

## **O SUJEITO DE BICICLETA: DA POLÍTICA DE SEGREGAÇÃO AO AUMENTO DA DESIGUALDADE**

### **THE BICYCLE SUBJECT: FROM THE SEGREGATION POLICY TO THE INCREASE IN INEQUALITY**

Uanderson Franco Barbosa<sup>1</sup>  
José Raimundo Oliveira Lima<sup>2</sup>

#### **RESUMO**

Ao analisar a política de mobilidade urbana no Brasil, observamos que o racismo estrutural afeta negativamente o acesso, a qualidade e o serviço de transporte por bicicleta, pois estes se configuram no planejamento de cidades que colocam as questões raciais e econômicas em detrimento da qualidade e eficiência de deslocamento. Este estudo se baseia no levantamento bibliográfico em plataforma e sites on-line, além da contribuição de um dos autores, que é ciclista. O estudo pretende lançar discussões sobre a política de segregação na mobilidade urbana nacional, em Feira de Santana e sobre o uso da bicicleta como meio de transporte nos espaços da cidade. É importante registrar o uso da bicicleta para inclusão dos ciclistas em vias públicas, o uso de espaços democráticos, bem como a influência de fatores como classe, gênero, cor e raça na experiência de quem utiliza a bicicleta como modal de transporte. Considerados tais fatores, verifica-se, no conjunto com outras políticas públicas, que o planejamento da mobilidade urbana é desigual e aumenta a segregação entre as pessoas.

**PALAVRAS-CHAVE:** Mobilidade urbana. Bicicleta. Cor e raça.

#### **ABSTRACT**

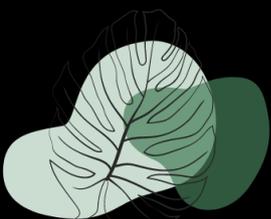
When analyzing urban mobility policy in Brazil, we observe that structural racism negatively affects access, quality and services of bicycle transport. Because it is configured in the planning of cities that put racial and economic issues to the detriment of the quality and efficiency of displacement. The study is based on the literature in a bibliographic survey on an online platform and sites, in addition to the contribution of one of the authors who is a cyclist. The study intends to launch discussions about the segregation policy in national urban mobility, in Feira de Santana and the use of bicycles as a means of transport in the city spaces. It is important to note that the use of bicycles to include cyclists on public roads, the use of democratic spaces, as well as the influence of factors such as class, gender, color and race in the experience of those who use bicycles as a mode of transport. Considering these factors, together with other public policies, it can be seen that urban mobility planning is unequal and increases segregation between people.

**KEYWORDS:** Urban mobility. Bicycle. Color and race.

---

<sup>1</sup> Discente de mestrado no Programa de Pós-graduação em Planejamento Territorial da Universidade Estadual de Feira de Santana (Planterr/UEFS). Graduado em Ciências Econômicas pela Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS). E-mail: uandersonfb@hotmail.com.

<sup>2</sup> Doutor em Educação e Contemporaneidade e Mestre em Gestão Integrada de Organizações pela Universidade do Estado da Bahia (Uneb). Graduado em Ciências Econômicas pela Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS). Professor Pleno na UEFS. Bolsista de Produtividade em Pesquisa do Conselho Nacional em Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) – Nível 2. E-mail: zeraimundo@uefs.br.



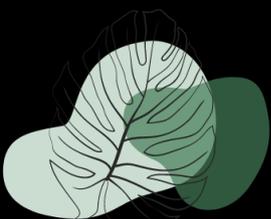
## 1 INTRODUÇÃO

No estudo da política de mobilidade urbana, observa-se que os sujeitos podem ser analisados a partir do tipo modal de transporte (bicicleta, automóvel, transporte público, motocicleta, tração animal), ou na qualidade de pedestres (pessoas). A partir daí podemos também separá-los por perfil (raça, gênero, renda, idade, distância diária percorrida, gosto etc.), e entendemos que a política de mobilidade urbana, usualmente, não atende os diversos anseios da população, mas a direciona a “escolher” determinado meio de transporte por questões que envolvem a dinâmica política em si e o interesse econômico. Os recursos reservados para cada meio de transporte são reflexo da hierarquia no trânsito, assim como o incentivo na aquisição do meio transporte de maior poder hierárquico – o automóvel (Santini; Santarém; Albergaria, 2021).

A mobilidade urbana faz parte de um conjunto de fatores que visam o desenvolvimento social dos habitantes (Santos, 2019). Cada escolha política não reflete apenas a forma de deslocamento individual ou coletiva, mas também o nível de acesso a serviços públicos e privados que serão disponibilizados à comunidade, bem como as oportunidades de trabalho, educação e saúde. Assim como a configuração estrutural da cidade e tantas outras formas de políticas públicas, entre elas a crítica de planejamento dos espaços urbanos analisados por Francismar Ferreira (2019).

O objetivo deste estudo, no primeiro momento, é fazer uma análise teórica acerca da relação entre transporte, segregação social, desigualdade social e racismo, tal como abordar algumas características atribuídas às pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte nas cidades brasileiras, algumas vezes, comparando com a cidade de Feira de Santana – BA. A intenção do estudo é refletir através das leituras e contribuições de autores sobre os temas, atribuindo a política de mobilidade urbana como um dos principais fatores de qualidade de vida dos brasileiros e a bicicleta como meio de transporte viável.

Convém frisar que reconhecemos os desafios e barreiras para se chegar no melhor convívio entre as pessoas nas vias públicas das cidades. Como proposta de possível diminuição dos problemas no trânsito e estrutura espacial das cidades, apresentamos a bicicleta, um objeto de múltiplos usos, a qual serve como meio de transporte, esporte, saúde e lazer. Nesse sentido, no segundo momento, iremos expor os desafios que os ciclistas enfrentam na política de mobilidade urbana, que não são diferentes, do ponto de vista da desigualdade social, daqueles enfrentados pela classe da população pobre e negra em outras esferas de políticas públicas, e até mesmo sociais.



Neste sentido, o uso do transporte bicicleta torna-se eficaz, pois aumenta a mobilidade das pessoas, especialmente da classe mais carente, criando condições de aproximação social, contribuindo na promoção de inclusão e oferecendo acesso e oportunidade equitativo a essa classe e “isso decorre de um princípio comum de planejamento de transporte: todos têm direito a serviços de transporte equitativos”. (ITDP BRASIL, 2021, p. 65).

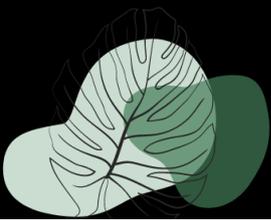
Este artigo constitui-se em parte da nossa pesquisa de mestrado no Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial (Planter), bem como nas atividades e discussões resultantes do Grupo de Estudos e Pesquisas sobre Economia Popular e Solidária e Desenvolvimento Local (Geposdel), inscrito no Conselho Nacional em Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), do levantamento bibliográfico em plataforma e sites on-line, além das contribuições de um dos autores, que é ciclista. Sobre o autor ciclista destacamo-no como cicloativista durante cinco anos e militante de movimento local para defesa do uso da bicicleta, participando de grupos de ciclismo, fazendo parte de ações, debates e atividades na cidade. Toda essa trajetória de engajamento o levou a fazer a pesquisa para saber mais e contribuir com a área e categoria de estudo.

Este trabalho, além dessa introdução e das considerações finais, compõe-se dos seguintes eixos de reflexões: i) o sujeito trabalhador que usa a bicicleta tem problemas diversos com sua mobilidade: a explicação está na pele? e; ii) o transporte bicicleta como ferramenta de inclusão social.

## **2 O SUJEITO TRABALHADOR QUE USA A BICICLETA TEM PROBLEMAS DIVERSOS COM SUA MOBILIDADE: A EXPLICAÇÃO ESTÁ NA PELE?**

Para Junqueira (2015, p. 6), o automóvel desde o início é associado a valores da modernidade: “velocidade, praticidade, tempo, independência, conforto, enquanto as outras possibilidades de meios de transporte, como ônibus, bonde e bicicleta, foram associadas a valores ligado ao atraso e à pobreza.” Inicialmente, as bicicletas que chegaram ao Brasil, no final do século XIX, eram importadas por pessoas da classe social elitizada, pois tinham condições de bancar os altos custos da novidade (Junqueira, 2015).

Nesse aspecto, a bicicleta era objeto de desejo da classe de maior poder aquisitivo para a prática, principalmente, de esporte em locais exclusivos como os velódromos de São Paulo. Com o surgimento dos automóveis, no século XX, as bicicletas foram perdendo importância para a



classe abastada até serem substituídas pelos carros e os velódromos serem fechados. Ou seja, “esse processo de mudança do significado da bicicleta, que passou de objeto de luxo a meio de transporte de trabalhadores, mostra a perda da posição desse objeto na vanguarda do progresso.” (Junqueira, 2015, p. 6).

Diversos estudos, como de Bastos e Martins (2012), Santini, Santarém e Albergaria (2021), observam que desde a chegada dos automóveis no Brasil, estes configuram-se como símbolo de riqueza e de status social, destinados a uma pequena parcela da população. Com o passar dos anos e com os incentivos de vários governos do país facilitando a compra de automóveis, ainda persiste essa forma de pensar, enquanto a bicicleta, principalmente, no uso de meio de transporte, é símbolo de pobreza e usada pela classe trabalhadora. Para Bastos e Martins (2012), antes das pessoas consumirem o carro como uma mercadoria, elas consomem a publicidade que, muitas vezes, determina o padrão de consumo e o ideário “perfeito de cidadão”. Ainda segundo Bastos e Martins, junto com a publicidade, observa-se também a mudança de discurso político e de investimento estrutural a favor do veículo individual motorizado de quatro rodas e

o status de possuir um carro remete a uma segregação social dos usuários de bicicleta (principalmente daqueles que usam como meio de transporte para o trabalho), que são vistos, de certa forma, como seres “inferiores” àqueles que usam automóvel para se locomover no espaço urbano (Bastos, Martins, 2012, p. 110).

Junqueira (2015, p. 15), faz um estudo abordando as propagandas destinadas ao uso da bicicleta em um período das décadas de 1950 a 1970 no Brasil, constatando que

nela estão presentes vários valores dessa sociedade, como tempo, dinheiro, conforto, velocidade, praticidade, trabalho e independência, associados, direta ou indiretamente, à bicicleta. O transporte público, ao contrário, é mostrado como extremamente ruim. Como se pode perceber, em momento algum as propagandas colocam a bicicleta como alternativa ao automóvel particular, mas ao transporte coletivo. Isto é um sinal da perda progressiva da conotação de modernidade da bicicleta, superada pelo carro, e, também, da construção da imagem do transporte público como meio destinado aos pobres, aos necessitados, impossibilitados de comprar um carro.

No mesmo contexto, os transportes públicos das grandes cidades brasileiras são pensados, quase exclusivamente, como algo para transportar os trabalhadores de suas casas até os respectivos locais de trabalho (Oliveira; Tommasi, 2018). Segundo os autores Bastos e Martins (2012), o aumento da industrialização automobilística reconfigurou as estruturas espaciais dos centros urbanos brasileiros, mas também propiciou mudanças nas relações sociais. A bicicleta é



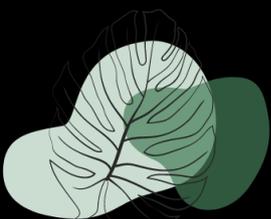
marginalizada porque se encontra à disposição de praticamente qualquer classe social e idade, sua aquisição não necessariamente representa um símbolo de status ou poder, diferentemente dos automóveis (Bastos; Martins, 2012).

O grau de eficiência da mobilidade urbana do indivíduo está fortemente ligado ao desenvolvimento socioeconômico, podendo ser medido através da renda, da oferta de mão de obra, da discriminação sobre os grupos sociais e de gênero, que aumenta, uma vez que, as oportunidades de trabalho, educação, centro de atendimento hospitalar e infraestrutura de lazer, recreação e esporte se localizam, usualmente, em áreas distantes do local onde mora a população mais carente. Assim constatamos um ciclo desigual, um ciclo de isolamento e inacessibilidade no Brasil (Oliveira et al., 2012). E que em Feira de Santana não é uma exceção comparado ao cenário do país (Santos, 2019).

Pereira et al. (2021) argumentam que grandes investimentos precisam ser feitos no transporte público, pois dificilmente teremos melhores condições de mobilidade urbana no Brasil. Do mesmo modo, considerando também a integração dos meios de transportes e a utilização dos espaços com o foco na inclusão das pessoas, o uso da bicicleta, em conjunto com o transporte coletivo público, é uma política de mobilidade urbana eficaz em Feira de Santana. Segundo Santos (2019), em Feira de Santana a mobilidade urbana é mais precária nos bairros onde se localizam as pessoas de baixa renda, que moram nas periferias da cidade, muitas vezes excluídas de certas assistências do governo municipal, o que agrava a desigualdade socioespacial refletindo na má qualidade de vida e, conseqüentemente, nas condições de mobilidade da população feirense.

Devido à desigualdade na mobilidade urbana, em muitos casos, os trabalhadores, principalmente aqueles com renda menor que um salário-mínimo, só acessam o centro ou bairros elitizados através da mobilidade ativa, “ou seja, utilizando-se do próprio corpo (caminhadas ou bicicletas), pois não têm condições de pagar pelo transporte coletivo, quando ele existe” (Caribé, 2021, p. 298). Outro ponto importante, tratado na obra referente à “Mobilidade antirracista”, é sobre “transporte individual e os padrões de abordagem policial marcantes: andar de carro, bicicleta ou a pé pela cidade, especialmente pelo centro e demais territórios brancos, é mais perigoso quando você é negro (a)” (Santarém, 2021, p. 70). Além disso, os

Negros de bicicleta fazem longuíssimos trajetos e, normalmente, não é pelo benefício do exercício físico, mas sim pela impossibilidade de pagar as tarifas. O número de ciclistas e pedestres negros mortos por atropelamento nas cidades é uma expressão dessa diferenciação brutal da raça na mobilidade ativa.

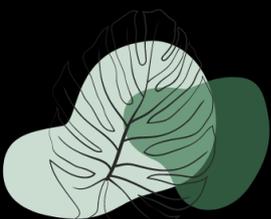


Para ITDP Brasil (2022), ainda não houve, efetivamente, no Brasil uma política de reparação social, do ponto de vista qualitativo, que forneça suporte financeiro e estrutural relacionado à moradia e ao trabalho. Dessa forma, a desigualdade entre negros e brancos é mantida numa esfera que alcança todas as formas de política pública e social, como a mobilidade urbana. A política que privilegia classe e raça no Brasil é direcionada e está presente no mais básico até os mais complexos serviços de utilidade pública, na sociedade como todo, mesmo que disfarçado, e na mobilidade urbana a “falta de investimento é histórica e ainda prejudica quem precisa se deslocar com antecedência para o trabalho. A bicicleta é uma ferramenta de autonomia, e ela soma acessos” (Bauduino, 2022, on-line).

Conforme Harkot (2018), apesar do Brasil ser um país historicamente desigual, e a bicicleta estar ligada ao uso cotidiano pela classe trabalhadora, em muitas cidades do país, como em São Paulo, mas também Feira de Santana, conforme aponta Santos (2019), essa prática de transitar de bicicleta é mais forte no gênero masculino. Assim, o gênero exerce um papel importante sobre a maneira como a bicicleta é usada. Nesse caso, as mulheres, em especial mulheres negras, têm maiores dificuldades por questões relacionadas ao machismo, racismo, preconceito e localização territorial onde moram. A exemplo de Feira de Santana onde “isso não significa dizer que apenas as disputas de classes orientam a dinâmica da organização urbana, pois essa é ainda mais complexa e carrega em si práticas de gênero, de raça, de etnia, entre outros, mas o conteúdo de classe é preponderante” (Santos, 2019, p. 37).

Nesse contexto, a política de mobilidade urbana em Feira de Santana torna-se excludente para a maior parte daquela população que não possui o automóvel como meio de transporte. A política de mobilidade urbana não afeta apenas os deslocamentos das pessoas. No caso da capital baiana, por exemplo, é preciso compreender, como observa Caribé (2021, p. 295), que a “mobilidade urbana poderia ajudar a combater a segregação socioespacial e racial que caracteriza Salvador. ‘Poderia ajudar’ porque, sendo mais realista, ela vem, ao contrário, piorando a situação”. A bicicleta é um dos veículos individuais mais utilizados na cidade de Feira de Santana e o único capaz de alcançar todas as pessoas de diferentes classes sociais, independente de gênero, renda, idade, cor ou motivo de uso (Santos, 2019).

Ao associar a política de mobilidade urbana como uma das esferas no combate à desigualdade, podemos pensar também no combate de preconceito e discriminação entre as raças. A desigualdade na mobilidade urbana em Feira de Santana é reflexo de outras políticas públicas e sociais transversais de exclusão da maior parcela da sociedade, como apontam Daflon, Carvalhaes



e Feres Júnior (2017, p. 298) ao afirmarem que “as análises que se propõem a medir a desigualdade racial que incide sobre um resultado socioeconômico (renda, ocupação e mobilidade social, etc.) se baseiam em um exercício de exclusão e não sobre evidências diretas de discriminação racial”.

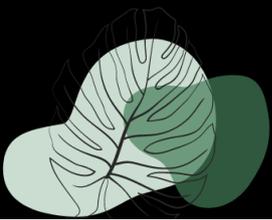
Na pesquisa do ITDP Brasil (2022, p. 13), uma das entrevistadas relatou que a formação social brasileira está associada ao racismo e “o racismo funda a sociedade moderna a partir dos grandes deslocamentos”. Também de acordo com a entrevistada “o racismo se opera por uma política de interdição contraposta a uma política de acesso”, (ITDP Brasil, 2022, p. 13). Desse modo, para as pessoas brancas o acesso aos espaços e instituições é “a partir de um lugar de garantia, enquanto corpos negros acessam os espaços e as instituições de um lugar de interdição, de controle e de extermínio.” (ITDP Brasil, 2022, p. 13).

Pereira et al. (2021), chama atenção na proporção de gasto das famílias com transporte, que é maior entre os mais pobres, e continua argumentando que as famílias de baixa renda comprometem mais de um terço de sua renda com transporte, sendo que nas famílias mais ricas os gastos não ultrapassam 15% da renda e, “entre aqueles de menor renda, a mobilidade é feita de forma precária, por meios ativos ou através do pagamento de tarifas que levam boa parte do orçamento familiar” (Caribé, 2021, p. 299). Nos espaços públicos, privados ou nas vias de transportes os “pretos e pardos têm mais probabilidade de relatar situações de discriminação do que os brancos, uma diferença que é estatisticamente significativa.” (Daflon; Carvalhaes; Feres Júnior, 2017, p. 316). Considerando a bicicleta como ferramenta de trabalho, a autora Flor (2021, p. 235) entende que a principal forma de trabalho explorado é do entregador que “trabalha entre 12, 14 e 18 horas. Tem trabalhador que dorme na rua, que trabalha com fome, que carrega pesos que não são adequados para um ser humano transportar em uma bicicleta ou em uma moto.”

Nesse contexto, segue uma experiência do autor ciclista, quando em 2019, na cidade de Feira de Santana, resolveu ser entregador por aplicativo de bicicleta.

Comprei uma bicicleta “simples” e fui na empresa de plataforma de entrega de refeições e alimentos on-line fazer o cadastro e pegar a mochila térmica. Então, antes de começar a trabalhar decidi conhecer o ambiente e as condições de trabalho. No local de trabalho, observei que a maioria dos entregadores eram homens e negros. Logo de início “peguei” amizade com os prováveis colegas de trabalho. Nas conversas ouvi vários relatos sobre a política da empresa e como eles se sentem inseguros no percurso e o momento de entregar o alimento. Apesar de ter uma ideia a respeito do desafio de trabalhar de bicicleta numa cidade com pouquíssimas infraestruturas e um trânsito, em vários pontos da cidade, congestionado fiquei surpreso, negativamente, como a realidade pode ser pior que a “imaginação”.

Entre os relatos dos entregadores, alguns pontos chamaram a atenção naquele período:

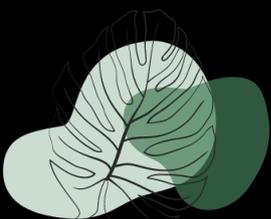


1º a empresa não disponibilizava material de segurança; 2º não havia indenização por conta de roubo ou furto de bicicleta e/ou celular; 3º ocorrendo algum prejuízo financeiro por causa do não pagamento do pedido pelo cliente, o valor era passado para o entregador, aliás muitos deles ficavam endividados e trabalhavam praticamente para pagar a dívida; seja porque eram roubados e tinham que comprar outro aparelho de celular e/ou bicicleta, ou por causa dos “calotes” dos clientes. Daí a empresa enchia o trabalhador endividado de entrega, sobrecarregando o serviço dele, que não podia recusar a maioria por causa de sua “avalição” perante a empresa. Isto criava uma margem para acidentes ou erros nos pedidos. Além disso, muitos dos trabalhadores são pais e moram(vam) de aluguel que agrava a vulnerabilidade perante a empresa. Uns não faziam refeições regularmente em casa, seja por causa da “correria” do trabalho ou pouca “grana” e se alimentavam de hambúrgueres, pizzas, refrigerantes... adquiridos pelos cupons que conseguiam ou porque alguns clientes se sensibilizavam e davam uma parte da refeição pedida.

Além dessa análise de campo realizada pelo autor, expressa-se uma “pesquisa de perfil dos entregadores ciclistas de aplicativos de 2019”, realizada em São Paulo pela Aliança Bike, apresentando a estatística de que “57% dos ciclistas se declaram pardos ou pretos, além de apontar que esta é uma atividade exercida por 71% de negros, que ganham em média apenas R\$936 por mês para uma dedicação média de 9h24min por dia” (Bauduino, 2022, on-line). Em decorrência disso, fica o debate sobre um dos males que precisa ser combatido para alcançar qualidade na mobilidade urbana e melhor qualidade de vida da população, o racismo – mas também o preconceito estrutural de gêneros –, pois no país a maioria das pessoas é negra.

No século XXI, período de alerta de catástrofe climático e de repensar sobre o consumo da população mundial, a bicicleta ganha um novo papel, embora sem aquele status de outrora (Junqueira, 2015). O veículo agora assume a condição de objeto multifuncional ligado ao contexto sustentável urbano, que é capaz de diminuir as barreiras de mobilidade, acesso aos serviços da cidade, minimizar a violência no trânsito, aumentar a liberdade de ir e vir, além de possibilitar diversão, acessibilidade, saúde, esporte, posicionamento político e combate aos preconceitos de gênero, cor, raça, idade e classe social.

Embora em muitos países (Holanda, Alemanha, França) a bicicleta seja um objeto de investimento eficaz na política de mobilidade urbana, no Brasil, seguem as amarras da velha política de privilégio de transporte individual motorizado, este beneficia uma parcela da sociedade, gerando segregação social, congestionamento, ao mesmo tempo que prejudica nossa saúde, por causa dos poluentes liberados. Ainda assim, a bicicleta não é vista como uma opção de política de mobilidade urbana, e em Feira de Santana, mesmo com os bons discursos da propaganda eleitoral do ano de 2020, ainda não houve, efetivamente, uma execução do governo municipal que considere a bicicleta



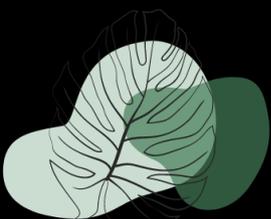
como parte do conjunto modal na política de mobilidade urbana na cidade, mesmo que tal previsão já esteja estabelecida em lei municipal (Santos, 2019).

### **3 O TRANSPORTE BICICLETA COMO FERRAMENTA DE INCLUSÃO SOCIAL**

Mesmo a bicicleta sendo um meio de transporte barato, rápido em deslocamento de até dez quilômetros, acessível para todas as classes (compra e manutenção) e não poluente, a política brasileira permanece privilegiando o consumo do meio de transporte motorizado particular desigual – o automóvel, que dentre outras consequências, polui e segrega as classes, (Santos, 2019). Então, é ingênuo pensarmos que a escolha é por questões técnicas ou sociais, mas por questões políticas e econômicas.

O que se observa com o protagonismo dos automóveis na cidade de Feira de Santana é a diminuição dos espaços de interação social, estímulo no crescimento de segregação entre as pessoas, refletindo em menos encontro, contato, convivência, permitindo o aumento de discriminação, racismo e preconceito entre pessoas ou grupos. Conforme Torres-Freire, Callil e Castello (2018), a bicicleta exerce um impacto positivo na dimensão individual, do ponto de vista da vivência melhor com a cidade, na sensação de interação com o meio, ainda que a cidade não forneça estímulos apropriados para o uso de bicicleta. Acrescenta-se no impacto positivo a dimensão coletiva, pois ao usar a bicicleta o ciclista priva menos espaços de circulação e de estacionamento da cidade, bem como não emite poluentes prejudiciais à saúde humana e ao meio ambiente.

Pode-se associar, em certa medida, a desigualdade na política de mobilidade urbana por bicicleta em Feira de Santana com o estudo de Ferreira (2019, p. 102) sobre a “produção do espaço urbano segregado”, que discute o resultado consolidado de um espaço urbano desigual, “marcado pela injustiça imposta pela lógica de produção do espaço urbano capitalista” que dita as regras dos espaços estruturados e desestruturados para a produção do capital e/ou condições de sobrevivência da população de baixa renda. No geral, ambos geram segregação entre as classes em todas as esferas de serviços públicos e assistencialistas do Estado e “quando desconectada das demais políticas públicas, a mobilidade urbana é incapaz de garantir a coesão e inclusão social” (Rosa; Schroeder, 2014, p. 6).



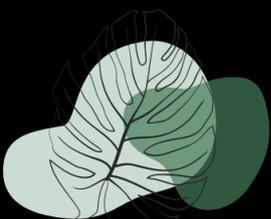
Souza (2016, p. 94) traz um estudo sobre a eugenia brasileira em comparação com o modelo internacional entre 1920-1930, e aponta que, enquanto nos países como Estados Unidos, Alemanha, Suécia e Inglaterra houve uma segregação racial radical, no Brasil se observou um modelo “suave”, proveniente de projetos “menos radicais, ligados às políticas de saneamento, higiene, educação e outras ações de melhoramento das condições do meio”, mas ainda assim pouco eficazes e não menos perversos. É curioso que o processo de segregação no Brasil pareça “civilizatório”, porém não tão menos cruel, conforme demonstra a construção dinâmica e de longo prazo da política de mobilidade urbana, tanto por meio do transporte público, quanto através de bicicleta.

Conforme Ferreira (2019, p. 102) o espaço público de segregação “de maneira geral se apresenta no espaço urbano como sendo um processo de ocupação desigual do espaço urbano em função da renda da fundiária e/ou imobiliária almejada pelos proprietários fundiários e promotores imobiliários”. Santos (2019) em sua pesquisa sobre autonomia e resistência dos ciclistas na construção e reconstrução da cidade de Feira de Santana, observou diferentes espaços urbanos da cidade, e constatou que os bairros elitizados contam com diversos tipos de serviços públicos de qualidade, porém nas periferias não se verifica o mesmo. Santos (2019, p. 62) descreve que

sempre que essa expansão da população que vem dos setores mais pobres, composta por trabalhadores e migrantes, principalmente negros, se esbarra direta ou indiretamente nos interesses das elites locais, o poder público utiliza de seus instrumentos políticos, coercitivos, econômicos, para beneficiar essa elite e colocar cada vez mais a essa população de menor renda a periferia da cidade, ou seja, a margem de seu desenvolvimento, em geral, com a negação de diversos direitos, como educação, moradia, saúde e mobilidade urbana, por exemplo.

Segundo ITDP Brasil (2021, p.5), no Brasil as pessoas vulneráveis economicamente são forçadas a viver nas periferias urbanas, locais carentes dos serviços públicos, e afastadas de onde existem assistências do Estado. Dessa forma, é especialmente fundamental que o “desestímulo ao uso de veículos individuais esteja associado a políticas e investimentos robustos em transporte público que viabilizem deslocamentos mais longos.”, bem como investir em infraestrutura para a bicicleta como meio de transporte, pois

os ciclistas se sentem excluídos pelas políticas públicas ligadas à gestão do trânsito e, segundo eles, a segregação se manifesta em expressões como “a bicicleta atrapalha o trânsito”, na sinalização que “quando existe, proíbe a bicicleta”, ou na já mencionada violência de motoristas, “uma minoria que assusta e agride”. A inclusão da bicicleta como alternativa de mobilidade urbana é eufonizada, destacada como uma solução capaz de construir uma cidade melhor” (Pereira; Prates, 2017, p. 116).



Qualquer projeto político efetivo que considere a bicicleta como meio de transporte será bem-sucedido para a redução dos problemas no trânsito. É também uma política que garante a inclusão da população de renda mais baixa no direito democrático dos espaços públicos e acesso à cidade. Permitir o uso democrático das vias públicas, significa também, de certa forma, limitar o privilégio e incentivar o consumo de bicicleta. (Santos, 2019). Acionar locais de convivência de uso democrático significa transformar os espaços exclusivos em espaços que visam aumentar o número de pessoas circulando, mas não apenas isso, deve-se desenvolver políticas de inclusão de pessoas no combate ao preconceito, racismo e respeitando as diversidades (ITDP Brasil, 2022).

De acordo com o IBGE (2022) o município de Feira de Santana é a segunda maior cidade no estado da Bahia e precisa urgentemente colocar em prática o plano de mobilidade urbana de 2018, que considera a bicicleta como meio de transporte. Por outro lado, é preciso pressão popular ou ações coletivas como de cicloativistas, da ciclomobilidade, de associações e grupos de ciclismo para formar um conjunto de forças que gere ideias e soluções locais. É preciso refletir os espaços urbanos como um quebra-cabeça que em cada canto da cidade faça parte de um conjunto de fatores de bem-estar.

Nesse sentido, defende-se a inclusão da bicicleta nas vias públicas e o investimento qualitativo para os pedestres e transporte público coletivo. Assim, a população escolherá meios de transportes que forneçam qualidade nos deslocamentos, criando uma nova cultura de mobilidade urbana (Balduino, 2022). É importante também, criar diálogos de quem está à frente da política de mobilidade urbana municipal com a sociedade civil por meio de mecanismo de participação social, estimulando a educação e o respeito no trânsito, no intuito de diminuir a violência latente nas vias e produzir paz e segurança (Santos, 2019). Por esses motivos, a fiscalização e participação da população são importantes para a promoção de políticas públicas de alta qualidade no serviço por transporte público, bem como a democratização dos espaços, como a implementação de infraestruturas seguras e confortáveis para a mobilidade de pedestres e ciclistas.

#### **4 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Aqui não se encerra o debate feito por nós, também por vários pesquisadores, ciclistas, agentes políticos e sociedade civil interessada. Cabe continuar a pesquisa, por meio de processo de acesso e publicação em vários meios e plataformas de comunicação com a perspectiva de luta pelo



direito à cidade, de ir e vir, respeito à escolha por um melhor e eficiente meio de transporte urbano, que considere também os aspectos sociais e ambientais.

Cabe também registrar que a expansão geográfica urbana de Feira de Santana cresce rapidamente mediante o aumento do número de automóveis privados, ao passo que marginaliza o deslocamento da população mais pobre. Os espaços de deslocamento ciclovitários e de pedestre contribuem positivamente para o convívio social e espacial. Adotar meios de transportes que pensem na coletividade, diminuição de poluentes, maximização dos espaços e contato entre as pessoas é atribuir uma política inclusiva que beneficia várias esferas de políticas sociais, como o combate ao racismo e preconceito.

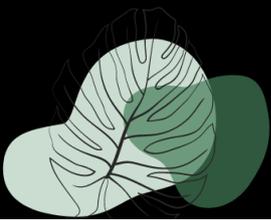
Em Feira de Santana, como aponta Santos (2019), existe vulnerabilidade na mobilidade urbana, fortemente ligada a questões econômicas, de gênero e cor de homens e mulheres, isso é histórico e permeia em múltiplas esferas das ações públicas e sociais. Por outro lado, os ciclistas e a sociedade civil começam a promover movimentos de lutas, independentemente da pauta, colocando na agenda pública o combate ao racismo, igualdade de gênero e respeito à diversidade.

Assim, mais que infraestrutura, os grupos de ciclismos e ciclistas almejam participação no planejamento urbano municipal feirense, onde a execução das políticas públicas para os diversos tipos de meios de transporte priorize a vida, eficiência no deslocamento e a inclusão das pessoas. Observa-se 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 e que fomente acesso e oportunidade para todas as classes, cor e gêneros. Desta forma a bicicleta pode se transformar em um símbolo de resistência contra o protagonismo de classe e contra o posicionamento político municipal de Feira de Santana de estímulo ao veículo motorizado particular e poluente de quatro rodas.

## REFERÊNCIAS

BALDUINO, Jaice. O Brasil que pedala é, majoritariamente, negro. **Revista Raça**, São Paulo, 22 nov. 2022. Disponível em: <https://revistaraca.com.br/o-brasil-que-pedala-e-majoritariamente-negro/>. Acesso em: 01 jul. 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, 2012, p. 105-112. Disponível em: <http://www.seer.ufrgs.br/bgg/article/view/37316>. Acesso em: 06 jul. 2023.



CARIBÉ, Daniel. Financiamento do transporte coletivo soteropolitano: o melhor exemplo da falência de um modelo. SANTINI, Daniel; SANTARÉM, Paíque Duques; ALBERGARIA, Rafaela (Org.). **Mobilidade antirracista**. São Paulo: Autonomia Literária, 2021, p. 294-307.

DAFLON, Verônica Toste; CARVALHAES, Flávio; FERES JÚNIOR, João. Sentindo na Pele: Percepções de Discriminação Cotidiana de Pretos e Pardos no Brasil. In: **DADOS – Revista de Ciências Sociais**, Rio de Janeiro, vol. 60, nº 2, 2017, p. 293-330.

FERREIRA CUNHA, Francismar. A produção do espaço urbano segregado: a favela como fórmula de sobrevivência – notas sobre a região metropolitana da grande Vitória-ES. **Revista GeoAmazônia**, <https://periodicos.ufpa.br/index.php/geoamazonia/article/view/12560>, ano 2019, v. 7, n. 14, p. 100-109, 29 dez. 2023. DOI <http://dx.doi.org/10.18542/geo.v7i14.12560>. Disponível em: <https://periodicos.ufpa.br/index.php/geoamazonia/article/view/12560>. Acesso em: 12 jul. 2023.

FLOR, Katarine. “Os aplicativos não estão no ramo do delivery, mas no ramo da exploração” – entrevista com Paulo Galo Lima. In: SANTINI, Daniel; SANTARÉM, Paíque Duques; ALBERGARIA, Rafaela (Org.). **Mobilidade antirracista**. São Paulo: Autonomia Literária, 2021, p. 234-247.

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 da Universidade de São Paulo, 2018.

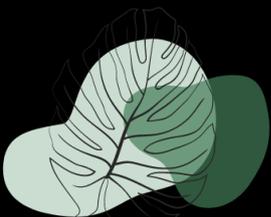
PREFEITURA (Feira de Santana). IBGE. **População**. 73. ed. Gov.br: [s. n.], 2023. Panorama da População Feirense. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/feira-de-santana/panorama>. Acesso em: 18 ago. 2023.

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 jul. 2023.

ITDP BRASIL – Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento. **A cor da mobilidade: relatório das rodas de conversa**. 2022. Disponível em: [https://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2022/04/Relatorio\\_ACordaMobilidade\\_RDC.pdf](https://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2022/04/Relatorio_ACordaMobilidade_RDC.pdf). Acesso em: 7 jul. 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 jul. 2023.

OLIVEIRA, Brissa M. et al. Mobilidade urbana e desigualdade social: um estudo dos deslocamentos na cidade de Santarém-PA. In: **AOS - Amazônia, Organizações e Sustentabilidade**, Brazil, v.1, n.2, ago./dez. 2012, p. 79-91. Disponível em: <http://revistas.unama.br/index.php/aos/article/view/39>. Acesso em: 20 jul. 2023



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.

PEREIRA, Heloisa Prates; PRATES, Vinicius. O sujeito de bicicleta: considerações sobre o discurso cicloativista na São Paulo dos carros. *Galáxia*, 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 jul. 2023.

PEREIRA, Rafael H. M. et al. **Tendências e desigualdades da mobilidade urbana no Brasil I: o uso do transporte coletivo e individual**. Texto para discussão / Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Brasília: Rio de Janeiro: Ipea, 2021.

ROSA, Elisa Silva; SCHROEDER, Timóteo. Bicicleta como objeto promotor da inclusão social, 2014, p. 1-11, Disponível em: [https://www.anpet.org.br/ssat/interface/content/autor/trabalhos/publicacao/2014/366\\_AC.pdf](https://www.anpet.org.br/ssat/interface/content/autor/trabalhos/publicacao/2014/366_AC.pdf). Acesso em: 11 jul. 2023.

SANTARÉM, Paíque Duques. Ensaio sobre a mobilidade racista. In: SANTINI, Daniel; SANTARÉM, Paíque Duques; ALBERGARIA, Rafaela (Org.). **Mobilidade antirracista**. São Paulo: Autonomia Literária, 2021, p. 56-79.

SANTINI, Daniel; SANTARÉM, Paíque Duques; ALBERGARIA, Rafaela (Org.). **Mobilidade antirracista**. São Paulo: Autonomia Literária, 2021, 400p.

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.

SOUZA, Vanderlei Sebastião de. A eugenia brasileira e suas conexões internacionais: uma análise a partir das controvérsias entre Renato Kehl e Edgard Roquette-Pinto, 1920-1930. *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, Rio de Janeiro, v.23, supl., p.93-110, 2016. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/hcsm/a/QdB4RrFgDkSTr8kzn5R59Tj/>. Acesso em: 11 jul. 2023.

TORRES-FREIRE, Carlos; CALLIL, Victor; CASTELLO, Graziela. **Impacto social do uso da bicicleta em São Paulo**. São Paulo: Cebrap, 2018. 48p.

Enviado em: 22/08/2023  
Aceito em: 23/04/2024