perspectiva de fomentar conforto e segurança à população. O capítulo está dividido em quatro partes: a) uma abordagem de classe; b) cidade humanizada e construção de espaços de convivência; c) direito à cidade e a reconstrução dos espaços urbanos pelo Estado democrático e por último, d) a importância da classe trabalhadora participativa para transformação do planejamento urbano.

O objetivo deste capítulo é debater sobre a ineficiente ou escolha política de construção urbana, contextualizando o projeto de cidade com viés capitalista. Assim, é válido salientar que, na verdade, as escolhas de projeto de cidade não estão fora da ordem de construção do espaço urbano capitalista, mas são fruto da desigualdade espacial e social produzida pelo controle da

classe dominante (Santos, 2019). Ele estabelece e ajusta as políticas públicas a seu favor, direcionando a qualidade de vida e atribuindo os espaços marginalizados. A cidade é um fenômeno de construção humana de perspectiva das relações de trabalho, ou seja, ela é também uma extensão da própria condição da produção (Barbosa Filho, 2019). Os espaços de cidade seguem uma estrutura econômica da sociedade, que, geralmente, materializa o desejo da classe dominante. A cidade é uma das possibilidades de condições humanas diante dos privilégios, desigualdades e fruto de um sistema orquestrado para isso.

2.1 Uma abordagem de classe: a classe trabalhadora do campo de pesquisa

Na literatura existem vários conceitos sobre classe, que buscam definir uma categoria que capta uma estrutura de classe referente à sociedade do século XXI. Por outro lado, o que iremos fazer neste estudo é refletir a classe como um corte da pesquisa (numa categoria) e a classe trabalhadora de forma ampla, segundo Antunes (2018). Para Wright (2015), a palavra “classe” pode ser entendida ou usada por duas categorias de classe gramatical. O primeiro se configura como substantivo que nomeia o sujeito numa definição de classe de trabalhadores ou fornecedores de mão de obra. O segundo se configura como adjetivo que ora qualifica o sujeito, ora qualifica outro adjetivo sobre o sujeito, como: “relações de classe, estrutura de classe, situação de classe, formação de classe, interesses de classe, conflito de classe, consciência de classe” (Id., 2015, p. 23).

Por definição de categorias, podemos separar a relação de classe com a relação social, porém no contexto de constituição de direitos e poderes numa sociedade capitalista elas se relacionam, pois ambas as categorias são usualmente estabelecidas para mensurar as desigualdades sociais (Wright, 2015). Isso significa dizer que a desigualdade de classe reflete na desigualdade social tanto numa esfera econômica quanto numa esfera mais ampla da sociedade. Embora entendamos a classe trabalhadora de forma ampla como classe que vende a força de trabalho (física ou intelectual), neste estudo iremos fazer um recorte (para os ciclistas que responderam os 15 formulários) que considera estabelecer uma classe trabalhadora aqueles e aquelas que além de vender a sua força de trabalho, utiliza a bicicleta como meio de transporte, trabalha ou transitar no bairro CIS de Feira de Santana. A partir daí, observamos um perfil, pois além das perguntas abertas no formato de entrevistas, também estão presentes no estudo (mais especificamente no último capítulo) as perguntas objetivas, dentre elas: cor/raça, renda, tipo de vínculo empregatício, escolaridade, entre outros.

Segundo Breen (2015, p. 47), os “membros de determinada classe desfrutam de oportunidade de vida comuns a essa situação”, ou seja, relações de pessoas com a mesma classe ou classes similares que apontam para uma caracterização de perfil, ao observarem semelhantes aspectos socioeconômicos. Isso pode refletir, por exemplo, que os

[...] interesses de classe são os interesses materiais das pessoas decorrentes de sua situação nas relações de classe. “Interesses materiais” inclui uma série de questões - padrões de vida, condições de trabalho, nível de esforço, lazer, segurança material e outras coisas (Wright, 2015, p. 35).

Por isso será comum os ciclistas que participaram da pesquisa responderem: “vejo muita gente pedalando” como um dos critérios para usar a bicicleta como meio de transporte, pois eles ou elas consideram as pessoas do seu círculo de amizade, familiar, colegas de trabalho ou de estudo que usualmente é semelhante à sua classe. Desse modo, podemos associar a interseção social como uma

“Relação social” é uma forma de falar sobre a qualidade interativa inerentemente estruturada da ação humana. No caso específico das relações de classe, os direitos e poderes que as pessoas têm sobre recursos produtivos é questão importante para a qualidade interativa estruturada da ação humana. Falar sobre uma “situação” dentro de uma relação de classe é, então, situar indivíduos dentro desses padrões estruturados de interação (Wright, 2015, p. 29).

Assim, outras ações poderão refletir na interação entre classes semelhantes, como as “práticas de classe: as atividades em que se envolvem os indivíduos, tanto como pessoa separadas quanto como membro da coletividade na busca dos seus interesses de classe” (Wright, 2015, p. 35). Nesta perspectiva, o interesse da classe dos(as) ciclistas participantes é melhorar a política de Mobilidade Urbana por bicicleta em Feira de Santana. Por conta disso, este estudo se torna importante, pois ouve e dá voz às pessoas que andam de bicicleta e sabem quais os problemas a cidade de Feira de Santana precisa enfrentar.

Um dos fatores para melhorar a qualidade de vida é ter “um objetivo principal, claro, examinar a relação entre situação de classe e oportunidade de vida, mas a análise de classe raramente se restringe a isso” (Breen, 2015, p. 49). Ou seja, a mobilidade como critério de acesso e oportunidade de vida, facilita a qualidade de vida para quem dispõe acesso a esse direito e desassiste para quem não tem. Quando os direitos são apoiados pelo Estado, eles ganham, portanto, caráter legal, com efeito, os direitos de beneficiamento individual ou de grupo separam as pessoas entre aqueles que detêm o controle ou privilégio sobre determinado bem ou serviço público sobre aqueles que não têm, pois o acesso de tais direitos geralmente está nas mãos daqueles que já possuem direitos, com isso criando ou aumentando a desigualdade social (Sørensen, 2015).

Para conceituar a classe trabalhadora no século XXI e fazer um recorte de classe do estudo, também refletimos a partir da teoria de Antunes (2018, p. 36) em sua obra “Privilégio da servidão” que buscou entender suas diversidades e “englobar, portanto, a totalidade dos assalariados”. Assim, existe um universo de possibilidade que gira em volta da classe trabalhadora que torna o tema complexo, pois se considera diversos fatores que se misturam, assemelham-se ou diferenciam-se entre as subjetividades, materialidades (bens de consumo) e posição social que privilegia o sujeito que é próprio da dinâmica capitalista. Mesmo assim, Antunes (2018, p. 36) contextualiza a classe trabalhadora como:

[...] homens e mulheres que vivem da venda de sua força de trabalho em troca de salário, seja na indústria, na agricultura e nos serviços, seja nas interconexões existentes entre esses setores, como na agroindústria, nos serviços industriais, na indústria de serviços etc. Dadas as profundas metamorfoses ocorridas no mundo produtivo do capitalismo contemporâneo, o conceito ampliado de classe trabalhadora, em sua nova morfologia, deve incorporar a totalidade dos trabalhadores e trabalhadoras, cada vez mais integrados pelas cadeias produtivas globais e que vendem sua força de trabalho como mercadoria em troca de salário, sendo pagos por capital-dinheiro, não importando se as atividades que realizam sejam predominantemente materiais ou imateriais, mais ou menos regulamentadas.

Dessa forma, consideramos a classe trabalhadora conforme a conceituação de Antunes (2018), direcionando a investigação para aqueles que utilizam a bicicleta como meio de transporte e participaram da pesquisa (que responderam aos formulários), constituindo uma identificação própria descrita no último capítulo deste estudo. Bem como contextualizamos neste capítulo o que é direito à cidade. Nos próximos capítulos, os planos de desenvolvimento e mobilidade urbana (mais especificamente de Feira de Santana), canais de participação e as ações cicloativistas que em Feira de Santana e outros municípios do Brasil está ligado a ciclistas esportistas que não utilizam necessariamente a bicicleta como meio de transporte, mas muitos dos seus adeptos pertencem à classe trabalhadora:

[...] porque todos somos trabalhadores, mas tem uma classe que tem aquela bicicleta só para o trabalho e já tem outra classe que a gente fala que é aquela média, alta. Então já tem essa bicicleta tanto para o trabalho como para jornada de final de semana como para lazer. Então é uma bicicleta diferenciada que a gente sabe que uma bicicleta de alumínio, que já tem marcha e já tem aquele outro público que aquelas bicicletas mais simples. A gente também diferencia o público, entendeu? (Entrevistada 3¹).

Como a classe trabalhadora é dinâmica e, por isso, não cabe uma definição fixa. Podemos também, refletir a classe trabalhadora do estudo considerando os aspectos de cultura

¹ Nasceu em Anguera na Bahia. É mãe de duas mulheres e avó de uma menina. É ciclista e usa a bicicleta tanto como esporte e meio de transporte. Mais informações da entrevistada no quadro 2 deste trabalho.

segundo Santos (2006, p. 19), que “considera-se como cultura todas as maneiras de existência humana”, ou seja, o modo de viver e agir também se refere a realidade social como um parâmetro na relação coletiva entre os sujeitos e modo que o indivíduo se relaciona com a cidade e os objetos (nesse caso a bicicleta). Dessa forma, um aspecto cultural da classe trabalhadora do estudo é usar a bicicleta como meio de transporte diferindo, por exemplo, dos ciclistas esportivos ou quem usa a bicicleta para o lazer (ambos também pode fazer parte da classe trabalhadora), assim pode ocorrer uma “[...] cultura refere-se a realidades sociais bem distintas”, pois a forma como o ciclista utiliza a bicicleta e sua visão de mundo é também uma abordagem cultural, interesse de classe e relação social, assim “cultura diz respeito a tudo aquilo que caracteriza a existência social de um povo ou nação ou então de grupos no interior de uma sociedade” (Santos, 2006, p. 8).

A questão não é atribuir valor, mas fazer uma análise de como cada grupo de ciclistas é representado ou faz-se representar utilizando a bicicleta. Então, iremos, no capítulo 4, expor as contribuições dos ciclistas esportistas e ativistas de bicicleta, abordando essa seção com o conceito de cicloativismo, e, no capítulo 5, buscaremos identificar a representatividade dos ciclistas que utilizam a bicicleta como meio de transporte no bairro CIS. Isso é pertinente no estudo, pois o que “caminhou-se dessa maneira para consolidar as modernas preocupações com cultura, procurando dar conta sistematicamente de uma diversidade de maneiras de viver que já havia sido motivo de reflexão por séculos” (Santos, 2006, p. 11).

Mas que o diferencia também na “divisão técnica do trabalho” que marca “profundamente da divisão social” existe na divisão técnica “unidade e solidariedade, complexidade e complementaridade” sendo “a separação das funções em funções de comando e funções produtivas é um fator social não técnico” (Lefebvre, 2001, p. 52). Assim, existem várias categorias e abordagens de classe, e consequentemente, difere da categoria e abordagem de classe trabalhadora que vamos estudar, de forma empírica, são aqueles e aquelas que participaram da investigação de campo de pesquisa no bairro CIS. As outras abordagens que também constam em outros capítulos são de abordagens que dialogam com o direito à cidade e participação no contexto teórico, mas servem como análise, do ponto de vista da informação, conhecimento e amplitude, sobre o tema e é importante para o estudo.

2.2 Cidade humanizada: o espaço como lugar de convivência

A cidade apresenta-se como uma ciência construída pela humanidade. É uma resposta à busca pela sobrevivência de grupo. As cidades foram construídas em territórios com recursos naturais e com disponibilidade de alimentos. Ela transcende a sobrevivência da humanidade. A produção das cidades “não é mais ação do trabalho sobre a natureza, mas do trabalho sobre o trabalho” (Santos, 2006, p. 172). Mas também, na visão econômica, podendo ser “na cidade a ampliação da divisão do trabalho leva a uma socialização capitalista marcada pelo domínio dos valores de troca” (Id., 2006, p. 208). Bem como a cidade pode ser uma ampliação de vivência e existência. A cidade como símbolo social não é um conceito, mas uma reflexão que emerge na existência da própria cidade, refletindo a particularidade de histórias, vidas, enredos, saberes e desejos.

O urbano, para Silva (2010), é a organização dos espaços habitáveis perante a busca pela qualidade de vida humana e a tentativa de se organizar politicamente. O urbano é a transformação da cidade, ele também é cidade, mas é reformulado para realizar mudanças físicas e logo de contato social, como as retiradas de casas e árvores em Feira de Santana para a passagem dos automóveis (Oliveira, 2008). É o urbano visto como um espaço moderno e a cidade compreendida como um local atrasado. E no capitalismo, quanto mais urbano a cidade fica, mais distante da população se torna. Para Silva (2010, p. 24), não basta a existência de aglomeração de residência para ser um centro urbano. Para se tornar um centro urbano, precisa-se ter os seguintes requisitos:

[...] (1) densidade demográfica específica; (2) profissões urbanas como comércio e manufaturas, com suficiente diversificação; (3) economia urbana permanente, com relações especiais com o meio rural; (4) existência de camada urbana com produção, consumo e direitos próprios.

Segundo Carlos (2007) os espaços urbanos apresentam um sentido intenso da ação humana por meio do uso de valor e para o fortalecimento do processo de produção e reprodução. Assim

[...] o espaço urbano representa, antes de mais nada, um uso, ou ainda, um valor de uso e desta maneira a vida se transforma, com a transformação dos lugares de realização de sua concretização, que a norma se impõe e que o Estado domina a sociedade, organizando, posto que normatiza os usos através dos interditos e das leis (Carlos, 2007, p. 30).

Por outro lado, a autora também concorda que nos espaços urbanos exista produção social também advindo da ação humana que contrapõem aos anseios de uso de valor:

[...] o espaço urbano como produto social, em constante processo de reprodução, nos obriga a pensar a ação humana enquanto obra continuada,

ação reprodutora que se refere aos usos do espaço onde tempos se sucedem e se justapõe montando um mosaico que lhe dá forma e impõe característica a cada momento (Carlos, 2007, p. 56).

A urbanização como processo histórico permitiu a estruturação do modo de produção do capital, sendo as cidades um espaço importante para a reprodução desse processo, dando-lhe ampliação e acentuando a divisão social do trabalho e a necessidade para se reproduzir (Sposito, 1988). Logo a autora diz que:

[...] a urbanização como processo, e a cidade, forma concretizada deste processo, marcam tão profundamente a civilização contemporânea, que é muitas vezes difícil pensar que em algum período da História as cidades não existiram, ou tiveram um papel insignificante (Sposito, 1988, p. 11).

Para Santos (2006), a urbanização, hoje, é um processo e fenômeno de racionalização humana que compreende uma ação de modo de vida globalizada. A cidade é tratada como um produto que considera a lógica capitalista, mas separada em unidade de privilégios e a expansão da:

[...] urbanização vista globalmente, não são mencionadas. Por que não considerar urbanização, isto é, urbanização do modo de vida, e cidade como um todo unitário, isto é, o fenômeno urbano? As separações seriam ainda um produto de uma epistemologia “purificadora”, como diria Latour, que proclamaria a unidade das partes, mas, no frígir dos ovos, as trata de modo separado (Santos, 2006, p. 199).

Lefebvre (2001) compreende a existência urbana, entre outros processos, com a existência política para a formação de uma sociedade que cria condições de fonte de riqueza social, sistematizando a organização das instituições. De acordo com Sposito (1988, p. 66), foi a “ampliação do processo de urbanização (aumento do número de cidades e formação de grandes áreas metropolitanas) determina a articulação entre os lugares e acentua a divisão social do trabalho que o capitalismo provoca e de que necessita para se reproduzir”. Mas também as cidades são espaços de convergência que recebem constantes transformações conforme os interesses distintos do cotidiano dos habitantes e não habitantes; representam as marcas históricas da população, refletem a cultura ao longo de sua história construída pelas pessoas que vivem ou já viveram (Brasil, 2007).

A cidade vista e planejada como um direito difuso e coletivo expressa uma ampla política de direitos públicos para os habitantes participarem da produção e reprodução das gerações presentes e futuras. Essa interpretação de cidade influencia maior participação dos habitantes, potencializando a democracia e a promoção dos direitos humanos, ao compreender a cidade como um lugar de convivência de direitos civis (Barcellos, 2020). Numa visão “micro” de cidade, Santos (1982, p. 105) também aborda “a cidade local é um organismo urbano que

atende às necessidades primárias e imediatas das populações locais”, nessas características as relações de convivência entre os moradores são próximas, muitas vezes familiar ou de amizade, com isso o serviço é mais humanizado. O local possui dimensões diversas, podendo ser uma comunidade, um bairro ou até mesmo uma parte desses dois exemplos. Porém, o local também pode representar abrangência de poder econômico e/ou ideia de bem-estar social.

Arantes, Vainer e Maricato (2000, p. 8) sustentam que, a cidade é um resultado de projeto “paradoxal” articulado em três conjecturas: a cidade como mercadoria no qual a própria cidade é um mercado; a cidade como empresa, neste caso é vista como um negócio que deve gerar lucro e ter uma gestão eficiente; a cidade como pátria que o cidadão faz parte de uma identidade “cuja fidelidade ao produto, vendido como civismo, requer algo como o exercício bonapartista do poder municipal.” Ou seja, observamos a partir daí o que se vende “está assim em promoção é um produto inédito, a saber, a própria cidade, que não se vende, como disse, se não se fizer acompanhar por uma adequada política de *image-making*.” (Arantes, Vainer, Maricato, 2000, p. 17).

A bicicleta, nesse contexto, ganha característica de resistência diante dos interesses e disputas pelo desenho dos espaços urbanos como cidade-mercadoria que convive com as contradições relacionadas ao direito à cidade (Rosin, Leite, 2019). A cidade transformada para um modelo de negócio mira o público externo com a finalidade de atrair o capital, principalmente o setor imobiliário, que em Feira de Santana “desde a sua origem, a RMFS² caracteriza-se por uma nova visão do planejamento regional, em uma compreensão sobre a integração dos espaços através dos setores econômicos” (Santos Junior, 2019, p. 30). Bem como também relata o Entrevistado 7,³ “Há muitos interesses do mercado imobiliário que fizeram com que o município crescesse mais de acordo com seus objetivos, o que não necessariamente coincide com as necessidades sociais da maioria da população feirense”.

Ao longo dos anos, as cidades vivem um processo de seleção, distribuição e regulação da vida social e dos espaços públicos, de parâmetros globais da economia no qual o mercado imobiliário e as estratégias de *marketing* são as principais formas de valorização ou desvalorização (Ivo, 2012). Nas grandes cidades, em algumas partes delas, se vende os serviços públicos como uma mercadoria e são “criadas (complexos com áreas residenciais, comerciais e *shopping centers*, escolas e faculdades), vendendo-se a ilusão e o sonho do bem-estar,

²Região Metropolitana de Feira de Santana – RMFS

³ É professor vinculado à escola pública. Participa de movimento de ensino popular. Nascido e criado na queimadinha (bairro de Feira de Santana). Atualmente é Vereador Municipal eleito em 2020. Mais informações do entrevistado no quadro 2 deste trabalho.

conforto, distinção e segurança total, numa vida quase que apartada da cidade real” (Ivo, 2012, 136).

Enquanto, em outras partes, não são vendidos o sonho do bem-estar, pois são áreas excluídas a um povo excluído. Nessa perspectiva, uma sociedade governada por agentes políticos treinados para administrar um município como se administra uma empresa desenvolve um trabalho de governança praticando uma política de redução de custos. Nesse sentido, privatizam-se os recursos naturais, alguns serviços públicos e empresas estatais com a justificativa de eficiência administrativa. Esse é um papel de um gestor de mercado financeiro e não de um governante de bem-estar social. Assim,

[...] pelo critério da *eficácia*, medida, no plano legislativo, pela ação dos representantes, entendidos como políticos profissionais, e, no plano do poder executivo, pela atividade de uma elite de técnicos competentes aos quais cabe a direção do Estado (Chauí, 2008, p. 66).

A gestão de uma cidade que opera em eficiência econômica e distribuição social de riqueza é constituída na distribuição desigual e não somente no fluxo de capital para o indivíduo. Mas na distribuição desigual de políticas públicas de habitação, saneamento básico, educação, saúde, segurança, transporte, esporte, lazer, cultura, renda, etc. sendo “os trabalhadores, os moradores de rua, as mulheres, os homossexuais, os negros, as crianças, os jovens, os loucos e os desocupados foram alijados da cena urbana em nome de um espaço asséptico desapropriando-os da cidade” (Heckert, De Barros, Carvalho, 2016, p. 272). Assim, as políticas servem de dispositivos que melhora a vida da classe abastada e retira os obstáculos que inibe o fluxo de capital estabelecendo “os preços geralmente eram (e são) exorbitantes, ainda quando os imóveis são construídos com o dinheiro público, dinheiro acumulado com a contribuição obrigatória de todos os trabalhadores” (Santos, 2011, p. 122).

Conforme Sader (1988), os trabalhadores lutam contra a desarticulação dos espaços públicos de expressão popular. Presenciamos um aumento no fechamento de espaços públicos de manifestações políticas e de convivência social, que servem de encontro coletivo, que auxilia na conscientização subjetiva da existência humana e do seu papel de sujeito político, de participação, de aplicação institucional (Id., 1988). O processo formativo da classe trabalhadora é um elemento essencial de sua experiência enquanto movimento que situa o sentido de formação de classe, representada nas diversas dimensões que compõem a vida humana social (Barbosa Filho, 2019). Daí, o processo emancipatório dos sujeitos trabalhadores traz certa singularidade para sua formação ao situar o trabalho como parte ou não de formação do trabalhador perante a sua condição humana social e as transformações de cidade (Id., 2019).

Os espaços públicos estão sendo adaptados e fechados para o debate político, negando a legitimidade de interesses de diversos sujeitos, criando conflitos e reprimindo determinada parcela da população, fechando-se para o coletivo e se abrindo para o indivíduo individualista, criando uma rua com dois lados opostos, um unificando poderes, fortalecendo a indiferença e, ao mesmo tempo, apresentando-se como um lugar pacífico, mas do outro lado da rua cria-se sob o signo de pobreza, desordem e violência (Sader, 1988). Os espaços são transformados, mas também transformam o indivíduo e o coletivo. São espaços de funcionalidades. Espaços com objetivos de ser útil para quem a utiliza ou compra seus serviços. São espaços bem divididos, que podem se configurar nos planos físico e psíquico.

O espaço é, hoje, o teatro do encontro de dois sistemismos: o sistemismo dos objetos impele ao sistemismo das ações e o condiciona. Os objetos técnicos são susceptíveis de influenciar comportamentos e, desse modo, presidem a uma certa tipologia de relações, a começar pelas relações com o capital e o trabalho (Santos, 2006, p. 151).

Assim, os espaços que deveriam ser públicos e democráticos são transformados num ambiente pela luta de apropriação de uso particular (mesmo sendo pública) das ruas e vias, rompendo ou minimizando as possibilidades de sociabilidade (Carlos, 2010). A cidade como estratégia cultural, turística, pólo industrial e tantos outros arranjos, torna-se um empreendimento exclusivo para quem investe ou dispõe de dinheiro para consumir. É a cidade de quem detém o capital, de quem gosta de desfrutar dos privilégios dos produtos privados, de quem olha os espaços como uma oportunidade de ganhar dinheiro, de buscar riqueza em vez de buscar trocas sociais, amigos, conhecimento e tranquilidade, aliás espaços tranquilos nas cidades capitalistas são pagos. É a cidade onde se vende de tudo e tudo pode ser vendido e o “direito à cidade pertence ao trabalho enriquecido e desenvolvido pelo intelecto, compreendido as funções de administração e comando” (Lefebvre, 2001, p. 45). É uma cidade distanciada da pessoa física, que se relaciona prioritariamente com a pessoa jurídica e que estabelece regras conforme a posição social das pessoas. Em Feira de Santana, se considera também a cor da pele.

No direito urbanístico, o que importa é a aplicação com base na realidade para transformar os espaços urbanos em locais de convivência humana (Silva, 2010). Na verdade, é reconstruir os espaços e não somente no processo dialético. Os espaços de convivência e os espaços verdes, por exemplo, permitem que a população possa usufruir de um contato mais agradável na rotina diária estimulando atividades de lazer e exercício físico, mas também possibilitando descansar e conviver com a diversidade social (Fonseca, Gonçalves, Rodrigues,

2010). São áreas que asseguram a qualidade de vida, criando conforto e beneficiando a saúde, o estado físico e psicológico.

As grandes cidades, as metrópoles nacionais ou regionais, lugares fortemente ligados à tecnologia e à artificialização (entre eles a condominização como faceta dessa dimensão contraditória na produção do espaço nas cidades), são lugares que modificam seus espaços sociais para benefício econômico. Feira de Santana, caracterizada como cidade média, enfrenta modificações de infraestrutura, ambiental e social:

Há 11 anos atrás, Ave Maria! A cidade era pequena, eu tava começando no ciclismo, os equipamentos eram outro. Hoje em dia a cidade cresceu com esses loteamentos. O lugar que a gente pedalava hoje em dia viraram tudo condomínio e a cidade vem crescendo. Na prática assim de lazer tá ficando muito a desejar, porque as matas a gente não tá vendo mais, um dia, aquele dia que era uma mata, hoje em dia é um condomínio, que eu falo sempre brincando (risos) a gente vai fazer as trilhas dentro dos condomínios. Tá se acabamos... tinha lugares mesmo que era pra preservar hoje em dia é um condomínio que está ali (Entrevistado 1⁴).

A presença de áreas verdes encontra-se muito distante, muitas vezes concentradas em áreas nobres da cidade e afastadas das periferias, que marcam um símbolo de construção desigual dos espaços urbanos, fruto do padrão capitalista (Henrique, 2009). Verifica-se, nesse sentido, que “a cidade é criada a partir de uma concepção política global” (Santos, 1982, p. 102). Para Ivo (2012), às cidades globais expressa uma dualidade na qual pode-se associar como uma moeda de “cara e coroa”; o lado “cara” oferece as melhores oportunidades de empregos, qualificação profissional e serviços públicos e o lado “coroa” más condições sociais, violência urbana; precarização do trabalho e serviços públicos. No município de Feira de Santana, desde o século XIX, conforme Freitas (2014, p. 2001), já “observa-se claramente a visão dualista, hierarquizando a partir de uma classificação onde está presente a relação moderna e atraso.”, ou seja, podemos pressupor a construção de cidade dividida em lados “melhor” e “ruim” antes mesmo da globalização. E a autora ainda fortalece a ideia de que o

Sertão que é o outro do litoral e não espaço estruturante da divisão territorial do trabalho no capitalismo escala espacial produzida social, política e economicamente, dualidade que pressupõe separação e hierarquização, partes inversas, lugares complementares, fragmentado e fracionado (Freitas, 2014, p. 175).

A dualidade começou e intensificou-se na década de 1970 depois da instalação do CIS, pois a política da cidade na época planejava e almejava a modernização pela instalação de

⁴ É feirense e morador do sub-bairro Feira IX. É funcionário auxiliar de produção e mecânico de bicicleta. Mais informações do entrevistado no quadro 2 deste trabalho.

industrial, como afirma a Moção nº 20.950/2017 em comemoração do aniversário de 144 anos do município:

Em 1967 foi fundado o Centro das Indústrias de Feira de Santana, e em 1970 criou-se em Feira de Santana o Centro Industrial do Subaé (CIS), que apoia as indústrias instaladas, proporcionando meios para as novas indústrias serem ampliadas. A recepção de indústrias e sequenciais ganhos de infraestrutura no município desde então fizeram a cidade ter características benéficas e maléficas de grandes centros urbanos, como por um lado a demanda de mão-de-obra especializada, acentuação na desigualdade social, aumento de ocorrências policiais, congestionamentos de trânsito nas áreas centrais da cidade, e, por outro lado, ampliação de cursos de ensino superior (privados e públicos), expansão do saneamento e do transporte público, etc., ou seja, a cidade ganhou típicas características de uma capital regional (Feira de Santana, 2017, p. 3).

Para Ascher (2010), a globalização provoca a dilatação dos territórios urbanos, não uma dilatação física necessariamente, mas no enfraquecimento da importância social de proximidade da vida cotidiana das pessoas. Os bairros, por exemplo, deixam de ser lugares de encontro, convivência familiar e amigos em troca da relação online e muitas vezes a grandes distâncias e de culturas totalmente “estranhas”, permitindo o indivíduo adquirir uma nova realidade podendo distorcer a vida cotidiana com a de outros lugares. Para os autores Bastos, Mellos e Silva (2017), com a degradação dos espaços de convivência, nas cidades médias e grandes, aumenta a agressividade nas ruas. Nesse contexto, a bicicleta é um objeto de qualidade de vida, pois os espaços que foram degradados para a ampliação das vias de passagem dos automóveis, podem ser reconstruídos para receberem transportes públicos e a bicicleta, sobrando espaços para convivências, pois, “a bicicleta oportuniza a reinvenção dos lugares e os acessos na cidade, reivindicando espaços de convivência e contemplação” (Hempkemeyer, 2019, p. 136).

Para Henrique (2009), devido à degradação ambiental que está refletindo na qualidade de vida das pessoas, existe uma demanda pela proteção da natureza em todos os planos de governos, planos diretores e instrumentos de planejamento de cidade. São reservas, florestas nacionais, praças, jardins, parques, etc. Mesmo as estruturas e os espaços das cidades servindo para os anseios do capitalismo, existe uma luz no fim do túnel, pois a cidade é um organismo vivo, nela se pode possibilitar parâmetros, descrições interdisciplinar e análises dos habitantes, assim a cidade é uma ciência dos habitantes, sobretudo daqueles que confrontam as mudanças sociais, ou seja, nela pode-se requerer o desenvolvimento social (Lefebvre, 2001). Isso significa dizer que:

Até agora nos referimos à dimensão política de cidade como o exercício de dominação da autoridade político-administrativa sobre o conjunto dos

moradores. No entanto, há uma luta cotidiana pela apropriação do espaço urbano que define também esta dimensão. Isso fica mais visível durante as grandes manifestações civis, quando o espaço público deixa de ser apenas cenário da circulação do dia-a-dia para assumir o caráter de civitas por inteiro (Rolnik, 2004, p. 24).

Por essa ótica, a cidade ganha uma roupagem do cotidiano atribuída aos moradores, coletivamente, ocupando a cidade e buscando valer seus direitos. A cidade, assim, é um espelho que reflete o modo, como e quem fez a reformulação do seu planejamento, sendo que, quando a população com o seu poder coletivo consegue articular força para ocupar os espaços públicos almejando melhorias e qualidade de vida, a cidade, nesse caso, é um espelho das conquistas de seu povo que ganham as ruas e se apropria dos espaços com a finalidade de provocar e promover o uso democrático urbano, assim, quanto maior o nível de participação maior será a distribuição das políticas públicas de cidade, até porque não participar ativamente, significa participar passivamente, ou seja, “ser habitante de cidade significa participar de alguma forma da vida pública, mesmo que em muitos casos esta participação seja apenas a submissão a regras e regulamentos” (Rolnik, 2004, p. 22). Mas o que devemos buscar por meio da participação é ser transformadores de cidade social e inclusiva.

Nesse sentido, escolhemos dois dos entrevistados para descrever como ele e ela compreende os espaços e a cidade de Feira de Santana. Tivemos como resposta:

Tem hora que acho um lugar legal para morar e para pedalar e tudo. Tem hora que acho um desastre de tudo. É uma mistura louca. Bom para trabalhar e tem uns lugares que é bom de morar, mas eu acho que dá para viver porque é tudo reto. Mas acho que tem que ter mais plantas, mais parques (Entrevistada 5⁵).

O outro entrevistado respondeu:

É um local onde vivemos, locomovemos... Não sei mais que isso não (risos). Por exemplo, a cidade é um lugar onde você consegue trabalho, consegue sobreviver, onde nascemos, vivemos e morremos. Nunca parei para pensar não. Eu só vivo nela (Entrevistado 4⁶).

A entrevistada 5, assume uma visão da cidade de Feira de Santana dualista, misturando um lugar bom e ruim e, aponta a carência de espaços verdes e de convivência. A fala do entrevistado 4 reflete sua experiência de cidade que é algo do sentimento e não uma reflexão profunda, embora exista uma profundidade na sua fala. A cidade para ele é seu lugar de existência, mas também um lugar de troca. Logo, pensar sobre cidade é pensar como nós

⁵ Nasceu em Jaguará, que é distrito do município de Feira de Santana. É mãe de três filhos e avó de um menino. Trabalha como diarista. Mais informações da entrevistada no quadro 2 deste trabalho.

⁶ É feirense e pai solteiro de uma menina. Sua relação com a bicicleta é profissional sendo mecânico de oficina própria de bicicleta há 20 anos. Mais informações do entrevistado no quadro 2 deste trabalho.

habitantes nos relacionamos com ela e quando digo nós também devemos agregar os agentes políticos e pessoas jurídicas, pois a “maneira como a Cidade é tratada por seus habitantes, por seus governantes” refletirá na cidadania compartilhada, assim a “Cidade somos nós também, nossa cultura, que, gestando-se nela, no corpo de suas tradições, nos faz e nos refaz. Perfilamos a Cidade e por ela somos perfilados” (Freire, 2001, p. 14).

Reivindicar boa convivência na cidade é no mínimo respeitar a diversidade e para isso as pessoas precisam viver em comum acordo, ao menos, com princípio recíproco que regula o modo de agir. “Ora, a convivência urbana pressupõe regras especiais que a ordenem. Compreende-se que, inicialmente, essas regras tenham surgido com base nos costumes, e só mais tarde se tomaram normas de Direito legislado” (Silva, 2010, p. 59). São regras próprias de grupo, que no contexto urbano tornam-se complexas, dependendo de sujeito para sujeito ou coletivo e vice-versa.

2.3 Direito à cidade: a reconstrução dos espaços pelo sistema democrático

Com o surgimento da propriedade individual, surgiu a divisão do trabalho, depois a divisão de classe, com a divisão de classe que nasce o poder político, uma entidade não física, o Estado, mas de domínio dos governantes que, usualmente, são homens vinculados às classes mais ricas (Bobbio, 1987). Com o passar dos séculos, o Estado, por si só, não personifica as políticas de caráter social e pública, pois quem está em seu comando está próximo de quem detém o poder econômico e pensa, e age conforme as leis de mercado, sendo os “valores esses voltados ao consumo, nos moldes capitalistas, sob o discurso do exercício da inserção social e da cidadania” (Ribeiro, 2009, p. 9). A forma de governo que divide o trabalho e a classe mantém a desigualdade na sociedade, estabelecendo a divisão entre aqueles que são “fortes e fracos com base no poder político, em ricos e pobres com base no poder econômico, em sábios e ignorantes com base no poder ideológico. Genericamente, em superiores e inferiores” (Bobbio, 1987, p. 83).

No sistema democrático, o desenvolvimento da cidadania é ampliado⁷. Na visão de Di Fiori (2011), é necessário que a classe trabalhadora encontre forma de atuação, em meio aos problemas que o modo de produção capitalista impõe, para se desprender das armadilhas impostas à conjuntura desigual social. Para isso, é preciso que eles criem novas formas de

⁷ Para o autor é ampliado por causa de seu dinamismo social. É uma teoria que amplia as demandas e ações da sociedade.

organização e articulação que expressem suas demandas de caráter social no sistema democrático. Di Fiori (2011), ainda defende a retomada dos sindicatos com representantes da sociedade civil contra hegemônica a “fim de que voltem a exercer a função social de garantir e ampliar os direitos civis e sociais da classe trabalhadora” bem como, os sindicatos voltem a ser um elo entre os trabalhadores na luta na democracia ampliada, participativa e ativa, desenvolvendo consciência de classe e lutas por direitos.

Antunes (2018, p. 168), também defende a existência dos sindicatos e, afirma: “o sindicato ainda é imprescindível, enquanto perdurar a sociedade do capital, com sua exploração do trabalho, suas precarizações, seus adoecimentos e seus padecimentos corpóreos físicos, psíquicos etc”, mas mesmo sendo uma das ferramentas de luta para a classe trabalhadora, possuem inúmeros desafios entre eles: é preciso lutar pela consciência de classe e pela justiça social, ou seja, não apenas por direito que privilegia determinada classe ou ocupação dentro do mundo do trabalho.

Para Chauí (2008, p. 66), uma das contradições de uma sociedade democrática é aceitar “a definição liberal da democracia como *regime da lei e da ordem para a garantia das liberdades individuais*”. Embora que, na prática o liberalismo tende a promover “liberdade e competição, essa definição da democracia significa, em primeiro lugar, que a liberdade se reduz à competição econômica da chamada “livre iniciativa” e à competição política entre partidos que disputam eleições”; ou seja, numa democracia com valores do liberalismo a sociedade está sujeito às leis de grupo hegemônicos articulados, capitalistas e agentes políticos. Neste regime o plano é desenvolver a cidade como um produto de ganho econômico e não como representação social e de liberdade individual.

A definição liberal cabe também nas relações de liberdade e competição nas vias públicas onde os modais de transportes competem por espaços e quanto maior é o veículo, maior será a sua imposição, mesmo que o plano municipal de Feira de Santana de mobilidade urbano estabeleça no “topo das prioridades justamente os pedestres, a forma mais natural de locomoção. O segundo modal em importância é a bicicleta” sendo para os transportes motorizados, “o principal modo é o transporte coletivo”, seguindo “em importância o transporte de bens e mercadorias por sua função social e econômica” e por último “o transporte individual privado (automóvel) fica num nível menos prioritário” (Feira de Santana, 2018a, p. 22). Por outro lado, na prática o automóvel é o transporte que recebe maior prioridade no planejamento urbano na cidade (Santos, 2019). Sendo assim,

[...] alguns cicloativistas questionados sobre o tema do direito à cidade desenvolveram sua argumentação incluindo a ideia de democracia. Destaca-

se a necessidade de não se esquecer do outro quando se reivindica um direito, apontando para a discussão sadia dentro da democracia (Barcellos, 2020, p. 145)

Para Di Fiori (2011), com fortalecimento do neoliberalismo político, a formação política da classe trabalhadora se distanciou dos partidos e sindicatos, que eram uma forma conjunta de pensar e refletir ações diante das contradições explícitas de desigualdade e exploração. O distanciamento contribuiu para o aumento da produção, concentradora de capital e de mecanismos democráticos, direcionados aos interesses do Estado burguês. E isso se intensifica numa democracia fraca.

Neste contexto, os cidadãos são passivos e não participam das decisões políticas, vivem no regime de consciência mínima dos assuntos públicos e por isso, são reduzidas as “simples escolhas”, geralmente, em momentos de eleições quando escolhem o mesmo ou outros agentes que determinará os projetos por eles (Rosenfield, 2003). Para Bobbio (1987), para a democracia ser forte precisa ser direta, entendida como uma forma de participação no poder, que não pode ser atribuída a terceiro, mas aos envolvidos, ou seja, na democracia direta a atuação do trabalhador é como cidadão pertencente ao regime político.

O processo de abrangência da democracia ocorre através da integração com outras formas de governo ou regime, até porque, numa sociedade dificilmente haverá uma política democrática pura, pautada na liberdade de escolha dos cidadãos, mas numa mistura que, não obstante, é contraditória à democracia (Bobbio, 1987). Assim, a democracia pode ser uma ferramenta que permite uma participação limitada ou ilimitada da população configurando-se numa democracia fraca, ou forte, mas em ambas devendo ser continuamente reivindicada, pois a “participação não pode ser igualitária e democrática quando a estrutura de poder concentra as decisões numa elite minoritária” (Díaz Bordenave, 1994, p. 41). Dessa forma, a “soberania e a participação popular foram os nortes de diversos setores da sociedade, que viam na expansão da cidadania e da democracia maneiras de melhorar as condições de vida de toda a população” (Oliveira, Tommasi, 2018, p. 49).

A classe trabalhadora que busca o regime democrático deve preparar-se para os conflitos sociais, que são de interesses individuais ou de grupos. Devendo o cidadão estar disposto a expor a sua opinião em público, sabendo que poderá ter uma parte ou sua totalidade aceita ou rejeitada, mesmo assim reformuladas. O sujeito deve participar dos planos municipais, respeitar a diversidade cultural, práticas e valores, sabendo que cada decisão tomada terá impacto local e por isso deve ser bem pensada e articulada. Esses são uns dos desafios da participação. Assim,

a

[...] democracia participativa seria então aquela em que os cidadãos sentem que, por “fazerem parte” da nação, “têm parte” real na sua condução e por isso “tomam parte” – cada qual em seu ambiente – na construção de uma nova sociedade da qual se “sentem parte” (Díaz Bordenave, 1994, p. 23).

O trabalhador deve ser um ser social, disposto a renunciar certos privilégios, pois privilégio de um representa declínio de outro e isso abre margem à violência. Numa cidade democrática os espaços são compartilhados, bem como os choques de realidades são latentes e por isso pode, no primeiro momento, ter um estranhamento e no Estado democrático a mobilidade urbana deve “consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana” (Feira de Santana, 2018a, p. 24), logo, temos os mecanismos legais para demandar os nossos direitos.

Para Pinheiro (2007), o processo de ruptura com o capitalismo é um sinal de força num trabalho político de valorização dos mecanismos democráticos de participação, a decisão de construção de conhecimento e formação dos movimentos sociais de forte contribuição dos intelectuais de esquerda. Como exemplo, Di Fiori (2011) deixa claro que, para os sindicatos promoverem a democracia participativa, é fundamental investir na conscientização dos trabalhadores quanto ser político em defesa dos direitos sociais e a busca contínua de ações e benefícios coletivos. A partir daí, observamos um movimento que quebra pelo menos dois pilares do capitalismo neoliberal: individualismo e privilégio político (Ribeiro, 2009).

Ainda segundo Ribeiro (2009), os movimentos sociais têm grande importância na construção de uma vida melhor, por expressarem as condições da sociedade, suas necessidades e influências e movimentos de mudança. É uma forma de organizar pessoas e promover ação coletiva como a organização da classe trabalhadora na esfera produtiva, mas “contemplam também organizações de luta pelos e nos territórios em que a força de trabalho se reproduz (moradia, alimentação, lazer, etc.), e ainda as questões identitárias” isso significa dizer uma luta por direito coletivo “que atravessam e constituem a classe (gênero e orientação sexual, étnica, entre outras)” (Dalmagro, Bahniuk, 2019, p. 52). Os movimentos populares carregam em si análise crítica e experiência oposta da classe dominante que “tendem a reproduzir concepções tradicionais de participação política, baseadas na dependência dos “pobres e humildes” em relação a “paladinos da justiça social”, supostamente mais habilitados a defendê-los” inclusive “contra seus inimigos e opressores no terreno hostil da política” (Fortes, 2010, p. 190–191).

2.4 Participar para transformar: a classe trabalhadora no planejamento urbano

A existência da classe trabalhadora é trilhada por meio de experiências e estratégias de lutas de classes contra hegemônica de produção cultural burguesa. O que projeta a classe como símbolo de resistência social (Barbosa Filho, 2019). Para Lefebvre (2006), os espaços de cidade podem ser de representação atribuída à imaginação e a construção de vida através das imagens e símbolos. São espaços dos moradores, mas também são espaços dos artistas, filósofos, escritores e tantos outros que descrevem e modificam os espaços de representação no sistema de símbolos e signos próprios do local. São espaços de reflexão dos valores de cada um que participa do local, é a reunião de vivência e por isso de representação.

O trabalhador é antes de tudo um cidadão, ou seja, membro de uma cidade ou do campo (Rosenfield, 2003). Logo, não podemos tratar de uma preocupação individual, mas de assunto da coletividade, cada um deve assumir sua responsabilidade diante do coletivo e os benefícios devem ser compartilhados para permanecer “diferente da lógica hegemônica no sistema capitalista” sendo a classe trabalhadora “deveria pensar nas condições de vida coletiva e de participação mais intensa nos espaços de decisões que impactam a vida em sociedade” (Barbosa Filho, 2019, p. 23). Segundo Rosenfield (2003, p. 22), um dos maiores erros da sociedade é buscar um “processo de socialização do domínio público e de controle administrativo do que é coletivo, ambos os processos criando condições para o desenvolvimento de uma sociedade baseada nos valores do bem-estar material e da utilidade”.

A classe trabalhadora é capaz de propor soluções para os seus problemas e não delegar para um agente público que, usualmente, não entende a realidade vivida pela população. Não podemos julgar como natural as leis econômicas impostas pela vontade de poucos homens. Para Bobbio (1987), o debate sobre a legitimidade política não está estritamente vinculado à obrigação política, mas com base no princípio de obediência da sociedade perante ao comando do poder legítimo, no qual a sociedade é estimulada a obedecer às leis do governo. Daí para surgir a resistência de classe deve ter consciência perante as injustiças sociais e, ao acordar, os cidadãos começarão a perceber sua força e que a escolha do agente de governo é só uma das etapas da trilha da democracia. O trabalhador consciente sabe que deve fiscalizar os eleitos, deve fiscalizar os gestores escolhidos pelos eleitos e deve cobrar do governo como um todo, pelo menos, o direito à cidade de serviço público e social.

Conforme Carvalho e Da Silva (2020), ressalta a importância da participação da classe trabalhadora nas lutas sociais no controle democrático. Da mesma maneira que, entender os processos decisórios de forma ampla, conforme o interesse coletivo dos moradores nos

Conselhos de Direito ou “os diversos movimentos sociais, as conferências, os Fóruns que se instalam a partir da última década do século XX, são exemplos de “meios” atuais, além dos partidos e sindicatos, de formação política da classe trabalhadora” (Di Fiori, 2011, p. 267). Acrescento, participar nos processos legislativos, pelo menos em nível municipal, para a compreensão de projeto de leis e votação das políticas públicas e sociais.

Em Feira de Santana a Lei Complementar Nº 117/2018 do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Territorial do Município de Feira de Santana – PDDU, estabelece no capítulo 3 no “XVII - fortalecer o protagonismo municipal nas decisões de interesse local e regional, estabelecendo mecanismos de participação da sociedade no processo de planejamento” (Feira de Santana, 2018b, p. 6). Por outro lado, a “obrigatoriedade de se fazer planos com participação popular não passa do papel, e a cidade continua a basear seu crescimento a partir dos interesses dominantes” (Santos, 2019, p. 111). Neste contexto, entendemos que a política municipal de gestão de participação popular é extremamente vulnerável, seja no ponto de vista da divulgação, implementação e resultado. Lutar por direito é a palavra para impor a lei constituída em Feira de Santana (2015, p. 2) que dispõe no:

Art. 4º Constituem princípios fundamentais do Conselho da Cidade de Feira de Santana e orientadores do seu programa de ação, a participação popular, a igualdade e justiça social, a função social da cidade, a função social da propriedade e o desenvolvimento sustentável.

I - o princípio da participação popular será exercido assegurando-se, aos diversos setores da sociedade, a oportunidade de expressar suas opiniões e participar dos processos decisórios, garantindo sua representatividade, diversidade e pluralidade;

II - o princípio da igualdade e justiça social será garantido através de medidas, métodos e procedimentos que objetem a igualdade de acesso pela população às informações, aos equipamentos e serviços públicos;

III - o princípio da função social da cidade será aplicado pelo Conselho da Cidade de Feira de Santana observando-se o marco regulatório dos sistemas nacional e internacional de direitos referentes à:

- a) moradia condigna;
- b) mobilidade urbana;
- c) qualidade ambiental;
- d) proteção de usufruto dos bens culturais e de lazer;
- e) serviços de saúde e educação;
- f) segurança pública.

É através da participação e reivindicação no planejamento de cidade que podemos validar direitos sociais e políticos. Embora os direitos estejam definidos em leis, a aplicação precisa ser estimulada pelo Estado, este pode ser governado por pessoas com interesses peculiares. Daí podemos partir para ação estatal, que, de fato, mexe com a realidade de escolha possível na vida cotidiana. Sendo as políticas públicas e sociais forjadas em mecanismos capazes de regular as oportunidades e qualidade de vida da população. Conforme o grupo Lobo

Guará em publicação Pós-pandemia... (2020, online), para se conseguir uma mobilidade democrática e sustentável é preciso juntar força de todos os envolvidos, seja os agentes políticos ou a sociedade civil, pois:

Sendo o choque frontal geralmente mais danoso para quem insiste nesta prática errada de deslocamento, que tal então mudar a “direção do guidão” e nos alinharmos, todos juntos (ciclistas, lojistas, sociedade e poder público) ao fluxo correto que por hora tem ficado cada vez mais forte, na busca por uma cidade democrática, sustentável e pensada para a qualidade de vida da população como um todo? Fica a dica!

Embora os gestores de cidades busquem a valorização econômica e vendam a cidade como um produto. Nas comunidades e periferias, “os líderes locais a procurarem um símbolo em torno do qual construir uma ideia de “cidade como comunidade” em oposição ao de cidade sitiada, como o cidadão comum encarava o centro da cidade e seus espaços públicos” (Arantes, Vainer, Maricato, 2000, p. 23). Daí, partimos para o campo da esperança e da luta. Significa dizer que sabemos que a cidade pode ser um local construído para as pessoas, um local de convívio e conforto. Mesmo sabendo que a construção histórica de cidades esteve associada à divisão social do trabalho e acúmulo de capital, tendo como o produto principal o solo e a localização geográfica, como em Feira de Santana (Santos, 2019). Ainda assim, devemos reconstruir a história.

Conforme Santos (2011), a pobreza na cidade não tem definição única, ela é um conjunto de fatores objetivos (trabalho, transporte, educação, saúde, saneamento básico, moradia etc.) relacionado a fatores subjetivos (noções de bem-estar, preconceito, racismo, perspectiva de futuro, conscientização em participar nas decisões). Ou seja, são diversos fatores correlacionados que definem a pobreza e “morar na periferia é se condenar duas vezes à pobreza”, pois é a combinação direta entre os dois fatores (Santos, 2011, p. 195). Isso é direcionado a uma parcela da população e define a marginalidade que “significa ficar de fora de algumas coisas, às margens de um processo sem nele intervir” (Díaz Bordenave, 1994, p. 18).

Nesses últimos tempos as periferias brasileiras, além de abrigar trabalhadores que não dispõem condições de pagar por moradias em outros lugares, servem igualmente de abrigo para os centros de tráfico de drogas que impõem regimes de terror e de controle aos seus moradores (Heckert, De Barros, Carvalho, 2016). Em algumas periferias de Feira de Santana se observa o mesmo. São lugares esquecidos pela assistência do Estado que só aparece quando os “favelados” saem dos seus esconderijos e perturbam a paz da classe elitizada (ou em ano de eleição). Daí surge a força coercitiva do Estado para frear a violência nas áreas onde não pode

haver guerra urbana. Por outro lado, em muitas das periferias feirenses há associações ou pessoas envolvidas em resolver os anseios dos moradores capazes de movimentar massas pela luta de direito. É assim que acontece nos sub-bairros como⁸: Feira X, Três Riachos, São João do Cazumbá, Jussara, Viveiro e tantos outros.

Convivemos com novas ferramentas de comunicação que permitem participação e buscar informação de consultas públicas; possibilitando denúncias, solicitação de serviços públicos em tempo real, sem limite de fronteiras (Brasil, 2021). No mundo globalizado, o cidadão tem mais eficácia em seu local, mas pode atuar em outros territórios, havendo recursos tecnológicos (como celular com acesso à internet) e engajamento das coisas públicas. Por outro lado, estamos vivenciando uma sociedade mais racional, individualista e com desejos distintos, embora dois deles possam melhorar a relação social, a individualidade entre as pessoas torna-se um empecilho social, mas característico do capitalismo. Para se alcançar projetos concretos com base na construção de cidade humanizada, não adianta apenas acesso aos meios de comunicação, aparelhos tecnológicos e uma sociedade bem informada. É necessária uma compreensão de solidariedade e respeito pautado num projeto de unificação das relações dos sujeitos se não o “local muda de natureza e sentido: ele é cada vez mais escolhido e apenas contempla realidades sociais fragmentárias” (Ascher, 2010, p. 64).

Denota-se também, nesse aspecto, que a participação é um mecanismo que fortalece as lutas da classe trabalhadora, bem como auxilia a população a ter uma conscientização crítica da realidade, sendo “uma habilidade que se aprende e se aperfeiçoa. Isto é, as diversas forças de operações que constituem a dinâmica da participação devem ser compreendidas e dominadas pelas pessoas” (Díaz Bordenave, 1994, p. 46). Assim, a participação social é um mecanismo político libertador e, para Santos (2011, p. 144), a liberdade é “alcançar, pelo menos, aqueles bens e serviços que tornam a vida mais digna”. Para isso os pobres, os ciclistas, os ambientalistas, os professores, os cambistas e trabalhadores assalariados devem se organizar e ocupar os espaços das cidades, não numa invasão violenta que justifica a força policial, mas na presença física e/ou online (sendo possível, por existir barreira de infraestrutura e financeira), no diálogo, ou até mesmo cruzar os braços nas ruas como símbolo de resistência ao trabalho explorado. Dessa forma, sem quebrar uma lixeira na praça ou derramar uma gota de sangue, se consegue muita coisa.

⁸ Conforme a Lei Complementar Nº 18, de 08 de julho de 2004 de Feira de Santana, define o perímetro urbano e delimitam os bairros da cidade.

3 CAPÍTULO 3 | A MOBILIDADE URBANA E O ESTATUTO DA CIDADE: DO DEBATE NACIONAL ATÉ O LOCAL

Com o intuito de analisar a mobilidade urbana de Feira de Santana, neste capítulo, iremos debater os instrumentos de planejamento de cidade no Brasil, o Estatuto das Cidades e os Planos da cidade de Feira de Santana. Também, faz-se necessário analisar os canais de participação que devem ser ferramentas fundamentais no processo de tomada de decisão. O principal instrumento de planejamento e ordenamento municipal é o plano diretor. O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Territorial (PDDU) de 2018 do município de Feira de Santana é um instrumento básico da política municipal, e nele estão as orientações para as ações dos agentes públicos e privados com intuito de organizar a produção e gestão do território, equilibrando a inter-relação entre o urbano e rural (Feira de Santana, 2018b).

Os espaços valorizados e desvalorizados de Feira de Santana foram criados a partir do interesse elitista local, de forma que a população mais pobre se encontra nos espaços desvalorizados, distantes e com falta ou irregular assistência de políticas públicas e sociais. Por ser distante dos espaços onde existem serviços públicos, é a população pobre que mais necessita dos serviços de transporte público e de uma malha viária de qualidade. Por outro lado, são eles que mais sofrem com a ineficiência das políticas de mobilidade urbana. Assim, a ineficiência ou falta de transporte urbano agrava a vulnerabilidade social dessas pessoas e, consequentemente, aumenta a desigualdade na cidade.

Para Harkot (2018, p. 22), os fatores que influenciam a utilização de determinado modo de transporte pelas pessoas na cidade estão relacionados como a cidade está estruturada “mas também pela raça, classe, localização no território, idade e a subjetividade que constroem, por fim, as experiências únicas de cada sujeito”. Porém, nesse capítulo, vamos nos atentar ao conteúdo do PDDU e do Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PLANMOB) de Feira de Santana, Estatuto das Cidades, com as discussões sobre: planejamento, políticas públicas e canais de participação. A discussão também abordará questões sobre gestão democrática de cidade, que pressupõem uma sustentação ou elaboração de projeto voltado para o direito à cidade, que busca fortalecer a ideia de cidadania fazendo com que as pessoas possam participar e entender alguns aspectos de governança (Carlos, 2010).

Não vamos esquecer do papel das políticas públicas, que quando pensadas como dispositivos de regulamentação da vida, precisam propor escolhas e ações com a possibilidade de melhoramento social baseado na qualidade de vida das pessoas e do meio ambiente (Heckert,

De Barros, Carvalho, 2016). Assim como, fortalecer uma sociedade democrática com garantia de participação das pessoas nas tomadas de decisões visando contribuir nos desafios sobre as demandas da população (Carvalho, Da Silva, 2000). O objetivo deste capítulo é entender o processo de formulação dos planos na ótica de políticas públicas, assim como permitir o entendimento das disputas de interesses que envolvem a própria dinâmica da construção do plano teórico e a implementação das ações políticas sobre a cidade (Capella, 2018). Procuramos, ainda, entender os projetos de curto, médio e longo prazo, permitindo assim mensurar uma perspectiva de futuro socioeconômico.

A organização ou a reorganização dos espaços de cidade servem ao mesmo tempo, ao poder político e a dinâmica econômica de produção e reprodução, havendo espaços hierarquizados ocupados sobre uma ordem de classes sociais e fornecimento de bens, infraestruturas e serviços públicos e privados (Lefebvre, 2006). No próprio Plano de Mobilidade Urbana de Feira de Santana (2018a, p. 344), no documento anexo detalhado, está escrito que “o planejamento e as ações adotadas na maioria das cidades são pontuais, desarticulados e paliativos, com uma visão particular”, e que Feira de Santana almeja ser diferente? Ou seja, devendo ser pautadas sobre projetos de melhorias, entre outros aspectos, considerando a circulação viária, vias exclusivas para pedestres e ciclistas, recuperação de patrimônio histórico, ações paisagísticas numa visão estratégica em conjunto para se alcançar os resultados de proteção à vida.

3.1 O PDDU e o Plano de Mobilidade em Feira de Santana

O Plano Diretor de Feira de Santana é o instrumento básico e fundamental de políticas de ordenamento territorial, desenvolvimento e expansão urbana. É através dele que o planejamento da cidade é feito (Feira de Santana, 2018b). Devendo atender na prática a função social e sustentável do direito à cidade, com garantia de bem-estar e estabelecimento de mecanismo de participação social. O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Territorial (PDDU) do município de Feira de Santana estabelece diretrizes de ordenamento, orientação e controle do desenvolvimento do município, bem como manter conformidade com a Constituição Federal de 1988, a Lei Federal nº 10.257 (constituem diretrizes gerais da política urbana), de 10 de julho de 2001, e o Estatuto da Cidade.

No parágrafo único do PDDU de 2018 de Feira de Santana (2018b) dispõem que os planos e, leis nacionais e estaduais devem estar integrados na “Política de Desenvolvimento Urbano, de Mobilidade, do Saneamento e de Habitação”, bem como, concordar com “as

diretrizes de Política Habitacional de Interesse Social e com as Políticas de Meio Ambiente”, isso significa dizer que as ações de planejamento de cidade no Brasil devem ser pautadas no conjunto de desenvolvimento de políticas públicas e sociais.

Segundo o Art. 193 do inciso I no PDDU de Feira de Santana (2018b), os espaços urbanos precisam ser valorizados por meios de ações de renovação urbanística e evitar a desvalorização imobiliária, bem como a degradação física e social dos bairros comerciais e domiciliares, sendo o custo de investimento oriundo do setor público e privado, realizando inclusive arborização dos logradouros. Porém,

[...] a construção dos Planos Diretores para as cidades que, não raro, identificam cidade com paisagem urbana, o que traz, como decorrência, a proposta da busca de um “direito à paisagem” como substituto de um possível “direito à cidade” (Carlos, 2010, p. 180).

Para Freitas (2014), o processo de valorização do espaço se dá pela questão central da geografia, que coloca significado de valor, como um elemento primário para explicar a produção visando a acumulação de capital. A delimitação espacial é estabelecida enquanto espaço de concretização social sobre o território e que em “Feira de Santana, está respaldada na separação entre o sertão e o litoral, como condição única para a consolidação do capitalismo nascente” (Freitas, 2014, p. 178). Ainda Freitas (2014), sendo a análise de Feira de Santana, torna-se mais complexa devido ao processo problemático sociopolítico, quanto ao planejamento urbano para metropolização, desde a década de 1960, implica um distanciamento na relação entre Estado e sociedade, que, não obstante, tem elementos que servem para explicar a construção de uma cidade influente economicamente no estado da Bahia forjada numa busca de industrialização e fortalecimento do comércio e serviços.

Conforme Santos (2012), é praticamente impossível alcançar uma visão de cidade de bem-estar social que implique variáveis de melhoramento social nos governos locais onde a ordem é econômica. Ainda Santos (2012), a “Falta de planejamento urbano” ou planejamento distante do interesse coletivo popular, é um reflexo da crise de moradia popular, da ineficiência dos transportes urbanos, da carência de saneamento básico, do tratamento do lixo, da violência e das ações criminosas. Para Carlos (2010), um dos problemas de planejamento urbano é eliminar a questão de compreensão de cidade para adicionar a gestão de cidade, deslocando a função social de cidade a um mero escolha de governança, que faz acarretar a crise de cidade, a qual é a crise vivida pelos habitantes, pois a gestão política de planejamento está presa a explicação deslocada da prática social.

Outro fator, é a imprudência do Estado no manejo financeiro em arcar com obras consideradas fundamentais para o ordenamento sustentável urbano. Assim, leva muitos gestores municipais do Brasil a buscarem parcerias com o empresariado local ou até mesmo de fora e enquanto “a cidade é vista como fonte de oportunidades de negócios lucrativos pela iniciativa privada”, o poder público, no que lhe respeita, “deve avaliar o investimento como instrumento para alcançar uma visão de cidade que atenda ao interesse coletivo (Santos, 2012, p. 102). Por outro lado, o empreendimento urbano tende basear-se na visão política como fonte de emprego durante a realização da obra, e não vista como um processo de planejamento de melhoramento futuro. Um dos reflexos é o mau uso do dinheiro público:

Caso de um trabalhador, por exemplo, um bairro Sim é um bairro que tem muitos operários da construção civil, muitos deles utilizam bicicleta como meio de transporte. Então, muitas pessoas se deslocam na Noide Cerqueira para o centro da cidade ou para a periferia, e poderia ter, por exemplo, no anel de contorno onde tem a pista marginal, uma ciclovia ou uma ciclofaixa do lado, não tem. Então, esse dinheiro tá sendo usado lá na Noide para fazer uma estrutura no lugar que tem. Poderia ser aplicado nos lugares que não tem essas estruturas (Entrevistado 6).

Conforme Capella (2018), um dos maiores problemas de estudo e implementação dos planos urbanos para a execução de políticas públicas no Brasil é seu contexto de ciclo político, ou seja, muda geralmente a cada novo mandato fazendo com que existam projetos inacabados, ou mal elaborados, ou até mesmo bons projetos, mas reformulados para atender os interesses do novo governo. Um exemplo de ciclo político é a mudança de secretário Municipal de Transporte e Trânsito de Feira de Santana

[...] mas assim especificamente que você esteja pensando em implantar imediatamente, mas porque é como eu disse com pouco tempo que assumir aqui são tantos problemas. O tempo todo apagando incêndio, reformando os terminais, adotando o plano de aumento da integração. Então foram 90 dias assim e no meio disso conseguimos suspender duas greves e teve aumento de tarifa. Ainda ontem houve uma manifestação no centro da cidade e tudo isso consome tempo, consome energia, são muitas coisas que foram feitas. Mas para ser honesto é o que está no plano de mobilidade dependemos do fundo para que possamos ir implementando pouco a pouco (Entrevistado 2⁹).

O “fundo” que o secretário mencionou é o Fundo Municipal de Mobilidade Urbana, que é um repasse financeiro da União para os municípios. Mas para isso a Secretária Municipal de Transporte e Trânsito de Feira de Santana precisa ser transformada em Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (conforme o secretário essa mudança está em andamento) que é mais abrangente do ponto de vista do planejamento municipal voltado para o deslocamento de

⁹ É feirense. Administrador e advogado. É atualmente o secretário Municipal de Transporte e Trânsito de Feira de Santana. Mais informações do entrevistado no quadro 2 deste trabalho.

pessoas e transporte. Outro ponto importante observado é a mudança de chefia da secretaria de governo, que afeta o andamento do trabalho do órgão municipal, ao levar tempo para o novo secretário entender a dinâmica do cargo e executar as políticas que estão nos planos do município. Mas a pergunta é: Por que existe mudança de comando de alto escalão municipal depois da metade do mandato do governo e quais os impactos na vida das pessoas? Ora, a aparente falta de planejamento pode ser um planejamento que envolve interesses não necessariamente sociais.

Voltando com Capella (2018), o processo de formulação de política pública deve basear-se em dois elementos principais com definição de agenda e alternativas. O primeiro envolve atenção, acolhimento dos problemas e anseios específicos à população. O segundo é a parte do entendimento, estudo e desenho de um plano possível de ação, buscando compreender e concentrar os assuntos, devendo fazer-se uma pergunta: quais medidas deverão ser adotadas para corrigir o problema? E é claro, aplicar as ações. E no Brasil, as ações de políticas públicas de cidades estão vinculadas aos Planos Diretor, como prevê no Art. 41 do Estatuto da Cidade, Brasil (2008, p. 27), sendo a obrigatoriedade de um Plano Diretor para as cidades com:

- I – com mais de vinte mil habitantes;
- II – integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas;
- III – onde o Poder Público municipal pretenda utilizar os instrumentos previstos no 4º do art. 182 da Constituição Federal;
- IV – integrantes de áreas de especial interesse turístico;
- V – inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional.

No Estatuto das Cidades, é garantido o direito às cidades sustentáveis “entendido como direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações” (Brasil, 2007, p. 13). Mas o “Ministério das Cidades focou-se na resolução de três problemas centrais: moradia, saneamento básico e transporte, cujo último, nesse momento, foi caracterizado como mobilidade urbana” (Santos, Santos, Reis, 2021, p. 32). No que compete à mobilidade urbana, Freitas (2014) expressa que a expansão e o aperfeiçoamento emergem na contradição das reivindicações sociais, mas para atender à necessidade de fixação no custo de deslocamento no espaço. Tendo como princípio primordial a concepção da acumulação de riqueza, bem como a construção de espaço como objeto enquanto meios de produção, e isso também explica a contradição entre os espaços privilegiados e não privilegiados das grandes e médias cidades brasileiras e “é sobre estas bases espaciais de complexo e singular conteúdo, que se produz a realidade, que o Estado se apropria para implementar o planejamento do desenvolvimento no capitalismo” (Freitas, 2014, p 324). Isso também é observado no estudo de

Rolnik (2004, p. 55), que concorda que a cidade deve ser planejada para atender as necessidades da população, mas:

Uma das características distintivas da estratégia e modo de ação do Estado na cidade capitalista é a emergência do plano, intervenção previamente projetada e calculada, cujo desdobramento na história da cidade vai acabar desembocando na prática do planejamento urbano, tal como conhecemos hoje. O que há de mais forte e poderosos atrás da ideia de planejar a cidade, é sua correspondência a uma visão da cidade como algo que possa funcionar como um mecanismo de relojoaria, mecanicamente.

Para Santos, Santos e Reis (2021, p. 14) o tema referente à mobilidade urbana de Feira de Santana é uma das questões principais em discussão, especialmente nos últimos anos, sobre o planejamento e desenvolvimento sustentável na cidade “sobretudo pelo aprofundamento de uma miríade de contradições, quais sejam: inexistência, até 2018, de um Plano Municipal de Mobilidade Urbana, ainda que propostas tenham sido colocadas em pauta, e práticas”. Ainda assim, seu planejamento foi “alheias a discussões mais amplas do tema; frequentes conflitos no Sistema de Transporte Coletivo, com divulgação de falência e/ou troca de empresas concessionárias, denúncias sobre a baixa qualidade da oferta do serviço”, bem como houve forte críticas a implementação do Sistema de *Bus Rapid Transit (BRT)*, e “alvo de embates e embargos judiciais; cotidianidade da convivência com congestionamentos, sobretudo no Anel de Contorno e nas áreas centrais; ausência de ações que, na direção da Lei de 2012”, sem contar a carência de um plano efetivo que considera a qualidade para “promover ações que priorizem o pedestre e o ciclista (elementos mais frágeis) nas relações de conflitos com os sistemas motorizados” (Feira de Santana, 2018a, p. 330). Além disso, “o aumento populacional não acompanhado por um planejamento urbano em infraestrutura adequado colocou Feira de Santana no rol das médias cidades brasileiras que passaram a sofrer com problemas de mobilidade” (Reis, 2018, p. 50).

Em 2019, o Plano de Mobilidade Urbana de Feira de Santana foi premiado em Nova York apreciado “na categoria Cidades e Comunidades Sustentáveis” e “pelo Prêmio P4G de Parceria do Ano, que ocorreu à margem da Cúpula de Ação Climática da Organização das Nações Unidas (ONU)” e com secretário de planejamento, o prefeito, que na eleição de 2020 direcionou também a sua campanha a um “Projeto de Mobilidade Urbana por Bicicleta” ressaltou na reunião que abordou a premiação, com a seguinte frase “pouquíssimas cidades do Brasil e do Mundo têm o seu Plano de Mobilidade Urbana Sustentável, e Feira de Santana pode se orgulhar de ter o seu” (Feira de Santana, 2019, online). Mas fica a dúvida a ser questionada: por que existe a contradição entre a parte teórica do plano ser destoante quanto à execução do

plano em si? A elaboração de um plano, mesmo que bem feito e premiado, ainda não garantiu em Feira de Santana o efetivo cumprimento legal (Santos, Santos, Reis, 2021).

O Estado não pode tomar para si toda dinâmica de planejamento da cidade, sem entender as questões que envolvem as realidades da população e, tampouco, não entender que uma cidade planejada como uma máquina para a reprodução e concentração do capital compreende um resultado que direciona e produz marcas que cria e/ou fortalece desigualdade social, e surpreender com a violência urbana e as mazelas sociais provocado pelo planejamento orquestrado pelo Estado, que primeiro faz uma

[...] leitura mecânica de cidade – a cidade como circulação de fluxos —, de pedestre, de veículo, de tropas, de cargas ou de ventos. O segundo é a ideia de ordenação matemática – a regularidade e repetição – como base da racionalização na produção do espaço. Ainda, o terceiro pressuposto é a ideia de que uma cidade planejada é uma cidade sem males, utopia que até hoje seduz os defensores do planejamento urbano. E, finalmente, nas utopias está esboçada a possibilidade de o Estado poder controlar a cidade, através do esquadrinhamento e domínio de seus espaços (Rolnik, 2004, p. 59).

Assim, discutir as questões do Plano da cidade “enredam as tramas e os dramas da mobilidade urbana de Feira de Santana, pois, como supramencionado, eles envolvem um conjunto amplo de aspectos” que envolvem os “dados e informações, alguns dos quais pouco acessíveis ou pesquisados” (Santos, Santos e Reis, 2021, p. 15). Sendo que o “trânsito de Feira de Santana tem problemas visíveis há algum tempo, e algumas medidas, claramente sem planejamento, não resolvem a questão efetivamente, apenas transferem engarrafamentos para outras partes da cidade” (Reis, 2018, p. 135–136). Observável na resposta da entrevistada:

Uma cidade muito pequena com muito, muito trânsito. É uma cidade pequena com muitos veículos, no caso porque tem lugar, tem horas assim que você passa ali, que fica um aperto em uma situação que o trânsito não flui entendeu? Ai fica aquela agonia, aquela buzina, que todo mundo quer passar junto e ai eu acho que deveria melhorar né o trânsito em Feira de Santana (Entrevistada 3¹⁰).

Feira de Santana é o segundo município mais populoso da Bahia e vale registrar que, o crescimento urbano de Feira de Santana foi também fortemente ligado ao transporte ferroviário, que atualmente está em decadência. Porém, em 1876, era “responsável pela ligação com o Porto de Nossa Senhora do Rosário do Porto da Cachoeira, ocorre três anos após a vila ser elevada à categoria de cidade”, bem como no antigo terminal da Estrada de Ferro, localizada na Praça da Matriz, que ligava “a cidade ao Porto foi fundamental para a expansão da porção sul-sudeste da cidade” (Freitas, 2014, p. 268). O melhoramento do entorno, para a mobilidade urbana de Feira

¹⁰ É mãe, trabalha numa loja de bicicleta da cidade e usa a bicicleta como meio de transporte e esporte. Mais informações do entrevistado no quadro 2 deste trabalho.

de Santana, limita-se às instalações de ruas e avenidas que servem “como canais de escoamento para diversas regiões do Estado e do país, porquanto seus prolongamentos constituem contatos diretos com a BR 101, BR 324-Sul e BR 324-Norte, BR 116-Sul e BR 116-Norte, além da BAs 052, 242 e 503” (Freitas, 2014, p. 250).

No Plano de Mobilidade Urbana de Feira de Santana, estabelece-se que o objetivo de planejamento de transporte urbano tem como meta garantir um bom nível de mobilidade e de qualidade de serviços de curto, médio e a longo prazo para todas as classes da população. Assim como, permitir o melhor aproveitamento dos investimentos no transporte urbano, tendo como diretriz a estruturação geral do sistema de transporte, da rede viária, infraestrutura e equipamento com o crescimento e expansão urbana. Tal como, aplicar o objetivo numa racionalização dos “investimentos de infraestrutura e de minimizar os prazos de implantação, deve-se evitar a construção de obras novas de alto custo e garantir o aproveitamento máximo do espaço existente” sendo a principal organização através da criação para o transporte coletivo e transporte ativo¹¹ (Feira de Santana, 2018a, p. 215).

Ainda no documento anexo do Plano de Mobilidade Urbana de Feira de Santana (2018a, p. 216), consta que “o aumento de capacidade dos sistemas de corredores principais não deve ser sistematicamente baseado na melhoria de frequência de veículos, mas sim a partir da redução do grau de saturação da infraestrutura existente”, mas que geralmente não é observado no plano concreto. No plano de Feira de Santana (2018a, p. 449) as metas de “longo prazo, ou seja, um período de 10 a 20 anos ou mais; as de médio prazo, isto é, um período de 5 a 10 anos; e as de curto prazo, abrangendo um período de até 5 anos” considerando “o estabelecimento de prioridades, segundo a divisão modal”. Desse modo, como está previsto no quadro 1, segundo as metas do PLANMOB de Feira de Santana, está previsto manter o percentual de prioridade do modal a pé¹² e aumentar, a partir do médio prazo, a participação da modal bicicleta¹³ e

¹¹ Pedestre e bicicleta.

¹² Estabelece no curto prazo implantar uma rede de 25 km de calçadas contínuas. No médio prazo crescer esse número para 100 km até chegar a 200 Km de calçadas contínuas no longo prazo.

¹³ Implantar uma rede de 25 km de ciclovias no curto prazo; 50 km de ciclovias no médio prazo e chegar a 100 km de ciclovias no longo prazo.

transporte coletivo¹⁴, ao passo que reduz a priorização dos transportes individuais motorizados¹⁵. Assim observado no quadro:

Quadro 1 – Meta de divisão modal do Plano de Mobilidade Urbana de Feira de Santana

Meta de curto prazo	Meta de médio prazo	Meta de longo prazo
A pé 30%	A pé 30%	A pé 30%
Bicicleta 6%	Bicicleta 8%	Bicicleta 10%
Coletivo 32%	Coletivo 35%.	Coletivo 40%
Individual motorizado 32%	Individual motorizado 27%	Individual motorizado 20%

Fonte: Feira de Santana (2018a).

Elaboração: Uanderson Barbosa (2023).

Santos (2019) manifesta que o planejamento está fora do lugar, enquanto o planejamento da realidade concreta, pois a realidade concreta da maior parte da população está fora dos planos de planejamento, que cria forma de organização de um lugar de fora da ideia real de planejamento. Ou seja, observamos que a ausência de planejamento em lugares que estão fora do planejamento é também um plano de planejamento de caráter propositiva desigual, pois:

[...] quantos trabalhadores e trabalhadoras se deslocam com bicicleta para chegar no seu local de labuta diária que pode ser um canteiro de obra, pode ser uma loja no centro comercial de Feira. Isso é frequente e mesmo com essa massificação dos veículos motorizados esse perfil ainda assim se manteve. Então nós temos vários fatores que contribuem para que exista uma política de aproveitamento desse potencial, mas infelizmente o que aconteceu ao longo dos anos é no mínimo negligência em relação a isso. Eu costumo dizer, então, que é uma política de mobilidade, que é construída de costas para a realidade do próprio município, quando a gente pensa, por exemplo, o uso da bicicleta (Entrevistado 7).

Por consequente, Santos (2019, p. 61) afirma que “o desenvolvimento urbano de Feira de Santana foi marcado pela desigualdade na distribuição da renda, da riqueza e dos frutos totais desse desenvolvimento”. Isso é histórico e está dentro do plano concreto do planejamento urbano da cidade, mas fora do plano do papel e:

[...] enquanto os industriários aproveitaram o máximo suas estadias em solo feirense e auferiram muito lucro e os comerciantes das grandes lojas do centro

¹⁴ No curto prazo reduzir o tempo médio de viagem em 10% e implantar e operar uma rede de 15 km de transporte de média capacidade com faixas exclusivas para ônibus; no médio prazo reduzir o tempo de viagem em 20% e implantar e operar uma rede de 30 km de transporte de média capacidade com faixas exclusivas para ônibus e longo prazo reduzir em 30% o tempo de viagem.

¹⁵ No curto prazo: reduzir a oferta de estacionamento em vias públicas eliminando no prazo de 5 anos 50% as vagas de estacionamento de automóveis e motocicletas na área central para melhorar a fluidez no trânsito e implementar medidas de incentivo fiscal à instalação de garagens e estacionamentos privados. No médio prazo: inserir no prazo de 10 anos cobrança de pedágio urbano para automóveis pelo uso do espaço viário urbano ou uso de medidas restritivas como rodízio de veículos ao uso de automóvel e motocicletas.

continuam a usufruir dessa riqueza gerada pelo maior centro comercial do interior da Bahia, a maior parte da população continua com um padrão de renda baixa, com poucos empregos na indústria e a assumir os postos de trabalhos mais precários e com menor renda, seja na indústria, no trabalho informal ou no setor terciário, e reproduzem suas vidas em espaços cada vez mais segregados e com menos direitos à cidade (Santos, 2019, p. 61).

Para Santos (2012, p. 115), atualmente os gestores de cidades se preocupam em planejar os espaços, basicamente, com duas perspectivas: “a) a abordagem que se preocupa com a construção da sustentabilidade das cidades diante do agravamento da crise socioambiental” e “b) a abordagem que se preocupa com as formas de inserção da cidade na economia e na sociedade globais”. Em ambos os casos se observa uma preocupação global da cidade, esquecendo sua dinâmica e problemas locais, isso pode ser entendido como um planejamento de cidade com o foco de acordo com consideração de sustentabilidade e flexibilidade econômica. Dessa forma, maior participação da população na reivindicação de direito à cidade pode servir de instrumento àquelas abordagens.

3.2 O Estatuto da Cidade, a mobilidade participativa e os mecanismos do direito à cidade

Nos últimos anos, o planejamento urbano está deixando de ser uma temática exclusivamente tecnocrática do Estado. Com isso, identificam-se atores sociais que participam no processo político, no entanto, é um campo de disputa desigual e ineficiente que o Estado escolhe uma das propostas reivindicadas, que se traduz na nova práticas de intervenção, que geralmente favorecem a valorização dos espaços privados e é também por esse motivo que “a participação de pobres vem crescendo proporcionalmente mais na população urbana” (Santos, 2012, p. 92).

Segundo Porto (2012), a participação popular possibilita o combate de contradições entre o poder público e a sociedade civil, evidenciam o estabelecimento de diálogo e a produção de políticas que abordem ações pluralizadas de pessoas e espaços urbanos ao passo que diminuem a desigualdade jurídica e de planejamento urbano. Com a participação das pessoas, os instrumentos urbanísticos podem alcançar e ampliar as questões generalizadas que envolvem a vida urbana, como a mobilidade, educação, cultura e lazer. No Plano Diretor de Feira de Santana (2018b, p. 22), no Art. 63, existe um capítulo específico de gestão participativa que obriga os gestores do município implementar e avaliar canais de comunicação em cada etapa

da elaboração voltado para Plano Local de Habitação de Interesse Social (PHIS), com as seguintes diretrizes:

- I - institucionalização de canais de participação e controle social por meio de:
 - a) Conferência Municipal de Habitação;
 - b) Conselho Gestor do Fundo Municipal de Habitação de Interesse Social;
 - c) Comissão de Regularização de ZEIS;
 - d) audiências e consultas públicas;

Segundo o Estatuto das Cidades, Brasil (2008), ao que compete ao Conselho das Cidades, que é um órgão de natureza deliberativa e consultiva, estimular a ampliação e o aperfeiçoamento dos mecanismos de participação no intuito de fortalecer o desenvolvimento urbano sustentável. Referente aos Planos Diretos, no Art. 40 do Estatuto das Cidades, a construção deve ser, em seu processo de elaboração e na fiscalização de implementação, com a garantia dos Poderes Legislativo e Executivo municipais das seguintes formas, Brasil (2008, p. 27):

- I – a promoção de audiências públicas e debates com a participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade;
- II – a publicidade quanto aos documentos e informações produzidos;
- III – o acesso de qualquer interessado aos documentos e informações produzidos.

Na esfera da gestão democrática e participativa o PDDU de Feira de Santana (2018b, p. 5), estabelece em Lei do Art. 11 § 6º a cooperação dos diferentes atores da sociedade, bem como “diversos agentes públicos e privados da população e das associações representativas de todo o território municipal nos processos de decisão, planejamento e gestão da cidade e do território” prevê também na cooperação de “formulação, implementação, controle social e acompanhamento de planos e programas”. Tudo isso articulado com as “densidades de uso e ocupação de solo de forma a promover a valorização imobiliária equilibrada na área urbana e projetos relacionados ao desenvolvimento urbano e municipal”, constando também a revisão e atualização das Leis urbanística e da seção política-administrativa com o foco de “estratégica de planejamento, respaldada num projeto de cidade, construído pela sociedade”, mas configurada pela “viabilidade e oportunidade das propostas, fortalecendo a cidadania, através de canais institucionais de participação popular”.

Carlos (2010), entende a Gestão democrática como um projeto revolucionário e transformador de cidade pautado no diálogo entre os gestores e a sociedade, enquanto o planejamento produz na cidade espaços de funcionalidade. Mas o segundo sem o primeiro pode ocasionar espaços desiguais e exclusivos. Para Santos (2019), na gestão democrática o controle social de planejamento urbano e a implantação de Política Nacional de Mobilidade Urbana são

princípios destacados dentro da lei, estabelecendo, entre outras finalidades, a participação popular nas decisões em todo o processo de planejamento em nível federal, estadual e municipal. Mas, Porto (2012, p. 159) aponta que estudos anteriores ao Estatuto das Cidades “demonstram que os impasses vividos antes do estatuto não são diferentes dos vividos em sua vigência, no que se refere a gestão democrática, orçamento participativo e plano diretor.”

No que se refere a gestão democrática da mobilidade de Feira de Santana (2018a, p. 11), no Art. 47, a população tem o direito de participar no planejamento, na fiscalização e na avaliação das políticas, devendo o município assegurar:

- I - Ações do Município, através de espaços de participação, institucionalizados ou não;
- II - Órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;
- III - Ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;
- IV - Audiências e consultas públicas;
- V - Canais de comunicação variados, como a intranet e internet; e
- VI - Procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários.

Embora em muitas leis de Feira de Santana, como as Leis Complementares de 112 e 117 de 2018, e nacional, também como a Constituição Federal de 1988, Estatuto das Cidades, estejam previstas a participação social. A participação social em si deve ser considerada uma conquista (Demo, 1988). E não devemos esperar um convite no processo decisório, tampouco esperarmos a definição das políticas públicas para agirmos e acreditarmos que o planejamento, fiscalização e avaliação devem apenas ter uma análise técnica pautada de um parecer administrativo, e/ou empresarial, e/ou acadêmico para ser executado. A população, em especial (referente ao estudo) aqueles que utilizam a bicicleta frequentemente como meio de transporte, tem experiência empírica suficiente para contribuir na política de mobilidade urbana de Feira de Santana, pois a:

[...] participação não é um conteúdo que se possa transmitir, mas uma mentalidade e um comportamento com ela coerente. Também não é uma destreza que se possa adquirir pelo mero treinamento. A participação é uma convivência coletiva e não individual, de modo que somente se pode aprender na práxis grupal. Parece que só se aprende a participar, participando (Díaz Bordenave, 1994, p. 74).

A participação dos ciclistas também pode ser feita por meio de organizações sociais, como em Organização Não Governamental (ONG), sindicatos, associações, cooperativas, grupos comunitários, instituições de ensino, instituições religiosas, ou até mesmo em processos políticos como os partidos (não necessariamente sendo candidatos a eleição), mas atuando e fiscalizando no planejamento urbano, bem como pode ser de forma autônoma pelos meios de

comunicações online, ou ligando para as estações de rádio e propor soluções e por meio desses processos também aprender a se “organizar e coordenar encontros, assembleias e mutirões; a formar comissões de trabalho; pesquisar problemas; elaborar relatórios; usar meios e técnicas de comunicações” (Díaz Bordenave, 1994, p. 72).

Ainda segundo Díaz Bordenave (1994), as pessoas que aprendem a conhecer sua realidade e refletir as contradições entre o aparente e o real, conseguem identificar as subjetividades, consequências, significados, efeitos e causas, bem como se tornam críticos nas observações dos fatos de julgamentos e dos modelos das palavras, tornando-se um ser participativo que entende o que não está à vista do público. A qualidade da participação se eleva quando a população aprende a lidar com conflitos, sentimentos, interesses individuais, comportamentos, divergências ideológicas, privilégios e orgulho. Ou seja, a qualidade da participação é quando as pessoas aprendem a se organizar em grupos e coordenar ações no coletivo para atender à dinâmica social com a finalidade de promover qualidade de vida a todos (Id., 1994). Embora a participação seja um instrumento democrático que pode servir para organização e ações coletivas, ela também pode ser usada para atender interesses hegemônicos com a finalidade de promover o controle social e a expansão do capital.

O ponto de partida para elaborar a formulação de políticas é o processo de definição de problemas, por meio de amplo debate entre os agentes políticos e a sociedade (Capella, 2018). O que chama atenção em muitas tomadas de decisão de formação de política de governo, é a exclusão do processo de escuta e desconsiderar as demandas da população, e por isso, não muito raro a definição de problemas e execução da política pública fica aquém das expectativas reais da população (Id., 2018). E em Feira de Santana, destaca-se

[...] que o Planmob não teve a devida participação popular no processo. As audiências públicas realizadas foram poucas e as que ocorreram foram publicadas de modo assaz inadequado; ou seja, não foi um Plano construído, de fato, junto com a sociedade. As audiências serviram mais para apresentar um plano pronto e acabado, do que ser algo participativo, como assaz difundido na PNMU. Além disso, até a aprovação na Câmara de Vereadores foi feita com pouca divulgação, o que impede ou, no mínimo, dificulta o acesso da população interessada ao tema enquanto pauta política (Santos, Santos e Reis, 2021, p. 95).

Pois, o

[...] planejamento aqui no município, a tentativa do grupo político na prefeitura, sempre foi de impedir uma efetiva participação popular no centro das pessoas opinarem de um modo decisivo sobre aquilo que está sendo elaborado. Então, o processo de participação em torno da elaboração desse plano foi marcado por essa característica, também, com audiências pouco divulgadas com horários e dias proibitivos para as pessoas que são trabalhadores e trabalhadoras. Então, fica muito complicado para alguém que trabalha no comércio ou, por exemplo, numa indústria aqui do município faltar

o trabalho para ir a uma audiência, que é no horário do seu expediente, da sua atividade laboral (Entrevistado 7).

Bem como:

É infelizmente não, porque primeiro que as ações que estão sendo tomadas nesse sentido de estruturas cicloviária, elas não são discutidas com as pessoas que pedalam, são feitas muitas vezes a quatro, três sei lá quantas mãos em escritórios fechados. Não existe audiência. Não existe uma reunião. Não existe uma procura para as pessoas que têm o costume de pedalar para dizer: olha isso aqui tá bom, isso aqui tá ruim (Entrevistado 6).

As ações de políticas públicas não podem ser atingidas de maneira isolada, bem como deslocada da realidade social, mas através de esforços das esferas: federal, estadual, municipal e da participação da sociedade. Todos(as) devem compor e participar do processo de tomada de decisões (Brasil, 2007). Trata-se, de um processo humanizado das ações de políticas públicas e do respeito às necessidades da população e não um “Plano de Mobilidade Urbana foi elaborado por uma empresa e acompanhado pela Secretaria de Planejamento” (Reis, 2018, p. 130) que

[...] contratam uma consultoria que vai lá e estrutura, e que faz uma escuta né e sistematiza isso. Tem um ponto principal de problema quando você ler o plano diretor e grandes questões para quem é feirense sabe de cor e salteado, que não estão lá como grandes problemas, no mínimo, a serem pensados quanto mais em termos de solução para a vida do município. E posso dar dois exemplos: Lagoas e Feiras livres. Esses são assuntos muito negligenciados no plano diretor, e essa negligência é um sintoma justamente de que quem fez pouco a partir do olhar de quem vivencia a realidade do município. Então, o plano diretor tem essas limitações (Entrevistado 7).

Outro ponto importante é o exercício de perguntar:

[...] por quê? Isso reforça a tese de que muitas normas são criadas e decisões são tomadas no município de Feira de Santana, no tocante às questões da mobilidade, sem ser devidamente discutidas com a sociedade civil, o que torna a participação popular bastante deficitária e descumpre o que aponta o Estatuto da Cidade e a Lei de Mobilidade Urbana (Santos, Santos e Reis, 2021, p. 80).

Para Capella (2018), existem alguns passos, em conjunto, que pode servir para promover a qualidade das ações das políticas públicas: Público-alvo, envolve saber quais os grupos sociais afetados pelo problema e quais os desafios relacionados a uma possível barreira baseada em valores culturais, históricos, sociais e econômicos que dificultem a comunicação, e a articulação para a solução do problema; incidência: envolve saber quem são os afetados e qual a gravidade do problema, bem como a situação que se encontra as pessoas e analisar há quanto tempo o problema ocorre, e detectar o estágio se é estável, crescente ou decrescente; crise: descrever a

situação em nível de gravidade, sendo o mais grave de urgência que deve ter atenção imediata na ação corretiva. Tudo isso deve ser obtido em um trabalho coletivo e ouvindo a população.

É preciso abordar a mobilidade urbana como uma pauta social, e em muitas cidades do Brasil como Feira de Santana, a situação de importância é indispensável, pois como prevê na Lei Nº 12.587 - Art. 7º sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana devendo possuir os seguintes objetivos (Brasil, 2012, p. 4):

- 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.

Santos (2012) afirma que, em função da alta densidade demográfica em algumas cidades, surgiram novos e complexos problemas urbanos, mas que poderiam ser solucionados coletivamente, como a questão do saneamento e do transporte urbano. Para Vasconcellos (2013), o problema da mobilidade não pode ser um termo de caráter individual apoiado pelo governo e classe política, mas compartilhado com a possibilidade de construir maior circulação e socialização. Segundo Santos (2012), o crescimento dos espaços informais¹⁶ de cidade não contém o ordenamento urbanístico dos espaços da cidade formal¹⁷, pois os espaços informais não seguem as legislações urbanísticas enquanto perspectiva e organização de cidade desejável, de cidade moderna. O Estado, por sua vez, não impõe e nem beneficia os espaços informais, pois são locais excluídos que, mesmo sendo vistos, ficam à margem do plano urbano. Esse impasse, entre outras coisas, provoca participação e organização de movimentos sociais pelo reconhecimento público daqueles que residem na cidade informal e cobram a presença do Estado, através de ações de investimentos em infraestrutura e contra ações agressivas e preconceituosas (Id., 2012).

Segundo Vasconcellos (2013, p. 51), no intuito de melhorar a mobilidade, é preciso aplicar duas políticas simultâneas “de um lado, melhorar muito a qualidade de caminhar, usar a bicicleta e o ônibus, de forma coordenada e integrada em todo o espaço urbano” assim como “restringir o uso indesejado ou inadequado do automóvel” e justifica que isso “não demandará muito tempo nem precisará de recursos financeiros que não possuímos”, mas alerta que o maior

¹⁶ Segundo o autor, são espaços de solo desvalorizados, em que residem pessoas de vulnerabilidade social e econômica, sem ou carente demais serviços públicos.

¹⁷ São opostos aos espaços informais.

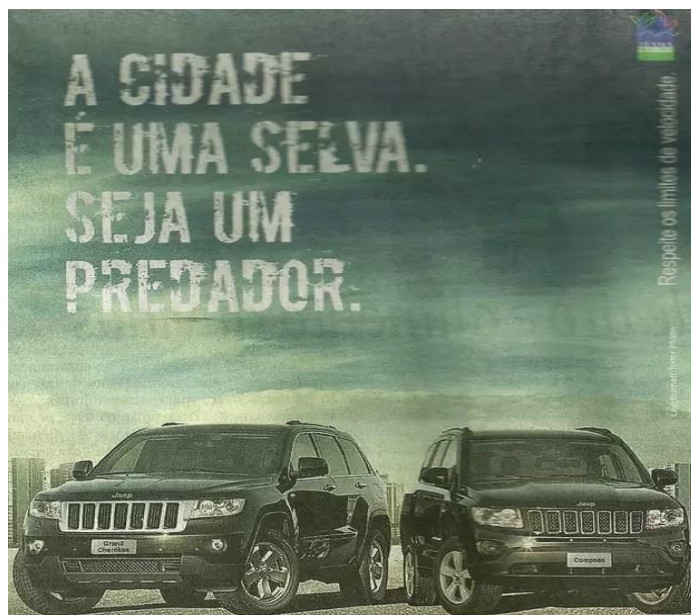
desafio são os “acordos políticos, que inevitavelmente atingirão interesses estabelecidos há décadas”, por fim aponta que não existe outra alternativa e afirmando que “valerá a pena”.

3.3 A cidade das bicicletas: uma alternativa viável

Segundo Xavier (2007, p. 131), no mês de novembro de 2003, no auditório do Ministério das Cidades, foi realizado a primeira reunião com intuito de promover uma política de subsídio de transporte por bicicleta no Brasil, com seguinte objetivo: debater a situação do uso da bicicleta no país; quais as possíveis ações do Governo Federal; como pode colaborar a sociedade civil para o desenvolvimento de políticas por bicicleta e sua contribuição na Mobilidade Urbana Sustentável tendo o “nome de *Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta*, ou apenas *Bicicleta Brasil*, lançado em 22 de setembro de 2004, no dia da campanha internacional *Dia sem Carros*”. Assim, a bicicleta começou a ser vista, no campo da formalidade, como meio de transporte no país.

Quando o automóvel somente era adquirido pela elite, as vias públicas tornaram-se espaços corporativos de interesse exclusivo da classe rica e “tinha a finalidade de proporcionar a alguns burgueses muito ricos um privilégio totalmente inédito: o de circular muito mais rapidamente do que todos os demais” (Gorz, 2005, p. 75), para tanto, quando uma parte da classe trabalhadora de menor renda começou adquirir os veículos, isso não tornou as vias públicas democráticas, mas as transformaram em “ringues” de luta por espaços.

Figura 1: Publicidade da Chrysler em jornais brasileiros



Fonte: Conar... (2013)

A publicidade acima foi denunciada, em 2012, pelo Conselho de Autorregulamentação Publicitária (Conar), como não ética e que incentiva a direção selvagem no trânsito. Observa-se também uma mensagem de hierarquização e poder que é atribuído ao automóvel. Enxergar o trânsito como uma selva é estabelecer uma lógica de disputas entre os condutores e os veículos que eles dirigem e “a cultura do automóvel ocupou os espaços que antes eram das pessoas, fortalecendo a temível cultura do medo” (Hempkemeyer, 2019, p. 138). A política de mobilidade urbana no Brasil é direcionada ao automóvel, e não é difícil imaginarmos o carro como o “rei das vias”, bem como o leão sendo considerado o “rei” da selva. Constituindo a bicicleta um meio de transporte vulnerável nessa disputa, como afirma o entrevistado:

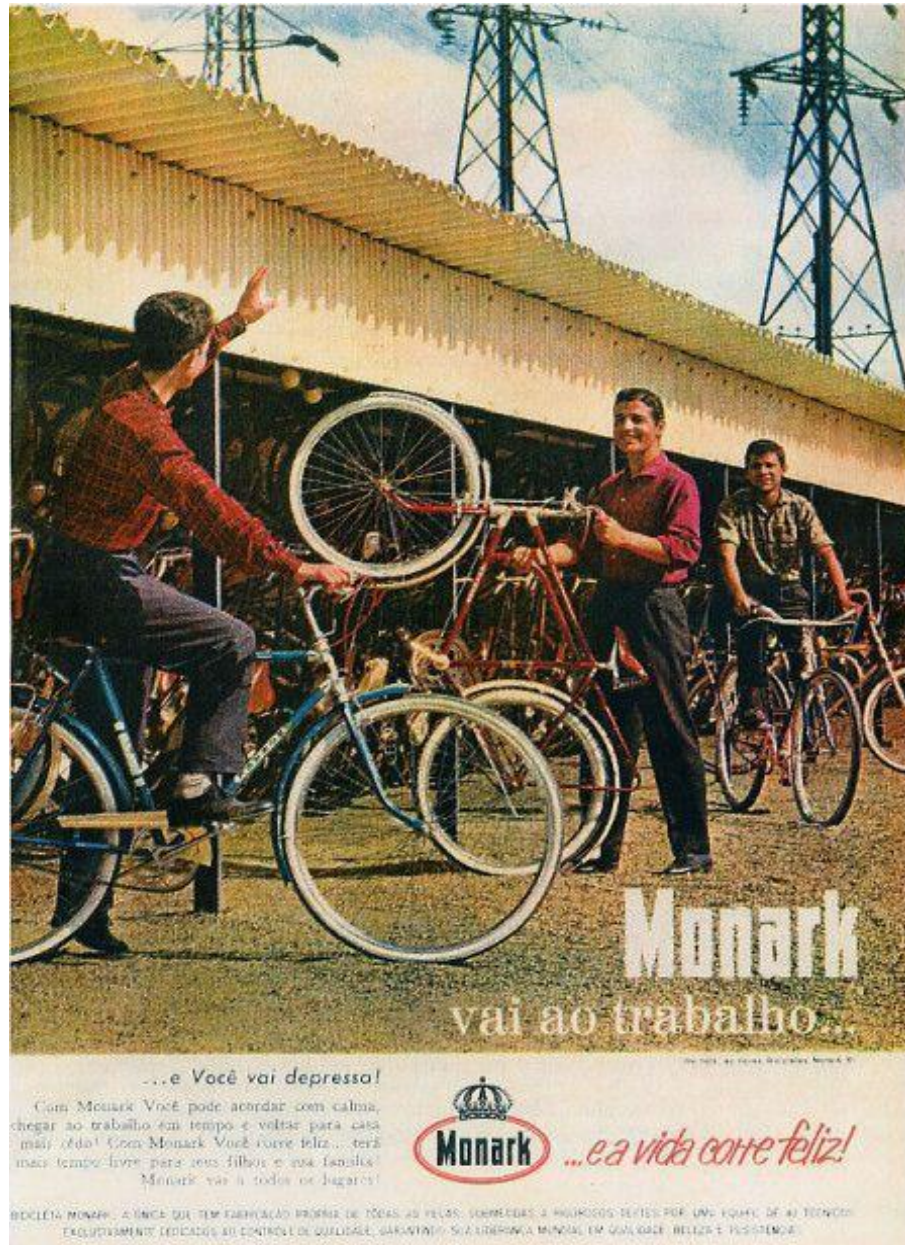
Rapaz andando de bicicleta em Feira de Santana é uma loucura viu. A gente não tem o devido espaço para gente e a gente está sempre travando uma luta entre os carros, motos, entendeu. A gente não tem um espaço da gente e se torna muito perigoso andar de bicicleta em Feira de Santana. Fizeram um projeto de ampliação dos passeios, mas não tem demarcação nenhuma e isso deveria ser olhado (Entrevistado 1).

Atualmente, diversas vias públicas de Feira de Santana são lugares hostis onde alguns condutores querem exercer seu poder e/ou “habilidade” atrás de um volante ou guidão. Vale dizer que, as ruas e avenidas de Feira de Santana não são mais um espaço de privilégio dos ricos, mas um espaço de disputa, comparando-se a um octógono de MMA, que diariamente acontecem acidentes. Isso significa dizer que os ciclistas têm “que prestar muita atenção no trânsito, pois o pessoal grita, te xinga, fica falando um bocado de besteira, aquela buzina, freia em cima de você. É um pouco complicado, tem uns que não respeita você” (Entrevistada 5). A política automobilística promovida no Brasil exerce uma cidade “poluída, congestionada, individualista e hostil para com modos não motorizados de deslocamento; oferecer alternativas ao automóvel é fundamental para reverter tal quadro e se construir uma cidade mais humana e democrática” (Bastos; Mello; Silva, 2017, p. 82), enquanto a bicicleta continua à margem da infraestrutura urbana em várias cidades, como Feira de Santana, mesmo que o plano de mobilidade urbana de Feira de Santana de 2018 reitere a qualidade do transporte bicicleta. E conforme Junqueira (2015), o aumento numérico de automóveis nas ruas representa consequências negativas, embora reconhecidas, mas mal corrigidas e refletem, entre outras causas, em maior congestionamento, poluição, segregação e acidentes.

Para Santos (1982), no Brasil, a distribuição dos transportes modernos é desigual, desequilibrando o desenvolvimento territorial dos municípios, e poucos pontos foram beneficiados, sendo atribuída à ampliação de privilégio social e de uma economia de contato estrangeira de indústria e comércio. Para as pessoas pobres, ficam relegados à precária

infraestrutura de mobilidade por transporte público ou bicicleta, servindo apenas no deslocamento de casa/trabalho, com pouco atrativo, conforto ou segurança.

Figura 2: Publicidade da Monark sobre o uso da bicicleta



Fonte: Schetino (2014)

Entre as décadas de 1950 e 1970, a bicicleta começou a ser atribuída como um veículo para a classe trabalhadora. Na figura 2, observam-se as frases: “você vai depressa!” e “a vida corre feliz”. Na época, a bicicleta era considerada um meio de transporte eficiente para uma parte da sociedade, o que mudou? A tecnologia das bicicletas pouco mudou, mas as cidades e as publicidades veiculadas ao meio de transporte mudaram e o automóvel é o objeto que simboliza as mudanças que tem como característica a modernidade e mecanização das coisas.

Podendo, inclusive, ser atribuída a mudança de cultura na qual reveste o automóvel como sinônimo de status, sucesso e riqueza, enquanto a bicicleta um objeto outorgado para a classe de menor renda, sem ou escassez de infraestrutura nas vias e um transporte que serve para “apenas levar” o sujeito para o trabalho. De tal modo, a cultura é usada para expressar: o que é, como pode ser usado e onde deve ser usada a bicicleta. A cultura, então, é usada para orquestrar a concepção do ciclista perante a bicicleta enquanto meio de transporte na cidade, sendo que

[...] cultura inclui ainda as maneiras como esse conhecimento é expresso por uma sociedade, como no caso de sua arte, religião, esportes e jogos, tecnologia, ciência, política. O estudo da cultura assim compreendida volta-se para as maneiras pelas quais a realidade que se conhece é codificada por uma sociedade, através de palavras, ideias, doutrinas, teorias, práticas costumeiras e rituais (Santos, 2006, p. 25).

Ainda assim, o meio de transporte de bicicleta apresenta-se como uma alternativa viável para os problemas no trânsito de Feira de Santana (Feira de Santana, 2018a). Por outro lado, o uso de bicicleta nas cidades brasileiras esbarra na questão histórica e cultural, uma vez que o uso do automóvel é apresentado como a melhor opção de mobilidade urbana e a bicicleta um meio de transporte comum das classes de menor poder aquisitivo e de sua maioria trabalhadora assalariada (Lins et al, 2012).

Mas isso é uma questão cultural, né, na medida em que você incentiva o uso da bicicleta, você, os governantes, os poderes públicos do centro, as indústrias e as entidades de classe também vão chamando atenção para determinados aspectos de bem-estar dos seus trabalhadores (Entrevistado 2).

O poder público municipal pode (e dispõem de capacidade para isso) promover uma cultura de uso da bicicleta por meio de programas de educação e propagandas, e dá a “atenção do fato de que cultura está associada a conhecimento, o qual tem uma característica fundamental: o de ser fator de mudança social, de servir não apenas para descrever a realidade e compreendê-la, mas também para apontar-lhe caminhos e contribuir para sua modificação” (Santos, 2006, p. 27). Convém frisar que, a implementação de espaços para bicicleta, se comparado ao automóvel, custa muito pouco sobrando dinheiro para outras políticas essenciais e “onde se estaciona um carro cabem 18 bicicletas” (Illich, 2005, p. 64), ao mesmo passo que, o tempo de construção e transtorno é bem menor em comparação à implementação de espaço para os carros. Também é importante frisar que o custo para adquirir uma bicicleta pelo ciclista é menor, necessitando de uma menor fração do salário para o trabalhador, ao invés de muitas parcelas e grande fração salarial para comprar um automóvel. Ao olhar para uma bicicleta, observa-se que é um veículo pequeno, cabendo em praticamente todos os lugares. É um veículo

que o ciclista pode transitar facilmente nos lugares estreitos e até mesmo nos lugares onde carece de infraestrutura urbana. Mas que em Feira de Santana que é uma cidade:

[...] plana uma cidade de avenidas grandes, uma cidade com a população mais ou menos do tamanho de Aracaju, por exemplo, e Aracaju tem 70 km de ciclovias e Feira está ainda engatinhando. E as já construídas (Feira de Santana)¹⁸ de uma forma às vezes questionável, né? Porque se você for ver traçado das ciclovias, tem muita coisa ainda errada (Entrevistado 6¹⁹)

É um veículo que promove independência sem restrição de horários, quando comparado ao transporte público (e mesmo que reajuste o horário para melhorar o serviço para a população, ainda assim, terá horários fixados) e mesmo assim a bicicleta pode “trabalhar” em conjunto com o transporte público (havendo local para estacionar a bicicleta no ônibus ou bicicletário²⁰) e:

[...] do ponto de vista das necessidades sociais que é esse que nós temos, isso quer dizer que, com este funcionamento que aí está, não seria possível pensar em integração entre modais, dentre eles a bicicleta, não? É claro que é possível sim. Nós temos as estações que podem ser aproveitadas para isso e adaptadas para contarem com bicicletários. Nós podemos em relação a essas áreas onde as estações estão pensando em seu acesso. Se não for possível criar ciclovias por causa da necessária segregação do espaço, ser pelo menos criada ciclofaixa com adoção de sinalização de modo mais democrático, que considere outras formas também de mobilidade, que não só o veículo motorizado (Entrevistado 7).

O incentivo ao uso de bicicleta pressupõe uma nova racionalização e construção de modelo de cidade, visto que as vantagens desse meio de transporte, é possível atribuímos a transformação radical também da sociedade, que vai além da mobilidade urbana de Feira de Santana, mas numa visão de cidade acolhedora e sustentável (Santos, Santos, Reis, 2021). No que se refere a implantação do Sistema de Cicloviário de Feira de Santana deve ser incentivada pelo Poder Público Municipal com estabelecimento de rotas estruturadas, compostas por ciclovias e ciclofaixas²¹, instalação de bicicletário e paraciclo em locais que possa haver integração com outros meios de transporte, principalmente, o transporte público coletivo (Feira de Santana, 2018a). E quando na cidade “não existirem ciclovias, ciclofaixas ou acostamentos, devem circular no mesmo sentido do fluxo da via, sendo apenas autorizado o fluxo no sentido

¹⁸ Colocação do autor.

¹⁹ Nasceu em Cruz das Almas na Bahia. É engenheiro civil e se especializou em recursos de saneamento de gestão de empresas. Faz parte do grupo de ciclismo “Grupo de Trilhas Lobo Guará” (ou como é conhecido Lobo guará). Mais informações do entrevistado no quadro 2 deste trabalho.

²⁰ Estacionamento para bicicleta em espaço fechado.

²¹ A ciclovia é separada nas laterais ou na lateral e ela é exclusiva com uma ciclofaixa, ela é exclusiva só para bicicleta né mas é um espaço delimitado. A ciclofaixa é um espaço delimitado ou por pintura ou por físico, mas que pode ser usado para por exemplo entrada de veículos (Entrevistado 6).

contrário da via em caso de existência de ciclofaixa”, sendo a circulação de bicicleta no mesmo sentido das vias que transitam outros veículos torna o ciclista vulnerável, pois a bicicleta é um meio transporte frágil na luta por espaço (Campana, 2009, p. 4).

No contexto de salvaguarda de bicicleta, no município de Feira de Santana existe a Lei nº 3397 de 2013, referente à oferta e cobrança de estacionamento privado de bicicleta, inclusive com penalidade de multa que pode chegar a R\$ 3.000 reais (terceira reincidência) e depois da terceira reincidência podendo ser cancelado o alvará do estabelecimento, com as seguintes diretrizes:

Art. 1º Nos locais e estabelecimentos privados destinados ao estacionamento de veículos automotores, serão destinadas vagas exclusivas para o estacionamento de bicicletas.

Art. 2º Fica reservado, em caráter permanente, nos estacionamentos de que trata a presente Lei, o mínimo de 5% (cinco por cento) da totalidade de suas vagas para uso e guarda exclusivamente de bicicletas.

Art. 3º Os estacionamentos de bicicletas poderão cobrar até 5% (cinco por cento) do valor hora, cobrado aos carros de pequeno porte.

Art. 4º Os estacionamentos privados nominarão de Bicicletários os espaços destinados às bicicletas por período de longa ou curta duração.

Art. 5º Os estabelecimentos de que trata a presente Lei deverão fornecer ao usuário, para salvaguarda de direitos e ressarcimento de eventual sinistro, comprovante de informação sobre a bicicleta guardada, para comprovação de sua guarda no estacionamento (Feira de Santana, 2013, p. 1).

Segundo Boareto (2010), os motivos que levam as cidades a considerarem um plano de mobilidade urbana por bicicleta são diversos, por outro lado, as consequências são as mesmas – melhor qualidade de vida dos habitantes, que se configura em: facilidade nos deslocamentos; redução significativas dos níveis de poluição do ar e sonora; menor nível de sedentarismo populacional, ambos refletem em melhoria da saúde individual e consequentemente pública, além da diminuição dos custos em diversas esferas de gastos de governos e

[...] as grandes metrópoles já entenderam que a saída para resolver os seus problemas de mobilidade é justamente você transportar mais pessoas e menos veículos e de preferência com essas pessoas transportadas, se for de meio individuais de veículos, que causa pouco impacto na parte urbana como o caso a bicicleta e o próprio pedestre (Entrevistado 2).

Por esses e outros motivos, “atualmente, o cenário está começando a mudar e a bicicleta está voltando a ser vista como um meio de transporte eficiente no Brasil” (Junqueira, 2015, p. 22). A bicicleta é um veículo que aproxima as pessoas, pois as barreiras referentes a velocidade, espaço e carenagem são menores, bem como o ciclista conecta-se melhor com a cidade, pois está mais próxima dos espaços de convivências das pessoas e a velocidade menor possibilita outra visão de cidade menos exclusiva e mais participativa (Gorz, 2005). Ao passo que a bicicleta é uma invenção que gera atitudes de consumo oposto pelos condutores de automóveis,

pois a “bicicleta permite a cada um controlar o gasto da sua própria energia. O veículo a motor inevitavelmente torna os usuários rivais entre si pela energia, pelo espaço e pelo tempo” (Illich, 2005, p. 64). No Brasil, o custo das coisas (seja vestuário, alimento...) é vinculado também ao custo de transporte, que depende da variação do preço de petróleo, do dólar etc. Se pegarmos o reflexo de variação nos custos da coisa, do ponto de vista do transporte, depende necessariamente do tipo de combustível (do seu custo) e não no valor do transporte ou da mão de obra do motorista (embora seja outro custo para o capital), ou seja, os

[...] magnatas do petróleo foram os primeiros a perceber o ganho que poderia ser extraído da difusão em larga escala do automóvel: se o povo pudesse ser levado a circular em carros a motor, poderia vender-lhe o combustível necessário à sua propulsão. Pela primeira vez na história as pessoas passariam a depender de uma fonte mercantilizada de energia para sua locomoção (Gorz, 2005, p. 76).

Segundo Control (2005, p. 111-112), na concepção capitalista o sistema de tráfego só pode existir com a ampliação perpétua das vias, que aumenta as distâncias das pessoas perante o acesso de bens e serviços, em seguida “oferece uma solução a esse problema: o carro e o caminhão. Cria ruas inseguras, vazias, detestáveis e em seguida oferece o carro como uma forma de conseguir segurança”, isso faz parte de um plano de estilo de vida de cidade moderna onde vende nova possibilidade de grau de desenvolvimento social, transformando os espaços e a criação de um mundo pautado pela felicidade por meio de bens materiais, mesmo que

[...] na prática, essas estruturas possibilitam o controle dos transeuntes, a seleção de quem transita e dos que podem ter acesso, transformando-se em uma rede elitizada de controle que nega e produz a “não vivência” da cidade plural (Ivo, 2012, p. 135)

Não adianta ampliar e multiplicar as vias urbanas para acomodar mais carros, pois o resultado é o mesmo. No primeiro momento o trânsito fluirá com as novas ruas e avenidas largas. Isso gera incentivo às pessoas que não possui um veículo motorizado particular adquirir um carro ou uma moto:

[...] assistir a certa época que o engenheiro de trânsito ele foi muito feliz de dizer. Se você quiser resolver o problema de mobilidade largando rua é o mesmo que você resolver com problema da obesidade folgando o cinto. Falando assim, você não vai resolver, você vai mascarar o problema, você tem que buscar a forma de você transportar mais pessoas e menos veículos. Essa é a única saída para as grandes cidades (Entrevistado 2).

Com os novos veículos na cidade os mesmos problemas de congestionamento e luta por espaços voltaram, além disso, “ao entrar na cidade, ele não pode ser maior do que a velocidade média nas ruas da cidade” (Gorz, 2005, p. 77). Isso acontece porque a velocidade que se pode colocar na cidade é diferente das vias de estradas, ou seja, nada adianta ter um veículo muito

veloz e restringir sua velocidade pelas leis de trânsito de cidade. É uma contradição política e publicitária capitalista. A cidade precisa ser veloz, mas o carro veloz, não pode cumprir sua velocidade na cidade veloz. Por outro lado, a bicicleta é um meio de transporte de acréscimo de velocidade e “mesmo que o ato de pedalar seja acelerado em comparação ao caminhar, ainda assim é uma pausa em relação às vivências no trânsito de hoje nas cidades” (Hempkemeyer, 2019, p. 137).

Cabe registrar que, no Plano de Mobilidade Urbana de Feira de Santana, cita, por diversas vezes claramente a prioridade de uma política de incentivo para os transportes ativo e transporte coletivo municipal como uma ferramenta de “melhorar a qualidade de vida, preservar ou recuperar os espaços públicos para usos sociais e de convivência, reduzir o tempo empregado nos deslocamentos em transporte coletivo e a poluição ambiental” (Feira de Santana, 2018a, p. 24), mas a execução do plano se contradiz a realidade enquanto uma política de transporte voltado para a qualidade de vida, fica no discurso, embora a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNMU) discorre que o

PLANMOB é baseado nas premissas da PNMU e, nesse sentido, logo no seu capítulo X, que versa sobre as considerações sobre mobilidade, deixa claro que os modos não motorizados serão prioridades no plano e que os mesmos terão participação significativa na forma de repensar a estruturação do espaço urbano, sendo a bicicleta o segundo modal de importância para o plano, ficando atrás apenas dos pedestres; em terceiro lugar, foi colocado o transporte coletivo (Santos, 2019, p. 170).

Logo, a participação popular precisa ser reiterada, principalmente para os sujeitos trabalhadores que utilizam a bicicleta como meio de transporte, pois “a vivência mostra que as cidades se renovam e se reconstróem, rasgando ruas e avenidas, ou alargando-as sempre, para abrir espaço ao “senhor automóvel”.” (Silva, 2010, p. 230), e o maior custo social na mobilidade urbana é atribuída para a classe pobre e “já é conhecido o papel fundamental exercido pelos transportes modernos tanto na modificação do espaço como no desenvolvimento econômico das regiões” (Santos, 1982, p. 98). O condutor que compara seu automóvel com as contradições dos espaços depara-se com a hierarquia social, os objetos e a divisão dos espaços das cidades. Um veículo motorizado individual permite separar as classes, não apenas nos espaços das vias, mas permite separar por privilégio incidindo na relação de convívio entre as pessoas.

Limitar a mobilidade agrava ainda mais a desigualdade social, já que a relação entre oportunidade de emprego, serviço, educação e saúde, por exemplo, está diretamente ligado a qualidade e quantidade de deslocamento diários que cada parcela da população faz, assim as “classes de renda mais alta, que têm acesso ao carro ou à várias viagens em transporte público, possuem maior mobilidade que as de renda mais baixa” é nesse contexto de privilégio social,

que a mobilidade espacial, torna-se um paradigma da mobilidade social, em razão de quanto maior a qualidade de deslocamento, maior será o acesso a bens e serviços da cidade (Boareto, 2010, p. 17-18). Daí podemos descrever a mobilidade como

[...] de modo mais amplo. A mobilidade é direito e se é um direito não pode ser tratado como mercadoria. Nesse caso, é um direito ainda que tem características especiais é um direito que é a base para que acesso a outro direito, porque se eu não consigo chegar nos lugares, como é que eu estudo? Como é que eu trabalho? Como é que eu busco emprego? Se quiser colocar algo que com frequência as pessoas que estão nessa condição relatam que até tem um currículo, mas não tem acesso ao transporte para ir lá no lugar onde deveriam colocar o currículo? Se eu não tenho possibilidade de chegar, como é que eu vou à consulta médica? (Entrevistado 7).

Embora a reflexão do entrevistado esteja mais pautada na mobilidade como direito a acesso/oportunidade social. Podemos associar também, neste contexto, o direito à cidade, pois observa-se uma correlação entre direito de estar, transitar e viver na cidade e, beneficiar-se das oportunidades e possibilidade contida nela. Assim, o direito à mobilidade é também direito à cidade que vai além da falta ou não de meio de transporte, mas como o sujeito se apresenta e desenvolve enquanto cidadão, habitante. Então, se falta transporte público ou transporte motorizado particular, a bicicleta é uma opção de transporte acessível (entre eles: menor custo, não precisa de habilitação) de direito social e de cidade.

No Brasil, 84 cidades adotaram o fim da cobrança de passagem de ônibus e isso está vinculado a dois motivos: preocupação municipal relacionada com o fim do transporte público devido a ineficiência do sistema ao passo que aumenta novas possibilidades de transporte, como transporte por aplicativo e conscientização por parte dos governantes numa lógica de cidade de direito social, pois na Constituição Federal de 1988 estabelece que transporte é um direito e critério de desenvolvimento social (84 Cidades..., 2023). Por outro lado, segundo a matéria, não existe (até o presente estudo) nenhuma cidade no estado da Bahia com transporte público gratuito. A maioria concentra-se nos estados de São Paulo (24) e Minas Gerais (23), no estado do Rio de Janeiro há 9 cidades (Id., 2023). Há também, cidades com mais de 100 mil habitantes com esse sistema como Caucaia, no Ceará, com 355 mil habitantes; Maricá, no Rio de Janeiro, com 197 mil; Ibirité em Minas Gerais, com 170 mil; Paranaguá, no Paraná, com 145 mil; e Balneário Camburiú em Santa Catarina, com 139 (Id., 2023).

E considerando a bicicleta como veículo para classe trabalhadora de menor renda, observa-se em Junqueira (2015, p. 22), que a bicicleta nunca deixou de ser um meio de transporte da classe trabalhadora de menor renda nas cidades e

[...] muitos operários e operárias, pobres, moradores de periferia, sem possibilidade – ou vontade – de acesso ao automóvel particular ou ao

transporte público, nunca abandonaram esse meio de transporte e pedalam todos os dias ao trabalho, aos serviços, às compras e ao lazer.

O ciclista trabalhador ao andar de bicicleta expressa uma prática para além do deslocamento na cidade, mas como uma posição de caráter política, social e ambiental, mesmo que ele e ela não saiba, mesmo que ele e ela pense apenas nas vantagens econômicas ou saudável, mesmo assim, ele e ela está contra um sistema de protagonismo dos carros. Logo, adota uma escolha, uma percepção de participação, um ato de resistência, que coloca a bicicleta entre os modais de mobilidade urbana e por isso tornou-se um objeto de estudo, análise de classe e socioeconômica “até porque ser ciclista é, em parte, ser resistência ao sistema” (Santos, Santos, Reis, 2021, p. 88).

4 CAPÍTULO 4 | O CICLOATIVISMO COMO UMA POSSÍVEL SOLUÇÃO PARA AS QUESTÕES DE MOBILIDADE URBANA EM FEIRA DE SANTANA

Quando é estudada a mobilidade urbana, observa-se que os sujeitos podem ser analisados considerando o tipo de modal de transporte (bicicleta, automóvel, transporte público, motocicleta, tração animal), mas também os pedestres (pessoas) e a partir disso, podemos separar por perfil (gênero, idade, distância percorrida, gosto etc.). Entendemos que, a política de mobilidade urbana, usualmente, não atende os diversos anseios da população, mas a direciona escolher determinado meio de transporte por questões que envolvem a dinâmica política em si e o interesse econômico. O recurso reservado para cada meio de transporte é reflexo da hierarquia no trânsito, mas também de incentivo na aquisição do meio transporte de “maior poder hierárquico” – o automóvel.

Por isso, neste capítulo iremos discutir as demandas dos ciclistas na política de mobilidade urbana, como um dos fatores para o desenvolvimento social dos habitantes. Cada escolha política não reflete apenas a forma de deslocamento individual ou coletiva, mas também, o acesso a serviços públicos e privados, oportunidade de trabalho, a configuração estrutural da cidade e tantas outras formas de escolha social no contexto urbano. Nosso interesse, num primeiro momento deste capítulo, é fazer uma análise teórica acerca da participação dos(as) ciclistas por meio do cicloativismo, ciclomobilidade, associações, grupo de ciclismo ou forma autônoma e dá visibilidade às demandas, histórias e contribuições individuais e coletivas dos ciclistas.

Mas também, iremos abordar algumas características atribuídas à bicicleta às pessoas que utilizam como meio de transporte no Brasil, com ênfase a cidade de Feira de Santana – BA. A intenção do capítulo é refletir através das leituras e contribuições dos entrevistados colocando a política de mobilidade urbana como um dos principais fatores para se alcançar a qualidade de vida. Convém frisar que, reconhecemos os desafios e barreiras para se chegar no melhor convívio entre pessoas nas vias públicas da cidade de Feira de Santana. Como proposta de possível diminuição dos problemas no trânsito e estrutura espacial, apresenta-se a bicicleta, um objeto de múltiplos usos que serve tanto como meio de transporte, esporte, saúde, exercício físico e lazer.

Nesse sentido, durante a discussão, iremos expor alguns dos desafios que os ciclistas encontram na política de mobilidade urbana, que não é diferente, do ponto de vista da desigualdade social, enfrentado pela população mais pobre, pois é um reflexo de outras políticas

públicas, e até mesmo sociais. Nesse contexto, o uso do transporte bicicleta se torna eficaz, pois aumenta a mobilidade das pessoas, especialmente da classe mais pobre, criando condições de aproximação social, contribuindo na promoção de inclusão social e oferecendo acesso e oportunidade equitativo a todas as classes e “isso decorre de um princípio comum de planejamento de transporte: todos têm direito a serviços de transporte equitativos (ITDP Brasil, 2021, p. 65).

4.1 O cicloativismo como uma expressão política: uma reflexão sobre ativismo urbano

Para Oliveira (2010), os sujeitos que expressam melhor o ativismo são as pessoas que moram nas áreas pobres das cidades, pois enfrentam diariamente os problemas do cotidiano e a contradição da modernidade. São eles os protagonistas reais que vivem e reformulam ações nos bairros. Mas os cicloativistas, também chamados de ativistas ciclistas ou de bicicleta, que designamos no estudo, nem sempre advêm de espaços desestruturados e enfrentam problemas relacionados à pobreza. Muitos deles e delas são pessoas da classe média ou alta e possuem suas “bikes” de luxo, mas reconhecemos a sua importância para melhoria dos espaços para a bicicleta que reflete em maior convívio social.

O ativismo é um movimento por uma ação coletiva para exercer pressão no Estado, com objetivo de implementar melhorias nos serviços públicos e equipamentos coletivos e “na sociedade, através da conscientização e mobilização dos cidadãos em relação aos espaços de manifestação da vida política nas cidades” (Hori, 2018, p. 53). Outro papel importante do ativismo é a ocupação dos espaços públicos de forma crítica à transformação urbanística, que tem como tendência criticar o planejamento de cidade desigual e segregadora. Advêm também, a contribuição na defesa da participação ativa dos cidadãos referente ao projeto de cidade e coloca em pautas questões que envolvem os problemas das pessoas (Hori, 2018).

O ativismo urbano estudado por Hori (2018, p. 51), engloba ação plural de grupo(s) e vem ganhando “força e passou a melhor representar a diversidade de reivindicações desses grupos que têm em comum uma forma de ação prática e efetiva na busca pela transformação da realidade”. Para o autor, é uma atuação ativa que promove movimentos no intuito de transformação em curto prazo, “independente do poder público ou de instituições privadas, tendo a cidade como cenário de suas reivindicações”. Entre eles, os ativistas ciclistas ou de bicicleta, ou cicloativismo. Oliveira (2010, p. 36), analisa sobre ativismo de bairro e observa-se, a partir do estudo da autora, algumas semelhanças referentes ao cicloativismo. Ambos os

casos, em sua devida proporção e conjectura, buscam conquistar “uma organização espacial mais justa, que garanta a vivência de elementos da democracia direta no planejamento e gestão da cidade” bem como ser uma voz ativa nos projetos de cidade e para isso promovem ações reivindicativas nos espaços onde atuam.

Rosin e Leite (2019) afirmam que, o ativista ciclista está ligado a um posicionamento político que cumpre um papel importante na discussão de ideias e de resistência na política de mobilidade urbana. Essa resistência pode ser encarada de várias formas, desde andar de bicicleta nas ruas e vias sem infraestrutura adequada, até ações mais articuladas para promoção de conscientização e mobilização de requerimento de políticas públicas para bicicleta. Observe-se que “apenas” andar de bicicleta é ter resistência política, pois o sujeito torna-se contra a política de beneficiamento e estímulo de aquisição de automóvel, pois o

[...] primeiro passo já está sendo feito né com seus colegas ciclistas aí. A gente parte hoje, a gente pega andando pesado, a gente percebe que tem aumentado esse público. Isso já é uma pressão natural, porque se você criar um equipamento que não tem, por exemplo, vou dar um exemplo prático aqui você começou a fazer aquela reforma ali do Parque da Lagoa, mas você tem pouco visitante ali no dia a dia, então, não tem uma pressão para você acelerar aquelas obras, uma pressão nossa entendeu! (Entrevistado 2).

Mas, é importante registrar que nem todos os sujeitos têm a opção de escolher andar de bicicleta. Muitos utilizam-se dela como uma única forma de transporte no deslocamento de casa para o trabalho, e mesmo assim, é um ato de resistência, pois eles andam de bicicleta nos espaços excluídos de planejamento por bicicleta, assim “a luta pelo direito à cidade se mostra como um estágio intermediário para a derrubada do sistema capitalista de acumulação infinita e suas estruturas de poder de exploração de classes e do Estado” (Hori, 2018, p. 65). Nesse sentido, o cicloativismo pode ser encarado por uma descrição que “foca em alguns casos recentes de ocupações urbanas, buscando explicitar a renovação do ativismo urbano, bem como sua pluralidade” (Marx, Araújo, 2016, p. 211).

O cicloativismo pode expressar também, uma cultura que pensa os espaços urbanos e se move para conquistá-lo, reivindicá-lo na medida que entende a importância de ter um transporte ou um instrumento de esporte e lazer que beneficia à saúde e a cidade. Por outro lado, a concepção de cultura pode ser usada “quando se fala de povos e de realidades sociais bem diferentes das nossas”, essa concepção pode construir poucas características em comum entre os diversos tipos de ciclistas que utilizam a bicicleta de forma diferente, a saber: meio de transporte, esporte, saúde, exercício físico e lazer (Santos, 2006, p. 8). Desse jeito, “seja na organização da sociedade, na forma de produzir o necessário para a sobrevivência ou nas

maneiras de ver o mundo” (Id., 2006, p. 8) o cicloativismo também é uma cultura que joga luz para a reflexão do objeto bicicleta e suas vantagens na mobilidade urbana.

O ativismo que descreve Marx e Araújo (2016), é também de caráter urbano, com reivindicação por direito à cidade, correspondente à existência de ocupação dos espaços urbanos. Por sua vez, designado a mobilidade urbana por bicicleta, o cicloativismo nem sempre é um movimento social, mas as pautas estão dentro dos movimentos sociais de conscientização dos ciclistas por direito à cidade. Assim, alguns pensadores afirmam que “o ativismo socioespacial não caracteriza um movimento social, na medida em que se volta apenas à resolução de questões específicas do lugar onde acontece” (Oliveira, 2010, p. 36).

Mas, alguns ativistas possuem pautas de lutas mais abrangentes que fornecem arcabouços tanto teóricos e/ou efetivos que contribuem para os movimentos sociais ou até mesmo torna-se um. Os cicloativistas tiveram papel importante no planejamento cicloviário no município de São Paulo, em 2012, quando travaram lutas institucionais ou convergiram-se em partidos políticos e, como resultado provocaram “profundas tensões sociais e políticas ao promoverem a bicicleta a meio de transporte na cidade, disputando o espaço público com automóveis, ônibus e motos” (Rosin, Leite, 2019, p. 896).

4.2 Movimentos cicloativistas no Brasil: produção e intervenção dos sujeitos ciclistas

O cicloativismo é uma palavra de origem inglesa *Bicycle Advocacy* que consiste nas atividades em defesa dos direitos dos ciclistas referente às reivindicações dos espaços públicos da cidade (Xavier, 2007). O cicloativista pode atuar como sujeito (ciclista), mas usualmente está vinculado (formalmente ou informalmente) em associações, grupos de ciclismo ou união de ciclistas. As ações dos cicloativistas colocam-se em jogo diante de questões de planejamento urbano e os problemas ambientais das cidades. O cicloativismo surgiu nas grandes cidades e capitais da Europa. Com o passar das décadas, e o uso crescente da bicicleta (numa esfera global) vem ganhando espaço como meio de transporte eficiente e seguro, que dialoga com a sustentabilidade e com a construção de cidade humanizada²², mas também como uma ferramenta de esporte e lazer ligado ao bem-estar, saúde e liberdade como descreve o Entrevistado 1 “pra mim significa liberdade, onde eu monto nessa bicicleta aí, eu esqueço os

²²Para Gehl (2013), são espaços urbanos pensados para as pessoas, ou seja, de bem-estar e convivência social.

problemas, ali, ali é o meu psicólogo (gargalhadas), ali a gente sai com problema e volta com a solução (gargalhadas)”.

Nessa esteira, surgiu o cicloativismo, um movimento em prol da bicicleta e de cidades, que considera os espaços públicos democráticos e levanta questões citadas anteriormente. É difícil dizer com precisão quando surgiu o cicloativismo e qual foi(ram) a(s) principal(is) reivindicações, mas que se sabe é que é uma ação que move as pessoas a pedalar e olhar os espaços, paisagens com outra(s) perspectiva(s), seja para contemplar as construções ou as belezas naturais, ou observar e denunciar as mazelas da vida urbana. Mesmo sendo uma ação coletiva, o cicloativismo comparado com o modelo clássico dos movimentos sociais:

Parece-nos que o cicloativismo, enquanto categoria analítica, não se enquadra no modelo clássico dos movimentos sociais, que se forjou no materialismo, com preocupação focada na derrubada do poder prático do estado ou de classe. Contudo, no caso do cicloativismo estamos também longe da teoria dos novos movimentos sociais, pois por mais inovadoras que sejam categorias de classificação social, através de métodos, bandeiras e rupturas do tempo histórico, essa categoria é variação de tema antigo e consolidado (Barcellos, 2017, p. 5).

Por outro lado, para Gohn (2010) a definição de movimento social é caracterizada pela sua identidade em articular num projeto de vida das pessoas, observando a conscientização social, que apresentam

[...] conjuntos de demandas via práticas de pressão/mobilização; têm certa continuidade e permanência. Não são apenas reativos, movidos só pelas necessidades (fome ou qualquer forma de opressão); podem surgir e se desenvolver também a partir de uma reflexão sobre sua própria experiência. Na atualidade, apresentam um ideário civilizatório que coloca como horizonte a construção de uma sociedade democrática. Atualmente suas ações são pela sustentabilidade e não apenas autodesenvolvimento. Lutam contra a exclusão, por novas culturas políticas de inclusão. Lutam pelo reconhecimento da diversidade cultural. Questões como a diferença e a multiculturalidade têm sido incorporadas para a construção da própria identidade dos movimentos. Há neles, na atualidade, uma ressignificação dos ideais clássicos de igualdade, fraternidade e liberdade. A igualdade é ressignificada com a tematização da justiça social; a fraternidade se retraduz em solidariedade; a liberdade associa-se ao princípio da autonomia – da constituição do sujeito, não individual, mas autonomia de inserção na sociedade, de inclusão social, de autodeterminação com soberania. Finalmente, os movimentos sociais tematizam e redefinem a esfera pública, realizam parcerias com outras entidades da sociedade civil e política, tem grande poder de controle social e constroem modelos de inovações sociais (Gohn, 2010, p. 4).

Entender o cicloativismo como uma prática de movimento social submete entender as demandas, ações, articulações, projetos, interesses, consciências e relações sociais da atualidade, pois o cicloativismo “absorve bandeiras amplas – direito às cidades mais humanas, feminismo, preservação do meio ambiente e diversas outras. Isto tornou o campo mais volúvel,

permeável, conflituoso e difícil” (Barcellos, 2020, p. 16). E neste contexto, em Feira de Santana, observa-se um grupo de ciclismo chamado Grupo de Trilha Logo Guará²³ fundado em

[...] março de 2004. A gente vai ter 17 anos de vivência de grupo. Então, se não for o mais velho é um dos mais velhos grupos de ciclismo aqui de Feira de Santana. As histórias aí de trilhas, de resenhas, de participação, de evento, de pesquisa que nós fizemos. A gente participou da campanha da mobilidade sustentável nas eleições (2020)²⁴ e para a gente naquela época foi um sucesso né. Então, assim, várias ações que nós fizemos que plantaram uma sementinha dessa temática né, no coração aí dos ciclistas e das outras pessoas, até das pessoas que não pedalam (Entrevistado 6).

Este grupo de ciclismo, entre 2009 a 2020, foi o mais atuante na cidade de Feira de Santana na busca por demandas e direitos prol ciclista. Assim, observa-se que o cicloativismo, como uma das práticas de mobilização nas últimas décadas, pode ser considerado como um movimento e segundo as características estabelecidas por Gohn (2010). Ao decorrer do capítulo iremos expor algumas ações do grupo segundo o relato do entrevistado, que é integrante e um dos fundadores do Grupo de Trilha Lobo Guará.

Para Picolotto (2007), considerando os movimentos sociais abordados por Marx, a grande contribuição dele foi propor a relação entre a teoria e ação através do conceito de *práxis* social. Com o passar dos anos, surgiu a partir da crítica marxista ortodoxa à investida no “Paradigma dos Novos Movimentos Sociais (NMS)”, com mudanças nas ações coletivas tendo “a política ganha centralidade nas análises, ao mesmo tempo em que amplia o seu leque de abrangência, passando a ser considerada como uma dimensão da vida social que abarca todas as práticas sociais”. Mas também é analisado “por dois aspectos: por suas ações coletivas e pela identidade coletiva criada no processo” (Picolotto, 2007, p. 160-161). Desse ponto de vista, o cicloativismo é uma ação coletiva oriunda das mudanças sociais, cotidianas de cidades, com identidade própria.

Assim como, o cicloativismo pode ser entendido, como uma ferramenta de luta e participação por direito nos espaços públicos, numa concepção de Estado ampliado de Gramsci segundo Mendonça (2014, p. 34), que consiste em uma ação consciente das coisas públicas podendo ter um caráter individual ou coletiva “das vontades (singulares e, sobretudo, coletivas)”. Sendo uma ação consciente, é também política, com implicações na sociedade civil “a ação e a própria consciência (sociedade civil) – sempre enraizadas na vida socioeconômica – e as instituições específicas do Estado em sua acepção restrita (sociedade política)”. Ou seja,

²³ O grupo possui um blog com várias informações. A saber: <https://gtloboguara.wordpress.com/>. No blog a parte que consta “quem somos?” observa-se a frase: “incentivamos o uso da magrela como forma de diversão e/ou transporte de forma segura, responsável e coletiva”.

²⁴ Colocação do autor.

podemos associar o cicloativismo como um conceito/instrumento de amadurecimento social contra políticas de governo que usualmente privilegiam uma camada da população e/ou um setor econômico na política de mobilidade urbana.

Enquanto o cicloativismo tem como foco as potencialidades sociais e espaços adequados para o uso da bicicleta. A ciclomobilidade, outro movimento em prol da bicicleta, se preocupa com a política de mobilidade urbana em si, como afirmam Bastos, Mello e Silva, (2017, p. 71): “Entendemos a ciclomobilidade como ferramenta de solução marginal dos problemas de mobilidade urbana através do uso da bicicleta”, mas também “[...]considera todas as dimensões que formam os espaços urbanos”. Podemos até diferenciá-los: o primeiro (cicloativismo) para Xavier (2011, p. 23) é “a atividade de militância política nos diversos movimentos sociais defendendo melhores condições para o uso da bicicleta” que assume um significado de reivindicação para além dos espaços de uso de bicicleta, mas no contexto de melhorias para cidade e contesta as configurações de infraestrutura e decisões de Estado, enquanto o ciclomobilidade é outra forma de reivindicação, mas de modelo de transporte por bicicleta e contra a centralidade do uso de automóvel “fazendo com que a ciclomobilidade se torne uma alternativa para a mobilidade nos centros urbanos” (Nakamori; Belotto; Oliveira, 2016, p. 96).

Ainda a respeito do conceito ciclomobilidade, ele também se articula com os grupos de ciclismo. Assim, recebe amplitude de contestação política, existindo, inclusive, preocupação na qualidade de vida das cidades considerando elementos naturais e democráticos nos espaços urbanos, e os autores ainda afirmam que

[...] quanto à ciclomobilidade, portanto, a dimensão coletiva se faz presente com os diferentes grupos de ciclistas articulados como sujeitos políticos, bem como por sujeitos que defendem modais que coadunam com um novo tipo de cidade mais humana como a mobilidade a pé e o transporte coletivo (Bastos, Mello, Silva, 2017, p. 77)

Tanto o cicloativismo quanto a ciclomobilidade são movimentos que almejam alcançar suas demandas em parcerias com seus semelhantes de modal de transporte (bicicleta) e reivindicam qualidade de serviços públicos na mobilidade urbana, não afirmando que se trata de homogeneização dos envolvidos, tão pouco, de uma pauta única, mas de união na busca de interesses comum que considera a bicicleta como parte das políticas de mobilidade urbana (Bastos, Mello, Silva, 2017).

Sobre as ações individuais e coletivas dos ciclistas no Brasil, em 1970, houve a participação de ciclistas nos órgãos de planejamento urbano, entre eles a Empresa Brasileira de Planejamento de Transporte (GEIPOT) ao trazer a influência europeia obtidas em pós-graduação e contato com a primeira reunião sobre o Meio Ambiente em Estocolmo. Em 1972,

alguns dos seus técnicos ciclistas que trabalhavam no órgão, retornaram para o Brasil e desenvolveram o primeiro manual de planejamento ciclovitário no país, que refletiu em diversas publicações sobre o tema (Barcellos, 2017).

No fim dos anos 1980, houve a intensificação de mobilização popular criticando a má qualidade das vias urbanas, ou a ausência delas, ou poucas infraestruturas públicas de uso de bicicleta como meio de transporte, esporte e lazer (Barcellos, 2017). O crescimento das forças populares e democráticas, nos anos de 1980, tem forte arcabouço na luta por direito de espaços públicos, articulando movimentos sociais nos bairros periféricos, que se uniram nas lutas e ideias como na mobilidade urbana por bicicleta (Xavier, 2007). Entre os movimentos e o amadurecimento da consciência da população brasileira é que chega o cicloativismo no Brasil. Foi em 1984, na cidade do Rio de Janeiro, organizado por Alfredo Sirkis e Fernando Gabeira, que ocorreu a primeira “Bicicletada” (pedalada) na Orla do bairro Flamengo até o Leblon, atraindo novos olhares para o uso da bicicleta para o esporte e lazer (Barcellos, 2017).

As bicicletadas são mais do que andar de bicicleta. É uma ação coletiva organizada e objetiva que reúne vários ciclistas numa mensagem, demonstração de força e visibilidade, tornando-os protagonistas ao pedalar em grupo e mudando a dinâmica “normal” de cidade, que tem como dominador das vias públicas os condutores de automóveis. É um posicionamento político contra comportamento de governo que raciocina e planeja a cidade segundo as referências de mercado, deslocando a função social de cidade a um mero papel de negociação e contribuição econômica, que formata os espaços para atender os anseios dos capitalistas. E por definição, a palavra bicicletada significa:

O nome Bicicletada foi usualmente utilizado para representar os eventos do Massa Crítica²⁵. Porém, em momento posterior, o termo também foi usado por cicloativistas para denominar eventos ligados à defesa da bicicleta, e que não necessariamente eram ligados ao movimento Massa Crítica. Por isso, o trabalho vai fazer uma distinção para efeito de análise explicativa, utilizando Bicicletada Massa Crítica quando nos referirmos a eventos do movimento, deixando a expressão isolada Bicicletada para os demais eventos, como passeios ciclísticos, pedais em grupo, eventos de caráter cultural, esportivo, de protestos, ou seja, com características bem distintas (Barcellos, 2020, p. 72).

Um ponto em comum entre os estudiosos brasileiros para mudança social da bicicleta é a associação do crescimento e desenvolvimento dos movimentos sociais, participação popular, fóruns e debates internacionais sobre meio ambiente, amadurecimento do regime de Estado

²⁵ É uma celebração dos ciclistas que usam a bicicleta como meio de transporte para serem vistos e denunciar a violência no trânsito. É um mecanismo político coletivo realizado em mais de 300 cidades espalhadas no mundo (Massa..., 2010).

democrático, ascensão do mercado de bicicleta para fins esportivo e lazer na chamada “pré-disposição nos usos da bicicleta que a torne disposta à subversão” (Pereira, Prates, 2017, p. 116). Isso fez com que o ciclista ou grupos de ciclistas organizados de uso esportivo e lazer, passassem para a ação social com “discurso articulado” que promove mudanças, embora tímida no campo da luta política, bem como levantando questões de consciência social e ambiental na construção de cidade humanizada e democrática. E coloca a bicicleta, ainda que também seja um objeto de consumo capitalista, como uma ferramenta política para a reivindicação da inclusão de espaços públicos.

Vale destacar que, o fato novo, nesse caso, não foi o surgimento de pessoas andando de bicicleta nas cidades. E, sim, a forma conscientizadora proposta pelos ciclistas, materializada nos manifestos populares, que os colocam a sair da invisibilidade e assumir um papel político de protagonistas no enfrentamento dos problemas da mobilidade urbana. Assim, o “ciclista, ao assumir o dano que lhe é causado pelas outras parcelas da sociedade, instaura um litígio. Ele coloca em xeque a distribuição do espaço público, questiona a condição de igualdade entre os cidadãos que andam de carro e os que andam de bicicleta” (Pereira, Prates, 2017, p. 116).

Zé Lobo, em mensagem concedida ao estudo da pesquisadora Xavier (2007, p. 133), acredita que a gênese dos movimentos dos ciclistas, como citamos, cicloativismo e ciclomobilidade no Brasil, configura-se no mesmo contexto do “boom mundial do MTB (Mountain Bike) e o crescimento das vendas de bicicletas no final dos anos 80, numerosos grupos de ciclistas aparecem (mas, a maioria com um enfoque esportivo)”. Dessa forma, os ciclistas começaram a articular-se em grupos para pedalar e praticar esporte e lazer, e depois emergiram as primeiras reivindicações por espaços públicos de uso de bicicleta. Em 1989, liderado pela ativista Renata Falzoni²⁶, foi criado o *Night Biker's Club*, pedalada a noite, que inicialmente era uma ação orgânica divertida, mas com o passar das “pedaladas” tornou-se uma manifestação de ciclistas que acendiam as lanternas das bicicletas para serem visto na cidade São Paulo (Falzoni, 2017).

Em 2017, em um vídeo (no formato de entrevista) no portal online Bike é Legal.com. Renata Falzoni narra a origem *Night Biker's Club* na capital paulistana e descreve como eram os espaços da cidade, nos anos de 1970 a 1990, referenciando as grandes áreas abertas que propiciavam a circulação de bicicletas. Mas, com o passar das décadas, eles foram fechando-se e tornando-se espaços para os automóveis.

Eu comecei a pedalar como meio de transporte em 1976. Eu dei meu carro para o meu irmão e comecei a rodar tudo de bicicleta e ele sabe que eu ainda

²⁶ Renata Falzoni é reconhecida por muitos como “o cicloativismo em pessoa” Xavier (2011, p. 217).

estava estudando no Mackenzie. Então, eu ia de bicicleta voltava e não voltava (risos)... ficava rodando pela cidade. A cidade era diferente ai... eu ficava muito no centro velho, rodando no centro velho, naquela região do parque. É muito interessante como o centro se fechou por ciclista. Então, uns dos caminhos que eu gostava de fazer era ficar pedalando sem as mãos dando a volta no pátio do colégio. Hoje, você não faz isso porque ele tá fechado e é estacionamento[...]. (Falzoni, 2017, online).²⁷

Renata Falzoni destaca que a cidade de São Paulo se adaptou para promover o uso dos automóveis e como o cicloativismo luta pela democratização das vias públicas. Ainda no vídeo, a ativista e bike repórter conta a importância do *Night Biker's Club* na sua vida e para o cicloativismo no Brasil:

Ai foi interessante porque 90, nos anos 90, tudo aquilo trabalhando muito forte nos Night Bikers, 97 ainda fiz o cerco em cima do Pitta²⁸, não sei se vocês sabem disso, a gente cercou o carro do Pitta demandando "cadê a ciclovia?" etc e tal. A gente já estava fazendo passeata. Então conseguimos valer as leis de Walter Feldman, conseguimos fazer uma série de coisas, criamos 300 km de ciclovia desenhado em papel, que não saia do papel, isso tudo assinando com Night Bike. Ai em 98, faz aquele pedal, que faz 20 anos agora né, pedal para Brasília. Pra assistir de Brasília, pedalada giro 8 em apoio ao código né (Falzoni, 2017, online).

Renata Falzoni também destaca a falta de participação nos movimentos cicloativistas, de quem lucra com o mercado de bicicleta.

Ai eu comecei a estruturar Night Bikers imaginando que eu fosse viver disso, mas o bike business, quem tem que investir no mercado, não investe, isso é retórico e é até hoje. Então, assim, as marcas de bicicletas, quem tem loja e tudo não investe o que colhe, isso é atavio. Então em 95, eu entrei na ESPN, entrei depois do canal 21, comecei a focar de novo na minha profissão de jornalista, que era muito mais, muito mais significativa (Falzoni, 2017, online).

Diferentemente de Renata Falzoni, que relatou sobre a falta de investimento do setor do comércio de bicicleta para a promoção de políticas de mobilidade por bicicleta. Pereira e Prates (2017, p. 118) argumentam que ciclista e comerciante se articulam, pois

[...] ciclista e comerciante são agora homens de negócios conversando, discutindo, alinhando um percurso narrativo que pode ser descrito em etapas: (1) o ciclista sabe como fazer o comerciante ganhar dinheiro: para isso acontecer o comerciante deve tornar-se amigo da bicicleta; (2) o comerciante adapta seu estabelecimento para receber ciclistas, demonstrando sua competência gerencial; (3) o comerciante vende seus produtos para o ciclista,

²⁷ Todas as citações diretas de Renata Falzoni (2017) foram obtidas no site Bike é Legal.com no formato de vídeo e transcrita pelo autor.

²⁸ Celso Pitta foi ex-prefeito de São Paulo entre 1997 a 2001. Night Bike obteve CNPJ nos anos de 1990 iniciando sua atuação institucional de reivindicação de planejamento urbana por bicicleta com a Renata Falzoni a principal organizadora.

que passa a frequentar o estabelecimento e divulgá-lo a seus amigos; (4) o ciclista, ao aprovar o estabelecimento e tornar-se um “cliente fiel”, dá sua sanção positiva às ações do comerciante – que por sua vez é recompensado com um negócio mais lucrativo.

São duas visões de mundo totalmente diferentes de um mesmo objeto (bicicleta), que quando comparados, ressaltam a complexidade do tema. A bicicleta apresenta-se em duas óticas: a primeira, a visão de Renata Falzoni se aproxima na promoção de inclusão da bicicleta nos espaços públicos; a segunda, uma articulação de ciclistas consumidores com comerciantes que buscam conquistar novos adeptos ao seu mercado. Assim, podemos pressupor que depende da construção histórica e de vida, mas também do objetivo e ideologia. O tempo também influencia, no entanto, ambos os casos publicados são de 2017.

No Rio de Janeiro, nos anos de 1990, o Instituto de Tecnologia para o Cidadão, com Ricardo Neves, auxiliou o governo municipal na implementação da primeira ciclovia na Orla da Zona Sul. Ricardo Neves era considerado negociador, que buscava parcerias com a administração pública e não participava de grupo organizado (Xavier, 2007). Ainda segundo Xavier (2007, p. 135), a bicicleta entrou nos discursos de política de mobilidade urbana municipal e a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) formou uma comissão para bicicleta, liderado por Bill Presada, presidente da Associação Bike Brasil é um dos mentores do projeto Ciclo Rede que criou “um mapa com as rotas mais seguras para pedalar pelas ruas de SP. Bill não acredita muito na luta por ciclovias, mas pela educação e respeito no trânsito compartilhado”. Outra iniciativa, mas pelo poder público, é investimento em educação, pois “começa pela educação dos motoristas uma educação bem eficaz porque já vi vários acidentes acontecem por imprudência a criação de ciclovia de uma faixa de ciclovia é muito importante para nós ciclista e possamos pedalar tranquilamente com segurança” (Entrevistado 4).

A Superintendência Municipal de Trânsito (SMT) de Feira de Santana, promove visitas nas escolas com o objetivo de conscientizar as crianças sobre o respeito e uso dos equipamentos de segurança no trânsito da cidade. Mesmo sendo uma boa iniciativa, a oferta desse serviço ainda não consegue suprir as demandas das escolas, principalmente na Semana Nacional do Trânsito (entre 18 e 25 de setembro). Outra crítica, é referente ao foco na conscientização no trânsito pelo uso do automóvel. Por conta disso, falta promover uma educação mais ampla sobre os diversos tipos de locomoção (entre eles: transporte público, bicicleta e pedestre) e uso dos modais de transportes. O “Mini Talão de Multa” assim chamado aplica “multa de mentira” para amigos e familiares como será observado na foto a seguir:

Foto 1: Talão de multa mirim



Foto: Uanderson Barbosa. Fonte: Acervo pessoal de Uanderson Barbosa (2023).

Uma proposta para melhorar o diálogo entre ciclistas e poder pública em Feira de Santana, o Entrevistado 6 disse o seguinte:

Oh que legal pegar uma mesa redonda e chamaria a secretaria de planejamento, a polícia militar, o prefeito, os vereadores, os cicloativistas de fora né que a gente já trouxe alguns cursos para cá com boas discussões e isso seria combinada com a confraternização, que seria o passeio. A ideia é que a gente tem, mas assim eu sei que muitas pessoas fazem, já fazem com muito esforço o cicloturismo, e não se preocupa, ou não tem tempo, ou não tem disposição para fazer essa semana né, do jeito que a gente sonha em ter.

Em muitas cidades do país como Feira de Santana, a bicicleta que também é um meio de transporte, não existe regras ou regulamentos de “equipamentos de segurança, tal como capacetes, espelhos retrovisores, buzinas, não são obrigatórios para os ciclistas comuns” que possa promover a conscientização a segurança dos ciclistas (Campana, 2009, p. 2). A Escola de Bicicleta organizou um dos principais Encontro Nacional de Cicloativistas, mais conhecido também como 2º reunião do Fórum Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta, ocorrido em 22 de julho de 2006, em São Paulo. Houve a participação da União de Ciclistas do Brasil (UCB) e, em 24 de novembro de 2007, deu-se o 3º Encontro Nacional de Cicloativistas, ou 3º reunião do Fórum Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta no Rio de Janeiro (Barcellos, 2017).

Nos anos de 2009 e 2010, respectivamente, aconteceu o II e o III Encontro da União de Ciclistas do Brasil em Sorocaba/SP, sendo o III encontro realizado junto com a Bicicultura

Brasil. A cidade destaca-se no cenário nacional na promoção e uso da bicicleta e até aquele período possui 140 Km de ciclovias e ciclofaixas (Barcellos, 2017). Ainda conforme Barcellos (2017), a União dos Ciclista do Brasil continuou se destacando como importante órgão de promoção da bicicleta, buscando parcerias ou fiscalizando governos municipais. A UCB participou da formulação do projeto “Bicicleta Brasil: avanços e desafios”, do Ministério das Cidades, produziu oficinas em dezessete estados brasileiros, uma conferência virtual e uma oficina expandida, em 2009, na cidade de Brasília (Id., 2007).

Denota-se também, nesse aspecto, a análise de Lins et al. (2012, p. 6), que fala da manifestação dos ciclistas e grupos como Ciclo Urbano em Aracaju, uma luta pela implementação de espaços para bicicleta. Assim, Waldson Costa, um dos idealizadores do Ciclo Urbano “apesar dos transtornos existentes com engarrafamentos na cidade, vale ressaltar que estão sendo investidos recursos no sistema ciclovitário de Aracaju, criado pela prefeitura” através do órgão da Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito (SMTT). Essa parceria proporcionou até o ano de 2012, um percurso de 52 km de ciclovias e ciclofaixas na cidade de Aracaju. Outro ponto que chama atenção também, é a luta por uma lei federal que obrigue os municípios à construção de espaços para o uso de bicicleta como meio de transporte, a obrigatoriedade de construção de ciclovias, ciclofaixa, mas também bicicletários e paraciclos²⁹ (Lins et al., 2012).

Segundo Barcellos (2017), um ponto polêmico é que alguns grupos de influência cicloativista defendem aumentar ou criar uma taxa que simboliza a compra dos automóveis, que seria adicionar uma taxa de posse e uso, bem como estimular as autoridades públicas andarem de bicicleta com a finalidade a dá exemplo a ser seguido pela população. Nessa lógica de estimular o uso da bicicleta, pelos agentes políticos para conhecer melhor os problemas da cidade, a Entrevistada 5 traz como proposta:

Eu acho que tem que melhorar mais. Tem muito buraco, tem que dá uma... bem olha. O certo era bom se as pessoas pegassem as bikes e dá-se um rolé para entender, do que ficar falando assim de qualquer jeito, mas pega uma bike, montar e rodar, aí é melhor andar é que a gente tá falando (Entrevistada 5).

Por outro lado, acredita-se que estimular o uso da bicicleta como meio de transporte, assegurando infraestrutura adequada e segura, investir na qualidade de transporte público e coletivo, por si só irá promover uma diminuição na compra por automóvel, pois muitos condutores de veículos automotivos o têm por imposição política de mobilidade urbana, não

²⁹ É uma estrutura mínima que serve para estacionar as bicicletas em espaços abertos e públicos como praças, calçadas e etc.

por opção. Até porque “os cicloativistas parecem reconhecer que a sociedade precisa do carro, mas apontam, todavia, que o uso supérfluo do carro paralisa a sociedade” (Bastos, Mello, Silva, 2017, p. 81). Ou seja, estimular a sociedade a pensar o carro como meio de transporte para melhor eficiência no deslocamento, não como um objeto de status e poder. Afinal, conforme Presada (2007, p. 133), as pressões dos ciclistas mais especificamente no contexto “cicloativismo começa ter bases para seu trabalho em várias leis municipais que regulam o uso da bicicleta e o sistema cicloviário” propiciando maior adesão de ciclistas e segurança no trânsito.

4.3 Dos grupos de ciclismo a contribuições dos cicloativistas na cidade de Feira de Santana

Em Feira de Santana, os cicloativistas atuam em grupos de ciclismo utilizando a bicicleta para a prática esportiva, lazer e/ou meios de transporte, bem como reivindicando por meios de ações coletivas no âmbito do poder público municipal e por volta de 2009 o Grupo de Trilha lobo Guará:

Começou a unir esse grupo e tal, a gente começou também a ser como se fosse um cicloativista. A gente começou a militar pela causa da mobilidade sustentável, pela causa do esporte, ajudar. Nós realizamos os primeiros cicloturismos aqui né com alguns grupos fomos os pioneiros nisso há anos atrás e hoje em dia isso tá bem profissionalizado né. A gente vai para os encontros de bike é muito bem organizado né, com meses de antecedência, com comida, café da manhã, a gente fez um simples desse, acho que se eu não me engano foi em 2009 ou 2010 foi lá na praça da Kalilândia (Entrevistado 6).

Segundo Campos (2021), num material online, da Folha do Estado da Bahia, coletado em entrevista com Eli Matos, existem aproximadamente 50 mil pessoas pedalando em Feira de Santana e 200 grupos de ciclismo. A contagem foi levantada pelo grupo Lobo Guará há cerca de 2 anos (considerando a entrevista em 2021), e observou um crescimento de 286% no número de grupos de ciclismo (Campos, 2021). As principais demandas dos ciclistas feirenses é aumentar a malha cicloviária e a educação no trânsito. Nesse contexto, o Pedala Feira é um movimento que tem por objetivo contribuir para o estímulo ao uso da bicicleta, seja como meio de transporte, inclusão social e, principalmente, construção da cidadania por meio do esporte e lazer proporcionando uma cidade com maior mobilidade urbana ativa³⁰ e mais sustentável na cidade de Feira de Santana (Bahia, 2016).

³⁰ É designado para pedestre e bicicleta de tração humana.

Em 2016, houve o 1º Congresso de Cicloturismo³¹ de Feira de Santana. O Evento é um desdobramento do TCC do curso de Engenharia Civil de Mateus Mônico, e do movimento Pedal Feira. Daí, surgiu o Congresso de Cicloturismo sobre Mobilidade Urbana e Inclusão Social, que buscou debater e promover o uso da bicicleta como meio de transporte na cidade de Feira de Santana (Feira de Santana, 2016). Assim, cresce em Feira de Santana o uso de bicicleta seja para meio de transporte, esporte, lazer e entregadores de aplicativo, no entanto

[...] encontramos só promessas de novas estruturas cicloviárias, que são repaginadas e requeitadas pelos mesmos gestores de planejamento urbanos, os quais estão nas sucessivas administrações municipais desde 2001, mas que infelizmente não efetivaram tais projetos (Pós-Pandemia..., 2020, online).

No dia 18 de setembro de 2017, ocorreu o 4ª *Bike Night* em Feira de Santana, promovido por Bike Night FSA e J.Bike, concentrando diversos ciclistas na Praça de Alimentação, na Avenida Getúlio Vargas, com a chamada “venha participar mais uma vez deste passeio noturno de bike, venha você e traga toda a sua família” com intuito de promover o uso de bicicleta e reivindicar ciclovias e segurança no trânsito (Bike Night FSA, 2017). Segue a imagem da divulgação do evento:

Figura 3: 4ª Feira Bike Night de Feira de Santana



Fonte: Bike Night FSA (2017).

³¹ É um evento que um grupo, no caso assim, uma pessoa se organiza, fica para poder marcar uma rota para a gente poder fazer o pedal e vem pessoas de todas as cidades, no caso assim, vem para o cicloturismo de Feira de Santana aí a gente anuncia para poder todos os ciclistas que quiserem participar poder vir para Feira de Santana, fazer uma, no caso, é uma rota uma rota que a gente marca deixa todo marcado para poder ter o café da manhã para poder receber esse ciclista. Então aí isso significa o cicloturismo porque a gente vai receber várias pessoas de vários locais diferentes e a gente vai dar toda atenção, todo apoio para o cicloturismo ser um ótimo cicloturismo (Entrevistada 3).

A necessidade de infraestrutura por bicicleta em Feira de Santana é tão latente que muitas pessoas optam por não comprar uma bicicleta, como afirma o entrevistado 4:

Como eu trabalho com bike muitas pessoas me param e perguntam: ah, às vezes eu acho que eu queria pedalar. Primeiro ela deve comprar uma bicicleta e começar a pedalar, mas por causa de não ter ciclovias, o trânsito é muito feroz, em alguns lugares, que eles querem pedalar e não tem segurança. São um dos motivos também que as pessoas não pedalam e não pensam em comprar uma bicicleta. Ah mas eu tô com medo, e se me roubarem? Então esses são os motivos das pessoas não quererem ir trabalhar e conheço muitas pessoas assim.

Referente a infraestrutura para bicicleta. No período de 2018, o secretário de planejamento da prefeitura de Feira de Santana forneceu uma entrevista ao Jornal Acorda Cidade, e justificou que devido as “ruas estreitas e pequenas impedem a colocação de ciclofaixas e ciclovias”, por isso, existem poucas infraestruturas destinados a ciclistas, porém com o projeto “chamado de Requalificação do Centro de Feira de Santana”, que é uma mudança estrutural (organização, circulação, distribuição etc.) dos espaços destinados a pedestre e ciclistas no centro da cidade, assim afirmou que “quando relocarmos os camelôs e melhorarmos a situação de invasão do espaço público, esperamos fazer a implantação de faixas exclusivas para o ciclista” (Trindade, 2018, online). Os espaços foram modificados, mas ainda não existe, com clareza, uma organização e tão pouco uma política inclusiva que considere a democratização de uso entre os ciclistas, pedestres e trabalhadores autônomos³².

Feira de Santana é uma cidade populosa e existe um plano de mobilidade urbana aprovado em 2018, mas são poucas ações efetivas de “estruturas cicloviárias, estatísticas ou novos projetos de ciclomobilidade” (Pós-Pandemia..., 2020, online). No mesmo ano, período da pandemia, os gestores do município que integram o planejamento de mobilidade urbana de Feira de Santana por meio de plataforma de comunicação promoveram uma divulgação digital que procura estimular os cidadãos a “se puder, use carro, táxi ou serviço de aplicativo”, no vídeo intitulado “Transporte público em tempos de pandemia” (Id., 2020, online). O governo municipal de Feira de Santana sabe que boa parte da população feirense não tem condição financeira para ter acesso a meio de transporte motorizado de quatro rodas, então estimular esse meio de transporte é de certa forma fomentar uma política desigual de mobilidade urbana (Mobilidade..., 2020). Outro aspecto importante foi que houve uma redução da frota de ônibus circulando na cidade, o que dificultou o deslocamento da população mais pobre.

³² Segundo Antunes (2018, p. 129) é um modo de produção e reprodução de trabalho “da vida fundada na atividade livre, autônoma e autodeterminada, baseada no tempo disponível para produzir valores de uso socialmente necessários”.

Os elementos de desigualdade relacionados à mobilidade urbana na cidade de Feira de Santana afetam não somente o tempo de deslocamento dos feirenses, mas a condição socioespacial desigual de acesso à cidade para as pessoas. Ao andar de bicicleta, o ciclista conecta-se com os espaços e pessoas e, em junho de 2020, um ciclista chamado Cristiano Torres, ficou perdido na trilha na zona rural de Feira de Santana. Ele encontrou um garoto de 12 anos, Márcio Vitor, que o ajudou a encontrar o caminho correto, além de “ceder o pedal da própria bicicleta para um dos ciclistas que teve o veículo quebrado”, sensibilizado com atitude gentil do garoto o ciclista começou “a pedir nos grupos, as pessoas começaram a mandar donativos, cestas básicas, roupas e aí a gente doou. Além disso, dividimos o valor de uma bicicleta para praticamente 20 pessoas, e ele ficou feliz”³³ (Garoto..., 2020, online).

A bicicleta é um objeto que aproxima as pessoas e de fácil aquisição. Fica difícil imaginarmos um condutor de veículo com um automóvel ou motocicleta promover uma ação de compra de um carro ou moto por causa da gentileza de outra pessoa. A bicicleta, nesse caso, simboliza um presente de gratidão do ciclista para o garoto, que pode servir como um objeto de lazer, podendo ser utilizado por ele para ir à escola, por exemplo, tornando-se um meio de transporte de liberdade no deslocamento.

Nas eleições de 2020, para prefeito de Feira de Santana, os grupos de ciclistas e Associação Conexão Bike (ACB) de Feira de Santana realizaram um ato de reivindicação popular em prol da “mobilidade sustentável nas eleições” (Mobilidade..., 2020, online). Nos dias 14 e 15 de setembro do mesmo ano, às 20h, ocorreu a *live* “Bike nas Eleições 2020”, com intuito de debater políticas de mobilidade sustentável³⁴. O evento foi mediado pela jornalista e também ciclista Emanuelli Pilger e contou com grupos de ciclistas (entre eles o grupo de Trilhas Lobo Guará) e candidatos à eleição. Foram convidados os pré-candidatos (Id., 2020, online): “dos diversos partidos políticos postulantes à vaga: Carlos Geilson (Podemos); Carlos Medeiros (Novo); Colbert Martins (MDB); Dayane Pimentel (PSL); José de Arimatéia (PRB); José Neto (PT); Marcela Prest (PSol) e Roberto Tourinho (PSB)”. Segue a figura de divulgação dos candidatos que assinaram a carta compromisso:

³³ Entrevista de Cristiano Torres, concedida ao G1 Bahia.

³⁴ Foi um movimento nacional nas eleições municipais de 2020 e contou com a adesão de vários grupos de ciclismo, ciclistas e pessoas envolvidas na mobilidade urbana por bicicleta em Feira de Santana.

Figura 4: Divulgação dos candidatos(as) que assinaram a carta compromisso mobilidade sustentável de Feira de Santana



Fonte: Mobilidade... (2020)

A partir da *live* e outras discussões, foram elaboradas duas “Cartas Compromissos”, uma para o poder Executivo (com 21 propostas) e outra para o poder Legislativo (com 20 propostas). Entre os pontos em comum estão o comprometimento político do planejamento adequado para o uso da bicicleta como meio de transporte, estabelecimento de políticas com orçamento próprio que cumpra os planos de mobilidade urbana por bicicleta na cidade, criação de mecanismo eficaz para a promoção de participação social e programas de educação no trânsito. Todos os pré-candidatos assinaram, e o candidato eleito pelo partido Movimento Democrático Brasileiro (MDB), até o momento (quarto trimestre de 2024), fez poucas ações da Carta.

Figura 5: Mobilidade sustentável nas eleições de 2020 de Feira de Santana



Fonte: Mobilidade... (2020)

Também em 2020, foi publicado o relatório final de “Pesquisa Sobre Perfil dos Grupos Ciclistas de Feira de Santana e Entorno”, com a contribuição do Grupo Lobo Guará e apoio do Grupo Junção, que contou com a pesquisa no município de Feira de Santana e outros municípios vizinhos, com objetivo de coletar dados para serem “utilizados tanto pelos líderes ciclistas para expansão e organização de grupos, quanto para gestores públicos e urbanistas no intuito de formular políticas de incentivo à implantação de mobilidade sustentável” pelo o modal bicicleta e “fomento a práticas desportivas de baixo impacto ambiental, além de dar subsídios aos empresários e lojistas do ramo ciclístico no sentido de conhecer melhor seu mercado consumidor” (Eloy, 2020, p. 3)³⁵.

A pesquisa, com 24 perguntas, ficou disponível durante o dia 19 de outubro até 15 de dezembro de 2019 no blog e mídias sociais do Grupo Lobo Guará, e 355 ciclistas responderam às perguntas (Eloy, 2020). O fluxograma (abaixo) apresenta algumas informações da pesquisa referente aos ciclistas esportistas de Feira de Santana. Mas o que chamou atenção, do ponto de vista do tema deste estudo, foi que 26,31% utilizam a bicicleta como meio de transporte eventual e 5,26% como ferramenta de trabalho. Isso significa dizer, que a bicicleta é um objeto com múltiplas utilidades permitindo um ganho ou melhoramento na saúde, condições físicas, econômicas para o ciclista. Outro aspecto importante, é a respeito da sociabilidade que pode refletir na saúde mental e física, bem como numa sociedade mais respeitosa e como a maioria dos ciclistas gostam de pedalar nas trilhas também pode refletir no respeito ao meio ambiente, pois estão mais próximos dele. Seguem algumas informações de acordo com a pesquisa citada acima:

³⁵ É importante salientar que, embora a pesquisa de natureza documental primária seja muito rica nas informações e resultados. A opção do autor deste estudo foi analisar apenas 10 respostas (sendo 7 com gráfico em porcentagem e três em texto) das 24 realizadas na pesquisa, e ainda que a pesquisa tenha se preocupado também em coletar dados de coordenadores ciclistas de vários grupos, neste estudo, vamos apenas analisar alguns resultados de ciclistas estudados pela pesquisa. A opção se deu pela natureza das perguntas e respostas e o limite e aprofundamento neste estudo.

Fluxograma 1: Esquematização da pesquisa sobre perfil dos grupos ciclísticos de Feira de Santana e entorno

Pesquisa Sobre Perfil dos Grupos Ciclísticos de Feira de Santana e Entorno

Motivação para pedalar

Melhorar a saúde, estética corporal, diminuir o estresse do cotidiano, fazer novas amizades, competir em eventos de ciclismo e até questões familiares que muitos não souberam explicar direito.

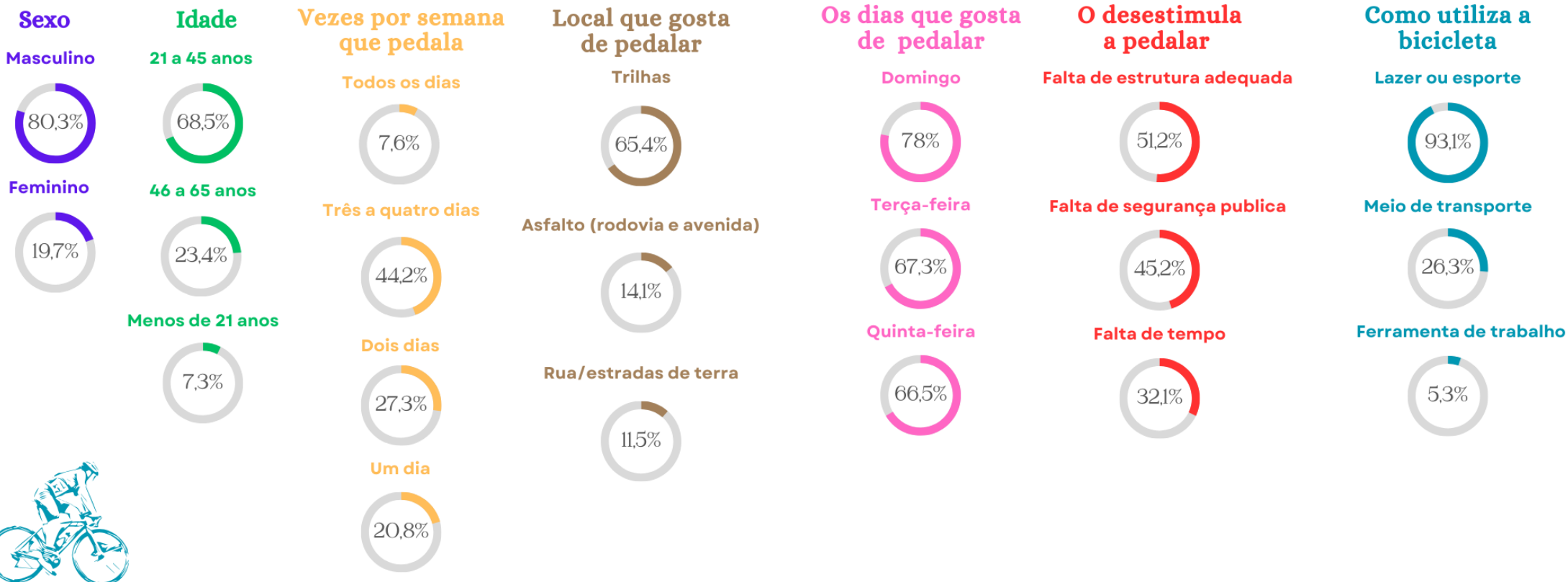
Os horários que pedala

Os horários preferidos dos ciclistas estudados são no início ou durante a manhã, ou durante a noite.

O que prefere no pedal

A maioria das pessoas preferem pedais tranquilos e contemplativos, com paradas para foto ou reunir todo o grupo. Isto comprova que a maioria dos ciclistas são pessoas sociáveis e companheiras.





Fonte: Eloy (2019)

Elaboração: Uanderson Barbosa (2020)

Os três últimos gráficos, os ciclistas puderam escolher mais de uma alternativa de respostas. Por isso as respostas passaram de 100%.

Nesse aspecto, a pesquisa esquematizada no fluxograma, apresenta-se também uma organização coletiva e preocupação no planejamento voltado para mobilidade urbana de Feira de Santana, almejada pelos grupos de ciclismo, mesmo de forma não tão bem articulada e distante dos anseios das classes de menor poder aquisitivo, mas que fomenta um papel político na reivindicação por espaços de bicicleta:

Vejo que os grupos por exemplo que são bem organizados em torno do recreativo dos esportivo e que tem também refletido sobre a bicicleta a partir da ideia da mobilidade, e podem fazer um movimento que fortaleceria isso que é promover atividades, que aproximassem essas pessoas que estão nas periferias, nas comunidades rurais, também dessa discussão e eu garanto que esses grupos se tornariam muito mais fortes, inclusive, para conseguir pautar o debate público do modo né como querem fazer, até porque como eu disse é uma disputa, é também algo que envolve uma correlação de forças na sociedade e isso significa ganhar musculatura, significa organização coletiva e isso passa por uma questão quantitativa quem mais usa bicicleta em Feira de Santana, ainda está participando muito pouco dessa discussão ou não está participando (Entrevistado 7).

Outro ponto importante levantado na pesquisa é sobre segurança, como “programas de educação para o trânsito” ou segurança pública com “pelotões específicos da guarda municipal e/ou policial militar para proteção aos ciclistas” com 44,5% e 30,1% das respostas, respectivamente (Eloy, 2020, p. 16). Até 2021, em Feira de Santana, registra sete avenidas com ciclovias ou ciclofaixas situadas em: Ayrton Senna – 500 metros; Josias Ribeiro (Papagaio) – 600 metros; Universitária – 700 metros; Fraga Maia – 800 metros; Francisco Fagundes Filho – 1Km; Rubens Francisco – 2 Km e a maior Nóide Cerqueira com 7,5 Km, o que totalizam 13,5 Km. Convém frisar que, as poucas infraestruturas destinadas para bicicleta em Feira de Santana se aproximam de finalidade para ciclistas esportistas e não para a mobilidade que promova um deslocamento integrado em os bairros e o centro da cidade, e consequentemente, casa/trabalho, casa/instituição de ensino e nem liga a periferia ao centro, pois

[...] infelizmente essas ciclovias são feitas muito pra lazer né e elas não integram. Elas se você pegar qualquer ciclovias ou ciclofaixa hoje de Feira de Santana, elas começam no ponto e terminam no outro, ela não interliga nada a lugar nenhum. Então é como se a gente chegasse de helicóptero no início da ciclofaixa ou ciclovias e helicópteroizasse no final né porque não tem integração. É uma cidade que dá para fazer isso tranquilamente como eu falei de avenidas largas, de terreno quase todo plano. Então dá para fazer isso tranquilamente se tiver vontade, boa vontade e essa discussão entre as partes porque hoje não há (Entrevistado 6).

Ainda em 2020, os grupos de ciclismo (entre eles o Lobo Guará) de Feira de Santana instalaram uma *ghost bike* que significa “(Bicicleta Fantasma ou Branca) consiste na instalação de bicicletas brancas em homenagem a ciclistas atropelados e mortos nas cidades” (Barcellos, 2020, p. 86) no viaduto que liga a Avenida Getúlio Vargas com a Noide Cerqueira (duas avenidas

bastante movimentada na cidade), próximo do local que um ciclista de 50 anos foi atropelado, indo para o trabalho, por um automóvel. Essa ação tem por motivo

[...] porque ali é um respeito às vítimas é uma alerta para os motoristas, pra ciclistas. Nesse caso específico eu acho que foi um pouco do vacilo também do ciclista. Então o motorista teve culpa porque estava na velocidade acima do permitido e tudo, mas assim foram ambos errados e causou a morte e essa e essas mortes tem que ser lembradas tem que ter estatística. A gente não tem uma estatística no trânsito aqui em Feira de Santana, por exemplo as coisas que a gente cobrou lá na carta de compromisso aos gestores municipais né. Isso a Ghost bike serve para dar esse impacto (Entrevistado 6).

Foto 2: Ghost Bike em Feira de Santana



Fonte: Ciclistas... (2020)

Em 2019, na Avenida Noide Cerqueira, os ciclistas feirenses fizeram um ato de protesto chamado buzinaço com intuito de pedir respeito no trânsito:

Teve uma vez que a gente fez um buzinaço na avenida, por volta das sete horas, e estava cheio viu, de carro na ciclovia. E aí a gente começou a fazer o buzinaço. A gente começou a buzinar para eles tirarem o carro da ciclovia porque a gente queria pedalar. E aí, a gente fez uma volta na cidade para ver se chama atenção. Então a gente começou a buzinar e pedir para ter mais respeito porque ali era

uma ciclovia e se a gente quisesse pedalar naquele momento não tinha como pedalar porque estava cheio de carro, de uma ponta a outra (Entrevistada 3).

No dia 13 de novembro de 2022, teve o primeiro, depois da pandemia, cicloturismo de Feira de Santana com participação de aproximadamente 7 mil ciclistas. O evento, além de promover o uso da bicicleta como esporte, saúde e lazer, arrecadou mais de 10 toneladas de alimentos para serem distribuídos às instituições beneficentes do município. Em Feira de Santana, são diversos grupos de ciclismo, entre eles, o grupo Águia de Sertão, que fazem ações sociais e políticas como bicicletadas, arrecadação e distribuição de alimentos e brinquedos para famílias carentes financeiramente ou instituições beneficentes:

O grupo que eu participo é o grupo Águia do Sertão. Ele tem 11 anos. Ele é... 2005, se não me engano, o Águia do Sertão e assim em relação, a gente faz os projetos particulares pra a gente ajudar a comunidade com cesta básica, dia das crianças presenteando os meninos carente, mas essa parte mais à frente de tomar e chegar com uma proposta assim pra o setor esportivo, nunca chegou não (Entrevistado 1).

Figura 6: 9º cicloturismo de Feira de Santana



Fonte: Acervo pessoal de Uanderson Barbosa (2023)³⁶.

³⁶ Adquirido em grupo de ciclismo.

Acima, observa-se uma figura que promoveu o cicloativismo de 2023 em Feira de Santana. A partir da figura enxergamos algumas propostas para o evento como: arrecadação de alimento (tornou-se rotineiro nos cicloturismos na Bahia), café da manhã e atrações musicais simbolizando um encontro que agrega esporte, solidariedade e diversão. Observamos que são poucas as ações dos cicloativistas em Feira de Santana, começando ter um caráter político social por volta dos anos de 2016. Por outro lado, em 2020 os ciclistas feirenses foram mais ativos e estão mais atentos às ações do governo municipal. Uso de bicicleta na cidade ganhou um novo olhar com o crescimento dos grupos de ciclismo. Daí novas demandas surgiram e o grupo Lobo Guará por meios de ações e denúncias em blog é um dos grupos mais atuantes.

5 CAPÍTULO 5 | A CLASSE QUE UTILIZA A BICICLETA COMO MEIO DE TRANSPORTE: ESTUDO DE CAMPO COM QUEM PEDALA

Neste capítulo encontra-se a parte da pesquisa de campo, privilegiando as respostas dos ciclistas que responderam os 15 formulários. Também há registros fotográficos do local da pesquisa, fluxogramas e um mapa com as características dos ciclistas participantes. O objetivo é expor as opiniões e percepções dos ciclistas que participaram do estudo. Assim, veremos uma riqueza de repostas obtidas na rua no bairro CIS.

5.1 Campo de pesquisa: experiência do pesquisador

O campo de pesquisa foi o Centro Industrial Subaé (CIS), mas não todas as ruas do bairro. Foi escolhido um ponto ao lado da Avenida Eduardo Fróes da Mota, especificamente, no acesso 5 entre as quadras “S” e “W” e muito próximo de duas empresas (uma de transporte coletivo e outra de logística nacional). É um local entendido como estratégico, que passa vários ciclistas ao caminho do trabalho, porém com muitas ruas poucas movimentadas e alheias a criminalidade, pois o bairro CIS contém muitos lugares “desertos” que deixa os transeuntes vulneráveis aos assaltos. Por isso, foi escolhido o ponto específico entre as quadras.

O CIS é um bairro Industrial onde transitam muitos ciclistas que vão ou passam para ir trabalhar. É um local que o pesquisador conhece bem, que corre por esporte e lazer. É um local literalmente do lado do sub-bairro Feira X e do bairro Tomba, as áreas mais populosas da cidade. É um local que o pesquisador considera estratégico, do ponto de vista do tema de pesquisa. De sua casa até o campo de pesquisa é aproximadamente 400 metros de distância. Saindo do caminho onde mora, sobe uma pequena ladeira e a uns metros da pista dobra à esquerda, passa por um caminho estreito até chegar na divisa entre os sub-bairros Feira X e Tamandari. No percurso existem várias casas de construções improvisadas de bloco e cimento visíveis, também há muitos matos, árvores, inclusive pé de jaca, banana, manga, graviola, seriguela e coco.

Já no Tamandari de frente à pista existem várias oficinas de caminhões. Quando adolescente havia um campo de futebol, no qual brincava com os amigos e que atualmente se transformou no espaço de oficina de caminhões. De frente do local do campo de pesquisa, há uma passarela onde os ciclistas e pedestres (até condutores de motocicletas de forma imprudente) utilizam para atravessar de um lado a outro. É nesse local, atravessando pela passarela, que a

investigação de campo, com aplicação dos formulários foram feitas. Segue as fotos do campo de pesquisa:

Foto 3: Acesso 5 do CIS, Feira de Santana, 2023.



Foto: Uanderson Barbosa. **Fonte:** Acervo pessoal de Uanderson Barbosa (2023).

Observamos nas fotos 3 (de cima) e 4 (de baixo), as imagens do local do campo de pesquisa no qual foram feitas as perguntas dos 15 formulários. Na foto 3 podemos visualizar uma estrutura no canto inferior direito com o nome “CIS acesso 5”. Dá para visualizar na foto 4, um ciclista (o local onde ele está é a rua entre as quadras “S” e “W”) voltando a casa (a foto foi capturada de tarde e algumas empresas no bairro funcionam 24h com troca de turno).

Foto 4: A rua entre as quadras “S” e “W”, Feira de Santana, 2023.



Foto: Uanderson Barbosa. **Fonte:** Acervo pessoal de Uanderson Barbosa (2023).

Foto 5: Passarela no Tamadanri que dá acesso ao CIS, Feira de Santana, 2023.



Foto: Uanderson Barbosa. **Fonte:** Acervo pessoal de Uanderson Barbosa (2023).

Acima segue uma imagem da passarela que conecta os sub-bairros Feira X e Tamandari ao bairro CIS. Observam-se nas imagens 3 (a primeira foto) e 5 (de cima) que é um local de fluxo de automóveis e caminhões, pois Feira de Santana detém o segundo maior entroncamento do Brasil e a primeira do norte e nordeste. Abaixo contém as fotos 6 e 7 que mostram um estacionamento para bicicletas em uma empresa no bairro CIS.

Foto 6: Bicicletas estacionadas em uma das empresas no bairro CIS, parte 1, 2023.



Foto: Uanderson Barbosa. **Fonte:** Acervo pessoal de Uanderson Barbosa (2023).

Foto 7: Bicicletas estacionadas em uma das empresas no bairro CIS, parte 2, 2023.



Foto: Uanderson Barbosa. **Fonte:** Acervo pessoal de Uanderson Barbosa (2023).

As fotos 6 e 7 foram tiradas no estacionamento em uma das empresas no bairro CIS. Observamos que a bicicleta é significativamente utilizada como meio de transporte para o trabalho e as imagens também reforçam a escolha do local do campo de pesquisa. Observamos também que dá para visualizar algumas bicicletas de aro 29³⁷, mas a maioria é aro 26.

5.2 Escolha da abordagem qualitativa

A escolha pela realização da pesquisa qualitativa dá-se pela identificação de escassez de informação sobre o uso da bicicleta pela classe trabalhadora em Feira de Santana, bem como promover dados de forma a permitir seguir uma trilha metodológica, envolvendo as subjetividades do fenômeno com os elementos que relacionam questões sociais e urbana da cidade. Assim, a pesquisa buscou examinar a representação/percepção da classe trabalhadora que usa a bicicleta como meio de transporte. Trata-se de uma pesquisa, que pretende compreender a dinâmica de mobilidade urbana por bicicleta da classe trabalhadora, considerando os aspectos de infraestrutura, o(s) motivo(s), a(s) escolha(s), influência(s) e opção pelo transporte bicicleta, dimensão de direito à cidade, reivindicações e propostas. A investigação, também, tem como

³⁷ É o tamanho do pneu em polegadas. As bicicletas aro 29 são geralmente utilizadas pelos ciclistas esportistas em trilhas. São bicicletas de alumínio entre 1.300 reais e podem ser encontradas por mais de 100.000 reais. Já as aro 26 geralmente são feitas de ferro e podem ser adquiridas por menos de 900 reais.

objetivo ouvir os sujeitos a partir do seu ponto de vista enquanto ciclista que frequentemente utiliza a bicicleta e enfrenta diversos tipos de desafios e perigos no trânsito, porém a bicicleta para o Entrevistado 4 “É sustentabilidade. Ela é tudo. Ela é imensurável. Ela traz muitos benefícios”, ou seja, simboliza um objeto de utilidade e afetividade individualizada, mas que pode dialogar com os espaços urbanos de Feira de Santana.

5.3 Pesquisa de campo: critérios adotados, categoria de classe e perfil dos ciclistas investigados

Como critério de seleção para aplicação do formulário foi utilizado uma abordagem presencial na rua do bairro CIS para ciclistas de idade adulto e aqueles que aceitaram participar do estudo. Além das perguntas objetivas, também foram investigadas por perguntas abertas no formato de entrevista, relacionadas ao uso da bicicleta, percepção de infraestrutura e qualidade dos espaços urbanos de Feira de Santana. As perguntas objetivas serão apresentadas, de forma contínua, nos fluxogramas 2 e 3, no mapa 1 e no gráfico 1. As respostas subjetivas (no formato de entrevista) serão referenciadas, posteriormente, em transcrição direta.

Abaixo do último parágrafo deste subcapítulo há dois fluxogramas. O primeiro apresenta o perfil dos ciclistas participantes da pesquisa e que define a categoria de classe estudada no trabalho. Mas antes da reflexão, iremos explicar alguns critérios de perfil que estão presentes no fluxograma 2: Utilizamos como critério sexo a categoria do IBGE (masculino e feminino) e para cor/raça as categorias do IBGE (preto, pardo, branco, amarelo e indígena), mas a resposta considerou a concepção dos ciclistas sobre seu sexo e cor/raça. Para o critério sobre residência “próxima” ou “afastada” do bairro CIS considerou-se a localização do destino do ciclista (podemos visualizar no mapa 1, logo após do fluxograma 3). Para os destinos(bairros) Mangabeira, Pedra do Descanso, 35 Bi e os sub-bairro Feira IX e Parque Panorama como lugares distantes e que obteve 6 respostas dos ciclistas participantes, por isso obteve 40% das respostas. As localidades Feira X, Tomba, Viveiro e Feira VII foram lugares próximos do ponto de pesquisa e que obtiveram 9 respostas com 60%.

No fluxograma 3, consta o perfil sobre o tempo e frequência que o ciclista utiliza a bicicleta para o trabalho, distância e deslocamento dos ciclistas que participaram do estudo. Os dois fluxogramas, o mapa e o gráfico são esquemas de visualização e divulgação do perfil dos ciclistas que responderam os 15 formulários. Com isso a classe trabalhadora que discutimos no início do capítulo 2 é com base nessa categoria de classe. Podemos observar segundo Breen (2015) um perfil de caracterização de classe semelhante para estudar uma categoria de classe

sobre o tema considerando o recorte do bairro CIS e a concepção/representação do uso da bicicleta. Neste contexto, e de acordo com Wright (2015) iremos observar um nível de “interesse de classe” que é justificada pelas respostas dos 15 ciclistas no bairro CIS que aceitaram participar da pesquisa.

Por ter representado perfil de classe e “interesse de classe” e “cultura de ver o mundo” semelhantes, observou-se que os 15 formulários foram suficientes para caracterizar um perfil dos ciclistas participantes. Obviamente levando em conta o recorte da pesquisa que também facilita tal semelhança, pois em Feira de Santana existem vários lugares de grande circulação de ciclistas como as avenidas Nóide Cerqueira, Getúlio Vargas e Fraga Maia, no entanto, observa-se uma concentração de ciclistas-esportistas e de infraestrutura voltado para essa finalidade e possivelmente contendo um perfil diferente dos ciclistas estudados neste trabalho.

A maior parte dos ciclistas que responderam os formulários são de sexo masculino 86,66%, sendo o sexo feminino com 13,33%, essa informação também ficou aparente pela observação de campo. Sobre cor/raça os maiores índices ficaram com pardo 53,33% e preto com 40%, branco ficou com apenas 6,66% e muitos dos ciclistas ficaram em dúvida entre a cor pardo ou preto. Em seguida à análise de renda, que apresenta um dado fundamental que reflete na desigualdade social. A maioria dos ciclistas trabalhadores que responderam ao estudo recebem entre 1 a 2 salários mínimos totalizando 93,32%, os 6,66% recebem até 3 salários mínimos, uma renda muito baixa e que aponta (como foi analisado nos capítulos anteriores) a importância da bicicleta como uma ferramenta de redução de custo para transporte.

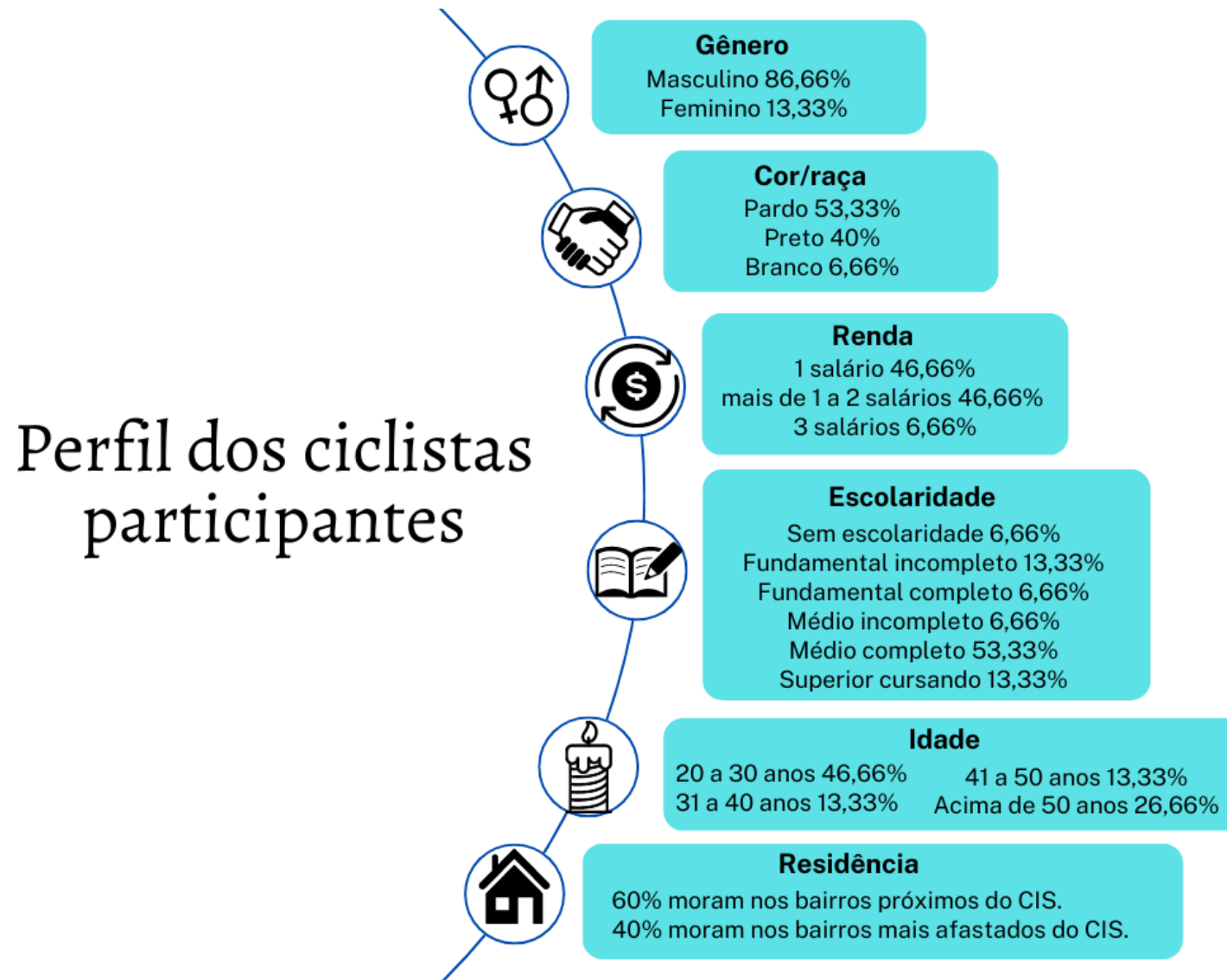
Outra informação importante é referente a escolaridade dos ciclistas investigados a maioria possui grau de ensino médio completo com 53,33%. Encontramos um ciclista sem escolaridade que representa 6,66% e se juntamos os ciclistas que não possuem o ensino médio completo temos uma somatória de 33,31%. Apenas 13,33% dos ciclistas trabalhadores estão cursando o ensino superior. A maioria dos ciclistas do estudo são jovens entre 20 a 30 anos com 46,66%. Um ponto que chama atenção é que 26,66% dos ciclistas que responderam os formulários têm acima de 50 anos. Essa porcentagem é o dobro entre 31 a 40 anos e 41 a 50 anos. Observamos que 60% dos ciclistas moram próximos do bairro CIS, mas os 40% que moram distantes é um dado importante para percebermos que a bicicleta é um meio de transporte viável para deslocamento de casa/trabalho.

Combinando os dados de perfil dos ciclistas trabalhadores investigados, observamos alguns fatores que influenciam o uso da bicicleta num “interesse de classe” semelhante de cor/raça, renda, escolaridade e idade. O uso da bicicleta dessa categoria de classe está atrelado a

um perfil de ciclista de baixo nível de escolaridade e renda, sendo de cor/raça em sua maioria pardo e preto. Abaixo segue o fluxograma que esquematiza o perfil descrito acima.

Referente ao tempo de deslocamento e a distância percorrida dos ciclistas, utilizou-se duas abordagens de cálculo: primeiro, a média que é um valor central extraído da somatória de todos os dados e dividido pelo número de elementos; segundo o desvio padrão, que é uma medida de dispersão dos dados em relação à média. Quanto maior o valor do desvio padrão maior a dispersão. Com os valores do desvio padrão, de tempo de deslocamento (11,4 min.) e distância (2,04 km), observa-se uma dispersão maior em relação ao tempo de deslocamento. Isso pode significar que, a concepção de alguns ciclistas sobre o tempo é de atribuição de valores “redondos” como 15 minutos, 25 minutos, 30 minutos, 50 minutos e usualmente utilizando essas medidas como um tempo relativo e não sobre o tempo de deslocamento em si; enquanto a medida de distância, os ciclistas estimulam melhor valores de distância e atribuindo valores que considera o ponto de partida (casa) até a chegada (trabalho).

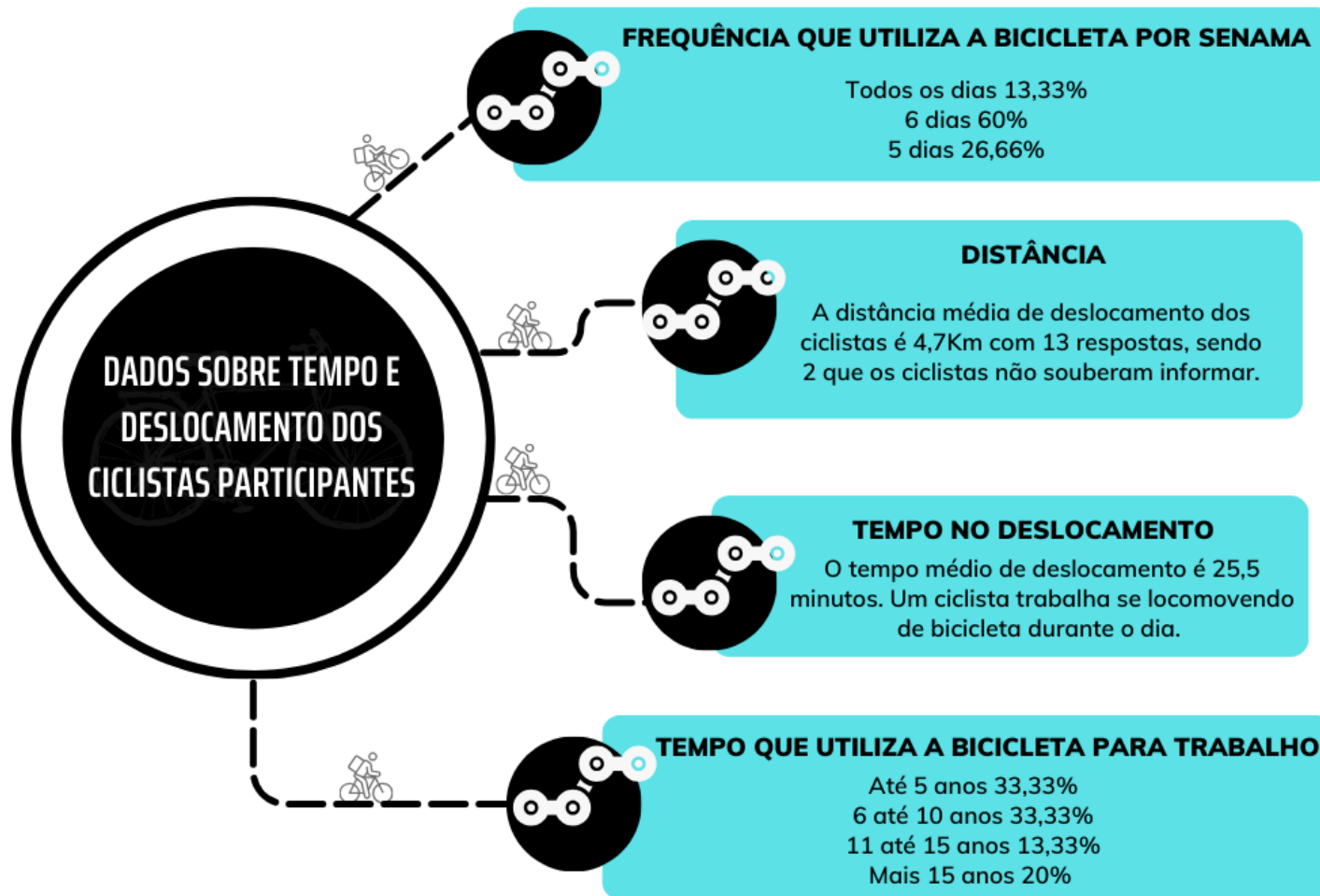
Fluxograma 2: Perfil dos ciclistas trabalhadores participantes no bairro CIS, parte 1, 2023.



Fonte: Pesquisa de campo (2023).

Elaboração: Uanderson Barbosa (2023).

Fluxograma 3: Perfil dos ciclistas trabalhadores participantes no bairro CIS, parte 2, 2023.



Fonte: Pesquisa de campo (2023).

Elaboração: Uanderson Barbosa (2023).

Mapa 1: Os destinos dos ciclistas participantes no bairro CIS, 2023.

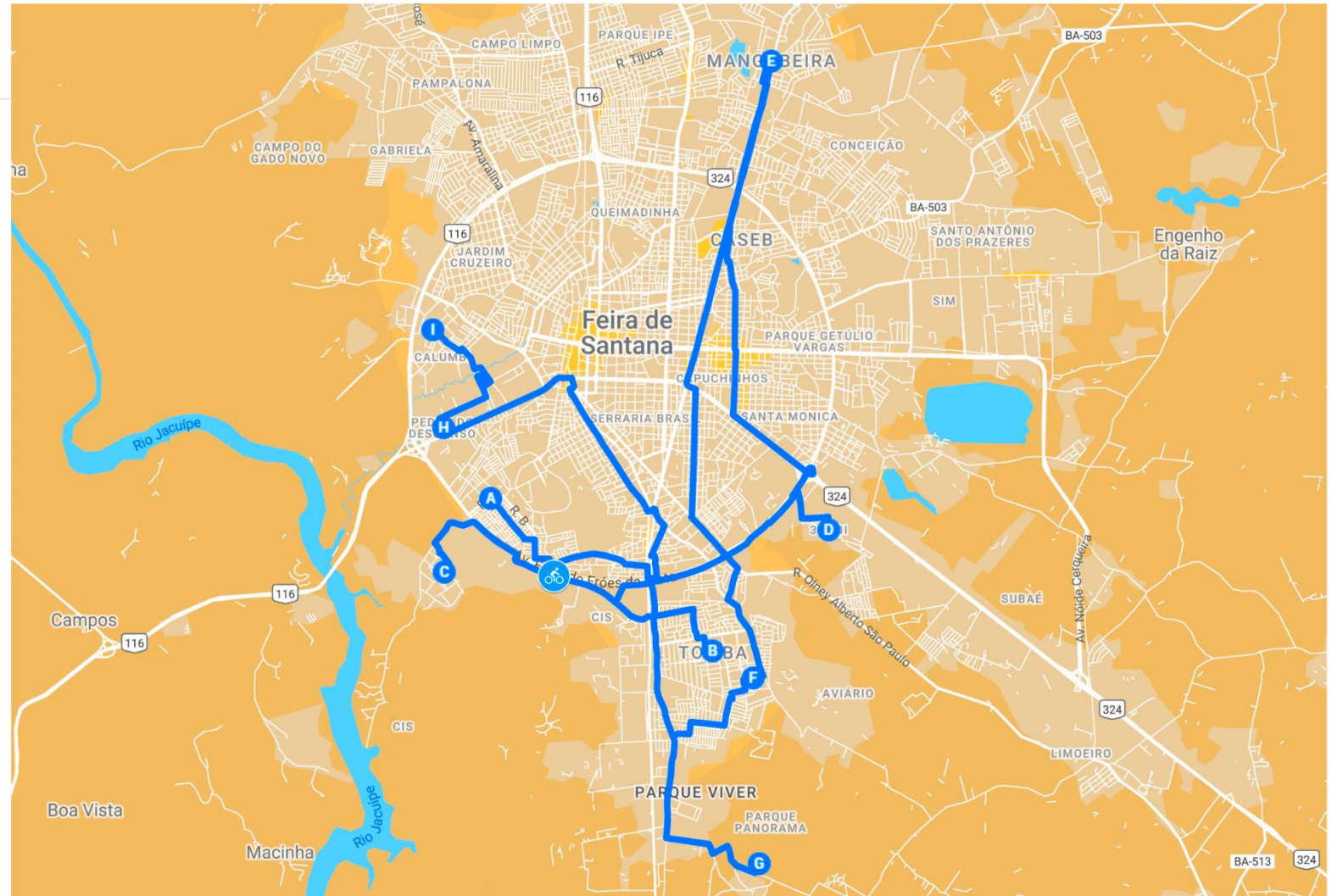
Destinos dos ciclistas participantes

Ponto da pesquisa

 Local da Pesquisa

Rotas de Feira X - Muchila, Feira de Santana - Bahia até Conjunto Feira IX - Calumbi, Feira de Santana - BA

- A** Feira X - Muchila, Feira de Santana - Bahia
- B** Tomba, Feira de Santana - Bahia
- C** Conjunto Viveiros, Feira de Santana - Bahia
- D** 35 Bi, Feira de Santana - Bahia
- E** Mangabeira, Feira de Santana - Bahia
- F** Feira VII - Tomba, Feira de Santana - BA
- G** Parque Panorama, Feira de Santana - Bahia
- H** Pedra do Descanso, Feira de Santana - Bahia
- I** Conjunto Feira IX - Calumbi, Feira de Santana - BA



Fonte: Pesquisa de campo (2023).

Elaboração: Uanderson Barbosa (2023).

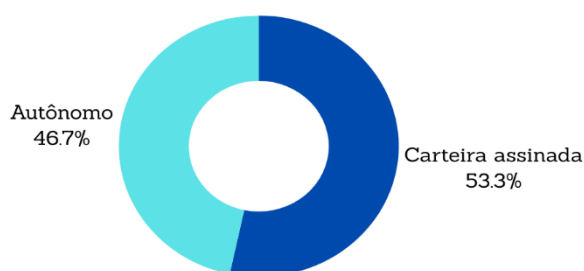
O mapa de cima mostra o deslocamento dos ciclistas participantes da pesquisa que responderam os 15 formulários. Considera-se o ponto de investigação de informações no bairro CIS onde consta o “local de pesquisa” representado com um desenho de bicicleta. Os destinos (bairro ou sub-bairro) estão no canto esquerdo do mapa, entre as letras A até I, os deslocamentos segundo o ponto de partida do “local de pesquisa”. É importante destacar que algumas localidades tiveram repetições de destino/residência respondidos pelos ciclistas como o Feira X (com 5 respostas), Tomba (com 2 respostas) e Pedra do Descanso (com 2 respostas). Os outros bairros tiveram uma resposta cada. A quantidade de respostas obtidas no Feira X, Tomba e Pedra do Descanso podem ter como justificativa pela proximidade do “local de pesquisa” que foram investigados os 15 formulários.

O mapa aponta uma reflexão, que a bicicleta é um meio de transporte viável para várias distâncias de Feira de Santana, que favorece o deslocamento do ciclista de casa para o trabalho, mas que reúne potencial para ser uma alternativa de mobilidade da casa do ciclista para qualquer ponto da circunferência, por exemplo, entre o local da pesquisa até o destino mais distante que fica no bairro Mangabeira. Outro dado importante, combinando o mapa mais o fluxograma 3 (referente a distância e tempo de deslocamento do ciclista), observamos que a média de deslocamento é menos de 30 minutos e a distância média é menor que 5 quilômetros, isso significa que a bicicleta é um transporte ágil e rápido como modal urbano na cidade, refletindo também em benefícios relacionados à saúde e liberdade, como vamos observar na parte do formulário em formato de entrevista.

Agora, vamos para outra análise objetiva da pesquisa a respeito do vínculo empregatício dos ciclistas participantes:

Gráfico 1: Tipo de vínculo trabalhista dos ciclistas trabalhadores participantes no bairro CIS, 2023.

TIPO DE VÍNCULO NO TRABALHO



Fonte: Pesquisa de campo (2023).

Elaboração: Uanderson Barbosa (2023).

Como observado acima para o tipo de vínculo de trabalho foram analisadas duas categorias: carteira assinada que é o trabalho que considera o registro de Consolidação das Leis de Trabalho (CLT) e o autônomo que segundo Antunes (2018, p. 129) é um modo de produção e reprodução de trabalho “da vida fundado na atividade livre, autônoma e autodeterminada, baseada no tempo disponível para produzir valores de uso socialmente necessários”. A abordagem sobre “trabalho autônomo” é justificada, pois alguns ciclistas que responderam os formulários apenas transitam no bairro CIS e não trabalham em uma das empresas do bairro.

5.4 Pesquisa de campo: uso da bicicleta e percepção da cidade de Feira de Santana

Agora, iremos para a segunda parte do formulário em formato de entrevista de respostas curtas, pois as respostas foram obtidas na rua e nos horários que os ciclistas iam ou voltavam do trabalho. Vamos expor pelo menos uma resposta de cada um dos 15 ciclistas que responderam os 15 formulários no “local de pesquisa” no bairro CIS. As falas, histórias, desejos e denúncias serão expostas de forma direta (espaçamento simples e recuo de 4cm) destacando as falas independentemente do tamanho. É uma abordagem que procura ouvir e expor a realidade dos trabalhadores ciclistas que participaram do estudo e por isso a escolha de divulgar as respostas referenciando-as diretamente.

O objetivo desta seção é transmitir a concepção real dos ciclistas participantes referente ao uso da bicicleta no bairro CIS na cidade de Feira de Santana, sem filtro, ou seja, as falas estão apresentadas sem correção ortográfica, pois é uma abordagem do cotidiano, desprendida de regras. É importante destacar, que a parte do formulário em formato de entrevista seguiu uma estrutura de perguntas (o modelo encontra-se anexado no final deste trabalho) e foi observado que pergunta diferente se obtém resposta diferente (mesmo que quase sinônimas), mas que ao mesmo tempo dialogam numa trilha de finalidade e uso da bicicleta pelos ciclistas trabalhadores no bairro CIS. Iniciaremos com as respostas sobre a importância que a bicicleta representa para alguns ciclistas participantes:

É muito importante pra mim. Para o meu meio de transporte é muito importante (Ciclista 6³⁸).

³⁸ Mulher. Preta. Bairro Pedra do Descanso. 27 anos.

Como posso descrever é que nem fosse um portão aberto você tá livre pra você fazer o que quiser com a bicicleta né e chegar mais rápido também onde você quiser chegar (Ciclista 10³⁹).

Eu não tenho, financeiramente, condições de tá comprando um transporte ou moto, um carro no momento, por isso que eu tenho que usar a bicicleta pra locomover até o trabalho e outros lugares também (Ciclista 4⁴⁰).

Os relatos acima nos mostram uma diversidade de significado e razão do uso da bicicleta pelos trabalhadores que transitam no bairro CIS. Isso pode representar fatores de uso opcional relacionados a meio de transporte ou outra forma de locomoção vantajosa financeiramente. A respeito das respostas sobre o uso da bicicleta obtivemos respostas combinadas entre bicicleta x saúde, bicicleta x família, bicicleta x felicidade... que justifica os diversos usos/finalidades que a bicicleta apresenta:

Uma pessoa mais feliz, mais alegre, mais saudável é o que a gente geralmente busca quando a gente usa a bicicleta, vai buscar isso aí está saudável, estar feliz (Ciclista 14⁴¹).

Toda vantagem no quesito de saúde e bem-estar é bom fazer uma atividade física você não fica estagnado só no ônibus, carro essas coisas. Então faz bem para saúde, fortalecimento da musculação em outros esquisitos também, mas em média como muitos não gostam, mas uso da bicicleta ajudou muito no meu dia a dia principalmente no trabalho na movimentação decorrente da prática. Trabalhamos a musculatura tanto das pernas quanto da parte do corpo, parte do tórax. (Ciclista 14).

Eu estou usando a bicicleta além de tá movimentando meu corpo eu me sinto bem, sinto vigor, me sinto disposição pra está andando até pra está fazendo outras atividades. Como uso para ir trabalhar ela não me deixa sedentário. Eu preciso muito da minha bicicleta e talvez se eu tivesse uma moto não teria tanta disposição como tenho andando de bicicleta com muita saúde. Sinto uma energia boa. Me sinto bem! (Ciclista 8⁴²).

Porque acho melhor, que a gente faz um exercício entendeu pra mim eu comprei a bicicleta porque eu tava sentindo muita dor de coluna de estar na moto ali só sentado. Ai depois que eu comprei a bicicleta que me indicaram que era bom. Eu comprei, graças a Deus, e a coluna passou ai hoje eu faço sempre e vou trabalhar com ela (Ciclista 5⁴³).

³⁹ Homem. Pardo. Bairro Tomba. 42 anos.

⁴⁰ Homem. Pardo. Bairro Panorama. 28 anos.

⁴¹ Homem. Preto. Bairro Pedra do Descanso. 24 anos.

⁴² Homem. Preto. Bairro 35º Bi. 34 anos.

⁴³ Homem. Pardo. Sub-bairro Feira VII. 20 anos.

Não só uso ela, só para ir trabalhar porque eu uso também, uso para atividade dentro de casa como eu falei eu tenho responsabilidade, um compromisso de estar levando os meus filhos pra escola e a bicicleta é o meio que tá se locomovendo. Ele tá levando meus filhos para escola levo um, depois levo o outro e vou buscar. Então não é só pra trabalhar e também para fazer as compras no mercado. Eu prefiro ir de bicicleta entendeu além de ser rápido também é bom (Ciclista 8).

Homens e mulher e mais homem por motivo que aqui é um veículo que não precisa de carteira e não tem muito gasto, não precisa a polícia parar né porque não precisa de carteira. Agora moto a pessoa precisa da carteira. A bicicleta é livre pra sociedade mesmo entendeu (Ciclista 7⁴⁴).

Acima, observamos o que significa a bicicleta para alguns ciclistas participantes, que é sinônimo de liberdade no deslocamento, mas também liberdade de escolha e um instrumento para a promoção à saúde. Abaixo, os ciclistas descreveram algumas vantagens e desvantagens em utilizar a bicicleta em Feira de Santana:

A vantagem que seria bom andar de bicicleta, tem um tempinho bom que eu ando de bicicleta e eu não acho ruim não, porque eu acho que é uma fisioterapia também né e é bom também para o coração. Como eu ando todos os dias de bicicleta e nunca enjoei de andar de bicicleta pra mim é ótimo andar de bicicleta. É de boa andar de bicicleta (Ciclista 15⁴⁵).

Desvantagem não, só existe vantagem, você não polui o ambiente, você tá fazendo exercício. Então não existe desvantagem, só existe vantagem (Ciclista 2⁴⁶).

A única desvantagem é que as pessoas do carro não respeitam o ciclista, você sabe muito bem disso Uanderson, aqui em Feira de Santana o pessoal não respeita né e não temos ciclovias também né para poder usufruir com uma bicicleta. (Ciclista 10).

Para mim, existem algumas, principalmente, relacionadas à segurança porque muitas vezes, não são todos, obviamente, mas alguns motoristas acabam não respeitando e você tem que ficar muito atento porque você tá vulnerável (Ciclista 1⁴⁷).

O trânsito. A maior desvantagem é o trânsito porque não tem infraestrutura (Ciclista 13⁴⁸).

⁴⁴ Homem. Branco. Sub-bairro Feira X. 53 anos.

⁴⁵ Homem. Preto. Sub-bairro Feira IX. 54 anos.

⁴⁶ Homem. Pardo. Sub-bairro Viveiro. 58 anos.

⁴⁷ Homem. Pardo. Bairro Tomba. 24 anos.

⁴⁸ Mulher. Pardo. Sub-bairro Feira X. 30 anos.

Hoje em dia a única desvantagem de locomoção para o trabalho é só o famoso suor. Você chega suado e às vezes com aquele cheiro forte só isso é a única desvantagem (Ciclista 14).

A vantagem da bicicleta que não tem como pagar combustível é mais barato. Você vai trabalhar e as peças são mais baratas, tudo é mais barato que a bicicleta (Ciclista 7).

O que chama atenção nos relatos acima é que as maiores desvantagens do uso da bicicleta estão relacionadas a fatores externos como falta de infraestrutura e segurança, mas não o uso da bicicleta em si. Com isso, podemos pressupor que a bicicleta tem um potencial de crescimento de uso como meio de transporte ainda não bem explorado por causa da escassez de políticas públicas de mobilidade urbana por bicicleta na cidade de Feira de Santana. Abaixo, os ciclistas falaram um pouco mais sobre os lugares e por quais motivos que utilizam ou não utilizam a bicicleta em Feira de Santana:

Somente para trabalhar e porque o transporte público fica a desejar. Então se eu fosse de ônibus teria que sair de casa bem mais cedo e de bicicleta gasto apenas 25 minutos (Ciclista 6).

Uso a bicicleta para ir na rua, para ir para o trabalho, para outros lugares. Eu preciso dela, um transporte rápido, entendeu! Não precisa esperar ônibus, Uber nada disso e porque eu gosto e me sinto bem, também tá pedalando é saúde né muito boa (Ciclista 12⁴⁹).

Tenho, além da bike eu tenho outro meio de transporte, mas eu priorizo muito mais a bike, por questão de economia e praticidade, de você não ficar preso ali no trânsito, tudo isso. Também, por questões socioambientais que eu sei que os veículos a combustão eles causam danos ao meio ambiente e como eu tenho como utilizar a bike, eu acho que fica melhor pra todo mundo (Ciclista 1).

Só utilizo pra trabalha. Quando eu chego em casa também não pego a bicicleta pra nada. Eu guardo ela. Não tenho outro lugar para andar de bicicleta somente de casa para trabalho. Também é a coisa mais difícil eu pegar e andar no bairro (Ciclista 15).

Eu sempre uso os outros transportes também carro, moto, ônibus, mas às vezes a bicicleta me leva para alugar onde não vai ter o ônibus, aonde não tem, aonde a moto é cara. Então a bicicleta fica mais, mais fica, mais fácil, mais barato (Ciclista 2).

Eu só tenho uma bicicleta no momento, não tenho condições agora de pegar uma moto ou carro, entendeu? Então, eu me sinto bem andando de bicicleta.

⁴⁹ Homem. Preto. Sub-bairro Feira X. 36 anos.

Se eu for na rua vou de bicicleta. Se eu for em outro lugar eu vou de bicicleta, não estou nem aí pra quem tá falando nada, entendeu. É o meu transporte, se eu tivesse condições hoje eu estaria com um carro, de moto e também utilizando a bicicleta né (Ciclista 12).

Normalmente são mais questões climáticas. Assim dependendo do clima fica mais complicado para você utilizar a bike e também se acontecer algum imprevisto, algum problema com a bike, eu não tenho como resolver ali na hora, eu opto por outra forma de transporte (Ciclista 1).

Eu tenho moto, mas eu prefiro andar mais de bicicleta decorrente ao fato que está praticando atividade física e isso para mim era mais essencial do que tá indo e vindo de moto e assim causando sedentarismo (Ciclista 14).

Observamos em algumas respostas dos ciclistas um nível de concepção de preconceito social em utilizar a bicicleta como meio de transporte, pois na sociedade, usualmente, é atribuído aos carros e motos essa finalidade de deslocamento urbanos, mesmo que nas ruas e avenidas de Feira de Santana a bicicleta seja um meio de locomoção presente e visível. Outro fator importante é que os ciclistas descrevem comparando os motivos para o uso da bicicleta e uso ou não de outros meios de transporte, que para os ciclistas é uma alternativa viável, principalmente, em relação econômica, ambiental e atividade física.

Agora a percepção do ciclista participante em relação a representatividade de uso da bicicleta no centro da cidade de Feira de Santana:

Sim, sim, é porque é muito, muitas pessoas que trabalham no comércio se desloca né de bicicleta que às vezes eu ando no centro da cidade eu vejo, muito pessoal transitando de bicicleta (Ciclista 3⁵⁰)

Quando perguntado sobre o percurso que os ciclistas fazem de casa até o trabalho, ou outros lugares e como ele ou ela enxerga a cidade de Feira de Santana ao andar de bicicleta. Foi observado duas respostas contrastantes (pela ciclista 6), mas isso pode significar que perguntas reformuladas diferente obtém resposta diferente:

É um percurso tranquilo, mais tranquilo (Ciclista 6).

Muito buraco o acostamento não é muito bom. Às vezes a gente tem que ir dividindo espaço com os carros, enxergo dessa forma (Ciclista 6).

É porque você sabe que a gente tem que ter muito cuidado com moto e tem que ter muito cuidado com o carro também, é ter que ter cuidado nos lugares que a gente anda, uma travessia de um lugar para o outro. Uma andada na pista

⁵⁰ Homem. Pardo. Sub-bairro Feira X. 52 anos.

quem vem atrás quem vem na frente. Todo cuidado que a gente tem é pouco né. A vida é essa (Ciclista 15).

Outra resposta que chamou atenção foi a respeito sobre possíveis melhorias de infraestrutura voltada para a mobilidade urbana por bicicleta na cidade. No primeiro, com a pergunta “o que prefeitura de Feira de Santana pode fazer para garantir a segurança dos ciclistas” os ciclistas responderam:

Fazer ciclovia aqui em Feira de Santana não existe e fazer uma, fazer uma campanha educativa para que o motorista respeite mais o ciclista, porque o ciclista também é cidadão de bem (Ciclista 2).

Olha, eu acredito que dá para melhorar muita coisa relacionada à segurança, talvez com implementação de mais ciclovias, ciclofaixas com conscientização pros motoristas, em relação a segurança aos ciclistas, porque querendo ou não...a gente está mais exposto, mais vulnerável no trânsito e dá pra melhorar isso (Ciclista 1).

Mas quando perguntado o que “você mudaria nos espaços da cidade de Feira de Santana para melhorar o deslocamento de bicicleta” obtivemos como resposta do ciclista 2, que também respondeu à pergunta anterior:

Nesse, nesse termo aí eu fico, eu fico calado, porque eu não, porque é uma mudança aí que depende de um projeto bem elaborado. Então a questão é que, eu não, eu não vou entender, não entendo, então eu acho que, eu acho que, eu não mudaria nada, simplesmente, eu melhoraria fazendo as ciclovias (Ciclista 2).

Interessante a resposta do ciclista 2. Nele observamos uma atribuição técnica que é, usualmente, distante da realidade social do cotidiano e próxima dos centros acadêmicos ou dos agentes políticos. Com isso, uma parte da população compreende que o planejamento deve ser feito para quem estuda ou trabalha nisso e não a população que vivencia, enfrenta a realidade local. Por outro lado, observamos com a resposta do ciclista 2 que a população é quem mais sabe resolver ou apontar a solução dos problemas da cidade. Outra informação importante é referente a comparação da infraestrutura de Feira de Santana com outros lugares no Brasil. Observamos que os ciclistas se preocupam com a cidade e estão cientes que a mobilidade urbana na cidade pode melhorar:

Não, aqui em Feira não. Aqui a gente somos desrespeitados em outra cidade até pode ser em São Paulo, no Paraná, no Rio de Janeiro em Brasília que eu já fui lá e conheço, em Aracaju, mas aqui em Feira de Santana não. Aqui você disputa com o carro, o carro disputa espaço com ciclista, aqui fica vendo quem

é mais forte. Quem é mais forte é o carro né o ciclista é mais desfavorecido (Ciclista 10).

A minha avaliação é praticamente zero, porque não tem infraestrutura em Feira de Santana, não tem ciclovia, não tem lugar de colocar a bicicleta porque eu viajei em outras cidades nas férias e lá eu vi muitas ciclovias, eu vi bicicletários que você podia colocar e trancar a sua bicicleta e aqui não tem. Eu acho que é um ponto para poder aqui em Feira de Santana debater sobre isso ai para poder um ciclista né ficar mais à vontade em Feira de Santana, pedalar (Ciclista 12).

Umas das respostas que preocupam os ciclistas é a respeito da violência no trânsito de Feira de Santana:

Sim, porque tem medo de andar por causa dos veículos que não respeitam o ciclista aqui em Feira de Santana (Ciclista 10).

Já sim duas vezes, inclusive foi o motorista de Uber e outro de ligeirinho correndo né, mas só que empenou a jante e tal empenou guidon eu mandei ele seguir do jeito que tá as coisas hoje é melhor você se precaver né e seguir meu caminho, consertei a bicicleta até hoje tô com ela (Ciclista 12).

O rapaz me atropelou de carro. Eu até desmaiei no local fui socorrido pela SAMU⁵¹ justamente por causa de engarrafamento esses carros que fica no acostamento ai geralmente vem esses caras doido de lá para cá e bate na gente (Ciclista 5).

Já, já o cara tava vindo no carro e ai eu tava vindo de bicicleta, só que ai ele deu a seta para entrar para a esquerda e acabou olhando para o outro lado e ai eu vinha com a bicicleta e ele acabou me derrubando. Eu passei por cima do capô do carro e a bicicleta ficou debaixo do carro dele, mas graças a Deus não teve nada não. Só foi pra queda, um susto mesmo (Ciclista 4).

Não cheguei a sofrer, mas várias vezes quase já fui atropelada porque os carros não respeitam as bicicletas. Então eles vão com tudo não quer nem saber que está na frente e já teve colega de trabalho indo trabalhar e já foi atropelado (Ciclista 6).

Ou por susto, ou descuido como afirma o ciclista:

Quer dizer, eu já sofri um acidente por descuido que topou o guidão na faixa e eu bati a cara no chão. Foi ali oh, foi mesmo ali bati com a cara no chão e ralei isso aqui que eu fui parar na UPA⁵². Mas foi por descuido mesmo. Eu vi o caminhão e fui me livrar do caminhão ai o guidão pegou na faixa e cai (Ciclista 7).

⁵¹ Serviço de Atendimento Móvel de Urgência.

⁵² Unidade de Pronto Atendimento.

A violência no trânsito, segundo os relatos, está relacionada à disputa por espaço e como há uma escassez de infraestrutura para bicicleta, os ciclistas precisam utilizar os espaços que foram pensados/planejados para o uso dos automóveis. Com isso, podem existir conflitos por espaço nas vias.

A concepção que alguns ciclistas tem sobre andar de bicicleta no bairro CIS.

Rapaz, eu acho perigoso, eu não acho seguro não, por questão de movimento é muito pouco movimento, movimento é mais pela à tarde na hora da saída (Ciclista 4).

Principalmente que aqui não tem em Feira de Santana ciclovias, que dizem que tem né. Nunca vi uma ciclovias e botar segurança né, principalmente segurança, porque de vez em quando aqui tem muito ladrão né e a gente fica um pouco com medo, mas fora isso dá para vir e sempre que o trabalho de bicicleta né, mas sempre se precavendo né (Ciclista 12).

Quando perguntado sobre “Como você se sente enquanto ciclista trabalhador?”, obtivemos como respostas:

Eu, eu fico normal, eu sou exemplo na verdade né que muita gente às vezes deixa a moto em casa para poder ir de bicicleta porque é um transporte rápido né e faz bem também para a saúde né (Ciclista 12).

Rapaz me sinto normal, bem também de saúde que aqui é um meio de locomoção que faz bem para saúde né (Ciclista 9⁵³).

Um cidadão de bem como outro qualquer. Onde a moto vai a bicicleta chega. Chega atrasado, mas chega (Ciclista 7).

Sobre a concepção dos ciclistas participantes referente a bicicleta ser tratada como meio de transporte nas vias de Feira de Santana obtivemos como respostas:

Não porque a pessoa como eu falei né é perigoso os carros não respeita aí fica complicado da pessoa andar de bicicleta disputando espaço com motorista de carro, caminhão que eles não respeitam a gente (Ciclista 9).

Não. Porque ele não trata a gente como meio de transporte eles tratam como nada que muita gente é muitas vezes os caras fecha a gente manda sair da pista, xinga aí a porra é tanta coisa que eles falam então aí não (Ciclista 5).

Não porque muitos motoristas não consideram a bicicleta como meio de transporte, não tem respeito pelo ciclista (Ciclista 11).

⁵³ Homem. Preto. Bairro Mangabeira. 21 anos.

Sim é tratada como meio de transporte. É um bom transporte que eu uso e que todo muito usa também. Um transporte bom de se andar a pessoa é bom de andar andando com jeito e com cuidado é seguro (Ciclista 7).

Para alguns ciclistas entrevistados a falta de respeito de alguns condutores de automóveis pode simbolizar um desconhecimento ou falta de conscientização do uso da bicicleta como meio de transporte e por isso não tendo o direito de usufruir as vias públicas.

A concepção dos ciclistas do uso da bicicleta pela mulher:

Hoje eu vejo muitas mulheres andando de bicicleta. O homem muitas vezes prefere comprar uma moto. Até na academia mesmo se vê muitas mulheres. Tem muitos que trocam a moto por bicicleta e está tendo muito resultado positivo (Ciclista 8).

Sim, eu tenho uma colega e ela tem, ela tem um pouco de dificuldade, ela tem muito medo em ter em relação ao trânsito e aí ela prefere não arriscar (Ciclista 3).

É na verdade, é hoje eu vejo como eu vejo muito pessoal sempre desse eu vejo a equipe de homens e mulheres pedalando tipo final de semana mesmo, então eu acho que não tem muita diferença (Ciclista 3).

Mulher tem mais medo né perigoso também por causa de assalto, acidente aí mulher fica mais com medo. Homem não homem é mais corajoso (Ciclista 9).

Aqui em Feira, eu acredito que seja os dois, porque rapaz, quando eu comecei a vir morar aqui rapaz, o que tem de mulher e homem usando as bicicletas são bastante. Então, eu acho que não são nem homem e nem mulher, são os dois que utilizam bastante (Ciclista 4).

Dos 15 formulários respondidos, apenas 2 tiveram respostas de mulheres. Ainda é baixo a representatividade de mulheres usando a bicicleta como meio de transporte e, segundo os relatos, isso tem forte ligação com a insegurança no trânsito e nos espaços públicos de Feira de Santana. Por outro lado, houve uma concepção positiva dos entrevistados referente ao crescimento do uso da bicicleta por mulheres em grupos de ciclismo ou por motivo relacionado à atividade física. Uma ciclista que já participou em um protesto de bicicleta na cidade relatou a sua experiência:

Eu participei de um justamente a gente perdeu um amigo de bicicleta. Então a gente se uniu e fez esse protesto no local onde foi o acidente pra ver se a gente ganhava mais visibilidade, mas espaço no caso (Ciclista 13).

A ciclista que respondeu anteriormente utiliza a bicicleta tanto como esporte quanto meio de transporte e descreveu a diferença entre os dois:

Parece que são duas pessoas diferentes na verdade. Quando eu venho trabalhar com a bicicleta é só um caminho normal, qualquer. Não tenho relação nenhuma com ela, é só um meio de transporte que vai me levar para o trabalho. Agora quando eu vou pedalar com a minha bicicleta é outra coisa a gente vira uma só e ela me leva pra lugares que eu nunca imaginei chegar (Ciclista 13).

Ao final de cada formulário em formato de entrevista foi sugerido “o que a bicicleta significa para você?” e obtivemos como algumas respostas:

A bicicleta significa pra mim tudo né. Sem a bicicleta pra mim fica complicado desenvolver meu trabalho. É através da bicicleta que eu consigo meu salário. É através da bicicleta que eu consigo trabalhar. Levar meus filhos pra escola. Então a bicicleta é uma ferramenta muito boa pra mim e minha vida. Pra minha família também porque a bicicleta não supre só a minha necessidade, mas de toda a minha família. É através dela que tenho meu trabalho (Ciclista 8).

A bicicleta significa pra mim o amor da minha vida. Não me vejo sem ela, posso ficar sem qualquer outra coisa, mas sem a bicicleta eu não fico. Então ela representa pra mim liberdade, felicidade, bem-estar com a minha mente sem contar as amizades que eu ganhei através da bicicleta, do pedal, do esporte. Eu não tenho nem palavras pra definir por ela, mas o amor é grande (Ciclista 13).

Diante das respostas do campo de pesquisa, observamos o cotidiano dos ciclistas trabalhadores que transitam no bairro CIS de Feira de Santana. Os relatos mostram alguns benefícios relacionados à saúde, aspectos financeiros e meio ambiente independentemente da existência de infraestrutura adequada, inclusive, para alguns, o uso da bicicleta torna o deslocamento menos estressante e uma opção melhor que o sistema de transporte público coletivo da cidade. A partir desse ponto, observamos o potencial que a bicicleta tem para, mesmo diante dos desafios/barreiras de infraestrutura, apresentar-se como uma alternativa de mobilidade eficaz em Feira de Santana. Outro ponto importante é que a bicicleta proporciona aos ciclistas trabalhadores no bairro CIS uma satisfação ao pedalar seja pela sensação de liberdade, seja pela flexibilidade de destino ou contato com a cidade.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O resultado do estudo não é centralizado pelas ideias e desejos do pesquisador. É um estudo coletivo, seja do ponto de vista dos levantamentos bibliográficos, conversas com o orientador, as críticas da banca examinadora (banca de qualificação e defesa), participação em eventos, debates e aulas assistidas. Mas sobretudo, é um estudo que buscou ouvir os ciclistas e aqueles que estão envolvidos diretamente na Política de Mobilidade Urbana de Feira de Santana. É um estudo participativo como as reformulações de políticas públicas devem ser.

O objetivo do estudo foi analisar o uso da bicicleta como meio de transporte pela classe trabalhadora com base numa abordagem de categoria de classe que considerou um recorte de 15 ciclistas (que responderam os formulários) investigados no bairro CIS. Visto isso, no decorrer do estudo observou-se a necessidade de entender os motivos e escolhas para o uso da bicicleta como meio de transporte. Por esse motivo, foram analisadas questões que envolvem direito à cidade; os planos: diretor e de mobilidade de Feira de Santana; o Estatuto das cidades, gestão democrática e canais de participação. Houve a necessidade também, de levantar e entender as ações dos ciclistas, e por isso se fez necessário comparar as ações no cenário nacional e em Feira de Santana como o cicloativismo, bem como entrevistar 7 sujeitos envolvidos na política ou uso da bicicleta na cidade.

Contextualizamos alguns pontos sobre o processo de produção dos espaços urbanos e como e para quem é pensado o direito à cidade. O projeto de cidade que busca a qualidade de vida permanecerá como mera proposta política enquanto persistir melhoramento de caráter técnico de: horários dos transportes e outros serviços públicos, rapidez, conforto relativo; em detrimento do projeto de mudança real não acontecer de fato, como: melhor oportunidade de trabalho, habitação, lazer e meio ambiente (como exemplos). A qualidade de vida atualmente é pela política e está sob controle dos agentes políticos, que regula o modo de viver da população. Por isso, a atuação da classe trabalhadora é primordial para mudar essa situação desigual. Em decorrência disso, é imprescindível planejar uma cidade levando em conta a construção e manutenção de ruas, calçadas e vias ciclísticas de forma atrativa, aconchegante, amigável e segura. Planejar a cidade de acordo com a característica local e privilegiando a dimensão humana, para que as pessoas se sintam ligadas com os espaços e possam usufruí-las da melhor forma ao caminhar e pedalar.

Devemos pensar e requerer as cidades com construções sem muros, para criar atmosfera de aconchego e proximidade. Quanto mais privados os espaços são, mais estão indicando a opção de moradores por segurança privada nas casas e condomínios, indicando também

segurança nos deslocamentos como os carros que são fechados, ao invés de transporte aberto e acolhedor como a bicicleta. Precisa-se de políticas de oportunidade e qualidade de vida para os habitantes. Os instrumentos que distanciam pessoas como: muros, carros e segurança privada, servem para aumentar a violência através do medo, preconceito e racismo. Na verdade, espaços mais protegidos são espaços que prendem as pessoas e o que diferencia uma penitenciária é a concepção de liberdade, mas uma liberdade restrita e vigiada. São espaços que servem para barrar determinados grupos indesejados, com muros altos, cercas, câmeras de vigilância, vigilante e cão de guarda. Essas áreas são limitadas às classes que podem bancar pelo luxo das áreas protegidas.

A produção de cidade que privilegia o sistema capitalista separa os espaços de acordo com a lei de mercado. As cidades devem representar o desejo coletivo, solidário e democrático de seu povo. Nada adianta lutar por direito individual, nada adianta enxergarmos as cidades como um objeto de oportunidade de ganho de capital, nada adianta querermos segurança se existe política segregadora, nada adianta materializarmos a felicidade no consumo de bens e no valor econômico se é fruto do acúmulo de capital extraído do suor do trabalho de muitos. O que precisamos é nos unir, em um projeto, que contemple a qualidade de vida geral, sem privilégios. Só com a união e raciocínio social, só assim, estaremos agindo diferente do sistema capitalista e construindo uma cidade humanizada dos idosos, das crianças, dos homens, das mulheres, LGBTQIAPN+, das pessoas com deficiência física, dos ciclistas e tantos outros e outras.

Imaginar uma sociedade livre de um modelo econômico e sem classe é refletir sobre projeto social que possibilita desenvolver mecanismos de liberdade sob a ótica de um projeto coletivo de sociedade. É saber que o caminho para se chegar a uma sociedade com ação coletiva é árduo, pois o cenário atual é segregador e teríamos de partir do pressuposto de enfrentamento social e político. O planejamento da mobilidade urbana deve priorizar o deslocamento social, ou seja, dá atenção aos investimentos de políticas para a circulação das pessoas, excluir as barreiras que dificultam a locomoção, ampliar o transporte coletivo e ativo (pedestre e bicicleta), pensar na qualidade de vida, sobretudo para as pessoas com renda mais baixa, deficientes, idosos, crianças, grávidas, ou seja, promover uma política de mobilidade urbana que considere primeiro a parcela da população mais vulnerável.

Embora o plano diretor das cidades devam se basear e reiterar os princípios fundamentais impostas da Constituição de 1988 e do Estatuto das Cidades, cada plano de município deve ser reformulado considerando sua peculiaridade e representatividade da atuação do poder público municipal, da característica da população, geográfica, econômica, abrangência e diversidade local, mesmo assim, todas elas devem compartilhar de mecanismos

e espaços de participação social fundamental para a promoção da democracia e do direito à cidade.

Observamos também que a cidade de Feira de Santana, configurou ou modificou suas ruas em benefícios dos automóveis, ela passou, também, ser a cidade dos carros, ampliando as vias e/ou estacionamento, retirando árvores e desapropriando antigos e/ou recentes imóveis para ser vista como uma cidade moderna do interior baiano, que realiza construções de viadutos no centro e estimula o uso de veículo motorizado de “quatro rodas”. Aos pedestres, ciclistas, pessoas com dificuldade de mobilidade, motoqueiros e usuários de transporte coletivo, restou a “sobra” do ponto de vista do plano de mobilidade municipal, que ganhou o prêmio em Nova York, mas que não reflete na prática, pelo menos ainda, a premiação estrangeira. Aos idosos, crianças, animais, artistas de rua, vendedores ambulantes, casais e árvores foram dados um lugar de barreiras a serem eliminadas a favor da cidade moderna que vem escondendo sua origem de feiras populares, de lagoas e lagos, de forte convívio social, de cidade acolhedora para pessoas vindas, principalmente, de pequenas áreas urbana ou rural.

Com intuito de incentivar a população feirense o Governo Municipal de Feira de Santana, deve além de investir em infraestrutura de mobilidade urbana por bicicleta, precisa evidenciar dados que informe os benefícios de um planejamento ciclovitário visando a qualidade de vida, redução dos congestionamentos, redução de emissão de poluentes e ampliação de espaços democráticos. Um fortalecimento do planejamento urbano participativo de curto, médio e longo prazo é outro fator que pode contribuir para melhorar a situação estrutural do transporte de bicicleta, se adequadamente efetivado. A mobilidade urbana de caráter social aproxima as pessoas durante os deslocamentos, mas também aumenta a qualidade da mobilidade, que requer maior democratização dos espaços da cidade.

Entendemos que o cicloativismo, ciclomobilidade, associações, grupos de ciclismo ou de forma autônoma é um instrumento de reivindicação importante de demandas referente ao planejamento urbano e para o enfrentamento dos problemas socioambientais da cidade. Feira de Santana sendo a segunda maior cidade do estado baiano, precisa urgentemente colocar em prática o plano de mobilidade urbana de 2018, que considera a bicicleta como um dos principais (junto com o transporte coletivo) meios de transportes. Por outro lado, é preciso pressão popular ou ações coletivas como dos cicloativistas, ciclomobilidade, associações, grupos de ciclismo e outras ações ou movimentos populares para formar um conjunto de força que gere ideias e soluções para a cidade. É preciso refletir os espaços urbanos como um “quebra cabeça” em que cada canto da cidade faz parte de um conjunto de fatores de bem-estar.

A expansão geográfica urbana de Feira de Santana cresce significativamente rápida e possibilitada pelo crescimento do número de automóveis privados, ao passo que, marginaliza o deslocamento da população mais pobre. Espaços de deslocamento cicloviários e de pedestre contribuem positivamente no convívio social e espacial para a cidade de Feira de Santana. Adotar meios de transportes que pese a coletividade, diminuição de poluentes, maximização dos espaços e contato entre as pessoas é atribuir uma política inclusiva que beneficia várias esferas de política sociais como o combate ao racismo e preconceito.

Assim, mais que infraestrutura, os grupos ou indivíduos ciclistas almejam participação no planejamento urbano no Brasil, bem como no município feirense almeja a execução de políticas públicas para os diversos tipos de meios de transporte e que priorize: a vida, eficiência no deslocamento e a inclusão dos feirenses. Observamos também, que existem pessoas que enxergam a bicicleta além do seu potencial modal, mas como uma ferramenta política que pode possibilitar a humanização dos espaços públicos, acesso e oportunidade para todas as classes, cor e gêneros. Daí a bicicleta tornar-se um símbolo de resistência contra o protagonismo do automóvel e contra o posicionamento político municipal de Feira de Santana de estímulo de veículo motorizado particular e poluente. Nessa esteira, houve a investigação de campo e exposições das informações recolhidas com os ciclistas trabalhadores feirenses (no bairro CIS) que responderam algumas perguntas sobre o uso da bicicleta, avaliação e proposta de melhoramento de políticas de mobilidade urbana por bicicleta em Feira de Santana.

Assim, sobre o campo de pesquisa, observamos uma riqueza de respostas que combinadas representam informações importantes para descrever as representações/concepções e características do uso da bicicleta pelos ciclistas que transitam no bairro CIS. Nota-se também, que a bicicleta é um meio de transporte com significado que ultrapassa a finalidade de locomoção, mas que simboliza uma ferramenta que fornece benefício social e individual para quem a utiliza. Por outro lado, alguns ciclistas utilizam a bicicleta por questões econômicas ou por causa da ineficiência do transporte público coletivo. Dessa forma, a escolha pela bicicleta se torna a única forma de locomoção viável e acessível.

Para aqueles que de fato escolhem usar a bicicleta como meio de transporte, valorizam os benefícios à saúde, reclamam da escassez ou falta de infraestrutura, do mesmo modo, afirmam que se houver uma política de mobilidade urbana por bicicleta mais pessoas vão passar a utilizar a bicicleta como meio de transporte. Mas em ambos os casos, eles e elas denunciam a precariedade de muitos trechos urbanos de Feira de Santana, bem como a falta de segurança pública, violência no trânsito causado pela imprudência e/ou agressividade dos condutores e veículo motorizado de quatro rodas. É importante expor que este estudo é um recorte que

buscou explorar as subjetividades dos espaços, histórias, ponto de vista dos envolvidos, análise teórica, mas as informações obtidas são valiosas e podem servir de pontapé de análise e planejamento (mais ampla, considerando outros espaços da cidade) para reformulação de políticas públicas em Feira de Santana.

Neste sentido, é preciso que ocorra uma construção de política pública que primeiro ouça as pessoas, mas ouvir de verdade, e não criar um projeto já decidido por poucas mãos com intuito de beneficiamento econômico. Observamos no estudo, que os ciclistas têm muito a dizer e propõem, inclusive, ações para melhorar os espaços para a bicicleta. Do mesmo modo, eles e elas criticam as ações municipais do poder público municipal. Para além de infraestrutura com espaços bem divididos e organizados, os ciclistas desejam respeito e paz no trânsito. Por isso, há no estudo, por diversas vezes, solicitação de uma política educacional com a finalidade de promover conscientização no trânsito.

Os ciclistas utilizam a bicicleta por diversos motivos, por outro lado, ficou claro que o sistema de transporte público na cidade é insuficiente para atender as demandas da população. A intenção é estimular políticas que priorizam a mobilidade de modo coletivo e ativo para a democratização dos espaços e valorização social. Espaços democráticos são aqueles que maior número de pessoas usufrui de modo livre, com qualidade, mas também que sejam espaços pensados para respeitar e preservar o meio ambiente.

O debate sobre meio ambiente é global. As cidades precisam reformular políticas nesse sentido e as ações devem ser coordenadas e compartilhadas. Sobre a amplitude de políticas ambientais é preciso agir em todos os setores e a mobilidade urbana é uma delas. A bicicleta é parceira do meio ambiente quando comparada aos outros meios de transportes. Este estudo é um diagnóstico qualitativo, mas é preciso outros estudos participativos com estratégias para solucionar os problemas e melhorar a Política de Mobilidade Urbana de Feira de Santana.

O que ficou claro no estudo, que a mobilidade é um direito base para outros direitos que reflete o acesso e oportunidade dos serviços (público e privado) da cidade. Pensar na mobilidade por bicicleta é garantir um direito constitucional, bem como prestar um serviço que potencializa a qualidade de vida, seja na esfera social, ambiental, saúde e/ou econômica. O uso da bicicleta também reflete em um novo modo de pensar a cidade. Uma cidade mais democrática. Uma cidade mais inclusiva. Uma cidade com ar mais puro de respirar. Uma cidade com espaços compartilhados e não segregados.

REFERÊNCIAS

- 84 CIDADES brasileiras adotam transporte público gratuito. **Site CicloVivo**, nov. 2023. Disponível em: <https://ciclovivo.com.br/arq-urb/mobilidade/84-cidades-brasileiras-adotam-transporte-publico-gratuito/>. Acesso em: 4 jan. 2023.
- ASSOCIAÇÃO CONEXÃO BIKE (ACB). Mobilidade sustentável nas eleições FSA/2020. Feira de Santana: **GT Lobo Guará**, 2020. Disponível em: https://gtloboguara.wordpress.com/mobsust_eleicoes2020/. Acesso em: 19 mai. 2022.
- ANTUNES, R. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviços na era digital. São Paulo: Boitempo Editorial, 2018.
- ANTUNES, Ricardo. **Os sentidos do trabalho**: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho. 2. ed. São Paulo: Boitempo, 2009.
- ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000.
- ASCHER, François. **Os novos princípios do urbanismo**. São Paulo: Romano Guerra, 2010, 104p.
- BARBOSA FILHO, Custódio Juvêncio. As experiências de classe e a formação da classe trabalhadora: trajetórias teóricas de experiências práticas. **Mediação**, ano IV, n. 09, 2019. Disponível em: <https://revista.uemg.br/index.php/mediacao/article/view/4331>. Acesso em: 11 mar. 2023.
- BARCELLOS, Fernando H. G. . Cicloativismo e a luta pelo direito a cidade no brasil. In: XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY, 2017, Uruguay: LABIS, **Anais [...]** Uruguay, 2017. Disponível em: <https://acesse.dev/Etj3Q>. Acesso em: 21 jul. 2013.
- BARCELLOS, Fernando Henrique Guimarães. **Cicloativismo e direito à cidade**. 2020, 238 f. Tese (doutorado) - Universidade Federal Fluminense, Faculdade de Direito, Niterói, 2020.
- BASTOS, Antonio Fagner da Silva; MELLO, Sérgio Carvalho Benício de; SILVA, Cedrick Cunha Gomes da. Dimensões do espaço urbano para a ciclomobilidade: uma análise a partir do discurso de uma associação cicloativista. **Revista Movimentos Sociais e Dinâmicas Espaciais**, Recife, V. 06, N. 01, p. 70-87, 2017. Disponível em: <https://periodicos.ufpe.br/revistas/revistamseu/article/view/229923>. Acesso em: 7 jan. 2023.
- BASTOS, Virginia Magano; MARTINS, Solismar Fraga. Automóvel versus bicicleta: disparidade na sociedade de consumo. **Boletim Gaúcho de Geografia**, Porto Alegre, v. 39, n. 1-2, p. 105-112, 2012. Disponível em: <http://www.seer.ufrgs.br/bgg/article/view/37316>. Acesso em: 06 jan. 2023.
- BIKE NIGHT FSA. **Facebook**, Feira de Santana, 2017. Disponível em: <https://www.facebook.com/people/Bike-Night-FSA/100069193028181/>. Acesso em 20 jun. 2023.
- BOARETO, Renato (org.). **A bicicleta e as cidades**: como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana. 2. ed. São Paulo: Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA), 2010.

BOBBIO, Norberto. **Estado, governo, sociedade**: por uma teoria geral da política. Tradução Marco Aurélio Nogueira. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

BRASIL. Câmara dos Deputados; Centro de Estudos e Debates Estratégicos e Consultoria Legislativa. **Cidades inteligentes** [recurso eletrônico]: uma abordagem humana e sustentável. Relatores Francisco Jr. (coordenador) [et al.]; equipe técnica Leandro Alves Carneiro [et al.] (organizador). 1. ed. – Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2021.

BRASIL. **Estatuto da Cidade**. 3. ed. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2008. 102 p.

BRASIL. **Lei Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e dá outras providências. Disponível em: planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 25 jan. 2022.

BRASIL. Ministério das Cidades. Programa brasileiro de mobilidade por bicicleta – bicicleta brasil. **Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades**. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007, p. 232.

BREEN, Richard. Fundamentos de uma análise de classe neoweberiana. In: WRIGHT, Erik Olin (org.). **Análise de classe**: abordagens. Tradução de Marcus Penchel. Petrópolis, RJ: Vozes, 2015. p. 46-65.

CAMPANA, Felipe Ramos. Aspectos jurídicos e responsabilidade civil nas ciclovias da cidade do Rio de Janeiro. **Revista Jus Navigandi**, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 14, n. 2334, 21 nov. 2009. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/13885>. Acesso em: 29 nov. 2023.

CAMPOS, Sidney. Ciclismo vira "febre" em Feira de Santana. **Folha do Estado da Bahia**. Feira de Santana, 08, set, 2021. Disponível em: <https://www.jornalfolhadoestado.com/esportes/ciclismo-vira-febre-em-feira>. Acesso em: 14 jan. 2023.

CAPELLA, A. C. N. **Formulação de Políticas Públicas**. Brasília: Enap, 2018. 151p.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O Espaço Urbano**: Novos Escritos sobre a Cidade. São Paulo: FFLCH, 2007, 123p.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. Sobre a gestão democrática da cidade: questões para o debate. **GeoTextos**, São Paulo, vol. 6, n. 1, p. 179-189, 2010. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/geotextos/article/view/4311/3170>. Acesso em: 07 out. 2022.

CARVALHO, Pollyanna de Souza; DA SILVA, Layla Cristina Ribeiro. Mobilizações coletivas dos moradores de periferias urbanas contra injustiças sociais: cidade de Campos dos Goytacazes/RJ como cenário. **Rer. Mundo Livre**, Campos dos Goytacazes, v. 6, n.2, p. 249-265, 2020. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/mundolivres/article/view/42167/27415>. Acesso em: 03 fev. 2023.

CHAUÍ, Marilena. Cultura e democracia. **Crítica y Emancipación**, (1): p. 53-76, jun. 2008. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/4657030/mod_resource/content/1/Chauí%20Cultura%20e%20Democracia.pdf. Acesso em: 04 fev. 2023.

CICLISTAS Feirenses instalam Ghost Bike no local de acidente fatal. Feira de Santana. **Blog Grupo de Trilhas Lobo Guará**, dez. 2020. Disponível em: https://gtloboguara.wordpress.com/2020/12/22/ghostbike_aurelino/. Acesso em: 28 nov. 2023.

CONAR avaliará peça da Chrysler que diz 'seja um predador'. **Site Época Negócios Online**, jan. 2013. Disponível em: <https://epocanegocios.globo.com/Informacao/Dilemas/noticia/2012/10/conar-avaliara-peca-da-chrysler-que-diz-seja-um-predador.html>. Acesso em: 10 nov. 2023.

CONTROL, Mr. Social. Acabem com Todos os Carros. In: LUDD, Ned (org.). **Apocalipse motorizado**: a tirania do automóvel em um planeta poluído. Tradução: Leo Vinicius. 2. ed. rev. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005. p. 103-118.

DALMAGRO, Sandra Luciana; BAHNIUK, Caroline. A classe trabalhadora e suas lutas no capitalismo contemporâneo: sínteses do debate marxista. **Trabalho Necessário**, v.17, nº 34, p. 42 - 59, 2019. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/trabalhonecessario/article/view/38135/21797>. Acesso em: 11 mar. 2023.

DEMO, Pedro. **Participação é conquista**. Cortez Editora, 1988. 176 p.

DI FIORI, Gecira. Formação política da classe trabalhadora. **O Social em Questão**, Ano XIV, nº 25/26, p. 261 - 270, 2011. Disponível em: http://osocialemquestao.ser.puc-rio.br/media/13_OSQ_25_26_Di%20Fiori.pdf. Acesso em: 13 mar. 2023.

DÍAZ BORDENAVE, Juan E. . **O que é participação?**. 8 ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1994.

ELOY, José Neydson Silveira (org.). Pesquisa Sobre Perfil dos Grupos Ciclísticos de Feira de Santana e Entorno. **Relatório final**, Feira de Santana, 2020, p. 43. Disponível em: <https://observatoriodabicicleta.org.br/acervo/perfil-dos-grupos-ciclisticos-de-feira-de-santana-e-entorno/>. Acesso em: 23 mar. 2023.

FALS BORDA, Orlando. **Uma sociologia sentipensante para América Latina**. Cidade do México: Clacso, 2015.

FALZONI, Renata. origem do Night Biker's, o primeiro grupo de pedal noturno no Brasil. São Paulo, **Bike é Legal.com**, 2017. Disponível em: <https://bikeelegal.com/2017/10/10/a-origem-do-primeiro-grupo-de-pedal-noturno-no-brasil/>. Acesso em: 29 dez. 2022.

FEIRA DE SANTANA, Prefeitura Municipal de; SEPLAN, Secretaria Municipal de Planejamento. **O Plano de Mobilidade Urbana de Feira de Santana é premiado em Nova York**. SEPLAN. Feira de Santana: Prefeitura Municipal de Feira de Santana, 2019. Disponível em: <https://abrir.link/HiQ6x>. Acesso em: 15 ma. 2023.

FEIRA DE SANTANA. **Lei Complementar Nº 112/2018**: Institui o Plano de Mobilidade de Feira de Santana, estabelecendo os princípios e diretrizes para a integração entre os modos de transporte e para a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no Município e dá outras providências. 2018a. Disponível em: <https://bityli.com/qSiEA> e encurtador.com.br/hiqQR. Acesso em: 7 mai. 2023.

FEIRA DE SANTANA. **Lei Complementar Nº 117/2018**. Dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Territorial do Município de Feira de Santana – PDDU 2018 e dá

outras providências. 2018b. Disponível em: <https://bityli.com/AmyIE> e encurtador.com.br/ktvF3. Acesso em: 7 mai. 2023.

FEIRA DE SANTANA. **Lei Complementar Nº 18, de 08 de julho de 2004**. Define o perímetro urbano, delimita os bairros da cidade de Feira de Santana e dá outras providências. 2004. Disponível em: <http://www.feiradesantana.ba.gov.br/leis/Leco20040018.pdf>. Acesso em: 8 nov. 2022.

FEIRA DE SANTANA. **Lei Nº 3397, de 27 de junho de 2013**. Dispõe sobre a oferta e cobrança de vagas nos estacionamentos privados para estacionamento de bicicletas no Município de Feira de Santana, e dá outras providências. 2013. Disponível em: <https://encurtador.com.br/koGT7>. Acesso em: 10 nov. 2023.

FEIRA DE SANTANA. **Lei Nº 3522/2015**: Dispõe sobre a criação do Conselho da Cidade de Feira de Santana (CONCIDADE), e dá outras providências. 2015. Disponível em: [enr.pw/lykuq](http://encr.pw/lykuq). Acesso em: 1 mar. 2023.

FEIRA DE SANTANA. **Moção Nº 20.950/2017**. De Aplausos Congratulações a toda a população e as autoridades do importante e estratégico município de Feira de Santana na passagem desse dia 18 de setembro, data comemorativa dos seus 144 anos. 2017. Disponível em: <https://www.al.ba.gov.br/atividade-legislativa/proposicao/MOC-20.950-2017>. Acesso em: 20 fev. 2023.

FEIRA DE SANTANA. Prefeitura Municipal; SECOM. Secretaria Municipal de Comunicação Social. **Pedala Feira revela turismo em 37 km**. Feira de Santana: SECOM, 2016. Disponível em: <https://www.feiradesantana.ba.gov.br/servicos.asp?titulo=Pedala%20Feira%20revela%20turismo%20em%2037%20km&id=6&link=secom/noticias.asp&idn=14363>. Acesso em: 14 jan. 2023.

FEIRA DE SANTANA. Prefeitura Municipal; SEPLAN. Secretaria Municipal de Planejamento. **Feira ganha ciclovias em várias avenidas**. Feira de Santana: SEPLAN, 2021. Disponível em: <https://www.feiradesantana.ba.gov.br/servicos.asp?titulo=Feira%20ganha%20ciclovias%20em%20v%C1rias%20avenidas&id=12&link=secom/noticias.asp&idn=26300>. Acesso em: 14 jan. 2023.

FONSECA, Fernando; GONÇALVES, Artur; RODRIGUES, Orlando. Comportamentos e percepções sobre os espaços verdes da cidade de Brangança. **Finisterra**, XLV, 89, p. 119-139, 2010. Disponível em: <https://revistas.rcaap.pt/finisterra/article/view/1355>. Acesso em: 06 fev. 2023.

FORTES, Alexandre. Formação de classe e participação política: E. P. Thompson e o populismo. **Anos 90**, Porto Alegre, v. 17, n. 31, p. 173-195, 2010. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/index.php/anos90/article/view/18941/11035>. Acesso em: 13 mar. 2023.

FREIRE, Paulo. **Política e educação**: ensaios. – 5. ed - São Paulo, Cortez, 2001.

FREITAS, Nacelice Barbosa. **O Descoroamento da princesa do sertão**: de “chão” a território, o “vazio” no processo da valorização do espaço. 2014. 415f. Tese (Doutorado em Geografia) – Núcleo de Pós-graduação em Geografia. Universidade Federal de Sergipe. 2014.

GAROTO ajuda ciclistas perdidos na BA, é surpreendido com bicicleta nova dias depois e se emociona; vídeo. **G1 BAHIA**, Feira de Santana, 18 jun., 2020. Disponível em:

<https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/2020/06/18/garoto-ajuda-ciclistas-perdidos-na-ba-e-surpreendido-com-bicicleta-nova-dias-depois-e-se-emociona-video-viralizou.ghml>. Acesso em: 16 jan. 2023.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. Tradução Anita Di Marco. 2ª ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GOHN, Maria da Glória. **Movimentos sociais na contemporaneidade**. Trabalho encomendado pelo Grupo de Trabalho Movimentos Sociais e Educação, apresentado na 33ª Reunião Anual da ANPED, realizada em Caxambu (MG), de 17 a 20 de outubro de 2010. Disponível em: <https://encurtador.com.br/msAG8>. Acesso em: 10 set. 2023.

GORZ, André. A Ideologia Social do Automóvel. In: LUDD, Ned (org.). **Apocalipse motorizado**: a tirania do automóvel em um planeta poluído. Tradução: Leo Vinicius. 2. ed. rev. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005. p. 73-82.

HARKOT, Marina Kohler. **A bicicleta e as mulheres**: mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo. 2018. 192f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo.) – Área de concentração: Planejamento Urbano e Regional. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

HECKERT, Ana Lúcia Coelho; DE BARROS, Maria Elizabeth Barros; CARVALHO, Silvia Vasconcelos. Cidades e políticas públicas. **Fractal: Revista de Psicologia**, v. 28, n. 2, p. 266-274, 2016. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/fractal/a/gnfnPGVMYp7y6dtGBfpXBVz/?lang=pt>. Acesso em: 03 fev. 2023.

HEERDT, Mauri Luiz; LEONEL, Vilson. **Metodologia científica e da pesquisa**: livro didático. 5. ed. Palhoça: Unisul Virtual, 2007. 266 p.

HEMPKEMEYER, Sheila. Pedalar na cidade: uma experiência educativa. **Caderno Eletrônico de Ciências Sociais**, Vitória, v. 7, n. 1, p. 125-142, 2019.

HENRIQUE, Wendel. **O Direito à Natureza na Cidade**. Salvador: Edufba, 2009.

HORI, Paula. **Práticas urbanas transformadoras**: o ativismo urbano na disputa por espaços públicos na cidade de São Paulo. 2018. 228 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

ILLICH, Ivan. Energia e Equidade. In: LUDD, Ned (org.). **Apocalipse motorizado**: a tirania do automóvel em um planeta poluído. Tradução: Leo Vinicius. 2. ed. rev. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005. p. 33-72.

ITDP BRASIL – Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento. **Gestão da mobilidade para cidades inclusivas**: estratégias para reduzir o uso de veículos. 2021. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/gestao-da-mobilidade-para-cidades-inclusivas/>. Acesso em: 8 jan. 2023.

IVO, Any Brito Leal. Jardins do Éden: Salvador, uma cidade global-dual. **Caderno CRH**. Salvador, n. 64, p. 131-146, 2012. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/crh/article/view/19339/12534>. Acesso em: 06 fev. 2023.

JUNQUEIRA, Thaís Lanna. Para transporte ou passeio? Propagandas brasileiras de bicicletas (décadas de 1950-1970). In: **Recorde**: Rio de Janeiro, v. 8, n. 2, p. 1-23, jul./dez. 2015. Disponível em: <https://revistas.ufrj.br/index.php/Recorde/article/view/2720/2279>. Acesso em: 05 jan. 2023.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins. 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2006.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

LINS, Alanna Molina Vieira et al. Uso da Bicicleta: um movimento em prol de um trânsito mais saudável em Aracaju. In: XIV Congresso de Ciências da Comunicação na Região Nordeste, 2012, Recife – PE. **Anais [...]** Intercom – Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação, 2017, p. 1-15. Disponível em: <http://www.intercom.org.br/papers/regionais/nordeste2012/resumos/R32-1552-1.pdf>. Acesso em: 30 dez. 2022.

MARX, Vanessa; ARAÚJO, Gabrielle (orgs.). Democratização do espaço público, ativismo urbano e ocupações na cidade de porto alegre. In: MARX, Vanessa; ARAÚJO, Gabrielle (orgs.). **Participação, conflitos e intervenções urbanas**: contribuições à habitat III. Porto Alegre: Ed. da UFRGS, 2016. p. 199-231.

MASSA Crítica – Porto Alegre (POA). Sobre a Massa Crítica. Porto Alegre. **Blog Massa Crítica – POA**, 2010. Disponível em: <https://massacriticapoa.wordpress.com/blog/>. Acesso em: 20 dez. 2023.

MENDONÇA, Sonia Regina de. O Estado Ampliado como Ferramenta Metodológica. **Marx e o Marxismo**. v. 2, n.2, jan/jul 2014. p. 28-43 Disponível em: <https://www.niepmarx.blog.br/revistadoniep/index.php/MM/article/view/35>. Acesso em: 2 de novembro de 2021.

MOBILIDADE Sustentável nas Eleições FSA/2020. Feira de Santana: **Blog Grupo de Trilhas Lobo Guará**, 2020. Disponível em: https://gtloboguara.wordpress.com/mobsust_eleicoes2020/. Acesso em: 28 dez. 2022.

NAKAMORI, Silvana; BELOTTO, José Carlos Assunção; OLIVEIRA, Antônio Gonçalves de. Diretrizes para elaboração de política pública de ciclomobilidade: experiências do Programa Ciclovida da UFPR. Curitiba: PROEC/UFPR, 2016. 271 p.

OLIVEIRA, Ana Maria Carvalho dos Santos. **Feira de Santana em Tempo de Modernidade**: olhares, Imagens e Práticas do Cotidiano (1950-1960). 2008. 220f. Tese (Doutorado em História) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2008.

OLIVEIRA, Débora Virgínia Ferraz de. **Ativismo de bairro e participação popular na conquista do espaço do cidadão**: uma experiência a partir do Coque – Recife/PE. 2010. 139f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2010.

OLIVEIRA, Luis Fernando; TOMMASI, Livia de. Movimentos sociais de transporte: histórico, enfrentamentos e participação social. In: **R. ÍANDÉ Ciências e Humanidades**. São Bernardo do Campo, v.2, n.1, p.42-55, 2018. Disponível em: Acesso em: 06 jan. 2023.

PEREIRA, Heloisa Prates; PRATES, Vinicius. O sujeito de bicicleta: considerações sobre o discurso cicloativista na São Paulo dos carros. **Galaxia**, São Paulo, n. 34, jan-abr. 2017, p. 112-124. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/gal/a/s8FnnHnWQq8XYgsKCCjj9tg/?lang=pt>. Acesso em: 28 dez. 2022.

PICOLOTTO, Everton Lazzaretti. Movimentos sociais: abordagens clássicas e contemporâneas. **CSONline** – Revista Eletrônica de Ciências Sociais, Ano 1, Edição 2, novembro de 2007. Disponível em: <https://periodicos.ufjf.br/index.php/csonline/article/view/17048>. Acesso em: 11 jan. 2023.

PINHEIRO, Jair. As classes trabalhadoras em movimento: alguns aspectos teóricos. **Lutas Sociais: Estado e trabalhador(a)s em perspectiva histórica**. p. 130 – 142, 2007. Disponível em: http://www4.pucsp.br/neils/downloads/v17_18_jair.pdf. Acesso em: 11 mar. 2023.

PORTO, Jane Ferreira. Plano Diretor e Gestão Democrática: instrumentos jurídicos potencializadores do Direito à Cidade. **Revista de Direito da Cidade**, Rio de Janeiro, vol.04, nº02. p. 129-165, 2012. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/9715/7614>. Acesso em: 19 mai. 2023.

PÓS-PANDEMIA: Feira de Santana na Contramão do Mundo. Feira de Santana: **Blog Grupo de Trilhas Lobo Guará**, 2020. Disponível em: <https://gtloboguara.wordpress.com/2020/07/08/pos-pandemia-feira-de-santana-na-contramao-do-mundo/>. Acesso em: 28 abr. 2022.

PRESADA, Bill. Cicloativismo: a expansão da bicicleta. In: Transporte Cicloviário. Série **Cadernos Técnicos da ANTP**, v. 7, p. 132-137, 2007.

REIS, Ruy de Souza. **Políticas de mobilidade urbana: transporte coletivo em Feira de Santana – BA e limites para o direito à cidade**. 2018. 160 f. Relatório técnico (mestrado) – Universidade Estadual de Feira de Santana, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial, Feira de Santana, 2018.

RESULTADO da pesquisa sobre grupos ciclísticos é divulgada pelo GT Lobo Guará. Feira de Santana. **Blog Grupo de Trilhas Lobo Guará**, 2019. Disponível em: <https://gtloboguara.wordpress.com/posts-recentes/>. Acesso em: 28 nov. 2023.

RIBEIRO, Cláudio da Silva. **Movimentos sociais e educação**. v. 1. Rio de Janeiro: Fundação CECIERJ, 2009, 154p.

ROLNIK, Raquel. **O que é Cidade**. São Paulo: Editora Brasiliense, 2004

ROSENFELD, Denis Lerrer. **O que é democracia**. São Paulo: Brasiliense, 2003.

ROSIN, Lucas Bravo; LEITE, Cristiane Kerches da Silva. A bicicleta como resistência: o paradigma rodoviarista e o papel do ativismo ciclista no município de São Paulo/SP. **Cadernos Metrópole**, São Paulo, v. 21, n. 46, 2019, p. 879-902. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/cm/a/qdHRFqczstzR5BBTR48Yt7VJ/?lang=pt>. Acesso em: 22 mar. 2023.

SADER, Eder. **Quando novos personagens entraram em cena: experiências, falas e lutas dos trabalhadores da Grande São Paulo, 1970-80**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

SANTOS JUNIOR, Antonio Carlos Borges. **Região metropolitana de Feira de Santana: uma proposta de gestão**. 2019. 144f. Dissertação (Mestrado Profissional em Planejamento Territorial) – Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial, Universidade Estadual de Feira de Santana, Feira de Santana, 2019.

SANTOS, Angela Moulin S. Penalva. Planejamento urbano: para quê e para quem?. **Revista de Direito da Cidade**, Rio de Janeiro, vol.04, nº01. p. 91-119, 2012. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/9699/7599>. Acesso em: 19 mai. 2023.

SANTOS, Janio; SANTOS, Luiz Eduardo Pereira Ferreira dos; REIS, Ruy de Souza. **Mobilidade em Feira de Santana: desafios para um novo projeto de cidade**. Curitiba: CRV, 2021. 188 p.

SANTOS, José Luiz dos. **O que é cultura**. São Paulo: Brasiliense, 2006.

SANTOS, Luiz Eduardo Pereira Ferreira dos. **Ocupar as ruas de Feira de Santana com a bicicleta: autonomia e resistência na construção e reconstrução da cidade**. 2019. 200f. Dissertação (Mestrado Profissional em Planejamento Territorial) – Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial, Universidade Estadual de Feira de Santana, Feira de Santana, 2019.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. - 4. ed. 2. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SANTOS, Milton. **A Urbanização desigual: a especialidade do fenômeno urbano em países subdesenvolvidos**. Petrópolis: Vozes, 1982. 128p.

SANTOS, Milton. **O espaço da cidadania e outras reflexões**. Porto Alegre: Fundação Ulysses Guimarães, 2011, 224 p.

SCHETINO, André. Do transporte ao lazer: propagandas de bicicleta entre as décadas de 1950 e 1970. Rio de Janeiro. **Blog História(s) do Sport**, 2014. Disponível em: <https://historiadosporte.wordpress.com/2014/10/27/do-transporte-ao-lazer-propagandas-de-bicicleta-entre-as-decadas-de-1950-e-1970/>. Acesso em: 10 nov. 2023.

SILVA, José Afonso da. **Direito urbanístico brasileiro**. 6 ed., rev. e atual., São Paulo: Malheiros, 2010.

SØRENSEN, Aage B. Fundamentos de uma análise de classe com base na renda. *In*: WRIGHT, Erik Olin (org.). **Análise de classe: abordagens**. Tradução de Marcus Penchel. Petrópolis, RJ: Vozes, 2015. p. 133-166.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e Urbanização**. São Paulo: Contexto, 1988, 80p.

TRINDADE, Andrea . Secretário explica a existência de poucas vias para ciclistas em Feira de Santana. **Site Acorda Cidade**, Feira de Santana, ago. 2018. Disponível em:

<https://www.acordacidade.com.br/noticias/secretario-explica-a-existencia-de-poucas-vias-para-ciclistas-em-feira-de-santana/>. Acesso em: 10 nov. 2023.

VASCONCELLOS, E.A. **Mobilidade urbana**: o que você precisa saber. Companhia das Letras: São Paulo, 2013.

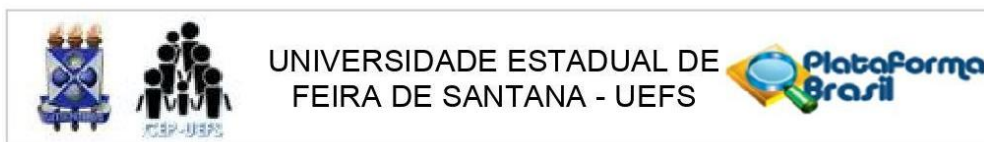
WRIGHT, Erik Olin. Fundamentos de uma análise de classe neomarxista. *In*: WRIGHT, Erik Olin (org.). **Análise de classe**: abordagens. Tradução de Marcus Penchel. Petrópolis, RJ: Vozes, 2015. p. 19-45.

XAVIER, Giselle Noceti Ammon. O cicloativismo no Brasil e a produção da lei de política nacional de mobilidade urbana. **Em Tese**, Revista Eletrônica dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC, Vol. 3 n. 2 (2), jan./ju. 2007, p. 122-145. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/emtese/article/view/13478>. Acesso em: 28 dez. 2022.

XAVIER, Giselle Noceti Ammong. **O desenvolvimento e a inserção da bicicleta na política de mobilidade urbana brasileira**. 2011, 320 p. Tese (doutorado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Santa Catarina, 2011.

ANEXOS

ANEXO A: PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP/UEFS - APROVADO.



PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: CLASSE TRABALHADORA E O USO DA BICICLETA: UM DABETE SOBRE A MOBILIDADE URBANA NA CIDADE DE FEIRA DE SANTANA-BA

Pesquisador: UANDERSON FRANCO BARBOSA

Área Temática:

Versão: 3

CAAE: 69625323.8.0000.0053

Instituição Proponente: Universidade Estadual de Feira de Santana

Patrocinador Principal: Financiamento Próprio

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 6.262.571

Apresentação do Projeto:

Trata-se da apreciação do segundo retorno de pendência emitido pelo CEP/UEFS parecer nº 6.178.982 em 12 de julho de 2023.

As informações elencadas nos campos "Apresentação do Projeto", "Objetivo da Pesquisa" e "Avaliação dos Riscos e Benefícios" foram retiradas do arquivo Informações Básicas da Pesquisa- PB, anexado em 09/08/2023.

Pesquisa com financiamento próprio apresenta contrapartida da Instituição proponente.

"Resumo:

A política de mobilidade urbana em Feira de Santana é construída para beneficiar as necessidades dos veículos automotores e isso se dá historicamente desde o processo de modernização da cidade. Os espaços que antes eram usados para convívio social, foram modificados para atender o crescente número de veículo. Árvores foram retiradas, casa desapropriada. Nesse sentido, este trabalho tem como objetivo apontar, problematizar, as questões da política de mobilidade urbana por bicicleta em Feira de Santana, dando ênfase na concepção da participação da classe trabalhadora enquanto planejamento urbano e ciclístico. O foco é refletir sobre as contradições que se revelam a construção da cidade de Feira, buscando questionar o papel do Estado municipal frente as escolhas de planejamento. O estudo, primeiramente, tem como base em

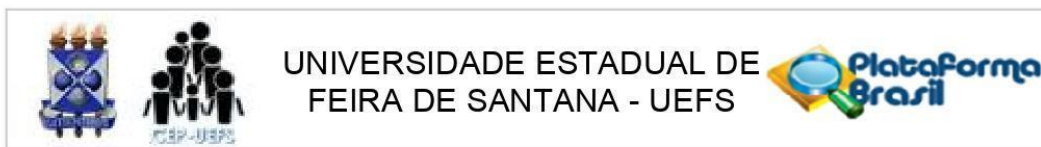
Endereço: Avenida Transnordestina, s/n - Novo Horizonte, UEFS

Bairro: Módulo I, MA 17 **CEP:** 44.031-460

UF: BA **Município:** FEIRA DE SANTANA

Telefone: (75)3161-8124

E-mail: cep@uefs.br



Continuação do Parecer: 6.262.571

pesquisa bibliográfica e documental, mas terá outro procedimento metodológico: formulário e entrevista semiestruturado. Compreende-se que a bicicleta precisa ser integrada no sistema de mobilidade urbana de Feira de Santana. A bicicleta deve ser vista como um objeto de meio de transporte que beneficia a qualidade de vida para os feirenses."

"A classificação e avaliação da pesquisa é de natureza quali-quantitativa. Para a realização do estudo, a construção metodológica partirá dos tipos de pesquisas: a) exploratórias, tendo como princípio a familiaridade com o objeto de estudo; b) descritiva, buscando analisar, registrar e correlacionar os fatos e/ou fenômenos do tema; e c) explicativa, identificando as causas que contribuem para a ocorrência do fenômeno. Trata-se de um estudo de campo, procurando aprofundar o estudo com a realidade da área pesquisada por meio das observações e interações do pesquisador com os ciclistas trabalhadores do bairro CIS, captando as subjetividades, as explicações do fenômeno que envolve a classe trabalhadora ciclista, as interpretações das coletas de informação: formulários, entrevistas, conversas, registros fotográficos, diário de campo etc. Além do olhar crítico e formulador de ideia que o pesquisador se reforçará a fazer diante dos comportamentos dos ciclistas trabalhadores com a realidade e o meio urbano de Feira de Santana. (HEERDT; LEONEL, 2007).

Além das observações, teremos dois tipos de procedimentos (leitura bibliográfica e busca documental) que auxiliarão a pesquisa, destacando os tipos de procedimentos e métodos que serão utilizados nas coletas de dados durante todo o cronograma de estudo, segundo Heerdt e Leonel (2007)."

"A entrevista semiestruturada também será presencial e gravada, respeitando o tempo de resposta do participante com a possibilidade de discorrer, levantar questões, problemática sobre o tema. A entrevista com cada participante gastará aproximadamente 1 hora à 1 hora e 30 minutos. A ENTREVISTA PODE SER REALIZADA EM UMA INSTITUIÇÃO PÚBLICA OU NUM LOCAL ONDE O PARTICIPANTE SE SINTA À VONTADE PARA RESPONDER A PESQUISA.

A GRAVAÇÃO DE VOZ DO FORMULÁRIO E DA ENTREVISTA SERÁ DESCARTADA APÓS A TRANSCRIÇÃO. A PARTE TRANSCRITA FICARÁ SOBRE A GUARDA DO PESQUISADOR RESPONSÁVEL, SERÁ ARMAZENADO EM BANCO DE DADOS E SÓ SERÁ UTILIZADO PELO PESQUISADOR, POR UM PERÍODO DE CINCO ANOS SENDO DESTRUÍDOS POSTERIORMENTE, ASSEGURANDO-LHE SIGILO ABSOLUTO, ANONIMATO E A PRIVACIDADE QUANTO AS INFORMAÇÕES ENVOLVIDAS NA INVESTIGAÇÃO. OS RESULTADOS DA PESQUISA SERÃO DIVULGADOS À COMUNIDADE GERAL, EM EVENTO CIENTÍFICO DA ÁREA DE HUMANAS, PUBLICAÇÕES DE REVISTAS CIENTÍFICAS

Endereço: Avenida Transnordestina, s/n - Novo Horizonte, UEFS
Bairro: Módulo I, MA 17 **CEP:** 44.031-460
UF: BA **Município:** FEIRA DE SANTANA
Telefone: (75)3161-8124 **E-mail:** cep@uefs.br



Continuação do Parecer: 6.262.571

NACIONAL E/OU INTERNACIONAL E NO MESMO LOCAL DE COLETA DE DADOS, ISTO É, NAS RUAS DO BAIRRO CIS, DE FORMA QUE CHEGUE AO CONHECIMENTO DOS PARTICIPANTES DA PESQUISA. ESTA DIVULGAÇÃO, EM QUALQUER MEIO DE APRESENTAÇÃO SEPARÁ DE FORMA GARANTIR A CONFIDENCIALIDADE E ANONIMATO.

Os dados que serão gravados em áudio por meio de aparelho eletrônico específico para este processo, armazenando-os em disco rígido, e logo após inserido em sistema de nuvens, para acesso por meios digitais."

"CRITÉRIO DE INCLUSÃO E EXCLUSÃO (pagina 15 e 16 Brochura)

Utilizaremos como critérios de inclusão para o formulário os participantes de idade adulta que desejam participar do estudo e utilizam bicicleta como meio de transporte nas ruas do bairro CIS, sendo exclusão aqueles que não desejam participar. Para os participantes das entrevistas uma autoridade política que discuta a mobilidade urbana de Feira de Santana, outro para estudioso que entenda o planejamento e mobilidade urbana de Feira de Santana e mais um para ciclista trabalhador que utiliza a bicicleta com várias finalidades (meio de transporte, esporte, lazer etc.) na cidade de Feira de Santana. Sendo a exclusão aqueles que não desejam participar. A aplicação do formulário será para 25 ciclistas que desejarem responder as perguntas. Por se tratar de uma pesquisa com o foco qualitativa com perguntas abertas e reflexiva o pesquisador entende que o número de 25 ciclistas será satisfatório, pois a pesquisa busca analisar a concepção do ciclista em relação as suas experiências, convivência ao andar de bicicleta na cidade de Feira de Santana. Além dos 25 ciclistas, será realizado 3 entrevistas semiestruturadas, um para autoridade política que discuta a mobilidade urbana de Feira de Santana, outro para estudioso que entenda o planejamento e mobilidade urbana de Feira de Santana e mais um para ciclista trabalhador que utiliza a bicicleta com várias finalidades (meio de transporte, esporte, lazer etc.) na cidade de Feira de Santana. Objetivo é ter outra concepção, conhecimento e debate sobre o tema pesquisado."

Objetivo da Pesquisa:

"Objetivo Primário:

Estudar a percepção/concepção e os limites de participação da classe trabalhadora, que usa bicicleta, na Política de Mobilidade Urbana na cidade de Feira de Santana/BA.

Objetivo Secundário:

- a. Analisar a política urbana nacional relacionando-a ao PDDU e plano de mobilidade de feira de Santana;
- b. Examinar as ações realizadas pelo governo municipal de Feira de Santana, buscando se houve a

Endereço: Avenida Transnordestina, s/n - Novo Horizonte, UEFS

Bairro: Módulo I, MA 17

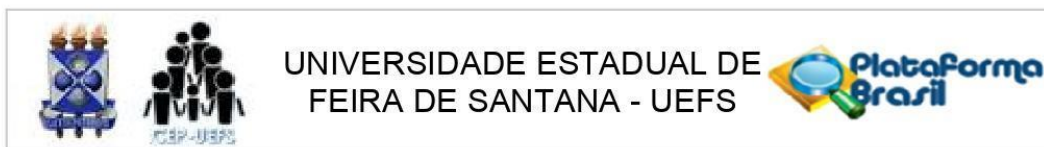
CEP: 44.031-460

UF: BA

Município: FEIRA DE SANTANA

Telefone: (75)3161-8124

E-mail: cep@uefs.br



Continuação do Parecer: 6.262.571

participação da classe trabalhadora ciclista e a bicicleta como modal de transporte urbano;

c. Estudar o direito à cidade na perspectiva da classe trabalhadora em defesa da qualidade de vida e como as ações coletivas pode reconstruir os espaços urbanos pelo sistema democrático no planejamento de políticas públicas de cidade;

d. Fazer um levantamento histórico sobre cicloativismo como ferramenta de participação, contribuição e reivindicação na Política de Mobilidade Urbana na cidade de Feira de Santana;

e. Compreender as demandas dos trabalhadores que usa a bicicleta e sua relevância, referencio-a como meio de transporte para essa classe em Feira de Santana, e como entra em conflito no planejamento urbano da cidade"

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

"Riscos:

Tendo em conta a natureza dos instrumentos metodológicos: formulário, entrevista semiestruturada e pesquisas bibliográfica e documental, estes não realizarão nenhuma intervenção ou modificarão nas variáveis fisiológicas ou psicológicas dos sujeitos que participarão do estudo. O

PARTICIPANTE TEM DIREITO À BUSCAR INDENIZAÇÃO CASO OCORRAM DANOS CAUSADOS PELA PESQUISA, BEM COMO GARANTIA DE DIREITO AO RESSARCIMENTO. O RISCO DESSA PESQUISA É SE ALGUMA PERGUNTA TE CAUSAR CONSTRANGIMENTO OU DESCONFORTO, QUE CAUSE SOFRIMENTO EMOCIONAL E NÃO TRAGA BOAS LEMBRANÇAS DO PASSADO, E SE NECESSIDADE DE ATENDIMENTO, VOCÊ RECEBERÁ ASSISTÊNCIA INTEGRAL E IMEDIATA, DE FORMA GRATUITA, PELO TEMPO QUE FOR NECESSÁRIO, EM CASO DE DANOS DECORRENTES DA PESQUISA E SERÁ ENCAMINHADO PARA UMA UNIDADE DE SAÚDE MAIS PRÓXIMA DO SISTEMA ÚNICO DE SAÚDE – SUS.

Benefícios:

Pode ser afirmado que o estudo tem grande potencial de trazer benefícios, não só aos ciclistas participantes, mas para a política de mobilidade urbana por bicicleta em Feira de Santana, pois, pretende analisar o uso da bicicleta pela classe trabalhadora e a mobilidade urbana e permitirá

Endereço: Avenida Transnordestina, s/n - Novo Horizonte, UEFS

Bairro: Módulo I, MA 17

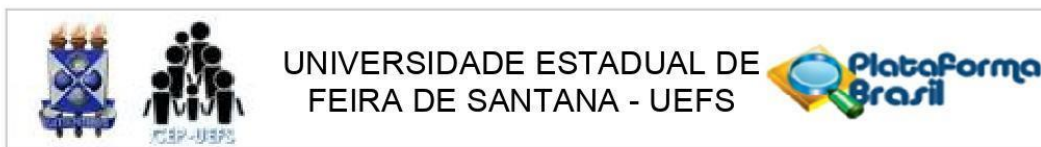
CEP: 44.031-460

UF: BA

Município: FEIRA DE SANTANA

Telefone: (75)3161-8124

E-mail: cep@uefs.br



Continuação do Parecer: 6.262.571

revelar um diagnóstico socioeconômico e político, apontando algumas prováveis saídas para os problemas encontrados. MAS NÃO HAVERÁ BENEFÍCIO DIRETO A VOCÊ."

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

A pesquisa apresenta relevância social e científica, é um projeto unicêntrico de financiamento próprio, sem retenção em banco de dados e utilizará dados secundário público oficial. Abordará 28 participantes, destes 25 ciclistas maior de idade e 3 autoridades.

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

Todos os termos de apresentação obrigatórios exigidos pelo CNS para apreciação ética foram apresentados

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

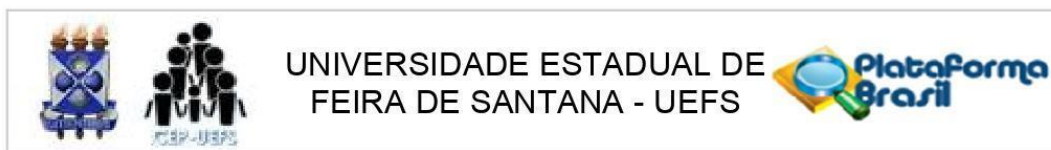
Trata-se da apreciação do segundo retorno de pendência CEP/UEFS nº6.178.982 de 12 de julho de 2023

Pendência 1 Reescrever os Termos de Consentimento Livre esclarecidos na forma de convite TCLE utilizando linguagem menos formal e mais apropriada ao entendimento dos participantes (Ver Res. 466/12 item II.23); Apreciação CEP: utilizada linguagem menos formal e em forma de convite. Pendência PARCIALMENTE atendida. O termo inicia corretamente com convite direto e depois utiliza terceira pessoa.; Ressalta-se necessidade de revisão e atenção a trechos tais como, "Serão realizadas nas residências dos ENTREVISTOS e com a autoridade política na sede da instituição pública". O termo ENTREVISTOS não está adequado e caso faça referência à residência do participante, poderia ser escrito SERÁ REALIZADA NA SUA RESIDÊNCIA. Resposta TCLE entrevista: A entrevista pode ser realizada em uma instituição pública ou num local onde você se sinta à vontade para responder a pesquisa.

Solicita-se esclarecimentos: O trecho "Haverá a gravação das entrevistas realizadas que serão descartados após a transcrição. As entrevistas ficarão sobre a guarda do pesquisador responsável, serão armazenadas em banco de dados e só serão utilizadas pelo pesquisador, por um período de cinco anos sendo destruídos posteriormente, assegurando-lhe sigilo absoluto, anonimato e a privacidade quanto as informações envolvidas na investigação."

a) Não está claro que se as gravações serão descartadas após transcrição, uma vez que a frase seguinte dá entendimento de que ficarão armazenados em banco de dados, podendo ser utilizada

Endereço: Avenida Transnordestina, s/n - Novo Horizonte, UEFS
Bairro: Módulo I, MA 17 **CEP:** 44.031-460
UF: BA **Município:** FEIRA DE SANTANA
Telefone: (75)3161-8124 **E-mail:** cep@uefs.br



Continuação do Parecer: 6.262.571

pelo pesquisador por até cinco anos. Solicita-se esclarecer. Resposta TCLE entrevista: A gravação de voz de sua entrevista será descartada após a transcrição. A parte transcrita ficará sobre a guarda do pesquisador responsável, e será armazenada em banco de dados e só será utilizada pelo pesquisador, por um período de cinco anos sendo destruídos posteriormente, assegurando-lhe sigilo absoluto, anonimato e a privacidade quanto as informações envolvidas na investigação. Resposta TCLE formulário: A gravação de voz de seu formulário será descartada após a transcrição. A parte transcrita ficará sobre a guarda do pesquisador responsável, será armazenado em banco de dados e só será utilizado pelo pesquisador, por um período de cinco anos sendo destruídos posteriormente, assegurando-lhe sigilo absoluto, anonimato e a privacidade quanto as informações envolvidas na investigação.

b) A gravação da entrevista na casa do participante pode fragilizar a pesquisa, uma vez que poderá captar imagens de menores de idade e ou idosos que convivem com o participante. Resposta TCLE entrevista/formulário: Não existirá gravação de vídeo apenas de voz. O participante terá a opção de não responder qualquer pergunta como consta no TCLE "Caso alguma(s) da(s) pergunta(s) te causar constrangimento, a questão não precisará ser respondida".

c) O que será feito com a gravação? Solicita-se esclarecer. Resposta TCLE entrevista: A gravação de voz de sua entrevista será descartada após a transcrição. A parte transcrita ficará sobre a guarda do pesquisador responsável, e será armazenada em banco de dados e só será utilizada pelo pesquisador, por um período de cinco anos sendo destruídos posteriormente, assegurando-lhe sigilo absoluto, anonimato e a privacidade quanto as informações envolvidas na investigação. Resposta TCLE formulário: A gravação de voz de seu formulário será descartada após a transcrição. A parte transcrita ficará sobre a guarda do pesquisador responsável, será armazenado em banco de dados e só será utilizado pelo pesquisador, por um período de cinco anos sendo destruídos posteriormente, assegurando-lhe sigilo absoluto, anonimato e a privacidade quanto as informações envolvidas na investigação.

d) Em qual momento o participante poderá assistir e opinar sobre os trechos que deseja ou não a divulgação. Solicita-se esclarecer. Resposta TCLE entrevista/formulário: Não existirá gravação de vídeo apenas de voz. O participante terá a opção de não responder qualquer pergunta como consta no TCLE "Caso alguma(s) da(s) pergunta(s) te causar constrangimento, a questão não precisará ser respondida".

PENDÊNCIA ATENDIDA

Pendência 2 Retirar os termos "concordo" e os "termos declaratórios" do TCLE. Pendência não atendida. Permanecem termos declaratórios. Resposta TCLE entrevista/formulário: Se você quiser

Endereço: Avenida Transnordestina, s/n - Novo Horizonte, UEFS
Bairro: Módulo I, MA 17 **CEP:** 44.031-460
UF: BA **Município:** FEIRA DE SANTANA
Telefone: (75)3161-8124 **E-mail:** cep@uefs.br



Continuação do Parecer: 6.262.571

participar desta pesquisa, deverá assinar este documento que consta em duas vias. Uma das vias ficará com você e a outra conosco.

PENDÊNCIA ATENDIDA

Pendência 3 Apresentar os benefícios aos participantes da pesquisa Ver Res. CNS nº 466/12, item IV.3, letra b); Pendência não atendida. Solicita-se esclarecer ao participante que não haverá benefício direto. Resposta TCLE entrevista/formulário: Esta pesquisa traz benefício para a sociedade, pois pretende analisar o uso da bicicleta pela classe trabalhadora e a mobilidade urbana. Mas não haverá benefício direto a você.

PNDÊNCIA ATENDIDA

Pendência 4 Incluir espaço para autorização de gravação de voz/imagem; Não encontrado. Pendência não atendida. Resposta TCLE entrevista: A sua participação será voluntária e você poderá se afastar ou desistir a qualquer momento do estudo. Antes de você decidir, solicitaremos sua autorização da entrevista gravada de voz. Caso alguma(s) da(s) pergunta(s) te causar constrangimento, a questão não precisará ser respondida. Resposta TCLE formulário: A sua participação será voluntária e você poderá se afastar ou desistir a qualquer momento do estudo. Antes de você decidir, solicitaremos sua autorização do formulário gravado de voz. Caso alguma(s) da(s) pergunta(s) te causar constrangimento, a questão não precisará ser respondida.

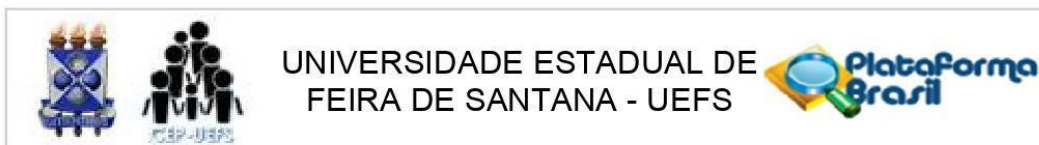
PENDÊNCIA ATENDIDA

Pendência 5 Informar aos participantes o direito à buscar indenização caso ocorram danos causados pela pesquisa. (Ver Res. CNS nº 466/12, item IV.3, letra h e Res. 510/2016 Capítulo IV § 2º e Capítulo III, Art. 9º VI); Resposta: "Você não terá nenhuma despesa com deslocamento e alimentação, em virtude disso, o ressarcimento e indenização torna-se dispensáveis para a participação dessa pesquisa.". Resposta TCLE entrevista/formulário: Você tem direito à buscar indenização caso ocorram danos causados pela pesquisa, bem como garantia de direito ao ressarcimento.

PENDÊNCIA ATENDIDA

Pendência 6 Explicitar garantia de direito ao ressarcimento (Ver Res. CNS nº 466/12 item IV.3 letra g); (exposto na letra g do item IV.3 da Resolução do CNS nº 466/2012: "deve explicitar garantia de direito ao ressarcimento"); Resposta: "Você não terá nenhuma despesa com deslocamento e alimentação, em virtude disso, o ressarcimento e indenização torna-se dispensáveis para a participação dessa pesquisa." Pendência não atendida. Resposta TCLE entrevista/formulário: Você tem direito à buscar indenização caso ocorram danos causados pela pesquisa, bem como garantia de direito ao ressarcimento.

Endereço: Avenida Transnordestina, s/n - Novo Horizonte, UEFS
Bairro: Módulo I, MA 17 **CEP:** 44.031-460
UF: BA **Município:** FEIRA DE SANTANA
Telefone: (75)3161-8124 **E-mail:** cep@uefs.br



Continuação do Parecer: 6.262.571

PENDÊNCIA ATENDIDA

Pendência 8 Esclarecer o momento de retorno dos resultados aos participantes. Explicitar como será garantido o acesso aos participantes aos resultados da pesquisa (Ver Res. CNS nº 466/12 item III. 2 letra n e Res. CNS nº 510/2016, Art. 17-VI);

Resposta: "Os resultados da pesquisa serão divulgados à comunidade geral e científica em evento da área de humanas, em publicações de revistas científicas nacional e/ou internacional. Esta divulgação, em qualquer meio de apresentação se fará de forma garantir a confidencialidade e anonimato." Pendência não atendida. Solicita-se alguma forma de apresentar os resultados no mesmo local de coleta de dados, isto é, nas ruas do bairro CIS, de forma que chegue ao conhecimento dos participantes da pesquisa. Resposta TCLE entrevista/formulário: Os resultados da pesquisa serão divulgados à comunidade geral, em evento científico da área de humanas, publicações de revistas científicas nacional e/ou internacional e no mesmo local de coleta de dados, isto é, nas ruas do bairro CIS, de forma que chegue ao conhecimento dos participantes da pesquisa.

PENDÊNCIA ATENDIDA

Pendência 9: O TCLE deverá assegurar, de forma clara e afirmativa, que o participante da pesquisa receberá assistência integral e imediata, de forma gratuita, pelo tempo que for necessário, em caso de danos decorrentes da pesquisa (Resolução CNS nº 510, de 2016, Capítulo I, Art. 2º, Inciso II; e Capítulo III, Seção II, Artigo 17º, Inciso V. Resolução CNS nº 466/2012, item III.2 letra o, item IV.3 letra c, item V.6). Solicita-se adequação; Resposta: "Além disso, caso seja identificado algum tipo de sofrimento emocional e/ou mental que não traga boas lembranças do passado, e necessidade de atendimento, você será encaminhado a uma Unidade de Saúde mais próxima do Sistema Único de Saúde – SUS" Pendência Não atendida, apenas encaminha o participantes para unidade SUS. Resposta TCLE entrevista/formulário: O risco dessa pesquisa é se alguma pergunta te causar constrangimento ou desconforto, que cause sofrimento

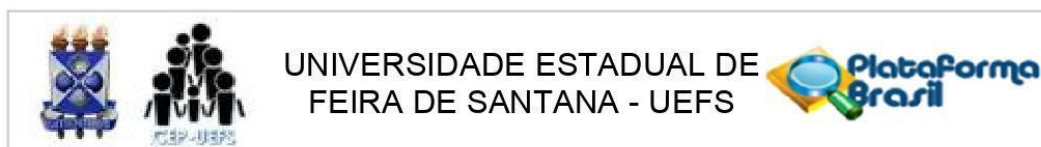
emocional e não traga boas lembranças do passado, e se necessidade de atendimento, você receberá assistência integral e imediata, de forma gratuita, pelo tempo que for necessário, em caso de danos decorrentes da pesquisa e será encaminhado para uma Unidade de Saúde mais próxima do Sistema Único de Saúde – SUS.

PENDÊNCIA ATENDIDA

PROTOCOLO APROVADO APOS ATENDIDMENTO ÀS PENDÊNCIAS

Após o atendimento das pendências, o Projeto está aprovado para execução, pois atende aos

Endereço: Avenida Transnordestina, s/n - Novo Horizonte, UEFS
Bairro: Módulo I, MA 17 **CEP:** 44.031-460
UF: BA **Município:** FEIRA DE SANTANA
Telefone: (75)3161-8124 **E-mail:** cep@uefs.br



Continuação do Parecer: 6.262.571

princípios bioéticos para pesquisa envolvendo seres humanos, conforme norma operacional 001/2013 e a Resolução nº 466/12 e 510/2016 (CNS).

Considerações Finais a critério do CEP:

Tenho muita satisfação em informar-lhe que seu Projeto de Pesquisa satisfaz às exigências da Res. 466/12 e 510/2016 e da norma operacional 001/2013. Assim, seu projeto foi Aprovado, podendo ser iniciada a coleta de dados com os participantes da pesquisa conforme orienta o Cap. X.3, alínea a - Res. 466/12 e Cap II da Res 510/2016. Relembro que conforme institui a Res. 466/12 e 510/2016, Vossa Senhoria deverá enviar a este CEP relatórios anuais de atividades pertinentes ao referido projeto e um relatório final tão logo a pesquisa seja concluída. Em nome dos membros CEP/UEFS, desejo-lhe pleno sucesso no desenvolvimento dos trabalhos e, em tempo oportuno, um ano, este CEP aguardará o recebimento dos referidos relatórios.

Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_2046876.pdf	09/08/2023 13:43:38		Aceito
Outros	Oficio.pdf	09/08/2023 13:37:46	UANDERSON FRANCO BARBOSA	Aceito
Outros	Instrumentosmetodologicos2.pdf	01/08/2023 15:39:19	UANDERSON FRANCO BARBOSA	Aceito
Orçamento	Orcamento2.pdf	01/08/2023 15:37:50	UANDERSON FRANCO BARBOSA	Aceito
Cronograma	Cronograma2.pdf	01/08/2023 15:36:43	UANDERSON FRANCO BARBOSA	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	TermodeConsentimentoLivreeEsclarecidoFormulario3.pdf	01/08/2023 15:36:13	UANDERSON FRANCO BARBOSA	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	TermodeConsentimentoLivreeEsclarecidoEntrevista3.pdf	01/08/2023 15:36:02	UANDERSON FRANCO BARBOSA	Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	Brochura3.pdf	01/08/2023 15:35:46	UANDERSON FRANCO BARBOSA	Aceito
TCLE / Termos de	TermodeConsentimentoLivreeEsclare	26/07/2023	UANDERSON	Aceito

Endereço: Avenida Transnordestina, s/n - Novo Horizonte, UEFS

Bairro: Módulo I, MA 17

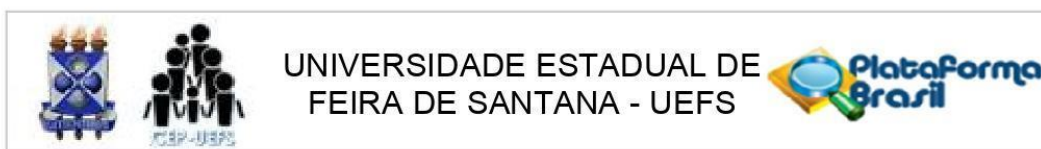
CEP: 44.031-460

UF: BA

Município: FEIRA DE SANTANA

Telefone: (75)3161-8124

E-mail: cep@uefs.br



Continuação do Parecer: 6.262.571

Assentimento / Justificativa de Ausência	cidoFormularioModificado2.pdf	21:25:54	FRANCO BARBOSA	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	TermodeConsentimentoLivreeEsclarecidoEntrevistaModificado2.pdf	26/07/2023 21:23:59	UANDERSON FRANCO BARBOSA	Aceito
Outros	OFICIOSOBREOPARECER.pdf	26/07/2023 21:23:11	UANDERSON FRANCO BARBOSA	Aceito
Outros	OficioCorrelacionandoAsPendenciasdoParecerdoCEP.pdf	15/06/2023 12:25:46	UANDERSON FRANCO BARBOSA	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	TermodeConsentimentoLivreeEsclarecidoFormularioModificado.pdf	15/06/2023 12:25:24	UANDERSON FRANCO BARBOSA	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	TermodeConsentimentoLivreeEsclarecidoEntrevistaModificado.pdf	15/06/2023 12:25:13	UANDERSON FRANCO BARBOSA	Aceito
Outros	BrochuraModificado.pdf	15/06/2023 12:23:42	UANDERSON FRANCO BARBOSA	Aceito
Outros	DeclaracaoOrientadorcopiarcolar.pdf	12/05/2023 20:45:12	UANDERSON FRANCO BARBOSA	Aceito
Outros	DeclaracaoPesquisadorcopiarcolar.pdf	12/05/2023 20:44:08	UANDERSON FRANCO BARBOSA	Aceito
Outros	Comunicado.pdf	12/05/2023 20:41:15	UANDERSON FRANCO BARBOSA	Aceito
Declaração de Pesquisadores	DeclaracaoOrientador.pdf	12/05/2023 20:40:42	UANDERSON FRANCO BARBOSA	Aceito
Orçamento	Orcamento.pdf	12/05/2023 20:38:26	UANDERSON FRANCO BARBOSA	Aceito
Cronograma	Cronograma.pdf	12/05/2023 20:37:47	UANDERSON FRANCO BARBOSA	Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	Brochura.pdf	12/05/2023 20:37:13	UANDERSON FRANCO BARBOSA	Aceito
Folha de Rosto	FolhadeRosto.pdf	12/05/2023 20:34:59	UANDERSON FRANCO BARBOSA	Aceito
Outros	Instrumentosmetodologicos.pdf	05/05/2023 22:48:31	UANDERSON FRANCO BARBOSA	Aceito
Outros	DeclaracaodeAusenciadaAutorizacaodaAreaPesquisa.pdf	05/05/2023 22:47:01	UANDERSON FRANCO BARBOSA	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	TermodeConsentimentoLivreeEsclarecidoFormulario.pdf	05/05/2023 22:43:25	UANDERSON FRANCO BARBOSA	Aceito
TCLE / Termos de	TermodeConsentimentoLivreeEsclare	05/05/2023	UANDERSON	Aceito

Endereço: Avenida Transnordestina, s/n - Novo Horizonte, UEFS

Bairro: Módulo I, MA 17

CEP: 44.031-460

UF: BA

Município: FEIRA DE SANTANA

Telefone: (75)3161-8124

E-mail: cep@uefs.br



Continuação do Parecer: 6.262.571

Assentimento / Justificativa de Ausência	cidoEntrevista.pdf	22:43:11	FRANCO BARBOSA	Aceito
Declaração de Pesquisadores	DeclaracaodoPesquisador.pdf	05/05/2023 22:41:19	UANDERSON FRANCO BARBOSA	Aceito

Situação do Parecer:

Aprovado

Necessita Apreciação da CONEP:

Não

FEIRA DE SANTANA, 25 de Agosto de 2023

Assinado por:
Wânia Silveira da Rocha
(Coordenador(a))

Endereço: Avenida Transnordestina, s/n - Novo Horizonte, UEFS
Bairro: Módulo I, MA 17 **CEP:** 44.031-460
UF: BA **Município:** FEIRA DE SANTANA
Telefone: (75)3161-8124 **E-mail:** cep@uefs.br

ANEXO B: CARTA COMPROMISSO – PODER EXECUTIVO



ACB – Associação Conexão Bike



MOBILIDADE
SUSTENTÁVEL
NAS ELEIÇÕES

Carta Compromisso com a Mobilidade Sustentável e Apoio ao Ciclismo em Feira de Santana – Poder Executivo

Considerando que:

- a) Atualmente os subsídios públicos concedidos para a mobilidade motorizada individual são muito superiores àqueles concedidos para o transporte coletivo e para a mobilidade ativa;
- b) O crescimento da frota de automóveis, proporcionalmente aumenta a poluição atmosférica, a apropriação privada do espaço público, o tempo perdido em congestionamentos, as fatalidades de trânsito e os gastos com saúde pública, provocando a diminuição da qualidade de vida;
- c) A bicicleta, o caminhar e o transporte coletivo público são os meios de mobilidade urbana mais socialmente justos, contribuindo para a saúde pública, a preservação ambiental, a autonomia de deslocamento e o orçamento familiar;
- d) A falta de planejamento e de infraestrutura adequadas reprimem o uso da bicicleta e o caminhar como modos de mobilidade sustentável e provoca muitas mortes evitáveis de pessoas;
- e) Ser dever do poder público garantir a prioridade, com segurança, praticidade e conforto, de pedestres e ciclistas.

Assumo, com as cidadãs e os cidadãos feirenses, caso seja eleita(o) para o cargo de prefeita(o) de Feira de Santana - BA, o compromisso de trabalhar para cumprir as 21 propostas a seguir, as quais constarão no meu Programa de Governo:

Diretrizes e Posicionamento

- 1) Conceder prioridade à mobilidade ativa (pedestre e ciclismo), nas políticas públicas relativas à mobilidade urbana, garantindo a integração entre transportes ativos e público e o uso equânime do espaço de circulação; favorecendo desta forma a humanização do espaço público e a democratização do acesso à Cidade;
- 2) Estabelecer formalmente, no Orçamento do Município, recursos financeiros para a instalação de infraestrutura adequada para o uso da bicicleta (rede cicloviária integrada e padronizada, bicicletários e correlatos), para a acessibilidade das pessoas com deficiência e para o transporte público;
- 3) Criar e implementar o Plano Municipal Cicloviário previsto no Plano de Mobilidade Urbana do Município, com participação da sociedade civil organizada e da população;
- 4) Criar, executar e manter o Conselho Municipal de Mobilidade com a participação da sociedade civil, de representantes de ciclistas, de usuários do transporte público e de pessoas com deficiência, com a atribuição de planejar e fiscalizar as políticas públicas de mobilidade urbana no município;
- 5) Sistematizar a coleta e a disponibilização de dados sobre projetos e programas de mobilidade urbana sustentável (dados referentes a estrutura cicloviária construída e projetada, estatísticas de deslocamento por bicicleta e a pé, acidentes de trânsito envolvendo ciclistas e pedestres, roubos envolvendo ciclistas, dentre outros, em portais eletrônicos como o Mobilidade Feira e outros).



ACB – Associação Conexão Bike



**MOBILIDADE
SUSTENTÁVEL**
NAS ELEIÇÕES

Leis e Planos

6) Fazer cumprir a Lei Complementar nº 112 de 05 de abril de 2018 – que institui o Plano de Mobilidade de Feira de Santana, estabelecendo os princípios e diretrizes para a integração entre os modos de transporte e para a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no Município e dá outras providências, no que tange à priorização dos deslocamentos ativos, conforme previsto na Política Nacional de Mobilidade Urbana;

7) Fazer cumprir a Lei 3.397/2013 que reserva 5% das vagas de estacionamentos para bicicletas, através da fiscalização de Secretarias e da Superintendência Municipal de Defesa do Consumidor de Feira de Santana (PROCON Feira);

Orçamento e Economia

8) Incentivar a criação de sistemas de bicicletas compartilhadas através de Parcerias Público-Privadas (PPP) com instituições financeiras que apoiam a Mobilidade Sustentável;

9) Criar incentivos financeiros para empresas “Amigas da Bike” (*Bike-Friendly*), conforme padrões a ser definidos em cooperação com a sociedade civil organizada, lojistas, industriais, desportistas e outros atores do setor da bicicleta, tais como IPTU e ICMS Verde;

10) Reservar 10% do Fundo Municipal de Mobilidade para ações pertinentes ao incentivo à Mobilidade Ativa;

Infraestrutura

11) Criar a Área de Treinamento de Ciclismo de Competição (ATCC) na Avenida Noide Cerqueira de forma permanente que funcione de 4h30min até as 6h30min no intuito de dar uma maior proteção aos atletas profissionais e amadores do ciclismo de estrada no seus treinos, bem como proteger pedestres e ciclistas praticantes de outras modalidades que utilizam a via e a ciclofaixa para suas atividades de lazer e treinamento;

12) Ampliar a quantidade de estrutura cicloviária utilizando como fonte de recurso o Fundo Municipal de Mobilidade instituído pela Lei Complementar nº 112 de 05 de abril de 2018;

13) Efetivar a construção das ciclovias projetadas nas Avenidas Maria Quitéria, Fraga Maia, Centro e outras, as quais são partes integrantes do projeto do BRT, da Revitalização do Centro, dentre outros projetos;

14) Dar manutenção adequada e periódica às estruturas cicloviárias existentes no município através de recursos do IPTU e do Fundo Municipal de Mobilidade, com varrição, capina e limpeza; revitalização da sinalização horizontal e vertical, inclusive com reposição de tachas refletivas (“olhos-de-gato”) quebradas e/ou retiradas nas ciclofaixas; desobstrução de drenagem em pontos específicos, reposição de tampas de inspeção em concreto, dentre outros serviços;

Informação e Educação

15) Fazer cumprir a Lei Municipal nº 1.979/1997 que institui campanha permanente de educação para o trânsito, dando ênfase a mobilidade ativa através da bicicleta e a pé, instruindo motoristas, ciclistas e pedestres sobre direitos, deveres e procedimentos de segurança no uso de vias urbanas, ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas, bicicletários, passeios públicos, dentre outros;

16) Incluir na matriz curricular de escolas públicas municipais a temática da mobilidade ativa, envolvendo e incentivando a bicicleta no cotidiano escolar de maneira interdisciplinar, dinâmica e lúdica, com base no Art. 76 do Código de Trânsito Brasileiro (Lei



ACB – Associação Conexão Bike



**MOBILIDADE
SUSTENTÁVEL**
NAS ELEIÇÕES

9.503/1997), sobre Educação para o trânsito; fomentar a criação, coletiva, de grupos de caronas a pé e de bicicleta, com apoio do poder público, envolvendo as autarquias necessárias; criar ciclorrotas para estudantes e profissionais da escola realizarem o trajeto casa-escola-casa, a pé e/ou de bicicleta, com segurança, possibilitando a vivência cidadina;

17) Divulgar datas comemorativas sobre mobilidade e bicicleta, que visam debater e conscientizar sobre a problemática da segurança no trânsito para todos e do uso exacerbado de automóveis nos deslocamentos urbanos, em eventos oficiais das diversas secretarias e nas escolas municipais, tais como:

- Dia 19 de agosto – Dia Nacional do Ciclista;
- Semana de 18 a 25 de setembro – Semana Nacional do Trânsito (art. 326 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB);
- 22 de setembro – Dia Mundial sem Carro;

Participação Social

18) Criar e ampliar espaços e condições de participação da sociedade civil na formulação de políticas governamentais e em órgãos colegiados atinentes à mobilidade e ao transporte.

Adequações nos Imóveis Municipais

19) Instalar bicicletários adequados em todos os prédios públicos municipais, quando houver espaço disponível, suprimindo, se necessário, vagas de estacionamento de automóveis;

20) Construir calçadas com todos os padrões técnicos de acessibilidade, com materiais e larguras adequadas em todos os prédios públicos municipais, sendo visto como exemplos e mostrando a preocupação e priorização do deslocamento a pé;

Apoio ao Esporte, Turismo e Lazer

21) Apoiar os eventos cicloturísticos e competições realizadas no município, através de programação de calendário anual o qual será discutida antecipadamente com a sociedade civil organizada, grupos ciclísticos, promotores de eventos e Secretarias Municipais de Esporte e Lazer, Comunicação, Saúde, Transporte e Trânsito, dentre outras, no sentido de fornecer espaço e infraestrutura adequada para realização, apoio com ambulâncias e profissionais de saúde, apoio com viaturas e agentes para ordenamento do trânsito, apoio na divulgação do evento, dentre outras ações;

22) Dar apoio ao mapeamento das trilhas históricas e turísticas da região favorecendo assim ao crescimento do turismo rural como possibilidade de lazer e renda para a região.

MANIFESTAÇÃO DE CONCORDÂNCIA DO CANDIDATO/A

Eu, candidato/a abaixo assinado, manifesto minha concordância com os termos acima expostos.

Nome			
Partido		Data da Assinatura	
Assinatura de próprio punho			

ANEXO C: CARTA COMPROMISSO – PODER LEGISLATIVO



ACB – Associação Conexão Bike



MOBILIDADE
SUSTENTÁVEL
NAS ELEIÇÕES

Carta Compromisso com a Mobilidade Sustentável e Apoio ao Ciclismo em Feira de Santana – Poder Legislativo

Considerando que:

- a) Atualmente os subsídios públicos concedidos para a mobilidade motorizada individual são muito superiores àqueles concedidos para o transporte coletivo e para a mobilidade ativa;
- b) O crescimento da frota de automóveis, proporcionalmente aumenta a poluição atmosférica, a apropriação privada do espaço público, o tempo perdido em congestionamentos, as fatalidades de trânsito e os gastos com saúde pública, provocando a diminuição da qualidade de vida;
- c) A bicicleta, o caminhar e o transporte coletivo público são os meios de mobilidade urbana mais socialmente justos, contribuindo para a saúde pública, a preservação ambiental, a autonomia de deslocamento e o orçamento familiar;
- d) A falta de planejamento e de infraestrutura adequadas reprimem o uso da bicicleta e o caminhar como modos de mobilidade sustentável e provoca muitas mortes evitáveis de pessoas;
- e) Ser dever do poder público garantir a prioridade, com segurança, praticidade e conforto, de pedestres e ciclistas.

Assumo, com as cidadãs e os cidadãos feirenses, caso seja eleito(a) para o cargo de Vereador(a) da Câmara Municipal de Feira de Santana - BA, o compromisso de trabalhar para cumprir as 20 propostas a seguir, as quais constarão no meu mandato legislativo:

Gestão da Mobilidade Sustentável

- 1) Cobrar o cumprimento e/ou regulamentação das leis vigentes relacionadas a mobilidade urbana sustentável, assim como adotar medidas e canais que facilitem a publicização:
 - a. Lei Complementar nº 112 de 05 de abril de 2018 – que institui o Plano de Mobilidade de Feira de Santana, estabelecendo os princípios e diretrizes para a integração entre os modos de transporte e para a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no Município e dá outras providências;
 - b. Lei Municipal nº 3.397/2013 que reserva 5% das vagas de estacionamentos para bicicletas;
 - c. Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal n. 12.587/2012);
 - d. Programa Bicicleta Brasil (Lei Federal n. 13.724/2018);
 - e. Estatuto do Idoso (Lei Federal n. 10.741/2003);
 - f. Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Lei Federal n. 13.146/2015);
 - g. Estatuto da Cidade (Lei no 10.257, de 10 de julho de 2001, Lei no 6.766, de 19 de dezembro de 1979 Lei no 8.245, de 18 de outubro de 1991 Decreto no 5.790/2006)



ACB – Associação Conexão Bike



**MOBILIDADE
SUSTENTÁVEL
NAS ELEIÇÕES**

h. Lei de Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo do Município de Feira De Santana (Lei Complementar nº 118/2018);

Dentre outras.

2) Criar, fomentar políticas públicas, cobrar e fiscalizar o executivo no que tange a caminhabilidade, levando em consideração: calçadas seguras, arborização, iluminação adequada, sinalização horizontal, semaforização e campanhas educativas;

3) Cobrar e apoiar a regulamentar as leis já criadas na câmara dos vereadores que estejam relacionadas a bicicleta, caminhabilidade, acessibilidade e transporte público;

4) Cobrar a implantação do Plano Municipal Ciclovitário previsto no Plano de Mobilidade Urbana do Município, com participação da sociedade civil organizada e da população;

5) Cobrar a efetivação do Conselho Municipal de Mobilidade com a participação da sociedade civil, de representantes de ciclistas, de usuários do transporte público e de pessoas com deficiência, com a atribuição de planejar e fiscalizar as políticas públicas de mobilidade urbana no município;

6) Cobrar do executivo a sistematização, coleta e a disponibilização de dados sobre projetos e programas de mobilidade urbana sustentável (dados referentes a estrutura cicloviária construída e projetada, estatísticas de deslocamento por bicicleta e a pé, acidentes de trânsito envolvendo ciclistas e pedestres, roubos envolvendo ciclistas, dentre outros, em portais eletrônicos como o Mobilidade Feira e outros);

7) Apoiar a revisão do Plano Diretor de Feira de Santana, monitorando e fiscalizando a sua efetivação e criando instrumentos que sejam necessários para tanto, sempre contando com a participação popular e da sociedade civil organizada nas discussões sobre o tema.

Orçamento e Economia

8) Garantir recursos para a mobilidade ativa na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e na Lei Orçamentária Anual (LOA), seja por meio de rubricas específicas ou emendas diretas no orçamento. Deverão ser contempladas ações e programas ligados à expansão e manutenção das estruturas para pedestres, ciclistas e outros modos ativos de deslocamento, criação de áreas de convivência e permanência, instalação de bicicletários, paraciclos, parklets, entre outros;

9) Propor leis para a criação de sistemas de bicicletas compartilhadas através de Parcerias Público-Privadas (PPP) com instituições financeiras que apoiam a Mobilidade Sustentável;

10) Propor leis para criar incentivos financeiros para empresas “Amigas da Bike” (Bike-Friendly), conforme padrões a ser definidos em cooperação com a sociedade civil organizada, lojistas, industriais, desportistas e outros atores do setor da bicicleta, tais como IPTU e ICMS Verde;

Infraestrutura

11) Propor leis que obriguem ao executivo a implantação de estruturas cicloviárias e de mobilidade a pé adequadas em todas as novas vias arteriais e avenidas que sejam construídas em Feira de Santana;



ACB – Associação Conexão Bike



**MOBILIDADE
SUSTENTÁVEL
NAS ELEIÇÕES**

12) Propor a criação da Área de Treinamento de Ciclismo de Competição (ATCC) na Avenida Noide Cerqueira de forma permanente que funcione de 4h30min até as 6h30min no intuito de dar uma maior proteção aos atletas profissionais e amadores do ciclismo de estrada no seus treinos, bem como proteger pedestres e ciclistas praticantes de outras modalidades que utilizam a via e a ciclofaixa para suas atividades de lazer e treinamento;

13) Fiscalizar e cobrar a manutenção adequada e periódica dos espaços públicos utilizados para mobilidade urbana sustentável, tais como ciclofaixas, ciclovias, ciclorrotas, bicicletários, passeios, calçadas táteis, dentre outros.

Informação e Educação

14) Cobrar do executivo municipal o cumprimento da Lei Municipal nº 1.979/1997 que institui campanha permanente de educação para o trânsito, dando ênfase a mobilidade ativa através da bicicleta e a pé, instruindo motoristas, ciclistas e pedestres sobre direitos, deveres e procedimentos de segurança no uso de vias urbanas, ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas, bicicletários, passeios públicos, dentre outros;

15) Estimular por legislações, realização de audiências e consultas públicas, seminários, diálogos com o executivo, as ações de educação que visam tanto os profissionais do sistema público de ensino, como a sociedade em geral para o tema de educação para o trânsito;

16) Estimular a divulgação de datas comemorativas sobre mobilidade e bicicleta, que visam debater e conscientizar sobre a problemática da segurança no trânsito para todos e do uso exacerbado de automóveis nos deslocamentos urbanos, em eventos oficiais das diversas secretarias e nas escolas municipais, tais como:

- Dia 19 de agosto – Dia Nacional do Ciclista;
- Semana de 18 a 25 de setembro – Semana Nacional do Trânsito (art. 326 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB);
- 22 de setembro – Dia Mundial sem Carro;

Participação Social

17) Garantirá o diálogo e a participação social nas atividades legislativas ligadas à mobilidade urbana:

- a) com a realização de audiências públicas em processos de elaboração e revisão de leis, garantindo voz às entidades que atuam na promoção da mobilidade ativa;
- b) com a solicitação de pareceres técnicos, auxílio na redação de textos e posicionamentos para essas organizações, no processo de tramitação de projetos de leis.

Adequações nos Imóveis Municipais

18) Propor a instalação de bicicletários adequados em todos os prédios públicos municipais, quando houver espaço disponível, suprimindo, se necessário, vagas de estacionamento de automóveis, assim como estimular e permitir a entrada de pessoas usando meios ativos de locomoção as dependências internas da Câmara Municipal de Vereadores.



ACB – Associação Conexão Bike



**MOBILIDADE
SUSTENTÁVEL
NAS ELEIÇÕES**

Apoio ao Esporte, Turismo e Lazer

19) Apoiar os eventos cicloturísticos e competições ciclísticas realizadas no município;

20) Propor leis que fomentem o mapeamento das trilhas históricas e turísticas da região favorecendo assim ao crescimento do cicloturismo rural como possibilidade de lazer e renda para a região.

MANIFESTAÇÃO DE CONCORDÂNCIA DO CANDIDATO/A			
Eu, candidato/a abaixo assinado, manifesto minha concordância com os termos acima expostos.			
Nome			
Partido		Data da Assinatura	
Assinatura de próprio punho			

APÊNDICES

Quadro 2 – Caracterização dos(as) entrevistados(as)

Entrevistado 1	É feirense e morador do sub-bairro Feira IX. É funcionário auxiliar de produção e mecânico de bicicleta. É um dos líderes do grupo de ciclismo chamado Águia do Sertão (uns dos mais antigos da cidade) e um dos organizadores do cicloturismo de Feira de Santana. Se envolve nos protestos e manifestações em prol da bicicleta na cidade de Feira de Santana. Promove ações solidárias como arrecadação e distribuição de alimentos e brinquedos em datas comemorativas e simbólicas como Natal e Dia das Crianças. Viaja de bicicleta. Utiliza a bicicleta como meio de transporte e prática esportiva amadora e disse “praticamente minha vida é com a bicicleta, pedalando, desde pequeno”.
Entrevistado 2	É feirense. Administrador e advogado. Possui pós-graduação em metodologia do ensino superior e em Ciência da Família. Foi presidente da Companhia de Desenvolvimento Urbano e Articulação Municipal (INTERURB). Foi Secretário chefe da Casa Civil do Governo da Bahia, Deputado Estadual, Vereador em Salvador, Deputado Federal por 3 legislaturas, Secretário de Relações Institucionais, do Meio Ambiente, do Desenvolvimento Urbano e presentemente (data deste estudo) Secretário de Transportes e Trânsito de Feira de Santana. Sem mandato ou sem cargo, estive como militante do direito como advogado na área do direito das famílias. Foi autor da emenda 66 da Constituição que acabou com a separação judicial e o prazo de dois anos para o chamado divórcio direto. Foi relator do principal código do Brasil que é o Código de Processo Civil.
Entrevistada 3	Nasceu em Anguera na Bahia. É mãe de duas mulheres e avó de uma menina. É ciclista e usa a bicicleta tanto como esporte e meio de transporte. Também viaja de bicicleta, participa de cicloturismo e sua relação com a bicicleta é desde a infância. Envolve-se nos protestos e manifestações em prol da bicicleta na cidade de Feira de Santana. Trabalha como vendedora em uma loja de bicicleta esportiva da cidade. É campeã baiana de Mountain Bike 2016 na categoria Elite feminina. Acumula diversos títulos e medalhas em competições pelo estado da Bahia e representando o estado no Brasil.
Entrevistado 4	É feirense e pai solteiro de uma menina. Sua relação com a bicicleta é profissional sendo mecânico de oficina própria de bicicleta há 20 anos e possui registro de

	Microempreendedor Individual (MEI). Também usa a bicicleta para prática esportiva e meio de transporte. Gosta de se atualizar no universo da manutenção e conserto de bicicleta e frequentemente faz curso profissionalizante voltado para a área.
Entrevistada 5	Nasceu em Jaguará, que é distrito do município de Feira de Santana. É mãe de três filhos e avó de um menino. Trabalha como diarista limpando salas, academias... mas também vende utensílios para o lar para complementar a renda. Usa a bicicleta para ir trabalhar e praticar esportes. Para adquirir a bicicleta esportiva juntou a renda de dois meses e comprou à vista. Gosta de tirar fotos e fazer filmagens de bicicleta. É ativa nos pedais e apaixonada pelos cicloturismos. Para ela, a bicicleta possibilitou conhecer novos lugares e aliviar a rotina diária do trabalho.
Entrevistado 6	Nasceu em Cruz das Almas na Bahia, mas se considera da cidade de Santa Terezinha, pois para ele “só nasceu” em Cruz das Almas. Sua família é de Santa Terezinha. É engenheiro civil e se especializou em recursos de saneamento de gestão de empresas. Gosta muito da parte da mobilidade sustentável através da bicicleta. Faz parte do grupo de ciclismo “Grupo de Trilhas Lobo Guará” (ou como é conhecido Lobo guará) e atuou em diversos movimentos, como cicloativistas, entre eles carta compromisso para o uso sustentável através da bicicleta na cidade de Feira de Santana, grupo de trabalho com debates, pesquisa de perfil dos ciclistas esportivas e publicações em blog referente às ações do grupo Lobo Guará e tema que envolve a bicicleta. Link do blog: https://gtloboguara.wordpress.com/ .
Entrevistado 7	É professor vinculado à escola pública. Participa de movimento de ensino popular. Nascido e criado na queimadinha (bairro de Feira de Santana). Sua família mora a cerca de 80 anos naquela localidade. Estudou a vida toda em escola pública. É graduado e mestre em História pela UEFS. Atualmente (data deste estudo) cursa doutorado em História Econômica pela Universidade de São Paulo (USP), no meio do caminho participou de grupos jovens católicos no bairro da queimadinha. Está envolvido nas lutas de reforma agrária na qual colabora com a questão da educação com movimento de cursinhos populares. Também atua nas manifestações relacionadas à melhoria do transporte coletivo. Com o movimento de moradia, a comissão pedagógica, que era o coletivo responsável pelas propostas de Formação política do movimento a partir daí também teve relação com a resistência Urbana que era uma frente Nacional de movimentos urbanos e que tinha um conjunto de

	questões dentre elas a problemática da mobilidade no país. Participa do movimento de reconhecimento da certificação das Comunidades Quilombolas na Bahia. Fruto dessas caminhadas fez uma escolha política partidária de militância desde 2005 e se filiou ao PSOL. Atualmente (data deste estudo) é Vereador Municipal eleito em 2020.
--	---

**APÊNDICE A: MODELO DE FORMULÁRIO PARA O CICLISTA**

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE FEIRA DE SANTANA
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E FILOSOFIA
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM PLANEJAMENTO TERRITORIAL
MESTRADO PROFISSIONAL**

DADOS PESSOAIS – INFORMAÇÕES SOBRE O CICLISTA TRABALHADOR**1. Participante:****2. Gênero:**

Masculino

Feminino

3. Cor/raça:

Preto

Pardo

Branco

Amarelo

Indígena

4. Idade:

De 18 até 24 anos

De 25 até 31 anos

De 32 até 38 anos

De 39 até 45 anos

De 46 até 52 anos

Acima de 52 anos

5. Escolaridade:

Nível fundamental incompleto

Nível fundamental completo

Nível médio incompleto

Nível médio completo

Nível superior

6. Município ou bairro de Feira de Santana onde você mora?**7. Situação no emprego?**

Carteira assinada

Autônomo

8. Salário/renda?

Menos de 1 salário mínimo

1 salário mínimo

Mais de 1 salário mínimo e até 2 salários mínimos

Mais de 2 salários mínimos e até 3 salários mínimos

Acima de 3 salários mínimos

9. Qual a frequência que utiliza a bicicleta para ir trabalhar durante a semana?

De 1 dia até 2 dias

De 3 até 4 dias

De 5 até 6 dias
10. Qual tempo de deslocamento você faz de bicicleta para chegar no trabalho?
Até 5 minutos
Mais de 5 até 10 minutos
Mais de 10 até 15 minutos
Mais de 15 até 20 minutos
Mais de 20 até 25 minutos
Acima de 25 minutos
11. Qual a distância percorrida da sua casa até o trabalho?
Menos de 1 quilômetro
Mais de 1 até 3 quilômetros
Mais de 3 até 5 quilômetros
Mais de 5 até 7 quilômetros
Mais de 7 quilômetros
Não sabe informar
12. Há quanto tempo utiliza a bicicleta para ir trabalhar? _____
QUESTÕES ABERTAS, MAS DE RESPOSTAS CURTAS, SOBRE A PERCEPÇÃO DOS CICLISTAS TRABALHADORES NA CIDADE DE FEIRA DE SANTANA PARA
1. Quais são as vantagens de usar a bicicleta?
2. Quais são as desvantagens de usar a bicicleta?
3. Como você descreve o percurso que faz de casa até o trabalho?
4. Você utiliza a bicicleta somente para ir trabalhar? Sim ou não? Por quê?
5. O que a prefeitura de Feira de Santana pode fazer para garantir a segurança dos ciclistas?
6. Como você enxerga a cidade de Feira de Santana ao andar de bicicleta?
7. O que você mudaria nos espaços da cidade de Feira de Santana para melhorar o deslocamento de bicicleta?
8. Você conhece alguém que gostaria de usar a bicicleta como meio de transporte na cidade de Feira de Santana, mas não utiliza? Sim ou não? Por quê?
9. Para você, quem utiliza mais a bicicleta como meio de transporte é o homem ou a mulher e por qual(is) motivo(s)?
10. Além da bicicleta você tem outro meio de transporte? Se sim, o que justifica você escolher usar a bicicleta para ir trabalhar ou para outros lugares?
11. O que justifica quando você não usa a bicicleta e escolhe outro meio de transporte na cidade de Feira de Santana?
12. Como você avalia as condições de infraestrutura física voltada para bicicleta em Feira de Santana?
13. Você já sofreu algum acidente no trânsito de bicicleta? Sim ou não? Por quê?
14. Para você, nas vias públicas de Feira de Santana a bicicleta é tratada como meio de transporte? Sim ou não? Por quê?
15. Como você se sente enquanto ciclista trabalhador?
16. O que a bicicleta significa para você?



**APÊNDICE B: MODELO DE ENTREVISTA QUE SERÁ APLICADO PARA UM
TÉCNICO QUE DESENVOLVE POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA DE
FEIRA DE SANTANA.**

1. Conte um pouco sobre sua vida, (Seu nome completo? O que faz? Qual a profissão? A sua relação com a cidade de Feira de Santana?)
2. Como é feito o planejamento de Políticas de mobilidade urbana de Feira de Santana?
3. Como analisa a reurbanização de Feira de Santana considerando os espaços para as pessoas e os modais de transportes?
4. O que pensa sobre a atuação do poder público local frente a mobilidade urbana na cidade de Feira de Santana?
5. Como analisa o cenário atual da política de mobilidade urbana de Feira de Santana? E qual o papel da bicicleta nesse cenário?
6. Como analisa as infraestruturas disponíveis para o uso de bicicleta em Feira de Santana?
7. Como analisa a promoção da bicicleta como modal de transporte e quais os prováveis desafios que podem ocorrer?
8. Existe alguma ação popular na cidade de Feira de Santana para desenvolver o uso da bicicleta como modal de transporte?
9. No contexto social. Andar de bicicleta significa?
10. Como analisa o perfil dos ciclistas da cidade de Feira de Santana?
11. Conhece o Centro Industrial Subaé - CIS? Se sim, de que forma a política de mobilidade urbana pode melhorar o deslocamento dos ciclistas no bairro?
12. Existe algum projeto na Política de mobilidade urbana que considere executar a integração entre bairros/centro abordando a bicicleta como meio de transporte?



**APÊNDICE C: MODELO DE ENTREVISTA QUE SERÁ APLICADO A UM
CICLISTA QUE UTILIZA A BICICLETA POR MÚLTIPLA FINALIDADE EM
FEIRA DE SANTANA.**

1. Me conte um pouco sobre sua vida, (Seu nome completo? O que faz? Qual a profissão? A sua relação com a cidade de Feira de Santana?)
2. Qual sua relação com a bicicleta? De que forma ela faz parte da sua vida?
3. Como você se enxerga enquanto ciclista trabalhador e ciclista esportista? Existe alguma diferença entre os dois?
4. Me conte um pouco sobre a sua experiência andando de bicicleta em Feira de Santana?
5. Como analisa as infraestruturas disponíveis para o uso de bicicleta em Feira de Santana?
6. Como analisa o cenário atual da política de mobilidade urbana de Feira de Santana? E qual o papel da bicicleta nesse cenário?
7. O que pensa sobre a atuação do poder público local frente a mobilidade urbana por bicicleta na cidade de Feira de Santana?
8. Existe alguma ação popular na cidade de Feira de Santana para desenvolver o uso da bicicleta como modal de transporte?
9. Como analisa a reurbanização de Feira de Santana considerando os espaços para as pessoas e a bicicleta?
10. Como analisa o perfil dos ciclistas da cidade de Feira de Santana?
11. Pensando como instrumento político. Como a participação da classe trabalhadora pode beneficiar os ciclistas de Feira de Santana?



PLAN TERR

APÊNDICE D: MODELO DE ENTREVISTA QUE SERÁ APLICADO PARA UM ESTUDIOSO OU AUTORIDADE PÚBLICA DE FEIRA DE SANTANA.

1. Me conte um pouco sobre sua vida, (Seu nome completo? O que faz? Qual a profissão? A sua relação com a cidade de Feira de Santana?)
2. Como é feito o planejamento da Políticas de mobilidade urbana de Feira de Santana?
3. Como analisa a reurbanização de Feira de Santana considerando os espaços para as pessoas e os modais de transportes?
4. Como analisa o cenário atual da política de mobilidade urbana de Feira de Santana? E qual o papel da bicicleta nesse cenário?
5. O que pensa sobre a atuação do poder público local frente a mobilidade urbana na cidade de Feira de Santana?
6. Como analisa as infraestruturas disponíveis para o uso de bicicleta em Feira de Santana?
7. Existe algum movimento, participação, reivindicação da classe trabalhadora feirense com objetivo de estimular a promoção do uso de bicicleta como modal de transporte em Feira de Santana?
8. Como analisa o perfil dos ciclistas da cidade de Feira de Santana?
9. Pensando como instrumento político. Como a participação da classe trabalhadora pode beneficiar os ciclistas de Feira de Santana?
10. Conhece o Centro Industrial Subaé - CIS? Se sim, de que forma a política de mobilidade urbana pode melhorar o deslocamento dos ciclistas no bairro?
11. Existe algum projeto na Política de mobilidade urbana que considere executar a integração entre bairros/centro abordando a bicicleta como meio de transporte?