



O USO DO ESPAÇO URBANO E O PERFIL DOS CICLISTAS ESTUDADOS NA CIDADE DE FEIRA DE SANTANA/BA

THE USE OF URBAN SPACE AND THE PROFILE OF CYCLISTS STUDIED IN THE CITY OF FEIRA DE SANTANA/BA

EL USO DEL ESPACIO URBANO Y EL PERFIL DE LOS CICLISTAS ESTUDIADOS EN LA CIUDAD DE FEIRA DE SANTANA/BA

Emmanuel Oguri Freitas

Professor Doutor da Universidade Estadual
de Feira de Santana, emmanuel.of@uefs.br

Uanderson Franco Barbosa

Mestrando em Planejamento Territorial pela
Universidade Estadual de Feira de Santana,
uandersonfb@hotmail.com

Resumo: Este estudo, resultado da pesquisa para monografia de graduação, é uma reanálise dos dados produzidos, tendo em conta o acúmulo produzido durante o curso de Pós-graduação em Planejamento Territorial e discute o espaço urbano, o perfil e as necessidades dos ciclistas estudados na cidade de Feira de Santana/BA. Trata-se de esforço para compreender alguns elementos das múltiplas determinações e funcionalidades da bicicleta diante da contradição da Política de Mobilidade Urbana Municipal. O objetivo do estudo é fomentar discussões sobre os temas e despertar no leitor a importância do debate político envolvendo a mobilidade urbana e suas implicações. O estudo tem como percurso metodológico o levantamento bibliográfico em livro, dissertação, tese e plataforma digital sobre os temas, além da análise dos dados obtidos na aplicação de entrevista e formulário semiestruturado com o foco no perfil dos ciclistas de Feira de Santana/BA. O artigo contextualiza o conceito de espaço urbano, os desafios para o uso de bicicleta como meio de transporte, aspectos da política de mobilidade urbana na cidade de Feira de Santana, realizando uma discussão a partir de alguns dados que foram obtidos no campo de pesquisa. A partir das respostas obtidas, infere-se que a bicicleta se apresenta com protagonismo enquanto meio de transporte e elemento ligado ao esporte na cidade de Feira de Santana.

Palavras-chave: Espaços urbanos; Perfil dos ciclistas; Uso da bicicleta, Feira de Santana/BA.

Abstract: This study, resulting from undergraduate thesis research, is a reanalysis of the data produced, considering the knowledge accumulated during the graduate program in Territorial Planning. It discusses urban space, the profile, and the needs of cyclists studied in the city of Feira de Santana/BA. This research represents an effort to understand some elements of the multiple determinations and functionalities of the bicycle in light of the contradictions in the Municipal Urban Mobility Policy. The study aims to foster discussions on these topics and raise awareness among readers about the importance of political debate concerning urban mobility and its implications. The methodological approach includes a bibliographic review of books, dissertations, theses, and digital platforms on the subject, as well as an analysis of data obtained through interviews and semi-structured questionnaires focused on the profile of cyclists in Feira de Santana/BA. The article contextualizes the concept of urban space, the challenges of using bicycles as a means of transportation, and aspects of the urban mobility policy in Feira de Santana, providing a discussion based on field research data. The findings suggest that the bicycle plays a



prominent role as both a mode of transportation and a sport-related element in the city of Feira de Santana.

Keywords: Urban spaces; Cyclists' profile; Bicycle use; Feira de Santana/BA.

Resumen: Este estudio, resultado de la investigación para una monografía de grado, es un reanálisis de los datos producidos, considerando el conocimiento acumulado durante el curso de posgrado en Planificación Territorial. Analiza el espacio urbano, el perfil y las necesidades de los ciclistas estudiados en la ciudad de Feira de Santana/BA. Se trata de un esfuerzo por comprender algunos elementos de las múltiples determinaciones y funcionalidades de la bicicleta ante las contradicciones de la Política Municipal de Movilidad Urbana. El objetivo del estudio es fomentar debates sobre estos temas y sensibilizar al lector sobre la importancia del debate político en torno a la movilidad urbana y sus implicaciones. El estudio sigue una metodología basada en una revisión bibliográfica de libros, disertaciones, tesis y plataformas digitales sobre los temas, además del análisis de datos obtenidos mediante entrevistas y cuestionarios semiestructurados centrados en el perfil de los ciclistas en Feira de Santana/BA. El artículo contextualiza el concepto de espacio urbano, los desafíos del uso de la bicicleta como medio de transporte y aspectos de la política de movilidad urbana en la ciudad de Feira de Santana, aportando una discusión basada en datos de campo. Los resultados sugieren que la bicicleta ocupa un papel protagónico tanto como medio de transporte como elemento vinculado al deporte en la ciudad de Feira de Santana.

Palabras clave: Espacios urbanos; Perfil de los ciclistas; Uso de la bicicleta; Feira de Santana/BA.

INTRODUÇÃO

Este estudo, resultado da pesquisa de campo da graduação de ciências econômicas, busca realizar uma discussão sobre o espaço urbano, o perfil dos entrevistados e as necessidades dos ciclistas na cidade de Feira de Santana – BA, com o escopo de compreender alguns elementos das múltiplas determinações e funcionalidades da bicicleta diante da contradição da política de mobilidade urbana na cidade. O foco do estudo, é a partir do levantamento bibliográfico sobre o tema e reflexão dos dados coletados dos formulários e entrevistas, produzir um debate sobre o perfil e as finalidades relacionadas ao uso de bicicleta pelos ciclistas feirenses estudados.

Feira de Santana é a segunda maior cidade do estado baiano e fica localizada a cerca de 110 quilômetros da capital do estado, Salvador. Ela também detém o segundo maior entroncamento rodoviário do Brasil, atrás apenas da maior cidade do país, São Paulo. A aceleração do desenvolvimento da cidade de Feira de Santana é resultado de uma conjuntura político-econômica no nível estadual que, na década de 1980, incentivou a ocupação do território do agreste baiano em razão do seu posicionamento geográfico estratégico. Os incentivos e a localização privilegiada da cidade possibilitaram a



ampliação do sistema de transporte coletivo, ao passo que incentivou a aquisição de automóveis, refletindo no desenho da cidade e na infraestrutura de mobilidade urbana. Nessa conjuntura, à bicicleta restou, como princípio, utilização como uma forma de lazer e/ou atividade física.

A cidade se expandiu, contudo, no trânsito, os feirenses e os visitantes sofrem com congestionamentos, estresse, acidentes, poluição do ar e diversas implicações decorrentes da má distribuição dos modais, planejamento territorial inadequado e políticas públicas de mobilidade urbana, ora insuficientes, ora inadequadas. Nesse contexto, surge a bicicleta como uma alternativa de meio de transporte de menor custo, não poluente, versátil e, principalmente, que ocupa pouco espaço urbano e requer poucas intervenções urbanísticas. No entanto, o que se observa em Feira de Santana é um descaso político referente à mobilidade urbana por bicicleta.

A política de mobilidade urbana em Feira de Santana privilegia o planejamento de infraestrutura para o uso de automóveis. As motos e os ônibus, mesmo usualmente relegados, têm seus espaços reservados (não em toda malha viária urbana) através de faixas exclusivas e recuos em sinais de trânsito. Por outro lado, as bicicletas quase não participam do planejamento de infraestrutura para a mobilidade urbana. Boareto (2010) argumenta que existe privilégio social na divisão do sistema viário, que, por isso, em muitas cidades do mundo (entre elas Feira de Santana), a bicicleta não é tratada como parte de um sistema de mobilidade.

À medida que a cidade de Feira de Santana cresce de modo desordenado, o trânsito configura-se em problema urbano, pois seus espaços não suportam esse modelo de crescimento. O que se vê, principalmente no centro da cidade e nos bairros populosos nos horários de pico, compreendidos entre 7h30min e 8:30, entre 11h e 13h e das 18h às 19h30min, é uma verdadeira luta por espaço nas vias públicas. Infelizmente, na cidade ainda há estímulo para o deslocamento por automóvel, principalmente a partir da modificação estrutural urbana, sendo as motos e os ônibus uma alternativa que “se encaixa” na estrutura instalada, e os outros modais acabam “excluídos” no planejamento. Para Amigo (2018, p. 25), o “calcanhar de aquiles” da bicicleta e do transporte coletivo é a política “automobilística”, um veículo que na prática transporta a minoria da população e, segundo o Plano de Mobilidade de Feira de Santana, representa cerca de vinte e dois por cento das viagens, (Feira de Santana, 2018a). Outro problema importante



é que o automóvel necessita de uma grande fração dos espaços urbanos, tanto para circulação quanto para estacionamento (Amigo, 2018).

METODOLOGIA

O estudo tem como percurso metodológico o levantamento bibliográfico em livro, dissertação, tese e plataformas digitais sobre os temas envolvidos, além de analisar os dados obtidos na construção da monografia que utilizou a realização de entrevista e formulário semiestruturado com o foco no perfil dos ciclistas de Feira de Santana – BA. Com efeito, os formulários foram aplicados para 106 ciclistas na cidade de Feira de Santana, sendo 61 aplicados presencialmente e assinalados num papel impresso recolhido diretamente entre os ciclistas pelo autor no centro da cidade e em diversos bairros da periferia da cidade. As 45 respostas restantes foram obtidas de forma online com auxílio da plataforma *Google Forms*, compartilhados os formulários em diversos grupos de ciclismo de Feira de Santana. Além dos formulários, também houve uma entrevista, gravada e transcrita, de 1 ciclista e mecânico de bicicleta.

É importante registrar que os 61 formulários aplicados presencialmente foram adicionados também na plataforma *Google Forms*, com objetivo de obter o cálculo e distribuição de porcentagem das respostas dos ciclistas. As perguntas dos formulários foram objetivas e contemplaram 15 perguntas, sendo apenas uma das perguntas com mais de uma resposta. Embora no trabalho de monografia estejam presentes 15 perguntas, neste estudo, serão apresentados 12 com os mesmos dados, porém, com a interpretação atualizada. Vale registrar que, os dados do trabalho monográfico foram recolhidos, em 2018, antes da pandemia.

O ESPAÇO URBANO E A BICICLETA

No Brasil, o espaço urbano é associado a uma cidade que é um núcleo urbano constituído por um sistema político-administrativo, com economia diversificada, identificado em uma sede do governo municipal, a prefeitura. (Silva, 2010). No entanto, a formulação de espaço urbano nem sempre se constitui como cidade, mas pode ser considerada também como uma transformação humana com construções de moradias



próximas e certa estrutura típica de cidade como calçamentos, postes, ruas e etc (Silva, 2010) sem, no entanto, constituir uma forma citadina propriamente dita, são espaços que traduzem um continuum entre o rural e o urbano. Em Feira de Santana, a transformação do espaço se baseou no “Sertão que urbaniza” como estabelece Freitas (2014). O crescimento oriundo de uma urbanização terciária, mesmo com o investimento para implementação do setor industrial na década de 1970, reflete a transformação e ampliação do mercado, atraindo pessoas de outras regiões e intensificando a economia de bens e serviços.

[...] se aproxima cada vez mais do urbano, impelido pelo dinamismo econômico que se encarrega de atrair a população para o seu interior, formando aglomeração que enfeita a paisagem urbana traz o automóvel para tornar mais rápida as comunicações e migrantes, (Freitas, 2014, p. 307).

A cidade vem crescendo e novos e complexos problemas surgiram por conta da alta densidade demográfica associada à falta de planejamento que contemple uma política urbana democrática e social. Segundo Santos (2012), os problemas somente poderão ser enfrentados com políticas de resoluções coletivas, principalmente aqueles que refletem uma dinâmica social de qualidade de vida como os casos do saneamento básico e do transporte urbano.

A cidade cresce e os trajetos diários entre a casa e o trabalho incorporam mudança de experiência de vida urbana para os moradores. Surgem novas exigências voltadas para a qualidade das vias e de transporte, mas não apenas isso, pois se “constituem um fator a mais no sentido de uma rápida transformação da paisagem urbana” (Sader, 1988, p. 69). Este muda a concepção urbanística, bem como o modo de vida e as relações sociais dos habitantes.

A rua, como espaço de reprodução das relações sociais, nesse contexto de expansão urbana, pode ganhar ou perder como espaço de referência e assume um novo papel no cotidiano das pessoas abrigando outros fins, outras formas de circulação de pessoas, ciclistas e veículos individuais ou coletivos automotores. Percebe-se uma profusão de atividades, serviços, espaços de convivência, recreação e lazer, alterando e sendo alterada em seus aspectos culturais, sociais, econômicos e políticos. Transformam-se contínua e profundamente os usos públicos e privados do solo urbano (Santos, 2019).

Os espaços urbanos modificados, para Sader (1988, p. 119), expressam “a prepotência e o desprezo com que a tecnocracia dirigente tratou a qualidade de vida dos



que não tinham automóvel e não viviam nas zonas nobres da cidade”. O planejamento urbano reformulado por agentes tecnocráticos, sem a escuta das necessidades da população, expande fisicamente a cidade ao passo que direciona o uso do solo à valorização imobiliária, resultando na expansão do uso do automóvel (Santos, 2012). Embora a questão estratégica de planejamento físico de mobilidade urbana seja relevante, para Vasconcellos (2013), o processo adequado de política urbana para esse setor deve acompanhar uma política educacional voltada para a preparação dos condutores para realização de uma cultura de paz no trânsito.

Nesse processo, também devemos considerar que “grande parte dos ciclistas é advinda da população com menor renda e que a saúde como direito do cidadão é de difícil acesso e/ou não tem qualidade”, de forma que o uso da bicicleta, para qualquer finalidade, configura-se como uma forma de acesso ao direito à saúde (Santos, 2019, p. 90). No Plano de Mobilidade Urbana de Feira de Santana (PMU), a bicicleta é tratada como um instrumento eficiente enquanto meio de transporte urbano e junto com o transporte coletivo é vista como uma das soluções ou minimizador dos problemas no trânsito da cidade (Feira de Santana, 2018a).

Por outro lado, do ponto de vista da concretização do plano prático de ações de políticas públicas que beneficie tais transportes, o caminho é longo. Com efeito, o planejamento estratégico é muito deslocado da realidade, pois observa-se que, nas áreas populosas da cidade, a maior parcela da população é atingida pela falta de mobilidade e não possui recursos suficientes para utilização de automóveis nos deslocamentos cotidianos. Ao direcionar investimentos para um tipo específico de meio de transporte, como ocorre com o uso do automóvel e do sistema rodoviário precarizado, a gestão pública tende a excluir outras formas de deslocamento, como no caso do uso de bicicletas. Na condição de modal excluído do planejamento e da execução da política de mobilidade na cidade, andar de bicicleta “carrega um potencial de resistência diante de grandes interesses, na disputa pela configuração do espaço urbano” nas cidades onde o princípio é de uma “cidade-mercadoria que convive com contradições e complexidades relacionadas ao arcabouço do direito à cidade” (Rosin; Leite, 2019, p. 885).

Em comparação aos automóveis, as bicicletas “são mais lentas, mais cansativas, expõem mais à chuva, ao vento e ao sol: menos que uma tecnologia, uma velha técnica. Não seria descabido argumentar que há nela certa disfuncionalidade da cidade



democrática” (Pereira; Prates, 2017, p. 116). Por outro lado, elas são mais acessíveis economicamente, ocupam menos espaços, não poluem e melhoram o condicionamento físico de quem a utiliza.

Para Mancata (2000, p. 142), o aumento de congestionamentos em várias cidades obedece à ineficiência do transporte de massa e acompanha a priorização das obras viárias voltadas para o automóvel. No entanto, o espaço urbano deve contemplar o uso coletivo do solo, bem como “a cidade deve ser pensada de modo a ser própria para o caminhar e para o uso da bicicleta.” (Brasil, 2021, p. 96)

Assim, é preciso investir nas calçadas, arborização, ciclovias, ciclofaixas, bicicletários e permitir a integração da bicicleta com transporte público e coletivo. O caminho se dá no investimento em lazer e moradia, estimulando o transporte ao ar livre, ativo e limpo (Brasil, 2021). Pensar na cidade é pensar nas pessoas que moram nela. Dessa forma, a formulação dos espaços urbanos passa

[...] a ser o principal negócio das cidades em vias de gentrificação, ficava cada vez mais evidente para os agentes envolvidos na operação que era ela, a cultura, um dos mais poderosos meios de controle urbano no atual momento de reestruturação da dominação mundial (Arantes, 2000, p. 33).

Sabe-se que a busca da cultura dominante “é o lugar a partir do qual se legitima o exercício da exploração econômica, da dominação política e da exclusão social” (Chauí, 2008, p. 59). Para Chauí (2008), as sociedades são avaliadas segundo a presença ou a ausência de determinados elementos típicos do ocidente capitalista, sendo a ausência desses elementos se configura numa falta de cultura ou pouca evoluída.

Conforme Mancata (2000, p. 124-125), o planejamento voltado para a “habitação social, o transporte público, o saneamento e a drenagem não têm o status de temas importantes (ou centrais, como deveriam ser) para tal urbanismo” pois se configura na diminuição da desigualdade e privilégio social. Nesse sentido, assume-se que o planejamento, o mercado, a lei, a modernidade, a cidadania nos espaços urbanos servem para alguns e não para todos.

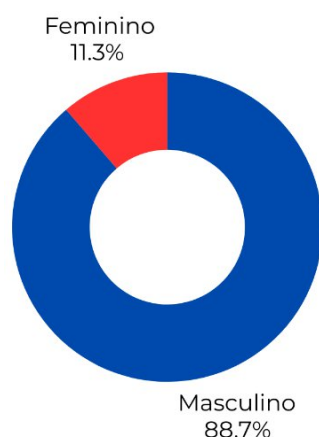
Pensar nos espaços urbanos é pensar na política de mobilidade urbana. O tema é de cunho coletivo, não devendo ser tratado como exercício individual constituído por técnicos, ao custo da exclusão das necessidades da população. O debate deve possibilitar a mobilidade social e produzir melhorias para a qualidade de vida (Vasconcellos, 2013).



RESULTADOS E DISCUSSÃO

Segundo Boareto (2010), o sistema viário deve ser pensado para atender os múltiplos usos dos usuários, isto é, incluir a bicicleta com garantia de infraestrutura adequada com segurança e educação no trânsito. Nesse contexto, é fundamental coletar informações sobre o perfil e necessidades dos ciclistas de uma determinada cidade, como de Feira de Santana -BA. Segue a exposição dos dados:

Gráfico 1: Sexo

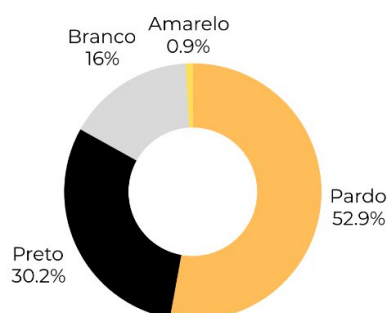


Fonte: Pesquisa de campo (2018).

Elaboração: Uanderson Barbosa (2024)

As respostas apontaram que 88,7% dos ciclistas estudados são do sexo masculino, ou seja, quase 9 a cada 10 ciclistas são homens. Esse dado reflete um cenário que ainda associa o uso do transporte e a prática de esporte de rua quase exclusivamente aos homens.

Gráfico 2: Cor/raça



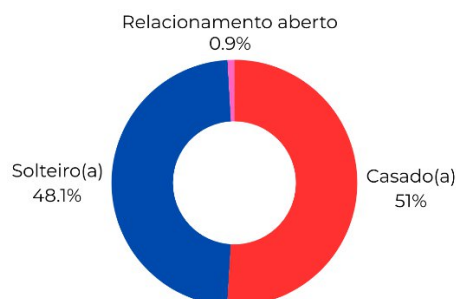
Fonte: Pesquisa de campo (2018).



Elaboração: Uanderson Barbosa (2024)

A maior parte dos ciclistas se declaram pardos com 52,8%, e, em segundo lugar, se identificam como pretos (30,2%). Pelo que foi observado em campo, a maioria deles utilizam a bicicleta como meio de transporte, principalmente, porque o custo de ter ou adquirir uma bicicleta é menor em relação ao meio de transporte motorizado.

Gráfico 3: Estado civil



Fonte: Pesquisa de campo (2018).

Elaboração: Uanderson Barbosa (2024)

Pelos dados coletados a porcentagem de ciclistas casados (50,9%) é um pouco superior em comparação à de solteiros (48,1%). “Viúvo(a)” não foi marcado nos formulários e o item “relacionamento aberto” correspondeu a 0,9% dos investigados.

Gráfico 4: Faixa etária



Fonte: Pesquisa de campo (2018).

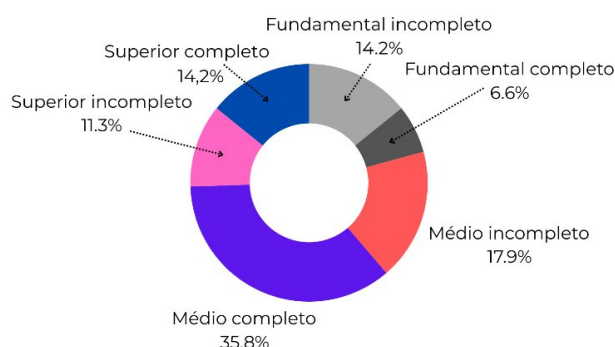
Elaboração: Uanderson Barbosa (2024)

Sobre a idade dos ciclistas, obtivemos uma distribuição de respostas bastante equilibrada, sendo 21 a 25 anos (15,1%), 26 a 30 anos (13,2%), 31 a 35 anos (14,2%), 36 a 40 anos (21,7), 41 a 50 anos (19,8%), mais de 50 anos (14,2). Isso significa que o uso de bicicleta atende as múltiplas faixas etárias, um fator importante de inclusão, porém, os dados apontaram uma baixa participação de jovens entre 16 a 20 anos com apenas 1,9%



das respostas, que possa ser explicado pela política de redução de tarifa de ônibus para jovens em idade escolar.

Gráfico 5: Escolaridade

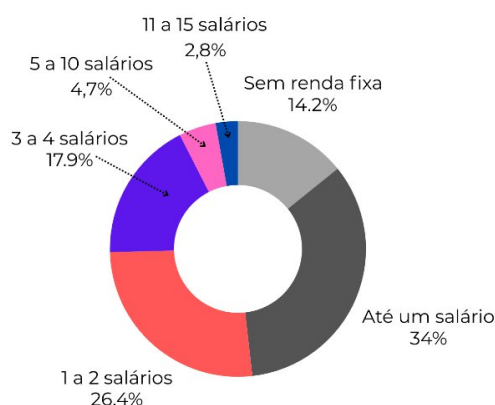


Fonte: Pesquisa de campo (2018).

Elaboração: Uanderson Barbosa (2024)

A respeito da escolaridade, a maioria possui o ensino médio, perfazendo 35,8% das respostas. O número de ciclistas com ensino fundamental incompleto (14,2%) é o mesmo que o do ensino superior completo e maior que o de ensino superior incompleto (11,3%) e ensino fundamental completo (6,6%).

Gráfico 6: Renda



Fonte: Pesquisa de campo (2018).

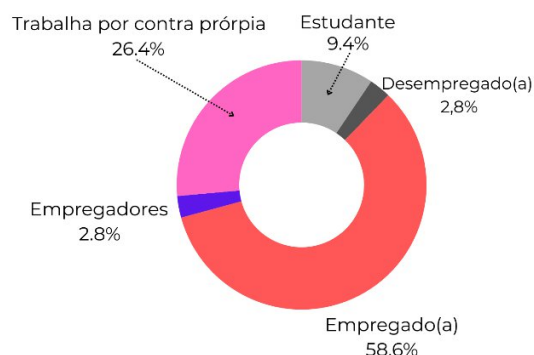
Elaboração: Uanderson Barbosa (2024)

Das respostas obtidas sobre a renda média dos ciclistas, 60,8% recebem até 2 salários mínimos por mês. Apenas 4,7% dos ciclistas investigados recebem entre 5 a 10 salários mínimos e 2,8% recebem mais de 10 salários mínimos. Nesse caso, essa pesquisa nos mostra a disparidade econômica entre os ciclistas estudados e a má distribuição de renda que pode refletir na qualidade de vida. Não houve, entre os ciclistas estudados, percentual dos que recebem acima de 15 salários-mínimos, apesar de constar na lista de questões. Também é significativa a porcentagem de ciclistas que não têm renda fixa, que



corresponde a 14,2%. Dessa forma, o perfil médio do ciclista participante da pesquisa é de um padrão de renda baixo, sendo a maior porcentagem até dois salários-mínimos. para essas pessoas se locomoverem pela cidade, a bicicleta é modal mais viável, e, por vezes, a única que garante a liberdade nos deslocamentos pela cidade.

Gráfico 7: Ocupação/profissional

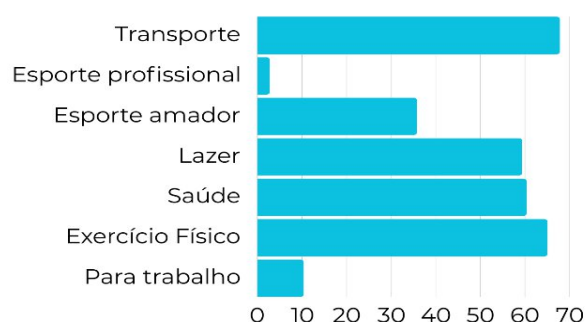


Fonte: Pesquisa de campo (2018).

Elaboração: Uanderson Barbosa (2024)

As respostas apontaram que 58,5% dos ciclistas são empregados, 2,8% são empregadores e 2,8% estão desempregados. A quantidade de ciclistas que trabalham por conta própria é de 26,4% e 9,4% são estudantes. Não houve resposta de ciclista que trabalha sem remuneração.

Gráfico 8: Finalidade que usa a bicicleta



Fonte: Pesquisa de campo (2018).

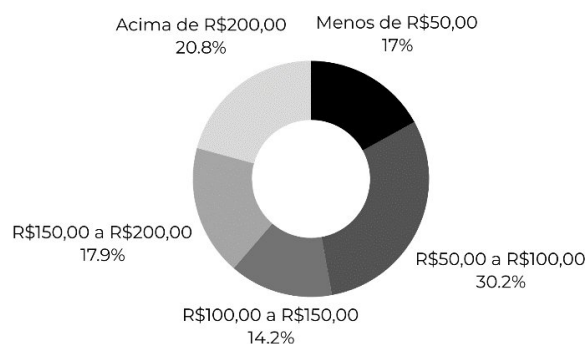
Elaboração: Uanderson Barbosa (2024)

Sobre o item em que o ciclista poderia escolher mais de uma opção, que trata das finalidades do uso da bicicleta, mais de 60% dos ciclistas escolheram, de forma não necessariamente simultânea, as opções transporte, lazer, saúde e exercício físico. Isso significa que a bicicleta tem mais de uma utilidade para os ciclistas feirenses. Utilizar a bicicleta como ferramenta de trabalho (vendendo lanche, água, etc.) obteve 10,4%,



revelando a importância da bicicleta na reprodução social para a classe trabalhadora. É bem significativo que 35,8% do total utiliza a bicicleta para o esporte amador, apontando para um fenômeno de vulto na cidade, mesmo antes da pandemia que intensificou a prática dos esportes de rua.

Gráfico 9: Valor gasto a cada seis meses com manutenção, recomposição de peças e acessórios

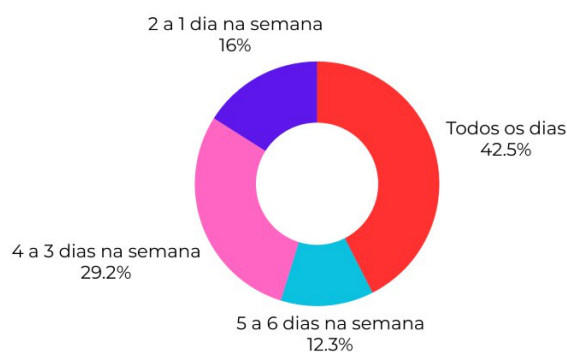


Fonte: Pesquisa de campo (2018).

Elaboração: Uanderson Barbosa (2024)

Sendo questionados sobre os gastos a cada seis meses com a bicicleta, 79,2% responderam que gastam menos de R\$200,00 e 20,8% gastam mais de R\$200,00 com a bicicleta.

Gráfico 10: Frequência em dias durante uma semana que utiliza a bicicleta

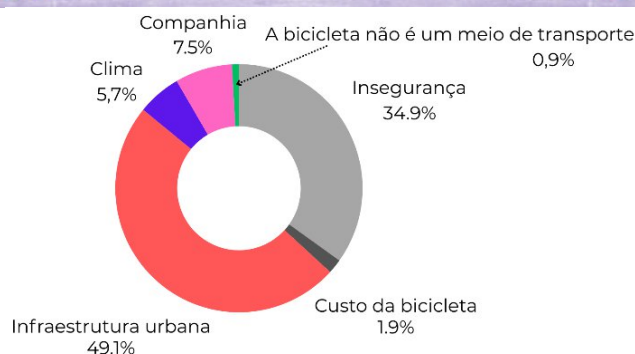


Fonte: Pesquisa de campo (2018).

Elaboração: Uanderson Barbosa (2024)

A maioria dos ciclistas estudados afirmaram que utilizam a bicicleta mais de cinco dias na semana, correspondendo a 54,8% dos investigados, 16% utilizam a bicicleta entre um e dois dias, enquanto 29,2% utilizam entre três e quatro dias.

Gráfico 11: O fator que limita utilizar a bicicleta como meio de transporte

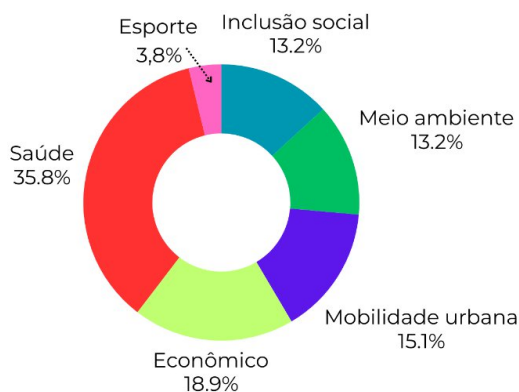


Fonte: Pesquisa de campo (2018).

Elaboração: Uanderson Barbosa (2024)

Para os ciclistas estudados essa foi a pergunta mais difícil de responder, a maioria ficou em dúvida entre infraestrutura urbana (49,1%) e insegurança (34,9%), que somadas correspondem a 84%. As outras respostas foram: clima com 5,7%, companhia durante o percurso 7,5%, custo com a bicicleta 1,9% e um sujeito respondeu que a bicicleta não é um meio de transporte.

Gráfico 12: A escolha determinante do uso da bicicleta



Fonte: Pesquisa de campo (2018).

Elaboração: Uanderson Barbosa (2024)

A opção com maior resposta ficou com a saúde 35,8%, seguida por inclusão social e o benefício ao meio ambiente que ficaram empatados com 13,2%, esporte corresponde a 3,8%. Isso significa que a bicicleta é um grande instrumento para melhorar a qualidade de vida. A economia no custo do transporte ficou com 18,9%, mobilidade urbana correspondeu a 15,1% e lazer não obteve resposta.

CONSIDERAÇÕES FINAIS



A partir das respostas obtidas, infere-se que a bicicleta se apresenta como importante modal no que se refere à democratização do direito à cidade, contribuindo para a saúde coletiva e ao apelo ambiental que se coloca no debate contemporâneo. Nesse sentido, podemos associá-la de forma positiva como uma alternativa para a Política de Mobilidade Urbana de Feira de Santana, entre outros benefícios advindos da sua funcionalidade para os usuários.

É importante destacar a maneira como os ciclistas feirenses se relacionam com a bicicleta, que usualmente estabelece uma relação de instrumento para saúde, exercício físico e redução de custo para transporte. Outro ponto que identificamos é a praticidade que a bicicleta fornece para os ciclistas, seja, do ponto de vista de liberdade no deslocamento, seja em função da melhoria da sensação de bem-estar ao pedalar na cidade. Assim, é possível constatar que a bicicleta é uma alternativa excelente como meio de transporte e saúde na cidade de Feira de Santana, mas que também fornece a inclusão social pela sua diversificação de uso. A maior dificuldade, de acordo com os usuários, fica por conta da carência de infraestrutura e falta de segurança urbana.

Deve-se, ainda, ressaltar que Feira de Santana é uma cidade relativamente plana, com temperatura agradável no início da manhã e no final da tarde. É viável, socioeconomicamente, fomentar políticas públicas participativas de investimentos que abarcam a bicicleta como um meio de transporte. Aspectos ligados à economicidade, eficiência, promoção da qualidade de vida, redução dos custos de infraestrutura de mobilidade e de deslocamento por ciclista confirmam que, nas representações da população ciclista indicam a necessidade de investimento nesse modal. Sobretudo, essa política urbana dialoga com as características geográficas de Feira de Santana e acumulam no que se refere à agenda sobre cidades sustentáveis, que está ordem do dia no plano local e internacional.

REFERÊNCIAS

AMIGO, Ignacio. Um carro a menos? Trocando o carro pela bicicleta. *In*: CALLIL, Victor; COSTANZO, Daniela (orgs). **Estudos de Mobilidade por Bicicleta**. São Paulo: Cebrap, Cap. 1. p. 25 – 46, 2018.



ARANTES, Otília. Uma estratégia fatal. A cultura nas novas gestões urbanas. In: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. Petrópolis, RJ: Vozes, p. 11-75, 2000.

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.

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.

CHAUI, Marilena. Cultura e democracia. *Crítica y Emancipación*, (1): p. 53-76, junio 2008. Disponível em: <https://encurtador.com.br/KQSW6>. Acesso em: 24 ago. 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/hqQR. Acesso em: 7 dez. 2021.

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.

MANCATA, Ermínia. As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias Planejamento urbano no Brasil. In: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. Petrópolis, RJ: Vozes, p. 121-188, 2000.

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: 25 ago. 2023.

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/qdHRFqestzR5BBTR48Yt7VJ/?lang=pt>. Acesso em: 23 ago. 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, 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, 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.

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

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