



Alejo Levoratti
Fabio Zoboli
Sayuri Silva Dantas De Oliveira

Recebido: 14 de maio 2024
Revisado: 8 de julho 2024
Aceito: 18 de setembro 2024
Publicado: 14 de dezembro 2024

O acesso à cidadania e os usos políticos dos corpos na ciclovia de Aracaju/SE

Resumo

O presente estudo tem como objetivo interpelar o espaço público urbano da ciclovia de Aracaju e a segregação social em função dos descompassos provocados pelos fluxos neoliberais de produção de riqueza e manutenção/reprodução de pobreza. O escrito parte do pressuposto de que a ciclovia aracajuana é, em grande medida, antidemocrática, portanto, não pode ser vista como um quesito de cidadania. Para sustentar tal suspeita são tensionados alguns questionamentos: Para quais atores sociais a ciclovia foi pensada enquanto política pública? Para qual prática corporal urbana ela foi concebida? Para quais tipos de corpos e bicicletas ela foi pensada? Em termos geopolíticos, qual a função da malha cicloviária de Aracaju? Entendemos que os usos dos corpos dos ciclistas são distintos na medida em que, política e esteticamente, usam suas bicicletas com diferentes objetivos. De igual modo, os processos de transmissão e utilização dessas técnicas corporais são estruturados por questões de classe e de gênero. Conclui-se que, embora tenha sido concebida como uma forma de construir qualidade de vida para os setores abastados, os usos dos cidadãos estão longe do que foi concebido e expresso, e nela se materializam as desigualdades em termos de classe social e de gênero que atravessam a cidade moderna.

Palavras-chave: Ciclovia; Aracaju/SE; Cidadania; Política; Corpo.

Access to citizenship and the political uses of bodies on the Aracaju/SE cycle path

Abstract

The aim of this study is to question the urban public space of Aracaju's bicycle lane and social segregation as a result of the mismatches caused by neoliberal flows of wealth production and poverty maintenance/reproduction. The article starts from the assumption that Aracaju's bicycle lane is, to a large extent, undemocratic, and therefore cannot be seen as an issue of citizenship. To support this suspicion, some questions are raised: For which social actors was the bicycle lane designed as a public policy? What kind of urban bodily practice was it designed for? What kind of bodies and bicycles was it designed for? In geopolitical terms, what is the function of Aracaju's cycling network? We understand that the uses of cyclists' bodies are different in that they politically and aesthetically use their bicycles for different purposes. Similarly, the processes of transmission and use of these body techniques are structured by class and gender issues. The conclusion is that although it was conceived as a way of building quality of life for the comfortable sectors, the uses of the citizens are far from what was expressed in the design and it materializes the inequalities in terms of social class and gender that the modern city is experiencing.

Keywords: Bike lane; Aracaju/SE; Citizenship; Policy; Body.

Introdução

Aracaju é a capital de Sergipe¹, estado que faz parte das nove federações da região Nordeste do Brasil. A capital sergipana² conta com uma população aproximada de 665.000 habitantes, distribuída em sua área territorial de 181,9 km². É a principal área urbanizada do estado e se encontra entre as cidades mais desenvolvidas do país, ocupando a 63ª colocação. O nome Aracaju deriva da junção de duas palavras: Arara — nome de uma ave que já foi típica da região — e Caju — pedúnculo floral ou pseudofruto de onde deriva o fruto da castanha do caju. Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 2021³, Aracaju possui uma taxa de escolarização de 97,4% da população entre 6 e 14 anos, e um PIB per capita de R\$ 27.364,40, o que o coloca em primeiro lugar entre os municípios do Estado, mas deixa-o na posição 2.381 entre os 5.570 municípios do país.

Aracaju figura entre as melhores capitais do Brasil para se morar. Por muitos anos foi considerada a capital brasileira da qualidade de vida. Esse título foi concedido à Aracaju, no ano de 2008, considerando dados do Ministério da Saúde. Esse prêmio rendeu a Aracaju um episódio no programa Globo Repórter, exibido pela maior emissora de TV aberta do Brasil⁴. A partir dessa conquista, o título de capital brasileira da qualidade de vida tornou-se um marketing, que condiz muito mais com o campo do imaginário, do que com a realidade da citada capital.

O sistema ciclovitário da cidade é um dos ícones utilizados para enaltecer a titulação de Aracaju como capital brasileira da qualidade de vida. Isto porque a capital sergipana tem uma malha ciclovitária de 74 km — 66 km de ciclovias e 8 km de ciclofaixa. Essa rede passou a ser ampliada a partir do ano de 2001, atingindo uma extensão de 53 km, quando a cidade apresentou um crescimento em suas diferentes áreas. Antes disso, havia pequenos trechos de ciclovias.

A saúde está na praça, bem ao lado de casa. A qualquer hora do dia, professores de educação física estão a postos para orientar milhares de alunos — e de graça. É muito fácil espantar a preguiça quando se vive em Aracaju [...] O hábito de usar a bicicleta ganha incentivo extra quando se tem quase 40 quilômetros de ciclovias. A vida é mais tranquila em uma cidade com pouco mais de 500 mil habitantes. E a saúde agradece quando são poucos os fumantes e se consome gordura e álcool com moderação. Junte a isso frutas, verduras e exercícios físicos e

¹ Sergipe é o menor estado do Brasil (dos 27 existentes) com uma área de 22.050,4 km². O Estado conta atualmente com 75 municípios. O nome “Sergipe” é homenagem a um cacique indígena chamado *Serigy*.

² Os dados foram extraídos do site oficial da cidade de Aracaju <https://www.aracaju.se.gov.br/>, no dia 01/02/2024.

³ Ver estes e outros dados sobre a cidade de Aracaju/SE (2021) no site do IBGE: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/se/aracaju.html>. O acesso foi feito em 21/06/2024.

⁴ Verificar informações a respeito na reportagem disponível em: <https://g1.globo.com/globoreporter/0,,MUL1035187-16619,00-ARACAJU+E+CAMPEA+EM+QUALIDADE+DE+VIDA.html>. Acesso em 20/06/2024.

é possível chegar ao topo do ranking da qualidade de vida. (Aracaju é..., 2009).

Atualmente, em termos proporcionais, a rede cicloviária de Aracaju pode ser considerada a maior do país. É certo que os indicadores de qualidade de vida urbana de uma cidade devem estar focados no bem-estar humano, abrangendo aspectos referentes aos recursos ambientais e ao desenvolvimento sustentável. No entanto, acreditamos que eles também devem abranger a análise de questões como cidadania, democracia, participação política, conforto habitacional, segurança, dentre outros.

Suspendendo o sistema cicloviário de Aracaju como campo empírico de análise, o argumento de nosso texto pretende ir na direção contrária da titulação de capital brasileira da qualidade de vida. Em outros termos, pretende-se destituir a ciclovia como lugar que a aponta como influenciadora desse índice. Isso é feito sob o pressuposto de que ela não pode sustentar um dos pilares dessa condecoração, pois é, em grande medida, antidemocrática. Desse modo, não pode ser vista como um quesito de cidadania, ou seja, como algo que é um bem comum de todos. Assim, o presente estudo tem como objetivo interpelar o espaço público urbano da ciclovia de Aracaju e a segregação social, em função dos descompassos provocados pelos fluxos neoliberais de produção de riqueza e manutenção/reprodução de pobreza.

Para tal, serão tensionados alguns questionamentos: para quais atores sociais a ciclovia foi pensada enquanto política pública? Para qual prática corporal urbana ela foi concebida? Para quais tipos de corpos e bicicletas ela foi pensada? Geopoliticamente falando, qual a função do sistema cicloviário de Aracaju?

A ciclovia de Aracaju vem sendo estudada sob o viés das mais variadas áreas do conhecimento e a partir de distintas problemáticas. A seguir, apresentamos algumas referências de pesquisas que tratam do sistema cicloviário de Aracaju para pensar questões de mobilidade urbana e cidadania. Pesquisas estas que de algum modo encontram eco neste estudo: “A contribuição da bicicleta na mobilidade urbana da cidade de Aracaju” (Melo, 2018); “Proposta de (re)estruturação da malha cicloviária na Zona Norte de Aracaju/SE” (Santos Júnior, 2018); “Análise da intermodalidade entre bicicletas e o sistema de transporte público coletivo: um plano de ação para Aracaju/SE” (Silva, 2016); “Desenvolvimento de um índice para a avaliação da ciclabilidade na cidade de Aracaju” (Andrade, 2018); “Cicloturismo: mobilidade urbana e valorização do turismo da cidade de Aracaju – Sergipe” (Santos, Campos, Alves, 2016); “Bicicleta e transferência modal: uma investigação em Aracaju” (Araújo, et al., 2009a); “Andar de bicicleta: contribuições de um estudo psicológico sobre mobilidade” (Araújo, et al., 2009b); “Meios alternativos de transporte como estratégia de melhoria da mobilidade urbana no município de Aracaju” (Nascimento, 2017).

O conceito de cidadania trata do direito do cidadão de ter acesso à cidade, aos bens da cidade, à estrutura da cidade. A cidadania como prática da reivindicação, da apropriação de espaços para fazer valer direitos, é imprescindível como fundamento de uma nova ordem social, encontrando seu aporte na democracia (Bonamigo, 1999). A essência — tanto da cidadania, como da democracia — reside na supremacia da vontade popular, deste modo, se o único poder legítimo é o que emana da vontade dos cidadãos, a participação e o uso/ocupação dos espaços públicos caracterizam a expressão da liberdade (Bonamigo, 1999). Por isso, o fato de as pessoas morarem em uma mesma cidade não as torna igualmente cidadãos.

Na cidade, o espaço está sujeito a tensões e ao jogo de forças existentes no interior da sociedade urbana: “o espaço não é reflexo da sociedade, é sua expressão”. As formas e processos espaciais são constituídos pela dinâmica de toda a estrutura social. Em uma sociedade desigual como a brasileira, as nossas cidades vão ser a expressão desta desigualdade, que estrutura espaços, lugares e práticas sociais. Como ideal, a cidade deveria ser o lugar da realização da cidadania, onde direitos e deveres do cidadão poderiam ser efetivados de forma igualitária. Mas se a cidade é a própria sociedade na qual está inscrita, as desigualdades sociais são obra e causa de uma espacialidade excludente, na forma de territórios isolados e alienados. Suas marcas estão impressas no espaço urbano, que por sua vez a reforça e a mantém (Silva, 2014, p. 71).

Os usos dos corpos aqui neste escrito estão sustentados pelo conceito de “técnicas corporais”, de Marcel Mauss (1979), que os conceitua como sendo os modos como os seres humanos, sociedade por sociedade e de maneira tradicional, fazem uso de seus corpos. Assim sendo, nas técnicas do corpo culturalmente transmitidas estão imbricados discursos políticos e sentidos estéticos. Tornar o corpo um objeto de estudo nas ciências humanas é dar a ele palavra, é fazer falar os sentidos conjunturais outorgados aos modos como se concebem os sujeitos e a política (Galak, 2014). Deste modo, este escrito parte da prognose de que os usos dos corpos dos ciclistas que fazem uso do sistema ciclovitário de Aracaju são distintos na medida em que política e esteticamente usam suas bicicletas com diferentes objetivos. Além disso, os processos de transmissão e utilização dessas técnicas corporais são estruturados por questões de pertencimento de classe e de gênero, questões estas que, como veremos, moldam a forma como essa política pública é apropriada.

A cidade de Aracaju e os modos de apropriação do sistema ciclovitário

A cidade é aqui “compreendida como a manifestação material de um campo de potência geográfico que se configura como uma localidade espacial central, dito de outra forma, a cidade é um retrato do movimento espacial geográfico, é uma forma espacial” (Souza, 2015, p. 36). Por

consequente, o espaço urbano é tido como um espaço de pujança que submete e mantém as relações sociais a uma determinada ordem geográfica em um território definido, sempre modelado e reproduzido dentro de um tempo histórico. É um espaço “constituído por um campo de forças apto a promover um movimento territorial endógeno e exógeno de atração, repulsão e manutenção da população e das atividades que compõem a centralidade urbana” (Souza, 2015, p.37).

Silva afirma que:

Como projeto coletivo, a cidade é, por definição, uma construção pública. Não apenas em sua materialidade física – por exemplo, espaços e vias de circulação pública e uma infraestrutura urbana que atuam diretamente sobre a vida privada dos indivíduos – mas especialmente como construção cultural e simbólica. Muito embora a definição de cidade passe pela diferenciação clássica entre público/privado, os seus limites são tênues, quase impossíveis de se determinar mesmo quando nos restringimos à materialidade espacial (Silva, 2014, p. 22).

Aracaju possui um total de quarenta e dois (42) bairros. Esses bairros podem ser visualizados na figura 1, contornados em amarelo. Os traços vermelhos são os 74 km de ciclovias da cidade. A imagem abaixo nos foi cedida pela Empresa Municipal de Obras e Urbanização de Aracaju (EMURB, 2023), via solicitação assinada por um dos autores do texto.

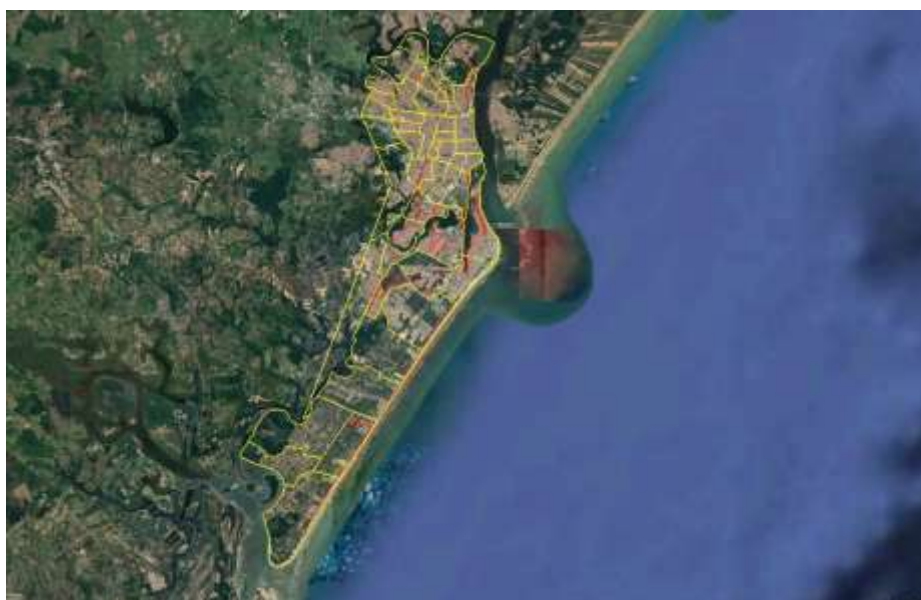


Figura 1: Os bairros de Aracaju/SE e a malha cicloviária

Fonte: Empresa Municipal de Obras e Urbanização de Aracaju (EMURB, 2023).

Pela imagem (Figura 1), percebe-se que o sistema cicloviário de Aracaju fica restrito basicamente a doze (12) dos bairros mais elitizados da cidade, onde mora a população de classe média-alta. De acordo com a análise de Franca (2018) sobre o desenvolvimento urbano da cidade,

encontramos paralelos entre as regiões onde se concentrou a produção habitacional organizada pelo mercado imobiliário para a construção de condomínios fechados voltados aos setores médio-altos, bem como também com as áreas onde o desenvolvimento estava sendo planejado e com as regiões onde a ciclovía foi implantada. Esse dado deixa clara a geopolítica da ciclovía, ou seja, ele responde à pergunta: para quais corpos e bicicletas ela foi feita? “Enquanto os bairros centrais são valorizados e tornam-se objeto de grandes investimentos urbanísticos, outras áreas são corroídas pela degradação e tornam-se marginais” (Bauman, 2021, p. 8-9). Além disso, “A desigualdade toma forma de segregação, em especial em segregação socioespacial, designando, como algo supostamente naturalizado, o ‘lugar de cada um’ no interior da cidade” (Silva, 2014, p. 71).

Em uma pesquisa feita em 2018 pela Organização não governamental Ciclo Urbano Aracaju, quando perguntados os motivos da utilização da malha cicloviária, 14,8 % dos usuários responderam que utilizam a ciclovía para fazer atividade física e lazer, os outros 85,2 % fazem uso do sistema cicloviário como meio de transporte para ir ao trabalho (muitos desses alegando questões de consciência ambiental). Nesta mesma pesquisa, 42% dos ciclistas responderam ter renda entre um e dois salários-mínimos⁵.

Como vimos, o sistema cicloviário foi feito para atender as “pedaladas de fim do dia” da classe média-alta da cidade. No entanto, os dados apontam que os corpos e bicicletas que fazem uso das mesmas são outros. Os 85,2% dos ciclistas que utilizam a ciclovía para ir ao trabalho são oriundos de bairros mais periféricos, eles geralmente precisam andar de bicicleta de 3 a 5 km até chegar a alguma ciclovía. A Figura 2 mostra um trabalhador que faz uso da bicicleta para realizar seu trabalho.

⁵ Esses dados estão disponíveis nas postagens do Instagram (https://www.instagram.com/ciclo_urbano/) e do Facebook (https://www.facebook.com/ongciclourbano/?locale=pt_BR) da ONG Ciclo Urbano, de Aracaju/SE. Os resultados da pesquisa foram entregues e debatidos com a Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito (SMTT) de Aracaju, no ano de 2018. O estudo feito propunha uma melhor ciclomobilidade aos cidadãos aracajuano.



Figura 2: Trabalhador utilizando sistema ciclovitário

Fonte: Instagram ciclo_urbano: https://www.instagram.com/ciclo_urbano/

Aqui parece haver um descompasso, um equívoco: a ciclovía foi feita geopoliticamente para os bairros mais nobres, no entanto, são utilizadas por trabalhadores, que saem da periferia para prestar serviços nos condomínios de casas e prédios desses bairros. Ou então vêm trabalhar em locais vinculados à praia (restaurantes, vendas ambulantes, dentre outros), afinal onde está a praia estão a classe média-alta e os turistas.

A propriedade privada dos meios de produção, possibilita a acumulação, por um determinado segmento social, do excedente econômico produzido em detrimento de outro, dificultando ou mesmo impedindo, a reprodução formal da vida para aqueles segmentos desprovidos dos meios de produção. Desse modo, em uma economia capitalista, a “liberdade” do trabalhador que se encontra dissociado dos meios de produção fica comprometida, tornando-o, portanto, incapaz de sobreviver de outra forma, senão oferecendo sua mão de obra àqueles que detêm esses meios (Souza, 2015, p. 213-214).

Percebe-se assim que “o espaço, em sua própria materialidade, está sujeito a dispositivos de poder tanto na definição de seus limites propriamente físicos, quanto às formas simbólicas de acesso e apropriação” (Silva, 2014, p.22). Desse modo, pode-se concluir que a condição pública de um espaço da cidade não é necessariamente sinônimo de liberdade política ou de democracia. Há uma diferença de poder optar ou escolher “andar de bicicleta” quando, por exemplo, duas pessoas acordam de manhã e está chovendo. Uma delas precisa ir trabalhar para prover seu sustento e a outra tinha programado uma pedalada de 20km para perder calorias com sua bicicleta de alta tecnologia e valor elevado. A figura 3 apresenta um modelo de bicicleta utilizado para “pedaladas de final de dia”.



Figura 3: Modelo de bicicleta utilizada por pessoas que fazem uso da ciclovía como lazer e promoção da saúde

Fonte: Instagram ciclo_urbano: https://www.instagram.com/ciclo_urbano/

Isso implica diferentes experiências corporais e estéticas entre os usuários do sistema ciclovitário. Enquanto aqueles que a utilizam para treinar o corpo investem elevados recursos econômicos em suas bicicletas e roupas, seu tempo livre que forma parte de seu capital econômico, o que lhes permite construir certas corporeidades que os inscrevem em termos de classe social. Paralelamente, os setores populares recorrem às bicicletas e ao sistema ciclovitário com a finalidade de se deslocarem até o local de trabalho, estabelecendo uma referência instrumental para seus corpos e para essa prática. Como pode ser visualizado na figura 4, muitas pessoas fazem uso da bicicleta como meio de transporte para fazer coisas do cotidiano diário, um meio de deslocamento mais barato que pagar um ônibus ou solicitar um motorista de aplicativo.



Figura 4: Ciclista transportando seus filhos para a escola

Fonte: Instagram ciclo_urbano: https://www.instagram.com/ciclo_urbano/

Essa referência, em termos de mobilidade urbana dos setores populares, que lhes permite aceder aos bairros onde trabalham, também mostra uma falta de desenvolvimento dessa política pública nas periferias, onde a rede não foi ampliada, implicando um elevado risco de deslocamento, uma vez que devem atravessar o tráfego de veículos com seus inúmeros riscos, como veremos mais adiante. Pensar o sistema ciclovitário, como política pública do município, e a experiência cidadã envolve compreender esse hibridismo em termos culturais característicos da América Latina e a desigualdade em termos socioeconômicos, questões que fazem com que projetos e experiências de vida antagônicas coexistam no mesmo espaço público.

Porém, esses dados também podem ser vistos como potencialmente políticos para pensar aprimoramentos de políticas públicas para a ciclovía na medida em que “a fusão que uma compreensão recíproca exige só poderá resultar de uma experiência compartilhada, e certamente não se pode pensar em compartilhar experiências sem partilhar um espaço” (Bauman, 2021, p.51). Aqui podemos visualizar um desafio da política, afinal, há um comportamento universal pautado no quesito “segurança” que faz com que a partilha de locais públicos por diferentes classes sociais seja diminuída. Essa redução do compartilhamento do local público está pautada no “medo de misturar-se”, ou seja, na mixofobia. Para Bauman (2021, p.50), isso “diminui a tolerância à diferença; e multiplica, assim, as ocasiões mixofóbicas, fazendo a vida na cidade parecer mais ‘propensa ao

perigo' e, portanto, mais angustiante, em vez de mostrá-la mais segura e, portanto, mais fácil e divertida”.

Eis aí o desafio da implantação das políticas públicas que incentivem e assegurem esse convívio. Faz-se necessário:

Um deslocamento do interesse que faça com que passemos do planejamento de espaços privados para o planejamento de um espaço público mais amplo, que seja ao mesmo tempo frutivo e estimulante. É necessário criar uma variedade de usos alternativos, agindo como catalisadores, e não como barreiras para a interação humana (Bauman, 2021, p. 72).

Um dado importante para sustentar o nosso pressuposto é que, em média, seis ciclistas morrem por ano em Aracaju. Cinco deles morrem no trânsito, onde o/a ciclista está indo em direção à malha cicloviária, ou que saiu da ciclovia e está retornando para sua casa. Afinal, quando saem de suas casas em bairros mais periféricos precisam pedalar por alguns quilômetros até terem acesso à ciclovia. Como pode ser visto na Figura 5, neste trajeto, os ciclistas precisam dividir a rua com os demais meios de transporte, o que os expõe aos riscos.



Figura 5: Ciclista indo ao trabalho, dividindo pista com outros veículos

Fonte: Instagram ciclo_urbano: https://www.instagram.com/ciclo_urbano/

Somente uma das seis mortes ocorre em trajetos com ciclovia, as outras ocorrem em cruzamentos ou com ciclistas que andam fora da ciclovia. Ou seja, pode-se dizer que as ciclovias são

seguras, e as mortes que ocorrem em áreas de ciclovias são por imprudência dos usuários ou de motoristas em cruzamentos. No dia 9 de agosto de 2023, morreu um estudante de medicina que estava fazendo uso do sistema ciclovitário e foi cruzar a faixa de uma. Um dos carros parou para ele seguir, no entanto, o carro que vinha na segunda via o atropelou. Na Figura 6, vemos uma bicicleta branca (bicicleta fantasma) sendo pendurada, durante um protesto de amigos e ciclistas, no poste do cruzamento onde ocorreu o acidente que vitimou o jovem.



Figuras 6: Protesto pela morte de um ciclista e encaixe de uma bicicleta “fantasma” no poste

Fonte: Instagram ciclo_urbano: https://www.instagram.com/ciclo_urbano/

Aproximadamente três semanas depois, no dia 27 de agosto, um senhor de 61 anos é morto também atravessando uma faixa em um bairro da Zona Norte da cidade. O homem tentava atravessar de bicicleta pela faixa de pedestre quando foi atingido por um carro. Chegando ao hospital, o ciclista não resistiu aos ferimentos e veio a óbito. No dia 29, os moradores do bairro Porto Dantas, onde a vítima residia, levou o caixão com o finado para o meio da rua como forma de protesto como pode ser visto abaixo na Figura 7. Em reportagem ao G1 Sergipe, um parente da vítima relatou: “Essa foi a única forma que encontramos para chamar a atenção das autoridades. Meu primo foi atropelado e o motorista nem parou para prestar socorro. Ele foi levado pelo SAMU para o hospital, mas morreu quando chegou lá” (G1 Sergipe, 2023).



Figura 7: Corpo de ciclista morto é levado à rua para protesto

Fonte: Reportagem G1 Sergipe. Foto de Anderson Barbosa TV Sergipe

No dia 21 de fevereiro de 2024, uma mulher de 40 anos se choca com outro ciclista. Ambos estavam andando em uma pista sem acesso à ciclovia. A colisão fez com que a mulher caísse na rua, onde foi atropelada por um ônibus de transporte público que passava no momento. O acidente aconteceu em uma via próxima ao aeroporto. Esse acidente fora da ciclovia encontra ecos com vários outros que são noticiados anualmente na cidade. Também atropelado por um transporte coletivo, no dia 25 de maio de 2022, um jovem rapaz perdeu a vida no bairro/conjunto habitacional Orlando Dantas. Ele morreu de imediato no local onde foi atropelado. O jovem voltava para sua casa à noite após um dia de trabalho. Em 13 de novembro de 2019, outro homem de 35 anos faleceu após um carro colidir com sua bicicleta, no centro da cidade.

Ainda, trazendo dados da Organização não governamental Ciclo Urbano Aracaju, a utilização do sistema ciclovitário de Aracaju é feita basicamente por homens 87,9% e por 12,1% de mulheres. No que diz respeito à faixa etária, 30,5% são de pessoas entre 18 e 30 anos e 27,2% entre 31 e 40 anos, ou seja, 57,7% das pessoas que utilizam a ciclovia tem idade entre 18 e 40 anos⁶.

O baixo uso do sistema ciclovitário por mulheres denuncia, principalmente, questões de segurança no que tange a violência sexual. As violências são geralmente simbólicas, por meio de comentários feitos por homens que frequentam a ciclovia, ou por motoristas que direcionam as agressões pelas janelas de seus veículos. Uma das autoras do presente escrito é presidenta da

⁶ Esses dados estão disponíveis nas postagens do Instagram (https://www.instagram.com/ciclo_urbano/) e do Facebook (https://www.facebook.com/ongciclourbano/?locale=pt_BR) da ONG Ciclo Urbano de Aracaju/SE. Os resultados da pesquisa foram entregues e debatidos com a Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito (SMTT) de Aracaju, no ano de 2018. O estudo feito propunha uma melhor ciclomobilidade aos cidadãos aracajuanos.

“Organização não governamental Ciclo Urbano Aracaju” e fez parte da coleta de dados junto aos ciclistas no ano de 2017. Os dados divulgados na pesquisa em 2018 ficaram restritos aos quantitativos, no entanto, aqui cabe algumas alegações do não uso externalizadas pelas mulheres. A imagem abaixo (Figura 8) mostra um membro da Ciclo Urbano Aracaju entrevistando mulheres na ciclovía para a pesquisa.



Figura 8: Mulheres ciclistas sendo entrevistadas em 2017 pela Ciclo Urbano Aracaju

Fonte: Instagram ciclo_urbano: https://www.instagram.com/ciclo_urbano/

Algumas mulheres disseram que não se sentem confortáveis na ciclovía por ser um espaço que as expõe aos olhares masculinos e, principalmente, às palavras com conotação sexual dirigidas a elas. Outro fator explicitado foi o de que evitam o uso da bicicleta por retornarem para casa à noite, logo, o escuro causa insegurança quanto a possíveis violações, como roubo ou estupro. A presença das mulheres no sistema ciclovitário é muito comum nos “grupos de pedalada”. Ou seja, quando há um grupo de pessoas se deslocando em equipe, a segurança deixa de ser um fator de impedimento do acesso. Nas ciclovias da Orla de Atalaia e da avenida 13 de julho, é mais comum também a presença de mulheres, que geralmente estão pedalando com seus maridos e filhos. Ambos os lugares são mais elitizados e a estrutura da ciclovía está envolta de outros equipamentos de lazer.

Investigações sobre a participação feminina no esporte mostram que esse espaço social foi construído como espaço de produção e reprodução de masculinidades (Archetti, 2003). É neste sentido que a participação das mulheres teve que disputar com os modelos tradicionais que atribuíam a ela um lugar no lar e na criação dos filhos, reservando a rua para o espaço de sociabilidade dos homens (DaMatta,

1997). Portanto, andar de bicicleta pela cidade não é alheio às práticas violentas que o modelo patriarcal reproduz em todos os seus espaços. No entanto, nesse processo de conquistas e reivindicações das mulheres (advindas principalmente de movimentos feministas) para acessar espaços masculinos foi muitas vezes confundido como a masculinização das mulheres.

Em suas relações sociais, atravessadas por diferentes discursos, símbolos, representações e práticas, os sujeitos vão se construindo como masculinos e femininos, arranjando e desarranjando seus lugares sociais, suas disposições, suas formas de ser e estar no mundo. Essas construções e esses arranjos são sempre transitórios, transformando-se apenas ao longo do tempo, historicamente, como também transformando-se na articulação com histórias pessoais, as identidades sexuais, étnicas, de raça, de classe (Louro, 1997, p. 28).

Devemos reconhecer que essa questão, que não é fixa, e as conquistas do movimento de mulheres são um exemplo de conquistas femininas e de reconhecimento por parte de outros grupos sociais, ainda em disputa, visto que a forma de realizar a prática é junto a grupos mistos e em modalidades mais desportivas e elitizadas que apresentamos. Ou seja, as desigualdades para as mulheres na possibilidade de acesso às ciclovias, além de serem estruturadas por estereótipos de gênero, também diferem de acordo com a pertença a um determinado estrato social (Garton e Hijos, 2018).

Considerações finais

Retomando o objetivo desse estudo, que foi o de interpelar o sistema ciclovitário de Aracaju e a segregação social em função dos descompassos provocados pelos fluxos neoliberais de produção de riqueza e manutenção/reprodução de pobreza, acreditamos amparados em Bauman (2021) que a geopolítica da ciclovie de Aracaju gera e sustenta uma exclusão física e social, logo, precisa ser questionada enquanto equipamento de cidadania.

Por isso, a ciclovie não pode ser reduzida a um equipamento que gera qualidade de vida na medida em que as pessoas que a utilizam para pedalar, supostamente estão tendo melhorias de saúde. Por tal motivo, a ciclovie de Aracaju foi aqui analisada sob um pressuposto socioeconômico mais amplo e como uma representação do modelo socioespacial das cidades. O auge das ciclovias como políticas públicas promovidas pelo Estado recupera um caráter globalizado, em que certas práticas são promovidas como meio de construir e posicionar um determinado território, mesmo que na prática os cidadãos lhes deem outros usos e coloquem em jogo outras estéticas. O sistema ciclovitário de Aracaju é prova de que o Estado não cria condições democráticas a todos os seus moradores nem

acesso universal e amplo de seus serviços básicos. E essas desigualdades são sentidas principalmente pela população mais pobre e com acesso escasso a serviços públicos, logo, à sua cidadania.

Na sua obra, “Confiança e medo na cidade”, Zygmunt Bauman (2021) traça as linhas fundamentais daquilo que se pode considerar a dinâmica básica em torno da qual giram as principais cidades do mundo. Para Bauman (2021), as cidades globais entraram em uma nova fase histórica, inaugurada no fim do século XX. Por diversas razões, essas áreas são o epicentro das transformações em curso e, como tal, constituem observatórios importantes para compreender o mundo e a política capitalista. Fernando de Souza, em sua obra “Formação, movimento e descompasso da rede urbana de Sergipe” (inserir ano) parte dos mesmos pressupostos de Bauman ao afirmar que “o espaço urbano moderno é uma categoria que possibilita compreender a gênese do fenômeno urbano ligado a economia industrial e suas transformações no movimento da sociedade” (Souza, 2015, p. 52).

Para Bauman (2021), a transformação nasce dos efeitos produzidos por um duplo movimento:

Por um lado, é nas grandes áreas urbanas que se concentram as funções mais avançadas do capitalismo, que tem se reacomodado segundo uma lógica de rede, cujos núcleos estruturais são justamente os centros globais. Por outro lado, as cidades tornaram-se objeto de novos e intensos fluxos de população de uma profunda redistribuição de renda: seja nos bairros nobres, com a formação de uma elite global móvel e altamente profissionalizada. Seja nos bairros populares, com a ampliação dos cinturões periféricos, onde se junta uma enorme quantidade de população deserdadas (Bauman, 2021, p. 8).

Em 23 de novembro de 2023, o Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, sancionou a lei 14.729 que altera as Leis nºs 13.724, de 4 de outubro de 2018, e 10.257, de 10 de julho de 2001, “para ampliar a participação popular no processo de implantação de infraestruturas destinadas à circulação de bicicletas, bem como para determinar a compatibilização do Plano de Mobilidade Urbana com a ampliação do perímetro urbano” (Brasil, 2023). Essas leis ecoam com o nosso escrito na medida em que incentivam a implementação do sistema ciclovitário e, por consequência, tornam a cidade mais democrática.

Encerrando o nosso escrito, lançamos alguns questionamentos à guisa de considerações finais: diante das políticas neoliberais e do fosso que elas geram, é possível fugir desse destino trágico? Diante disso, em que medida ainda podemos falar em democracia?

Referências

Andrade, J. W. (2018). *Desenvolvimento de um índice para a avaliação da ciclabilidade na cidade de Aracaju*. Brasil, [Dissertação de Mestrado]. Universidade Federal de Sergipe.

Aracaju é... (2009). *Aracaju é campeã em qualidade de vida*. 09 de março de 2009. Disponível em: <https://g1.globo.com/globoreporter/0..MUL1035187-16619,00-ARACAJU+E+CAMPEA+EM+QUALIDADE+DE+VIDA.html>

Araujo, M. R.; et al (2009a). Bicicleta e transferência modal: uma investigação em Aracaju. *Temas em Psicologia*, 17 (2), 463-480. http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-389X2009000200017&lng=pt&nrm=iso

Araujo, M. R.; et al (2009a). Andar de bicicleta: contribuições de um estudo psicológico sobre mobilidade. *Temas em Psicologia*, 17 (2), 481-495. http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-389X2009000200018.

Archetti, E. (2003). *Masculinidades. Fútbol, tango y polo en Argentina*. Buenos Aires: Antropofagia.

Bauman, Z. (2021). *Confiança e medo na cidade*. Rio de Janeiro: Zahar.

Bonamigo, R. I. H. (1999). *Cidadania: condições e possibilidades*. Brasil [Dissertação de Mestrado]. Universidade Federal de Santa Catarina.

Brasil. (2023). Lei 14.729 de 23 de novembro de 2023. República Federativa do Brasil. Brasília/Distrito Federal: Presidência da República. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2023/Lei/L14729.htm

DaMatta, R. (1997). *A Casa & a Rua*. Brasil: Rocco.

França, S. L. (Junio de 2018). *Vetores de expansão urbana em Aracaju-SE, Brasil: produção (entrelaçada) de cidade pelo Estado e mercado imobiliário*. Seminário Internacional de Investigación en Urbanismo X Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo. Barcelona, España.

G1 Sergipe (2014). *Moradores colocam corpo no meio da rua em protesto na Zona Norte de Aracaju*. 29 de agosto de 2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/se/sergipe/noticia/2023/08/29/moradores-colocam-corpo-no-meio-da-rua-em-protesto-na-zona-norte-de-aracaju.ghtml> Acesso em 07/01/2024.

Galak, E. (2014). Construir el cuerpo: cuatro consideraciones epistemo-metodológicas y tres metáforas para pensar el objeto de estudio 'cuerpo'. *Poiésis*, 8 (14), 348-364. <http://www.portaldeperiodicos.unisul.br/index.php/Poiesis/article/view/2294>

Garton, G.y Hijós, N. (2018). La deportista moderna: género, clase y consumo en el fútbol, running y hockey argentinos. *Antípoda*, 1(30). <https://doi.org/10.7440/antipoda30.2018.02>

Louro, G. L. (1997). *Gênero, sexualidade e educação: uma perspectiva pós-estruturalista*. Vozes: Petrópolis.

Maus, M. (1979). Técnicas y Movimientos corporales. En Mauss, M. *Sociología y Antropología*. Tecnos: Madrid.

Melo, J. P. G. (2018). *A contribuição da bicicleta na mobilidade urbana da cidade de Aracaju*. Brasil [Monografia de licenciatura]. Universidade Federal de Sergipe.

Nascimento, M. P. (2017). Meios alternativos de transporte como estratégia de melhoria da mobilidade urbana no município de Aracaju. Brasil, [Dissertação de Mestrado]. Universidade Federal de Sergipe.

Santos, C. A., Campos, A. C.; Alves, L. A. (2016). Cicloturismo: mobilidade urbana e valorização do turismo da cidade de Aracaju – Sergipe. *Revista De Direito Da Cidade*, 8(4), 1800–1824. <https://doi.org/10.12957/rdc.2016.22642>.

Santos Júnior, J. G. (2018). *Proposta de (re)estruturação da malha ciclovitária na Zona Norte de Aracaju/SE*. Brasil [Trabalho de Conclusão de Curso]. Universidade Federal de Sergipe.

Silva, A. (2016). *Análise da intermodalidade entre bicicletas e o sistema de transporte público coletivo: um plano de ação para Aracaju-SE*. Brasil [Trabalho de Conclusão de Curso]. Universidade Federal de Sergipe.

Silva, C. H. (2014). *Espaços políticos fortes: transformações e ressignificações do centro da cidade de Aracaju*. São Cristóvão: Editora da UFS.

Souza, F. A. (2015). *Formação, movimento e descompasso da rede urbana de Sergipe*. São Cristóvão: Editora da UFS.