

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
GUSTAVO VIANA DE SOUZA

Cicloturismo urbano em São Paulo: ver e fluir a cidade sob um novo olhar

São Paulo
2021

GUSTAVO VIANA DE SOUZA

Cicloturismo urbano em São Paulo: ver e fluir a cidade sob um novo olhar

Trabalho de conclusão de curso de bacharelado em Turismo, apresentado ao Departamento de Relações Públicas, Propaganda e Turismo.

Orientação: Prof.^a Dr.^a Debora Cordeiro Braga

São Paulo

2021

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catálogo na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Escola de Comunicações e Artes da Universidade de São Paulo
Dados inseridos pelo(a) autor(a)

Souza, Gustavo Viana de
Cicloturismo urbano em São Paulo: ver e fluir a cidade
sob um novo olhar / Gustavo Viana de Souza; orientadora,
Debora Cordeiro Braga. - São Paulo, 2021.
40 p.: il.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) -
Departamento de Relações Públicas, Propaganda e Turismo /
Escola de Comunicações e Artes / Universidade de São
Paulo.
Bibliografia

1. Turismo urbano. 2. Cicloturismo. 3. Rota. 4.
Experiência. 5. São Paulo. I. Braga, Debora Cordeiro. II.
Titulo.

CDD 21.ed. - 910

Elaborado por Alessandra Vieira Canholi Maldonado - CRB-8/6194

Nome: Souza, Gustavo Viana de

Título: Cicloturismo urbano em São Paulo: ver e fluir a cidade sob um novo olhar

Aprovado em: ___/___/_____

Banca:

Nome: Debora Cordeiro Braga

Instituição: Universidade de São Paulo

Nome:

Instituição:

Nome:

Instituição:

A todos os ciclistas que se aventuram pelos caminhos do mundo.

AGRADECIMENTOS

Agradeço aos meus amigos que sempre me apoiaram em todos os momentos ao longo do curso, em especial ao Gabriel e à Gabriela.

Agradeço aos professores por todo o aprendizado ao longo do curso, em especial à minha orientadora, Prof.^a Dr.^a Debora Cordeiro Braga, por toda paciência, apoio e preocupação.

Agradeço à Universidade de São Paulo por minha formação acadêmica e pessoal, proporcionando grandes momentos de aprendizado e amadurecimento.

Agradeço aos meus familiares que sempre me apoiaram no máximo que podiam.

*" Com minha bici eu vou a fundo pelas estradas
do fim do mundo"*

Sérgio Caparelli

RESUMO

Este trabalho tem com o objetivo apresentar uma proposta de rota cicloturística dentro da zona urbana da cidade de São Paulo, de modo a expor o cicloturista aos diferentes cenários que compõem a cidade criando uma experiência de integração e descobertas com o espaço urbano. Para tanto apresenta uma revisão bibliográfica sobre o conceito de turismo urbano e suas principais características, com um enfoque na cidade de São Paulo, discute conceitos de cicloturismo, características do ciclista paulistano e da estrutura ciclovária da cidade. Como resultado é proposta uma rota cicloturística que ofereça ao ciclista uma experiência de integração com turismo urbano da cidade de São Paulo, que foi baseada na região do centro expandido onde existem atrativos de diferentes segmentos que compõe o turismo urbano da cidade.

Palavras-chave: Turismo urbano, cicloturismo, rota, experiência, São Paulo.

ABSTRACT

This work aims to present a proposal for a cycle tourism route within the urban area of the São Paulo city, in order to expose the cycle tourist to the different scenarios that make up the city, creating an experience of integration and discoveries with the urban space. Therefore, it presents a bibliographical review on the concept of urban tourism and its main characteristics, with a focus on the São Paulo city, discusses concepts of cycle tourism, characteristics of the cyclist in São Paulo and the city's cycling structure. As a result, a cycle tourism route is proposed that offers the cyclist an experience of integration with urban tourism in the city of São Paulo, which was based in the expanded downtown region where there are attractions from different segments that make up the city's urban tourism.

Keywords: Urban tourism, bicycle tourism, route, experience, São Paulo.

Lista de Figuras

Figura 1 - Subtemas dentro do domínio da pesquisa do turismo urbano	7
Figura 2 - Uma estrutura integrativa para a pesquisa do turismo urbano.....	8
Figura 3 - Mapa da distribuição dos meios de hospedagem em São Paulo.....	12
Figura 4 - Destinos para itinerário de vários destinos	16
Figura 5 - Conceituação abstrata de um itinerário multi-destino que incorpora os três conceitos hierárquicos de destino.	18
Figura 6 - Centro expandido da cidade de São Paulo.....	19
Figura 7 - Ciclovias na cidade de São Paulo.	22
Figura 8 - Localização dos atrativos.....	29
Figura 9 - Mapa da rota de cicloturismo urbano.	34

Lista de Quadro

Quadro 1 – Atrativos selecionados	28
---	----

Lista de Tabela

Tabela 1 – Motivo predominante da viagem dos visitantes da cidade de São Paulo	10
--	----

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	2
2. TURISMO URBANO	5
3. TURISMO EM SÃO PAULO	9
4. CICLOTURISMO	14
5. ESTRUTURAS CICLOVIÁRIAS NA CIDADE DE SÃO PAULO	20
6. PERFIL DO CICLISTA PAULISTANO	23
7. UMA ROTA CICLOTURÍSTICA DE EXPERIÊNCIA EM SÃO PAULO	28
8. CONSIDERAÇÕES FINAIS	34
REFERÊNCIAS.....	36
ANEXO	39

1. Introdução

São Paulo hoje é uma cidade que vem se redescobrimo no assunto de mobilidade urbana, pois, de acordo com Cintra (2013), com o passar dos anos a utilização de veículos automotores próprios para a mobilidade cotidiana tem se tornado cada vez mais inviável devido ao aumento nos índices de congestionamento e nos gastos que um veículo gera. Uma opção há o transporte público, contudo quando é analisado o transporte de grandes cidades como São Paulo, nota-se que o sistema atual é ineficiente. Esse problema se dá devido as inúmeras dificuldades que as empresas contratadas para operar o transporte público das cidades enfrentam, que faz com que não sejam capaz de atender ao grande número de usuários de ônibus e do sistema ferroviário, causando assim grandes aglomerações e fazendo com que a circulação diária de pessoas seja desconfortável e estressante, afetando a qualidade de vida dos usuários que dependem desses meios de locomoção (COCCO; SILVEIRA, 2013).

Por conta de tais condições, a bicicleta tem se mostrado como uma alternativa viável para o problema de mobilidade urbana, pois não enfrenta congestionamentos, melhora a saúde daqueles que à utilizam e também é uma boa solução econômica, visto que o custo de aquisição e manutenção costuma ser baixo se comparado ao de veículos automotores. Tais condições tem feito com que sua utilização para locomoção diária na cidade de São Paulo, se torne cada vez mais frequente (MALATESTA, 2014).

Esse crescimento do uso da bicicleta em São Paulo, tanto como meio de transporte como atividades de lazer, tem desenvolvido dinâmicas de cicloturismo urbano. Segmento ainda pouco desenvolvido no Brasil, porém que vem sendo implantado em grandes cidades brasileiras como Curitiba e Rio de Janeiro (CASTRO, 2017)

Apesar do crescente uso da bicicleta na cidade de São Paulo e de diversos estudos que mostram a bicicleta como solução para mobilidade urbana, pouco se fala na sua utilização pelo setor turístico da cidade.

O Manual de Circuitos de Cicloturismo do Brasil (2011), documento criado pelo Clube de Cicloturismo do Brasil com práticas voltadas para o poder público consolidar o

cicloturismo, apresenta diversos efeitos positivos deste segmento, com destaque para: diversificação da economia regional e incremento do mercado com a criação de micro e pequenos negócios, pois o turismo gera efeitos multiplicadores espontâneos; valorização da herança cultural material e imaterial (festas, costumes, danças, culinária, artesanato) com o resgate e perpetuação de atividades típicas da comunidade; intercâmbio cultural entre moradores e visitantes; conservação do patrimônio histórico e da biodiversidade.

No site da São Paulo Turismo (SPTURIS, 2021), empresa oficial de turismo e eventos do município de São Paulo, não há roteiro voltado para o cicloturismo urbano, mesmo que existam 680 km de vias com tratamento cicloviário na cidade (CET, 2021). Nos roteiros divulgados na página da SPTuris são apresentados alguns pontos com infraestrutura para visitação com bicicletas, contudo não oferece uma rota definida em momento algum.

De acordo com um relatório feito pela European Cyclists Federation (2018) aproximadamente 2,3 bilhões de ciclovagens são feitas anualmente na União Europeia (EU). Em 2012, estimou-se que o cicloturismo na UE movimentou cerca de 44 bilhões de euros, neste mesmo ano registou-se que o segmento de viagens de cruzeiro movimentou cerca de 38 bilhões de euros, comparação que evidencia a relevância econômica do cicloturismo na Europa (ECF, 2018).

Levando em consideração os dados apresentados, nota-se uma oportunidade na consolidação de um novo segmento de turismo para a cidade de São Paulo. Assim, foi definido como problema de pesquisa a seguinte indagação: Qual a rota de cicloturismo que viabiliza uma experiência de integração entre o cicloturista e o espaço urbano do município de São Paulo?

Por isso, este trabalho busca apresentar uma proposta de rota cicloturística dentro da zona urbana da cidade de São Paulo de modo a expor o cicloturista aos diferentes cenários que compõem a cidade criando uma experiência de integração e descobertas com o espaço urbano. Tendo os seguintes pontos como objetivos específicos:

Mapear parte dos equipamentos turísticos e paisagem da cidade de São Paulo;

Identificar rotas e lugares que transmitam características do turismo urbano de São Paulo;

Analisar ruas e avenidas que contam com estruturas cicloviárias;

Conhecer o perfil, hábitos e necessidades dos ciclistas da cidade.

Esta pesquisa tem caráter descritivo e exploratório. Com base em artigos acadêmicos, documentários, livros, e reportagens, faz-se uma análise do que é o turismo urbano buscando suas definições e características, posteriormente são apontadas as características do turismo na cidade de São Paulo e identificando atrativos e suas proximidades com vias destinadas para ciclistas. Para contextualizar a área de estudo e identificar os espaços urbanos que propiciam experiências integrativas com seus visitantes.

Posteriormente é apresentado o segmento de cicloturismo. Suas definições, benefícios e características gerais, para então comparar com o movimento de ciclistas já existentes em São Paulo. Com base na pesquisa feita em 2016 pela Associação dos ciclistas urbanos de São Paulo (CICLOCIDADE), é apresentado o perfil das pessoas que utilizam a bicicleta dentro da área urbana, como suas motivações, necessidades, hábitos dados socioeconômicos, dentre outras características. Para verificar o que uma rota de cicloturismo deve ter para atender este público.

A partir das ideias e dados apresentados é proposta uma rota cicloturística para a cidade de São Paulo, levando em consideração distância entre atrativos, equipamentos e serviços. A rota é mapeada utilizando a ferramenta *Google Maps*.

Para a construção deste trabalho apoiou-se em artigos e teses que fundamentam as diretrizes de turismo urbano e de cicloturismo. Na área de turismo urbano foi utilizado inicialmente o artigo de Aldrigui (2017) onde são apresentadas diferentes ideias de autores a respeito de turismo urbano, porém não foi empregada nenhuma teoria em específico, mas sim pontos em comum dos autores.

Já para o segmento de cicloturismo, foram utilizados como referência bibliográfica inicial diversos artigos apresentados no 1º e 2º Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo que ocorreram nas cidades de Niterói e Rio de Janeiro, respectivamente nos anos de 2016 e 2018. Contudo para estruturar a teoria da rota proposta foi utilizado o modelo de Lamont (2009) sobre rotas de trânsito secundárias.

2. Turismo urbano

Quando se fala em turismo urbano, ou turismo em cidades, normalmente são associadas atividades de turismo de negócios ou eventos, contudo, por se tratarem de práticas que ocorrem em grandes cidades, é ofertado também estruturas de lazer que foram originalmente concebidas para serem utilizadas pela população local mas que acabam fazendo parte dos atrativos turísticos de uma cidade, como por exemplo parques, lojas, restaurantes, etc. (TELES, 2006).

Sassen e Roots (1999) apontam que cidades produzem conteúdo de entretenimento voltados para seus próprios moradores, porém acabam atraindo pessoas de fora, gerando assim o turismo urbano. Ashworth e Page (2011) levantam a questão de que visitar uma cidade e ser atraído por ela, são situações distintas. Onde no primeiro caso, a cidade é procurada por conta de um conjunto de atrativos que o turista deseja conhecer. Já o segundo caso, acontece quando o viajante tem uma necessidade de serviços, que não são encontrados em todos os lugares, como serviços 24 horas, áreas para grandes eventos, meios de hospedagem de alta capacidade, etc. Por conta disso, cidades que possuem estruturas de alta capacidade turística, têm maior propensão a receber alto fluxo de turistas.

De acordo com Ashworth e Page (2011) turistas tendem a visitar a mesma cidade repetidas vezes se for ofertado uma maior gama de atrativos, enquanto que destinos com grandes atrativos naturais, como Niagra Falls, mas que não ofertam atrativos diversificados, normalmente não atraem o mesmo viajante mais de uma vez.

Aldrigui (2017) em seu artigo denominado “Turismo urbano: um olhar para o quase invisível” faz uma revisão bibliográfica de diferentes autores, cada um com seu próprio entendimento da definição de turismo urbano, contudo, um ponto em comum entre todos é a complexidade em se chegar a uma definição precisa deste segmento. Isso se dá devido a esta modalidade estar incorporada nas rotinas das grandes cidades, como por exemplo o turista que realiza compras em um *shopping*, depois pega um ônibus para ir ao parque e por fim assiste um filme em um cinema. Assim como dito por Pearce (2001)

“a demanda por turismo urbano é, portanto, multidimensional e frequentemente multifuncional por natureza”.

Ashworth e Page (2011) também apontam esta intrínseca relação entre morador e turista, comparando o turista urbano, como um morador local durante o feriado. Contudo, levantam a questão de que, como estes dois sujeitos, morador e turista, fazem uso dos mesmos equipamentos, a diferenciação entre eles, deixa de ser relevante. Porém, Pearce (2001) levanta a questão de que este uso compartilhado de equipamentos pode acabar gerando um conflito entre moradores e turista, pois dentro de uma grande cidade, o turismo é apenas um dentre muitos outros negócios, podendo causar uma competição pelo uso de serviços, espaços e facilidades oferecidos pela cidade. Porém também existe a possibilidade de que esse convívio entre morador e turista seja amigável gerando uma integração e uma experiência positiva para ambos os sujeitos.

No entanto, apesar do turista urbano procurar uma conexão com a cidade, o que ele deseja é a “versão da cena urbana, adaptada ao turismo” (SASSEN& ROOTS, 1999). Ou seja, ele vai a ambientes onde se predomina a rotina e as atividades que não são ligadas ao turismo, porém quer ter a experiência de fuga, liberdade e interação com os moradores e outros turistas (HAYLLAR, GRIFFIN & EDWARDS, 2008, apud ALDRIGUI, 2017).

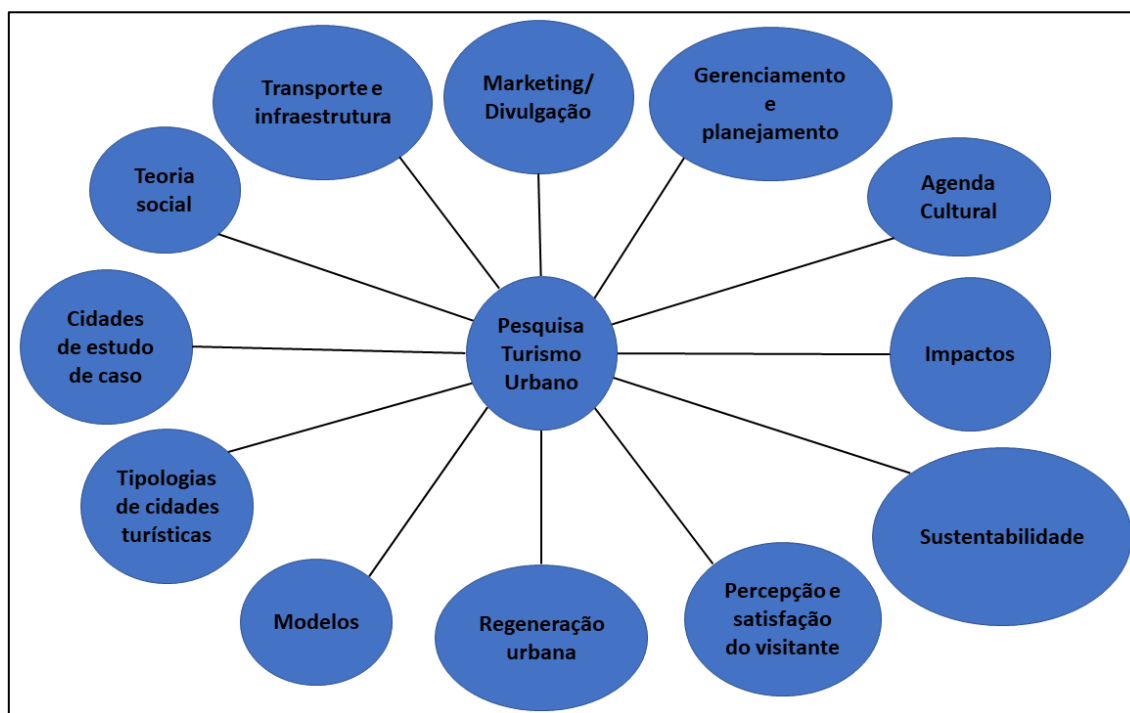
Em seu artigo, Aldrigui (2017), ressalta que assim como as cidades estão em constante desenvolvimento e modificação, o turismo urbano também se modifica, o que dificulta a criação de uma metodologia capaz de abranger todas as características e implicações deste segmento. É apontado também que como não há cidades iguais umas às outras, não há como determinar uma fórmula que seja capaz de definir o sucesso ou fracasso de uma cidade no ramo do turismo.

Ashworth (2003) foi um dos pioneiros em demonstrar que as escolhas dos visitantes por monumentos, museus, lojas, teatros, shows, casas de prostituição, cafés, escritórios, universidades, entre outros, delimitam as diferentes cidades existentes dentro de uma mesma cidade – a cidade histórica, a cidade espetáculo, a cidade compras, a cidade ‘noturna’, e todas elas juntas formam a cidade turística.(p. 134, apud, ALDRIGUI, 2017)

Seguindo este mesmo raciocínio, Ashworth e Page (2011) afirmam que não existe “cidade turística” ou “cidade não turística” visto a complexidade em que o turismo se mistura com a rotina das cidades, não é possível fazer essa distinção pois não existe cidade que não receba nenhum turista, da mesma maneira que não existe uma cidade composta inteiramente por turistas. Logo, pode-se concluir que existem apenas cidades que recebem mais ou menos turistas, devido à sua oferta de equipamentos e serviços.

De acordo com Ashworth e Page (2011), foi a partir da década de 1990 que se iniciaram as pesquisas focadas em turismo urbano, e tais pesquisas acabaram evoluindo e criando subtemas que influenciam diretamente a dinâmica do turismo urbano. Os autores produziram a Figura 1 para destacar a natureza multidisciplinar de pesquisas que contribuem para o estudo do tema.

Figura 1 - Subtemas dentro do domínio da pesquisa do turismo urbano

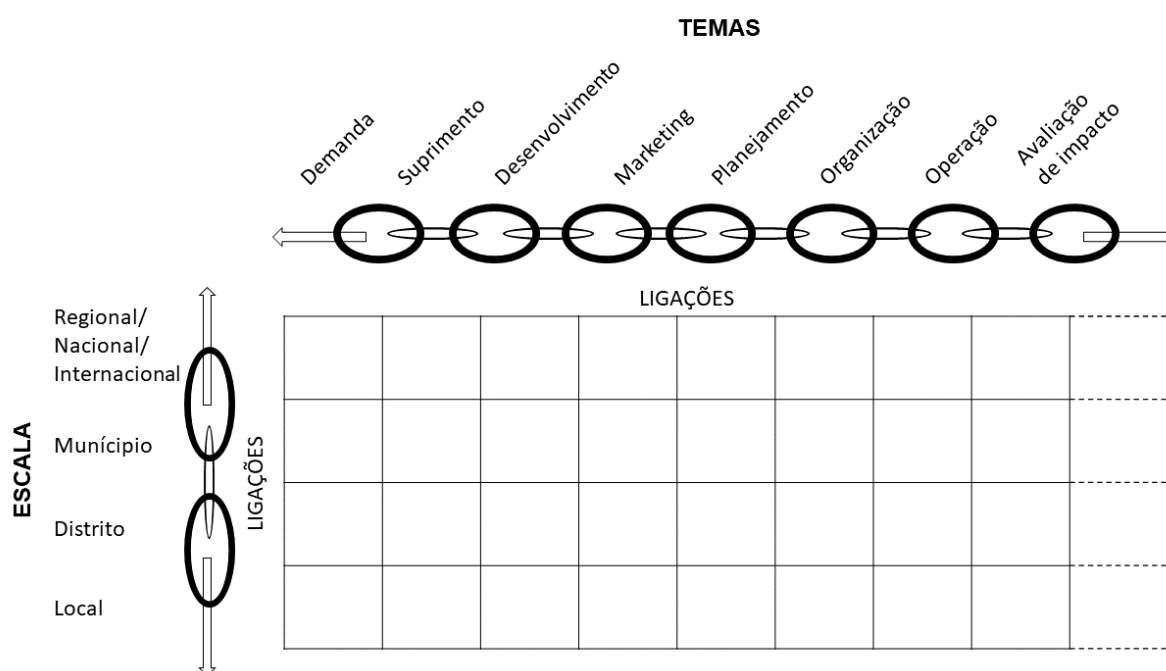


Fonte: ASHWORTH; PAGE, 2011. Tradução livre pelo autor.

Analisando a figura, pode ser observado a complexidade da dinâmica do turismo urbano, visto a quantidade de temas que compõem o turismo urbano, o que justifica a dificuldade em se chegar a uma definição fechada do tema e de apontar os impactos sociais e econômicos que este segmento gera.

Em 2001 Pearce já havia produzido uma outra figura onde também demonstrava a complexidade do estudo do turismo urbano através de uma matriz, como pode ser visto na Figura 2.

Figura 2 - Uma estrutura integrativa para a pesquisa do turismo urbano



Fonte: PEARCE, 2001. Tradução livre pelo autor.

Como pode ser observado, essa matriz é composta por dois eixos, no eixo horizontal estão os temas que compõem a área de estudo do turismo urbano. O autor compara esses temas a elos em uma corrente, onde estão conectados uns aos outros, contudo, temas podem ser adicionados ou removidos dessa corrente, de acordo com o tipo de análise desenvolvida. Já no eixo vertical existe a escala de estudo, que é o tamanho da área que o estudo abrange. Importante ressaltar que diferentemente dos temas, as áreas estudadas não apenas se relacionam entre si, como na verdade uma é composta pela outra. Por exemplo, uma pesquisa regional também é composta por uma pesquisa de município, assim como a pesquisa de um município também é composta pela pesquisa de um distrito, e assim sucessivamente.

O autor desenvolveu esta matriz como forma de estruturar e catalogar sistematicamente pesquisas já desenvolvidas e de bancos de dados disponíveis, de modo com que seja

mais fácil identificar a falta de pesquisa em determinado assunto e/ou escala do turismo urbano e também para ajudar a consulta dessas pesquisas ao se fazer novos planejamentos voltados para o desenvolvimento e gestão do segmento. O autor ressalta que essa análise conjunta de diversos temas e escalas não permite chegar a conclusões definidas a respeito do tema, apenas serve como forma preliminar de planejamento.

Ao comparar as duas figuras observa-se que em 2001 Pearce apresentou oito temas que estão relacionados ao turismo urbano e deixou claro que outros temas poderiam ser relacionados também. Dez anos depois, em 2011 Ashworth e Page apresentaram seu modelo com 12 temas relacionados com turismo urbano, que não conceitualmente diferentes dos primeiros temas propostos. Apesar do diagrama criado em 2011 não levar em consideração a questão de escala, apresentado por Pearce (2001), também levam em conta questões e externas ao local analisado, como estudos de caso e percepção dos visitantes.

Analisando as ideias dos diferentes autores apresentados, pode-se concluir que apesar da dificuldade em definir o que é turismo urbano, existem certas características que indicam a existência do segmento, como: infraestrutura e serviços de grandes capacidades, conexões entre a cidade e outras regiões, e uma vasta gama de serviços ofertados que normalmente ficam localizados em áreas próximas umas a outras, favorecendo a suas visitas através de modais de transportes alternativos, como a bicicleta.

Por isso a presente pesquisa adota, como elementos de investigação do espaço urbano para roteiros de bicicleta: transporte e infraestrutura (suprimento); gerenciamento e planejamento (planejamento e organização), agenda cultural (suprimento), percepção e satisfação do visitante (demanda), tipologia das cidades turísticas (suprimento) e regeneração urbana (desenvolvimento), na escala local (São Paulo).

3. Turismo em São Paulo

De acordo com Shibaki (2010), São Paulo é uma das cidades mais importantes do Brasil e da América Latina. Levando o título de cidade global, esta cidade é a conexão mais

importante entre o Brasil e o restante do mundo, por concentrar diversas empresas de tecnologia, financeiras, consultorias e diversos outros tipos de instituições globais.

Essa dinâmica de polo comercial global, gera uma grande movimentação de pessoas voltadas ao turismo de negócios, fazendo com que este seja o principal segmento de turismo da cidade (TELES, 2006). Contudo, com uma população estimada de mais de 12 milhões de pessoas (IBGE, 2020) a cidade desenvolveu diversos equipamentos voltados para o lazer dos moradores, mas que acabaram se tornando também atrativos turísticos.

Em 2019 o Observatório de Turismo de São Paulo da SPTuris, divulgou seu relatório com os dados do setor turístico da cidade. O relatório consolida informações de diversas pesquisas, mas foca principalmente nas informações coletadas em 2018.

O relatório aponta que em 2018 a cidade recebeu 15,7 milhões de turistas, sendo 2,9 milhões estrangeiros, o gasto acumulado dos turistas foi de R\$ 12,9 bilhões, que representa 9,8% do PIB nacional do turismo e a cidade arrecadou R\$ 330 milhões em Imposto Sobre Serviço (ISS). Foi apresentado que em média, turistas nacionais ficam 3 dias com um gasto diário de R\$ 180 e o turista internacional permanece 4 dias com um gasto diário de R\$ 484. Supõe-se que o gasto diário mais elevado por parte dos turistas internacionais, se deve ao fato de que, em sua maioria, se hospedam em hotéis, enquanto que a maior parte dos turistas nacionais ficam em casa de parentes ou amigos.

Na Tabela 1 observa-se as principais motivações da viagem dos turistas que chegam em São Paulo, em 2015, de acordo com os dados divulgados pela SPTuris (2019).

Tabela 1 - Motivo predominante da viagem dos visitantes da cidade de São Paulo

Motivo	Participação
Eventos	3,9%
Negócios	46,7%
Lazer	25,1%
Estudos	3,8%
Saúde	5,0%
Visita amigos/parentes	13,6%
Outros	1,9%
Total	100,00%

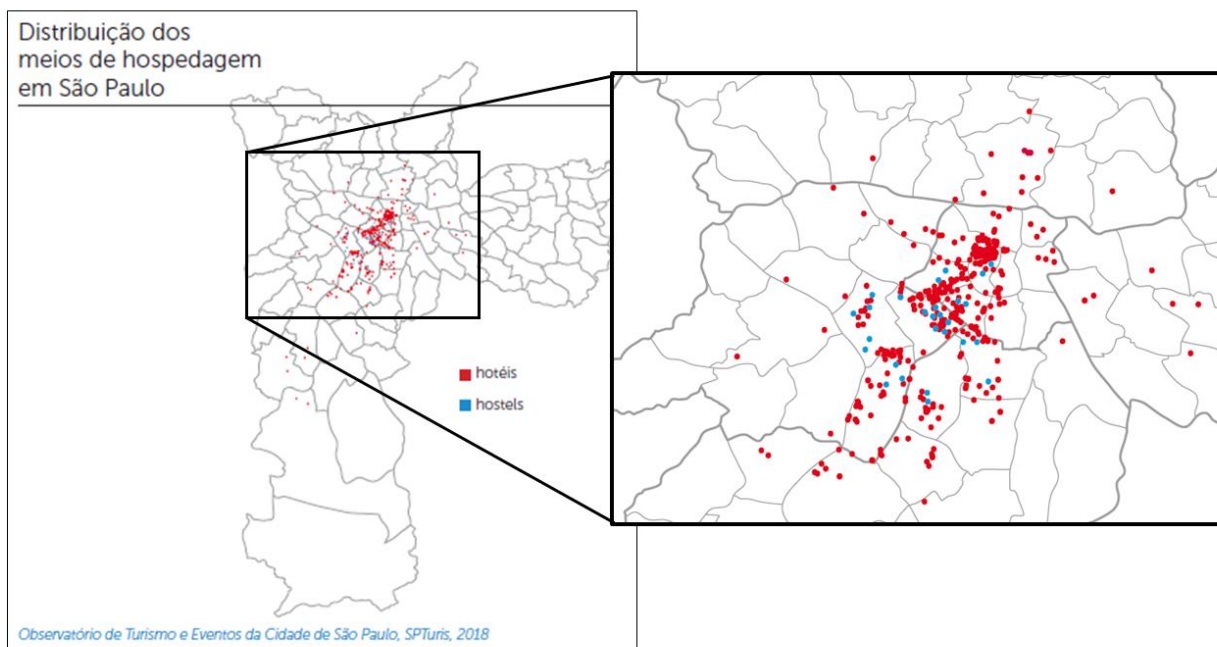
Fonte: SPTuris, 2019.

De acordo com os resultados da SPTuris (2019), nota-se como o turismo de negócios permanece como a principal motivação da viagem, representando quase metade da amostra entrevistada, reforçando a informação apresentada por Tales (2006).

A pesquisa também aponta as principais atividades que os turistas fazem durante a viagem. Em primeiro lugar ficou atividades relacionadas a gastronomia, em segundo compras e em terceiro lugar a visita a parentes e/ou amigos. Em relação aos atrativos mais visitados estão Avenida Paulista, Parque Ibirapuera e Rua 25 de Março, do mais ao menos visitado, respectivamente (SPTURIS, 2019).

O Observatório de Turismo (2019) também apresenta o levantamento da capacidade dos meios de hospedagem da cidade, onde aponta que, em 2018, existem 403 hotéis, que somados, oferecem 45 mil unidades habitacionais, permitindo assim que a cidade seja capaz de receber visitantes para participar de diversos eventos simultâneos, sem exceder sua capacidade de hospedagem. Importante ressaltar que assim como Teles (2006), expôs em sua tese, a maior parte dos hotéis da cidade estão concentrados na região do Centro Histórico e das avenidas Paulista, Berrini e Faria Lima, conforme mostra a Figura 3.

Figura 3 - Mapa da distribuição dos meios de hospedagem em São Paulo



Fonte: SPTuris, 2018.

Ainda sobre a estrutura da cidade, a cidade oferece uma vasta gama de atrativos voltadas para eventos e lazer, sendo: 124 museus, 126 parques e áreas verdes, 9 estádios de futebol e 119 teatros onde em 2018 foram apresentados mais de 600 espetáculos teatrais nacionais e internacionais, fazendo com que a cidade seja referência nacional no segmento (SPTURIS, 2019).

No quesito de gastronomia, São Paulo é considerado o maior polo gastronômico do país (MASANO, 2011) onde estão aproximadamente 20 mil restaurantes que somados oferecem 58 tipos de culinária, sendo que desses 20 mil, 4500 são pizzarias. A SPTuris (2019), considerando dados da ABRASEL (2017) destaca que existem 30 mil bares e 400 *food-trucks*, colocando a cidade como segunda maior capital do mundo em número de restaurantes, atrás somente de Nova York (SPTURIS, 2019).

São Paulo também é muito visitada com o intuito de se fazer compras, pois oferece o maior centro de compras do país, localizado na região da Rua 25 de Março, onde é estipulado um movimento em média de 400 mil pessoas na zona de comércio central (Associação de Lojistas da 25 de Março, 2018, *apud* SPTURIS, 2019). Além, dessa

região o município oferece 56 shoppings e 59 ruas de comércio especializado, distribuídos em seus 96 distritos. (SPTURIS, 2019).

Importante ressaltar que o Observatório de Turismo da cidade de São Paulo divulga relatórios anualmente com os resultados observados pelo setor turístico da cidade, porém foi utilizado o relatório divulgado em 2019, pois com a pandemia causada pelo vírus COVID-19 no ano de 2020, o setor turístico mundial sofreu grande impacto negativo, destoando-se dos outros anos onde havia uma movimentação regular do setor (SPTURIS, 2021). De acordo com relatório divulgado houve uma redução de 55% do fluxo de passageiros entre 2019 e 2020 nos aeroportos de Guarulhos, Congonhas e Viracopos. Nos terminais rodoviários Barra Funda, Jabaquara e Tietê, a redução foi do fluxo de passageiros foi 51,9% nesse mesmo período. Já em relação aos meios de hospedagens, a taxa de ocupação caiu em média 58,7% e a diária média dos hotéis também caiu 13,9% em 2020 se comparado a 2019. No setor de eventos que estavam programados para serem realizados em 2020 na cidade, apenas 35% de fato aconteceram (nas datas até 15 de março e após 10 de outubro), 17,5% mudaram seu formato para acontecer online, 8,5% foram cancelados e 39% foram adiados para 2021 ou 2022 (SPTURIS, 2021). Contudo, iniciou-se uma retomada no gradual no turismo global, e foi notado novas tendências como: viagens regionais de até 300 km de distância de suas residências, viagens familiares, menos turistas estrangeiros no Brasil por conta da imagem negativa internacionalmente que o país ficou durante a pandemia, aumento da procura por atividades ao ar livre e maior flexibilidade de empresas para remarcar e desmarcar serviços com os clientes, dentre outras tendências (SPTURIS, 2021).

Portanto percebe-se então que São Paulo possui ofertas de equipamentos turísticos dos diferentes segmentos: compras, histórico, cultural, negócios, gastronômico, saúde, natural e eventos, e conforme exposto no capítulo anterior, é justamente essa diversificação da oferta de atrativos turísticos combinado com a experiência de integração entre turista e morador que são as principais características do turismo urbano.

4. Cicloturismo

Conforme discutido por Segovia e Griim (2017) em seu artigo apresentado no 1º Encontro para o desenvolvimento do cicloturismo, existem diferentes definições para o cicloturismo. De Oliveira e Esperança (2011) definem o cicloturismo como:

uma nova forma de turismo que faz parte do respeito ao desenvolvimento do turismo responsável, através de um turismo amigo do ambiente e uma fruição orientada para a procura de experiências marcantes ligadas à natureza, bem-estar físico e psicológico e também como melhoria pessoal e interação social (p. 193)

Para esses autores, o cicloturismo é uma atividade recreativa derivada do ecoturismo, onde o praticante busca uma integração com o ambiente visitado e as comunidades que ali vivem, através da utilização da bicicleta, de maneira a contribuir com o turismo responsável.

Saldanha *et al.* (2015) apresentam uma definição mais completa, onde ele define o cicloturismo como um passeio ou viagem, na qual o ciclismo seja uma parte significativa da experiência turística. Os autores apresentam conceitos de Carvalho *et al.* (2013) e Lamont (2010) nos quais apontam que o cicloturismo permite que, por meio da bicicleta, seja possível visitar múltiplos destinos, movimentando outros segmentos turísticos, como turismo gastronômico, cultural, rural, turismo de aventura e o ecoturismo.

É justamente essa intermodalidade do cicloturismo com os outros segmentos do turismo, que fez com que Lamont (2009) escrevesse a importância de definir quem é o cicloturista, pois a falta dessa definição pode fazer com que o cicloturista seja confundido com turistas de outros segmentos, de modo a não evidenciar o real tamanho da demanda deste segmento. O autor afirma que uma definição através de parâmetros técnicos de quem é o cicloturista, contribui para pesquisas conseguirem avaliar a proporção deste segmento e os impactos e benefícios gerados para as comunidades que recebem este tipo de turista. Neste mesmo artigo, Lamont (2009) faz uma reflexão dos requisitos utilizados por outros autores para definir o que é cicloturismo, e aponta parâmetros comuns que podem ser incluídos no cicloturismo: 1) que através do ciclismo a pessoa sai da sua região de origem; 2) o cicloturismo pode durar um ou múltiplos dias; 3) não é competitivo; 4) o

ciclismo deve ser a principal motivação da viagem; 5) a participação no ciclismo deve ser em contexto ativo e 6) o cicloturismo é uma forma de recreação ou lazer.

Em 2011 a ViaCiclo (Associação dos ciclousuários da grande Florianópolis) elaborou um manual de incentivo e orientação para os municípios brasileiros para desenvolverem o cicloturismo no país. Coordenado por André Soares, este manual apresenta a seguinte definição de cicloturismo:

Cicloturismo é uma modalidade de viagem turística usando a bicicleta não só como meio de transporte, mas como uma companheira de viagem, geralmente em estradas secundárias e caminhos de interior. O cicloturista busca aventura, belezas naturais e simplicidade, mas aprecia conforto e bons serviços. O cicloturista vive intensamente o trajeto, relaciona-se com as pessoas do caminho e dá tanta ou maior importância ao percurso quanto ao destino. (p. 3)

O sistema do turismo de Leiper (2004, *apud* LAMONT 2009) apresenta cinco elementos inter-relacionados que o compõem o turismo: um elemento humano (turista), três elementos geográficos (região emissora de turista, região de destino do turista e a rota de trânsito) e um elemento industrial (indústrias do turismo). E esses elementos são influenciados por fatores externos ao sistema, como política, economia e tecnologia.

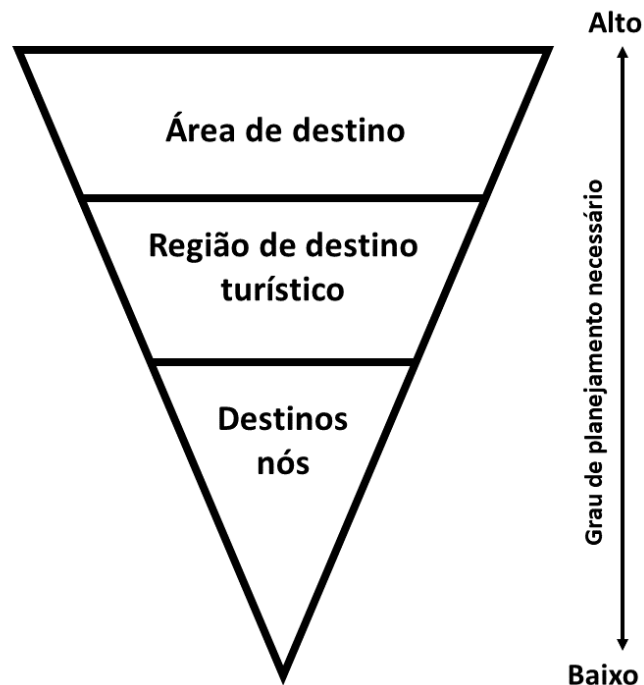
Leiper (2004, *apud* LAMONT, 2009) apresenta o conceito de região turística, ao invés de destino turístico, pois para o autor, apesar dessa denominação ser difícil de ser limitada geograficamente, é a que representa melhor a realidade das viagens. O autor apresenta a seguinte explicação: o turista fica hospedado em determinado local, e dentro do período de um dia ele visita diferentes atrativos, porém ao final do dia retorna ao mesmo local de hospedagem. Ou seja, nessa definição, cada meio de hospedagem é o centro de uma região turística, e essa região estende-se até o atrativo mais distante visitado naquele dia. A partir do momento em que o turista muda seu local de hospedagem, ele também muda de região turística. O trajeto percorrido por um turista entre sua casa (região emissora) e uma região turística, é chamado de rota de trânsito.

Lamont (2009) apresenta a discussão de que em viagens de múltiplos destinos, em determinados casos como o cicloturismo, o turista dá mais importância para o trajeto do que para o destino em si. Segundo a pesquisa realizada pelo autor, cicloturistas tendem a realizar viagens com múltiplos destinos, onde eles passam o dia se deslocando e chegam ao local onde vão pernoitar no final do dia, para no dia seguinte repetir o

processo. Em casos como esse, a definição de região turística de Leiper (2004) torna-se limitada, pois o cicloturista visita atrativos e usufrui de estruturas voltadas para o turista ao longo de seu trajeto, porém como está em constante movimento, é difícil definir em qual momento ele entra ou sai da região turística.

Para categorizar melhor o espaço geográfico percorrido por cicloturistas, Lamont (2009) desenvolveu um modelo hierárquico dos destinos, com base no tamanho físico de cada elemento, separando em área de destino, regiões de destino turístico e destinos “nós”, como pode ser visto na figura 4.

Figura 4 - Destinos para itinerário de vários destinos



Fonte: Lamont, 2009.

Neste modelo, a área de destino é a que possui maior espaço territorial e engloba as demais categorias. Existem duas características que distinguem a área de destino dos outros dois tipos de destino. Primeiro, possui um ponto de entrada e um de saída, como por exemplo um aeroporto ou terminal rodoviário. Porém em casos onde o viajante usa veículo próprio, esse ponto de entrada e de saída se torna um conceito mais qualitativo. O autor cita exemplos como: a partir do momento em que a viagem de retorno dura mais tempo do que um dia de viagem; a primeira noite hospedado; ou o momento em que o

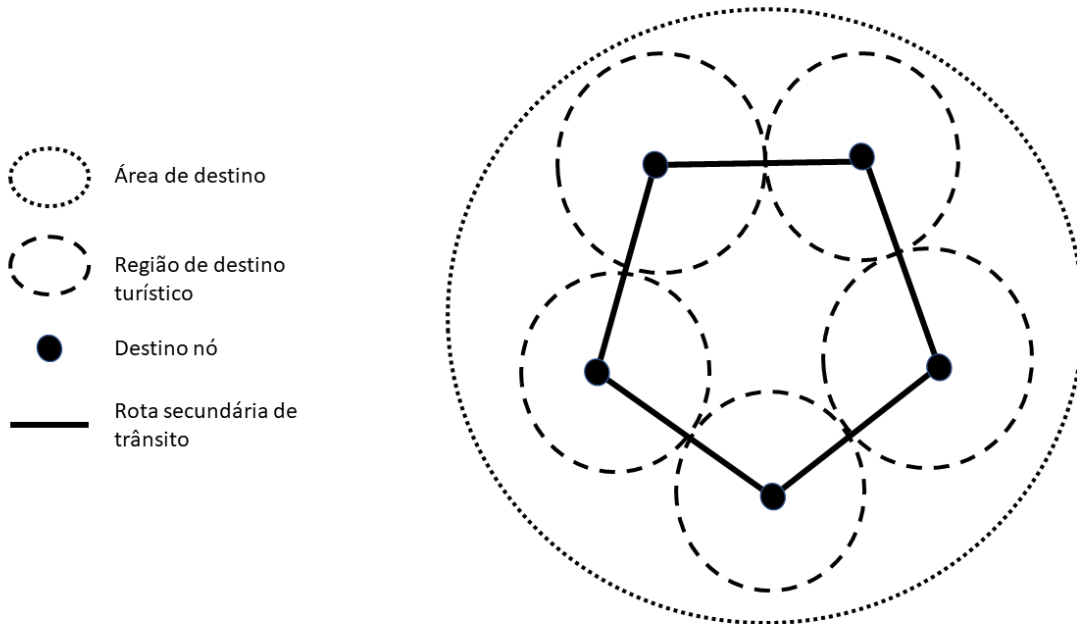
veículo utilizado é trocado pela bicicleta e a parte de ciclismo na viagem começa. Enquanto que o ponto de saída pode ser considerado sendo o inverso dos exemplos apresentados.

A segunda característica que difere a área de destino dos demais, é que a escolha da área para uma viagem de cicloturismo, deve ser feita principalmente pela presença de rotas adequadas para a utilização de bicicletas. Importante ressaltar que a área de destino pode ser de qualquer formato ou tamanho, e pode englobar diferentes jurisdições geográficas, políticas ou econômicas.

As regiões de destino turístico, que estão englobadas na área de destino, compreendem a área que o turista visita, dentro do período de um dia, contudo, Lamont (2009) modifica um pouco o conceito original de Leiper (2004). Pois, conforme explicado anteriormente, para Leiper, o viajante entra na rota de trânsito a partir do momento em que ele deixa a região de destino turístico, porém no modelo proposto por Lamont (2009), dentro da região de destino turístico está a rota de trânsito, que conecta o próximo destino nó do viajante. Como pode ser visto na Figura 5, onde o limite de uma região de destino turístico termina, é o início de uma outra.

Já o destino nó, que pode ser identificado como pontos de visitação de atrativos ou paisagens, locais de apoio como restaurantes, lojas, oficinas e meios de hospedagens, ou simplesmente um local onde o ciclista passa a noite, sendo que não necessariamente deve ser em um meio de hospedagem convencional, pode ser apenas algum local onde o ciclista acampe, mesmo que seja em local aberto como beira de estrada, floresta ou campo, atividade comum em viagens de cicloturismo segundo um cicloturista entrevistado pelo autor. Um destino nó tende a ser escolhido pelo viajante primeiramente pelos serviços de apoio oferecidos, porém podem existir complexos de atrações complementares, que aumentam a atratividade de um destino de nó em relação a outro.

Figura 5 - Conceituação abstrata de um itinerário multi-destino que incorpora os três conceitos hierárquicos de destino.



Fonte: Leiper 2004, *apud* Lamont 2009.

Nota-se que em seu modelo, Lamont (2009) utiliza a “rota secundária de trânsito”, esse elemento é uma criação proposta pelo autor, como uma evolução do modelo do sistema de turismo proposto por Leiper (2004), onde em sua concepção original, existe apenas “rota de transição”. Segundo Leiper (2004, *apud*, LAMONT 2009), a rota de transição é o caminho percorrido pelo turista entre a região emissora de turistas, que pode ser considerado como a região onde o turista mora, e a região de destino turístico. A rota de trânsito é categorizada por longas distâncias e percorridas em altas velocidades, seja por vias terrestres, áreas ou marítimas, e devem ser mais eficientes possíveis, buscando fazer com que o turista chegue na região de destino turístico o mais breve e confortável possível, visto que a rota de trânsito serve unicamente como elemento de transporte.

Lamont (2009) observou a necessidade de desenvolver este elemento, para compreender a realidade do cicloturismo, pois conforme já discutido, a rota percorrida por um cicloturista tende a ser tão importante quanto o destino visitado, ou até mesmo mais importante que o próprio destino. Sendo assim, o autor cria o conceito de rota de

trânsito secundária, que também funciona como um elemento de passagem pelo turista, contudo deixa de priorizar a questão velocidade e conforto, e passa a priorizar a experiência de se transitar naquela região, devido a paisagens, condições do terreno, atrativos que podem ser encontrados ao longo daquele caminho ou outros elementos que propiciem maior prazer ao viajante.

Trazendo este modelo para o trabalho proposto, pode-se entender a área de destino turístico como a área do centro expandido da cidade, que abrange os bairros ao redor do centro histórico e concentra os principais elementos que caracterizam o turismo urbano, além de concentrar grande parte das vias cicloviárias da cidade. Essa área é delimitada pelo “minianel viário” que é composta pelas marginais Tietê e Pinheiros e as avenidas Salim Farah Maluf, Afonso d’Escragnole Taunay, Bandeirantes, Juntas Provisórias, Presidente Tancredo Neves, Luís Inácio de Anhaia Melo e o Complexo Viário Maria Maluf, como pode ser visto na Figura 6 (CET, 2021).

Figura 6 - Centro expandido da cidade de São Paulo



Fonte: CET, 2021.

Seguindo o modelo de Lamont (2009), as regiões de destino turístico, dentro da área escolhida, são consideradas as subprefeituras que compõem essa área, que são Pinheiros e Lapa na zona oeste, Sé no centro, Vila Mariana e parcialmente Ipiranga na zona sul e Mooca e parcialmente a Vila Prudente na zona leste. Os destinos nós são os atrativos a serem visitados ao longo da trajetória, a rota secundária é a rota cicloturística proposta neste trabalho.

Conforme exposto anteriormente, para Lamont (2009) o cicloturista deve sair de sua região de origem para ser considerado um cicloturista, e como neste trabalho está sendo considerado as subprefeituras como regiões de destino turístico, mesmo que um ciclista more dentro da área proposta, ele ainda é considerado um cicloturista desde que visite outros bairros utilizando a bicicleta com fins recreativos ou a lazer.

Por tanto, este trabalho propõem uma rota que faça com que o cicloturista conheça os principais atrativos da cidade, utilizando a bicicleta como meio de transporte, para que seja possível ter uma interação mais próxima com os elementos que compõe a cidade e o turismo urbano, visto que a bicicleta viabiliza a circulação em locais de grande movimentação de pessoas, além de possuir menos restrições de acessos, como por exemplo poder parar em grandes avenidas, adentrar parques e também não depender de transportes coletivos, gerando assim uma maior liberdade para o cicloturista aproximando o do dia a dia local, enquanto percorre uma região de destino turístico.

5. Estruturas cicloviárias na cidade de São Paulo

No ano de 2015 foi instituído a partir do Decreto nº 58.834 pela prefeitura de São Paulo, o Plano de Mobilidade Urbana, documento de planejamento e gestão da mobilidade urbana municipal que propõe ações para melhorar a mobilidade da cidade de São Paulo. Este documento contém ações voltadas para os modais de transporte coletivo, privado e ativo. No tópico de transporte ativo, encontra-se uma análise das estruturas existentes para o ciclismo, como ciclovias, bicicletários, compartilhamento de bicicletas e também ações de ampliação dessas estruturas. Contudo, como este documento foi elaborado em 2015, para identificar e analisar as atuais estruturas cicloviárias da cidade de São Paulo

foi utilizado o banco de dados da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), empresa responsável pelo gerenciamento de trânsito da cidade.

Em 2021 a cidade de São Paulo conta com 651,9 km de ciclovias e ciclofaixas e 7.192 vagas em bicicletários que são integrados ao sistema de transporte coletivo, como metrô, trens e terminais de ônibus (CET, 2021). De acordo com o Plano de Mobilidade Urbana, em 2015 haviam cerca de 200 km de estruturas cicloviárias na cidade, notando-se assim que já houve um aumento significativo das estruturas ofertadas. Contudo, além da ampliação da rede cicloviária, o plano também propõe manutenção das estruturas já existentes, instalações de obras de artes em pontes, viadutos, passagens subterrâneas e ciclo passarelas, criação de parques lineares e conectar à rede cicloviária com o sistema de transporte coletivo (CET, SPTRANS, 2015).

Como pode ser visto na Figura 7, existem estruturas cicloviárias espalhadas em todas as regiões da cidade, permitindo extensos deslocamentos de ciclistas, utilizando apenas estas vias. Contudo, apesar da rede cicloviária estar se expandindo, e já haver um plano para melhorar e expandir ainda mais essa estrutura, existe uma crítica por parte de ciclistas que moram nas regiões mais periféricas da cidade, de que essas regiões não estão sendo contempladas com as melhorias propostas pelo plano de mobilidade.

Em 2021 foi divulgado o documentário “outro rolê” produzido pela Olá Produções e dirigido por Guilherme Valiengo, no qual apresenta imagens do trânsito da cidade de São Paulo e entrevistas com cicloativistas, os quais relatam que o plano de mobilidade proposto pela prefeitura não é suficiente para atender a demanda dos ciclistas, pois grande parte das vias que estão planejadas para receberem tratamento cicloviário, não estão conectadas entre si, fazendo com que em diversos casos as ciclovias acabem em avenidas, pontes, outros pontos da cidade, principalmente aqueles que conectam as áreas periféricas e o centro da cidade, onde o ciclista acaba sendo obrigado a circular na mesma faixa que os demais veículos automotores, aumentando assim o risco de atropelamentos e outros acidentes que podem ferir o ciclista.

Figura 7 - Ciclovias na cidade de São Paulo.



Fonte: CET, 2021.

No documentário também é apresentado um breve histórico da construção das ciclovias da cidade de São Paulo, no qual mostra que as primeiras ciclovias da cidade foram construídas no final da década de 1970 próximo ao parque Ibirapuera, mas que foram concebidas voltadas ao lazer e não ao deslocamento. Já em 1985 essas ciclovias foram removidas pelo então prefeito, Jânio Quadros, devido a obras para melhoria do trânsito de veículos automotores.

Durante muitos anos não houve nenhuma obra voltada para a construção de novas ciclovias, onde somente no início dos anos 2000 é construída a ciclovia na radial leste, porém sem conexões com o centro da cidade e em 2010 é construída a ciclovia nas margens do rio pinheiros. Importante ressaltar que a partir de 2009 surgem as ciclofaixas de lazer aos domingos, que são faixas de algumas avenidas da cidade, onde durante determinado horário fica proibida a circulação de veículos automotores, permitindo a circulação exclusivamente de bicicletas. De acordo com os entrevistados, a iniciativa da criação das ciclofaixas de lazer foi de grande importância para aumentar a visibilidade do ciclista na cidade. Tanto que a partir de 2010 são construídos aproximadamente 200 quilômetros de ciclovias na cidade, até que em 2015 é instituído o Plano de Mobilidade Urbana para expandir ainda mais a malha cicloviária.

Uma vez identificado as ruas e avenidas da cidade que dispõem de ciclovias e ciclofaixas, é possível traçar uma rota que seja capaz alcançar os atrativos selecionados que compõe o turismo urbano da cidade. O fato de grande parte da malha cicloviária da cidade também estar localizada na região do centro expandido da cidade, favorece a utilização da bicicleta como meio de deslocamento.

6. Perfil do ciclista paulistano

Para entender a necessidade do ciclista paulistano e quais são os principais fatores de uma estrutura cicloviária que fazem com que uma rota seja considerada boa ou não, foi consultado a pesquisa realizada no ano de 2016 pela Associação de Ciclistas Urbanos de São Paulo (CICLOCIDADE, 2016), que em parceria com a ONG Transporte Ativo, realizou uma pesquisa para identificar o perfil dos ciclistas da cidade de São Paulo. Este

material está disponível no [site](#) da associação e fornece detalhamento da metodologia e dos resultados que permitem compreender hábitos de moradores de São Paulo sobre o uso de bicicletas. A pesquisa foi aplicada por 10 entrevistadores, somente em dias úteis, no período entre 10 e 28 de agosto de 2016 e nos horários de 6h às 12h e 16h às 20h. O questionário foi aplicado em todas as regiões da capital, os locais de aplicação do questionário foram classificados como central, intermediário e periférico, nos quais a região central são aqueles distritos localizados no centro da cidade, os periféricos aqueles mais afastados em relação ao centro e os intermediários aqueles que estão entre periferia e centro.

Os entrevistados constituíam-se em pessoas que estavam circulando de bicicleta e que informaram que utilizavam a bicicleta ao menos uma vez na semana como meio de transporte, e com isso foram obtidas 1.804 respostas, sendo 86% desse número homens e 14% mulheres. O modelo do questionário aplicado pode ser consultado no Anexo 1. Importante ressaltar que os entrevistadores foram instruídos a priorizar entrevistas com mulheres, para tentar alcançar um percentual representativo nos resultados, visto que a associação já tinha dados que indicavam que apenas 6% dos ciclistas da cidade eram mulheres. Com isso, a proporção de mulheres entrevistadas nas áreas centrais foi maior do que o esperado, sendo de 23% mulheres contra 77% de homens, enquanto que em áreas periféricas essa proporção caiu para 9% mulheres e 91% homens.

Em relação a idade dos ciclistas, a faixa etária predominante foi entre 25 e 34 anos, representando 39% e posteriormente de 35 a 44 anos representando 28%. Portanto a faixa etária de 25 a 44 anos representa 67% do total dos entrevistados, o que pode se contrapor ao senso comum, onde espera-se que os jovens utilizem mais a bicicleta, porém ciclistas de 15 a 24 anos representam apenas 17% do total. Ciclistas de 45 a 54 anos foram 12% e acima de 55 anos apenas 4%.

Na questão de renda dos ciclistas as respostas foram diversificadas, nas quais 6% dos entrevistados declararam receber até 1 salário mínimo, 27% entre 1 e 2 salários mínimos, 19% entre 2 e 3. Ou seja, 57% dos entrevistados recebiam um salário de até R\$ 2.364,00. Contudo, 13% declararam receber de 3 a 5 salários mínimos, 11% de 5 a 10 e 7% acima de 10 salários mínimos. Assim temos que 31% dos ciclistas entrevistados possuíam uma

renda mensal superior a 3 salários mínimos. 12% dos entrevistados não quiseram declarar a renda.

Sobre a escolaridade, 44% dos entrevistados possuem o ensino médio completo e 30% ensino superior, onde ambos respondem por 74% do total dos entrevistados. 17% possuem apenas o ensino fundamental, 6% pós-graduação e apenas 3% não possuem instrução. Fato percebido pelos entrevistadores que o grau de instrução dos entrevistados varia de acordo com a região onde eles residem, na qual a região central abriga mais pessoas com pós-graduação e ensino superior, enquanto que os entrevistados nas regiões periféricas tendem a ter um grau de instrução mais baixo.

Também foi apontado a frequência com que as pessoas utilizam a bicicleta como meio de transporte, onde 39% utiliza a bicicleta cinco dias por semana, 21% sete dias por semana e 14% seis dias por semana. Ou seja, 74% dos entrevistados utilizam a bicicleta ao menos cinco vezes na semana, apontando que para muitos paulistanos, a bicicleta é o principal meio de transporte diário. Aqueles que utilizam a bicicleta em apenas quatro dias representam 10% dos entrevistados, assim como aqueles que a utilizam em apenas três dias. Já as pessoas que usam a bicicleta somente dois dias da semana representam apenas 4% e os que usam um dia por semana, 2% dos entrevistados.

Essa diferença na frequência da utilização da bicicleta pode ser justificada pelo tempo que as já utilizam a bicicleta, onde 29% dos entrevistados responderam que utilizam a bicicleta como meio de transporte há mais de cinco anos, 19% menos de seis meses, 18% entre seis meses e um ano, 17% entre um e dois anos e 17% entre dois e cinco anos. Nota-se, portanto, que as respostas se dividem de maneira bastante equânime, contudo, é notável a presença de pessoas que começaram a utilizar a bicicleta há menos de um ano, onde somadas as categorias “menos de seis meses” e “entre seis meses e um ano” tem-se um total de 37% dos entrevistados. Este pode ser um indicador de que o uso da bicicleta como meio de transporte tem se tornado mais frequente entre os moradores da cidade de São Paulo.

A pesquisa também levantou a característica das viagens realizadas pelos ciclistas. Muitos entrevistados utilizam a bicicleta para locomoção a mais de um lugar no mesmo dia, como por exemplo trabalho e academia. Para obter respostas mais consistentes, os

entrevistados foram orientados a responder sobre o principal trajeto e/ou o mais longo. Os resultados apontaram que 30% gasta de 31 a 60 minutos pedalando, 29% de 11 até 20 minutos, 26% de 21 até 30 minutos, 9% até 10 minutos e apenas 6% gastam mais de uma hora no deslocamento. Nota-se, portanto, que a maior parte das viagens são curtas, onde 64% dos ciclistas gastam até 30 minutos no deslocamento. Importante ressaltar que as respostas foram similares nos diferentes locais de coleta, central, intermediário e periférico, expondo que mesmo em diferentes regiões da cidade, os ciclistas tendem a gastar o mesmo tempo de deslocamento com a bicicleta.

Ainda sobre a questão de deslocamento dos ciclistas, também foi levantado a questão de distância, para identificar a distância média percorrida no trajeto mais frequente realizado por eles. Os resultados apontaram que 29% dos entrevistados pedalam de dois a cinco quilômetros, 25% de cinco a sete quilômetros, 22% acima de dez quilômetros, 15% de sete a dez quilômetros, 8% menos de dois quilômetros e 1% dos entrevistados não souberam informar a distância média percorrida. Ou seja, 62% dos entrevistados pedalam mais de cinco quilômetros na principal viagem e uma expressiva parte (22%) pedala mais de dez quilômetros.

Analisando estas informações percebe-se que existem ciclistas em todas as regiões da cidade que utilizam a bicicleta como meio de transporte, e que apesar da maior parte desse grupo ser homens, de 25 a 44 anos que pedalam ao menos cinco dias na semana, existe uma certa diversificação no perfil dos ciclistas, observando que existem pessoas de diferentes idades e classe sociais, que percorrem distâncias longas e curtas, mas que preferem a utilização da bicicleta como meio de transporte, ao invés de utilizarem outros meios.

A pesquisa levantou qual foi a motivação dos entrevistados para começar a utilizar a bicicleta como meio de transporte, e o resultado mostrou que 48% começou por conta da bicicleta ser mais rápida e prática, enquanto que 23% por ser mais saudável, 18% porque a bicicleta é mais barato, 1% por ser ambientalmente correta e 10% responderam outras motivações, como por exemplo a implantação ou extensão de ciclovias. Também foi questionado qual a principal motivação dos entrevistados continuarem usando a bicicleta como meio de transporte, e os resultados foram um pouco diferentes, onde a categoria

“é mais rápido e prático” baixou para 43% das repostas, por ser mais saudável aumentou para 28%, por ser mais barato baixou para 16%, por ser ambientalmente correta subiu para 3%, enquanto que a categoria “outros” se manteve em 10%. Com esses dados é possível observar que muitas pessoas começaram a utilizar a bicicleta por ela ser mais rápida, prática e também por ser mais barata que os demais meios de transporte, porém uma parte dos entrevistados a continuou utilizando como meio de transporte pelo fato de ser mais saudável e também ambientalmente correta. Assim como citado no primeiro capítulo, a cidade de São Paulo possui um sistema de transporte coletivo que não é capaz atender com qualidade seus usuários, enquanto que no transporte privado a cidade sofre com altos índices de congestionamentos, o que justifica a grande parte dos entrevistados apontarem “mais rápido e prático” como a principal motivação de utilizar a bicicleta como meio de transporte.

A pesquisa também levantou as principais dificuldades enfrentadas pelos ciclistas, onde foi levantado que para 36% o maior problema é falta de respeito dos condutores de veículos motorizados, 24% respondeu que é a falta de infraestruturas adequadas (ciclovias, bicicletários, etc.), para 20% o maior problema é a falta de segurança no trânsito, 8% respondeu ser a falta de segurança pública, 4% respondeu ser a falta de sinalização e 8% apontaram outros fatores. Importante ressaltar a distinção entre “falta de respeito dos condutores” e “falta de segurança no trânsito”, na qual na primeira opção se refere ao mau comportamento dos motoristas, como não respeitar a distância de segurança, xingamentos e etc, enquanto que o segundo caso se trata das condições gerais do trânsito que causam uma insegurança para o ciclista, como o desenho das vias, alta velocidades permitidas e ausência de fiscalização.

Em relação ao que poderia motivar os ciclistas a utilizarem a bicicleta ainda mais, foi levantado que para 49% é necessária mais infraestrutura cicloviária, 18% mais segurança no trânsito, 14% mais segurança contra assaltos, 7% melhor estacionamento para bicicletas, 1% ruas e ciclovias mais arborizadas e 11% apontaram outras questões.

Ao final dos resultados apresentados pela CICLOCIDADE também foi apresentado algumas considerações dos entrevistadores, sobre as impressões que eles tiveram ao realizarem as entrevistas, e de modo geral, a maioria relatou que para os ciclistas a

entrevista era quase um desabafo, pois apesar do ciclismo ser uma atividade para eles, muitos se sentiam de certa maneira sufocados pelo trânsito, apontando que a estrutura cicloviária da cidade não é de boa qualidade e existe um grande desrespeito dos motoristas de veículos automotores com os ciclistas, apontando assim que não basta apenas criar novas ciclovias e ciclofaixas, mas que também é necessário realizar medidas educativas no trânsito.

A partir desses pontos apresentados, é possível concluir então que para as pessoas que já utilizam a bicicleta como meio de transporte, é fundamental traçar rotas por ruas e avenidas que possuem estruturas cicloviárias, e em casos onde não existam tais estruturas, o ideal é utilizar vias de trânsito mais lento, de modo a gerar maior conforto para o ciclista, de modo a tentar reduzir o risco de possíveis acidentes.

7. Uma rota cicloturística de experiência em São Paulo

Buscando elaborar uma rota que seja capaz de abranger os diferentes segmentos ofertados na cidade mas levando em consideração sua extensão territorial, foi escolhida a região do centro expandido como área a ser trabalhada, que apesar de não abrigar todos os equipamentos existentes no município, é nessa região onde fica localizado ao menos um equipamento de cada segmento mencionado no capítulo 3, como pode ser visto na quadro 1 e suas respectivas localizações estão apresentadas na Figura 8.

Quadro 1 - Atrativos selecionados

	Atrativo	Segmento
1	Parque Villa-Lobos	Natural
2	Beco do Batman	Gastronômico/cultural
3	Google São Paulo	Negócios
4	Parque Ibirapuera	Natural
5	Viaduto Paraíso	Paisagístico
6	MASP	Cultura
7	Hospital das Clínicas	Saúde
8	Estádio Pacaembu	Eventos
9	Theatro Municipal	Cultural/histórico
10	Rua 25 de março	Compras
11	Marco zero da cidade	Histórico

Fonte: A autoria própria

Figura 8 - Localização dos atrativos



Fonte: Autoria própria.

Uma vez especificado quais atrativos são capazes de representar os diferentes segmentos do turismo em São Paulo, ainda existe a questão da experiência integrativa entre turista e cidade. É justamente para realizar essa integração que é proposta uma rota percorrida por bicicleta, na qual busca incentivar o turista visitar a atrativos importantes para a cidade, porém desfrutando também do caminho entre um atrativo e outro, transitando por caminhos e lugares frequentados cotidianamente pelos moradores da cidade, enquanto observa o cenário urbano.

A rota inicia-se no parque Villa-Lobos localizado na região do bairro Pinheiros, a margem do rio Pinheiros. O parque foi escolhido como ponto de partida para a rota devido sua conexão com o trem, e também por contar com estacionamento para veículos automotores, de modo com que seja possível chegar ao parque não somente através da bicicleta. No parque é possível desfrutar da paisagem natural e bem arborizada, enquanto

que também é possível observar a intensa movimentação de veículos e trens nas margens do rio pinheiros.

Partindo do parque Villas Lobos inicia-se a rota pela ciclovia na Av. Prof. Fonseca Rodrigues, que posteriormente passa a ser chamada de Av. Pedroso Morais, até chegar na rua Padre García Velho que dá acesso à rua Inácio Pereira Rocha, com destino ao Beco do Batman. Importante ressaltar que este é um trecho sem estrutura cicloviária, porém são ruas de baixa velocidade. Este destino não foi selecionado não apenas por apresentar diversas obras de arte pintadas em muros, mas principalmente por sua localização no bairro da Vila Madalena, região que reúne inúmeros bares e restaurantes sendo um dos principais pontos gastronômicos da cidade.

Após passar pelo Beco do Batman, é percorrida a rua Aspicuelta e depois a rua Morás, que conecta com a ciclovia na Av. Brigadeiro Faria Lima, com sentido ao prédio do Google São Paulo. Este trajeto foi escolhido pois através dele é possível observar inúmeros prédios corporativos instalados naquela região, que uma região muito visitada por turistas que viajam a negócios.

Após passar pelo prédio do Google São Paulo, localizado na Av. Brigadeiro Faria Lima, a rota segue pela ciclovia da Av. Hélio Pellegrino até a Av. República do Líbano, onde existe a ciclovia que permite o acesso ao Parque Ibirapuera.

Assim como o Parque Villa-Lobos, o parque Ibirapuera é formado por grande área verde, com dois lagos e também possui determinados lugares onde é possível observar a movimentação dos veículos nas avenidas ao seu redor, gerando um contraste entre paisagem natural e urbana.

Após sair do parque, cruza-se a rotatória com sentido a ciclovia da rua Manoel da Nóbrega, onde inicia-se uma elevação até a rua Tutóia que passa a ter um trecho plano até a rua Dr. Rafael de Barros, onde existe também uma elevação na pista. Importante ressaltar que na rua Dr. Rafael de Barros, apesar da ciclovia ser de mão dupla, o sentido dos veículos automotores é contra o fluxo de quem está subindo pela ciclovia.

Após este trecho de elevação, chega-se a ciclovia da Av. Paulista, onde inicialmente é percorrido um trecho curto da ciclovia, somente para se chegar ao Viaduto Paraíso.

Importante ressaltar que este viaduto não é considerado um atrativo turístico, contudo, foi escolhido como um destino nó pois em sua localização é possível ter uma visão da Av. 23 de Maio (também chamado de corredor norte-sul) e também de diversos prédios ao redor, sendo praticamente um mirante com vista para o cenário urbano, ao mesmo tempo em que o compõe.

Após alcançar o Viaduto Paraíso, volta-se para a ciclovia da Av. Paulista sentido MASP, um dos cartões postais da cidade. Neste trecho, assim como na Av. Brigadeiro Faria Lima, é possível observar inúmeros prédios corporativos, porém composta também com muitos atrativos culturais, como o MASP, Centro Cultural FIESP, Casa das Rosas, Instituto Moreira Salles (IMS Paulista), dentre outros. A região também é conta com inúmeras lojas e shoppings sendo também uma região voltada para compras.

Após atravessar a ciclovia da Av. Paulista, segue-se para Av. Rebouças onde é percorrido um pequeno trecho para chegar na Av. Dr. Enéas de Carvalho de Aguiar, onde fica localizado o complexo do Hospital das Clínicas, o qual apesar de não ser um atrativo turístico, foi considerado como um destino nó devido aos muitos turistas que vêm para a cidade de São Paulo com o motivo de cuidar de sua saúde, conforme exposto no capítulo 3.

Após percorrer a Av. Dr. Enéas de Carvalho de Aguiar, volta-se para Av. Rebouças, porém para cruzar para o outro lado é utilizada uma passagem de pedestres por cima da avenida, onde também pode ser considerado como um pequeno mirante, onde é possível observar a Av. Rebouças por cima. Importante ressaltar que nessa passagem é proibido a circulação de bicicletas pedalando, porém é possível atravessá-la empurrando a bicicleta até o outro lado, onde há o acesso para a ciclofaixa da Av. Rebouças sentido Av. Paulista.

Volta-se para o início da Av. Paulista, porém ao invés de percorrê-la novamente, atravessa-se a rua da Consolação sentido Praça Mal. Cordeiro de Farias, onde há uma ciclofaixa que conecta ao Estádio Municipal Paulo Machado de Carvalho (Pacaembu). Este trecho é uma descida íngreme por uma ciclofaixa de mão-dupla, portanto é preciso descer com atenção.

O estádio foi escolhido por abrigar diversos eventos oficiais da cidade, tanto esportivos como culturais, e também por eventos não oficiais, como encontros de carros e outros grupos que se reúnem na Praça Charles Miller, localizada a frente do estádio.

Após passar pelo estádio, inicia-se outro trecho de subida pela ciclofaixa da rua Itatiara, até a ciclofaixa da rua Piauí, indo no sentido da rua da Consolação. Ao chegar na Av. Consolação é necessário desembarcar da bicicleta para atravessar a faixa de pedestres para chegar na ciclofaixa que desce no sentido do bairro República.

Inicia-se a descida pela ciclofaixa da rua da Consolação até a Praça Dom José Gaspar, depois rua Sete de Abril e posteriormente a rua Cel. Xavier de Toledo, onde fica localizado o Theatro Municipal de São Paulo. Também considerado um cartão postal da cidade, é um local que abriga inúmeras apresentações artísticas e por se tratar de uma construção antiga, se comparado aos prédios mais modernos observados nas avenidas Brigadeiro Faria Lima e Paulista, percebe-se como a paisagem urbana se transforma ao longo do tempo.

Após passar pelo Theatro Municipal cruza-se o Viaduto do Chá, local que também pode ser considerado como um mirante para o Vale do Anhangabaú e Praça da Bandeira, e então segue-se pela ciclofaixa da rua Libero Badaró até a Ladeira Porto Geral. Este trecho também é no sentido oposto ao do fluxo dos demais veículos, porém a ciclofaixa é de mão-dupla.

A partir da Ladeira Porto Geral inicia-se outro trecho sem estrutura cicloviária, porém é um percurso realizado em baixa velocidade por veículos automotores, visto que neste trecho já se inicia o centro de compras da rua 25 de março e normalmente ficam muitas pessoas transitando pela rua. Após descer a Ladeira Porto Geral é percorrido uma parte da rua 25 de março até a rua General Carneiro.

Na rua General Carneiro é permitido o fluxo de automóveis apenas para veículos de emergência e veículos que realizam serviços de carga e descarga. O trânsito de bicicletas é livre, contudo neste trecho existem muitos pedestres, então é necessário ter uma atenção maior para evitar acidentes.

Após subir a rua General Carneiro chega-se a rua Quinze de Novembro, a qual termina na Praça da Sé, onde fica localizado o marco-zero da cidade e também o último destino nó da rota. O marco-zero foi escolhido como destino final para que o cicloturista consiga observar os diferentes cenários do turismo urbano, tanto nas regiões mais modernas, quanto nas mais antigas.

A extensão total da rota é estimada em 38 quilômetros com elevação aproximada de 320 metros e o tempo para percorrer toda a rota varia de acordo com a condição física de cada pessoa e também com trânsito encontrado no dia. Lembrando que sua extensão pode sofrer pequenas variações caso o ciclista percorra distâncias maiores ou menores dentro dos parques. O mapa completo da rota pode ser observado na Figura 9.

Para a construção dessa proposta de rota foi levado em consideração a opinião dos ciclistas entrevistados na pesquisa apresentada, o conceito de turismo urbano e sua relação com a diversidade de atrativos oferecidos numa cidade, e também os conceitos de cicloturismo que valorizam a conexão e experiência do ciclista com o ambiente em que circula.

encontrados em cada trecho da rota, além da indicação de distâncias, altimetria do percurso e tempo previsto.

Apesar da rota proposta buscar representar todo o complexo turístico que a cidade de São Paulo oferta, ainda é apenas um pequeno recorte, podendo ser ampliada para as demais regiões da cidade, buscando alcançar não apenas os atrativos já consolidados, mas também a cultura das regiões periféricas, buscando abranger a diversificação de comportamentos e infraestruturas encontradas na cidade de São Paulo.

Também é possível pensar em rotas que não fiquem restritas somente a cidade de São Paulo, como também as cidades localizadas na região metropolitana, ou até mesmo cidades do interior ou de outros estados, gerando assim uma grande conexão cicloviária, assim como é encontrada em diversos países na Europa.

Referências

- ALDRIGUI, M. Turismo urbano: um olhar para o quase invisível. **Revista do Centro de Pesquisa e Formação**, [s.l.], nº 4, p. 131-143, mai. 2017. Disponível em: <https://www.sescsp.org.br/files/artigo/9103e375/c565/479e/8e60/c6f5b2773a09.pdf>. Acesso em: 29 abr. 2021.
- ALLIS, T. **Projetos urbanos e turismo em grandes cidades: o caso de São Paulo**. 2012. 269 p. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012. Disponível em: https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-02072012-140450/publico/tese_thiago.pdf. Acesso em: 10 ago. 2021.
- ASHWORTH, G.; PAGE, S. J. Urban tourism research: Recent progress and current paradoxes. **Tourism Management**, [s.l.], v. 32, n. 1, p. 1-15, 2011. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2010.02.002>. Acesso em: 29 abr. 2021.
- CAPARELLI, Sergio. Tigres no quintal. V. 4 Global Editora. 2015.
- CASTRO, Juliana de; EDRA, Fátima P. M; SALDANHA, Luiz E. C.(organizadores) **Cicloturismo urbano em foco**. - Niterói: FTH/UFF, 2017. Disponível em: <https://observatoriodabicicleta.org.br/uploads/2020/01/Cicloturismo-Urbano-2016-UFF.pdf> Acesso em: 11 mar. 2021.
- CICLOCIDADE. **Pesquisa perfil de quem usa bicicleta na cidade de São Paulo - relatório completo**. 31 de mar. de 2016. São Paulo. Disponível em: <https://www.ciclocidade.org.br/noticias/809-pesquisa-perfil-de-quem-usa-bicicleta-na-cidade-de-sao-paulo-relatorio-completo#:~:text=Praticamente%20tr%C3%AAAs%20quartos%20dos%20ciclistas,o%20principal%20meio%20de%20transporte>. Acesso em: 10 out. 2021.
- CINTRA, M. A crise do trânsito em São Paulo e seus custos. **GV Executivo**, [s.l.], v. 12, n. 2, p. 58-61, abr. 2013. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/gvexecutivo/article/view/20728/19462>. Acesso em: 6 mai. 2021.
- COCCO, R. G.; SILVEIRA, M. R. Transporte público, mobilidade e planejamento: contradições essenciais. **Estudos Avançados**, v. 27, p. 41-53, 2013. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ea/a/SvVY3qDMDfXwkZWXr7cMJ3m/?format=pdf&lang=pt> Acesso em: 18 jul. 2021.
- COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO. CETSP, [s.d.]. **Mapa de infraestrutura cicloviária**. Consultas: bicicleta. Disponível em: <http://www.cetsp.com.br/consultas/bicicleta/mapa-de-infraestrutura-cicloviaria.aspx>. Acesso em: 15 out. 2021.
- COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO. CETSP, [s.d.]. **Mapa de zona de rodízio municipal**. Consultas: bicicleta. Disponível em: <http://www.cetsp.com.br/consultas/rodizio-municipal/como-funciona.aspx>. Acesso em: 15 out. 2021.

DE OLIVEIRA, Joana Maria; ESPERANÇA, José Paulo. Bike usage and cycle tourism: the pattern of portuguese associated bike riders. **Tourism & Management Studies**, v. 1, p. 191-200 Universidade do Algarve Faro, Portugal, 2011. Disponível em: <https://www.redalyc.org/pdf/3887/388743867019.pdf>. Acesso: 10 jun. 2021.

EDWARDS, D.; GRIFFIN, T. HAYLLAR, B. Urban Tourism Research: developing an agenda. **Annals of Tourism Research**, v. 35, p. 1032-1052, 2008. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0160738308001047>. Acesso em 4 mai. 2021.

EUROPEAN CICLISTS' FEDERATION. **The benefits of cycling**: unlocking their potential for Europe. [S.I.]: ECF, 2018. Disponível em: <https://ecf.com/sites/ecf.com/files/TheBenefitsOfCycling2018.pdf>. Acesso em: 29 ago. 2021.

GRIMM, Isabel. SEGOVIA, Yenifer. O cicloturismo na perspectiva da gestão urbana na cidade de Curitiba (PR). **FTH/UFF**. p. 44-53. Niterói 2017. Disponível em: <https://observatoriodabicicleta.org.br/uploads/2020/01/Cicloturismo-Urbano-2016-UFF.pdf>. Acesso em: 8 mai. 2021.

LAMONT, Matthew J. Independent bicycle tourism: a whole tourism systems perspective. **Tourism Analysis**. V.14 p. 605-620. 2009. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/233561087_Independent_Bicycle_Tourism_A_Whole_Tourism_Systems_Perspective. Acesso em 15 ago. 2021.

MALATESTA, M. E. B. **A bicicleta nas viagens cotidianas do município de São Paulo**. 2014. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014. Disponível em: https://teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-04062014-102731/publico/TESE_MARIA_ERMELINA_REVISADA.pdf. Acesso em: 10 abr. 2021.

MASANO, I. R. **A gastronomia paulistana: o local e o global no mesmo prato**. 2011. 264 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011. Disponível em: https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-20012012-104520/publico/Mestrado_Isabella_Masano.pdf. Acesso em: 18 mai. 2021.

OUTRO rolê. Direção: Guilherme Valiengo. Produção: Olé produções. Planet.Doc. 2021. Duração: 70 min. Disponível em: <https://planetdoc.org/a-different-spin/>. Acesso em: 8 nov. 2021.

PEARCE, Douglas. **An integrative framework for tourism research**. *Annals of Tourism Research*, v. 28, p 926-946. 2001. Disponível em: [https://doi.org/10.1016/S0160-7383\(00\)00082-7](https://doi.org/10.1016/S0160-7383(00)00082-7). Acesso em: 08 out. 2021.

ROOST, F.; SASSEN, S. The city: strategic site for the global entertainment industry. **The tourist city**, p. 143-154, London: Yale University Press, 1999. Disponível em: <http://files.campus.edublogs.org/caledonianblogs.net/dist/e/64/files/2009/02/The-City.pdf>. Acesso em: 29 abr. 2021.

SÃO PAULO TURISMO. **São Paulo: cidade do mundo**: dados e fatos dos eventos, viagens e turismo na capital paulista. São Paulo: SPTuris, 2019. Disponível em: https://www.observatoriodoturismo.com.br/pdf/DADOS_FATOS_2019.pdf. Acesso em: 15 mai. 2021.

SÃO PAULO TURISMO. **Relatório de impactos da pandemia de COVID-19 no turismo na cidade de São Paulo**. São Paulo. SPTuris, 2021. Disponível em: https://www.observatoriodoturismo.com.br/pdf/relat%C3%B3rio_covid-19_2020.pdf. Acesso em: 15 nov. 2021.

SÃO PAULO TURISMO. **Roteiros temáticos**. São Paulo, SPTuris, 2021. Disponível em: <https://cidadedesapaulo.com/vivasp/roteiros-tematicos-landing-page/>. Acesso em: 05 mai. 2021.

SOARES, A. G. (coord.). **Circuitos de cicloturismo**: manual de incentivo e orientação para os municípios brasileiros. Florianópolis: [s.n.], 2011. Disponível em: <http://www.clubedecicloturismo.com.br/arquivos/Manual-Circuitos-Cicloturismo.pdf>. Acesso em: 31 mar. 2021.

TELES, R. M. de S. **Turismo urbano na cidade de São Paulo**: o deslocamento do CBD e seus reflexos na hotelaria. 2006. Tese (Doutorado em Relações Públicas, Propaganda e Turismo) - Escola de Comunicações e Artes, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/27/27148/tde-14082009-171217/en.php>. Acesso em: 26 abr. 2021.

TELLES, R. **Cicloturismo, lazer e mobilidade**, 2018. Infográfico. Disponível em: <http://bicicletanosplanos.org/wp-content/uploads/2018/06/Infogra%CC%81fico-Cicloturismo-Bicicleta-nos-Planos.pdf>. Acesso em: 26 abr. 2021.

VALE EUROPEU. **Circuito cicloturismo**. Disponível em: <https://valeeuropeucatarinense.com.br/circuito-cicloturismo/>. Acesso em: 15 nov. 2021.

Anexo

Questionário perfil do ciclista de São Paulo.

VOCÊ UTILIZA A BICICLETA COMO MODO DE TRANSPORTE PELO MENOS UMA VEZ POR SEMANA?
 Sim, prossiga com a entrevista. Não, Agradeça a atenção e encerre a entrevista aqui.

A. Nome do pesquisador: _____

B. Cidade: _____ **C. Área:** _____ **D. Horário:** _____

E. Rua: _____ **F. Nº:** _____ **G. Bairro:** _____

H. Data: ___/___/___ **I. Dia da Semana:** _____

J. Tipo de Bicicleta: 1. Pública 2. Privada **K. Gênero:** 1. Masculino 2. Feminino 3. Outro

1. Durante quantos dias da semana você costuma utilizar a bicicleta como meio de transporte?

1 dia	
2 dias	
3 dias	
4 dias	
5 dias	
6 dias	
7 dias	

2. Você começou a utilizar a bicicleta como meio de transporte há quanto tempo?

1. Menos de 6 meses

2. Entre 6 meses e 1 ano

3. Entre 1 e 2 anos

4. entre 2 e 5 anos

5. mais de 5 anos

3. Qual foi a principal motivação que fez você começar a utilizar a bicicleta como meio de transporte?

1. É mais barato

2. É mais rápido e prático

3. É mais saudável

4. É ambientalmente correto

5. Outros

4. E atualmente, qual a principal razão para você continuar utilizando a bicicleta como meio de transporte?

1. É mais barato

2. É mais rápido e prático

3. É mais saudável

4. É ambientalmente correto

5. Outros

5. Pensando nos problemas enfrentados pelos ciclistas, qual o principal problema que você enfrenta no uso da bicicleta como meio de transporte?

1. Falta de segurança no trânsito

2. Falta de segurança pública

3. Falta de sinalização

4. Falta de infraestrutura adequada (ciclovias, bicicletários, etc.)

5. Falta de respeito dos condutores dos motorizados

6. Outros

6. O que faria você pedalar mais?

1. Mais infraestrutura cicloviária

2. Melhor Estacionamento para bicicletas

3. Mais segurança contra assalto

4. Mais segurança no trânsito

5. Ruas e Ciclovias mais arborizadas

6. Outros

7. Nos últimos três anos esteve envolvido em algum acidente de trânsito enquanto pedalava?

1. Sim

2. Não

8. Em alguns dos seus trajetos semanais você utiliza a bicicleta em combinação com outro modo de transporte?

1. Sim. Qual? _____

2. Não.

9. Qual a sua idade?

_____ anos

10. Qual a sua escolaridade? (Considerar o último segmento completo)

1. Sem instrução

2. Ensino Fundamental (primário e ginásio, até a oitava série)

3. Ensino Médio (Segundo Grau)

4. Ensino Superior (Faculdade)

5. Pós-Graduação

11. Qual a sua ocupação (profissão)?

12. Para quais destinos e em quantos dias você utiliza a bicicleta como meio de transporte?

Destino	1 dia	2 dias	3 dias	4 dias	5 dias	6 dias	7 dias
12a. Local de trabalho							
12b. Escola/Faculdade							
12c. Local de compras							
12d. Local lazer/social							
12e. Estação intermodal							

13. Quanto tempo você leva no trajeto mais frequente que realiza de bicicleta

_____ minutos

14. Qual a sua renda?

1. Até 1 salário mínimo (R\$ 788,00)

2. De 1 a 2 salários mínimos (R\$ 788,00 a R\$ 1576,00)

3. De 2 a 3 salários mínimos (R\$ 1576,00 a R\$ 2364,00)

4. De 3 a 5 salários mínimos (R\$ 2364,00 a R\$ 3948,00)

5. De 5 a 10 salários mínimos (R\$ 3948,00 a R\$ 7880,00)

6. Acima de 10 salários mínimos (R\$ 7880,00)

7. Sem renda

8. Sem resposta

**QUESTÕES COMPLEMENTARES
AVALIAÇÃO DA ESTRUTURA CICLOVIÁRIA**

17. Com que frequência você utiliza cada uma dessas estruturas ao andar de bicicleta (nunca, raramente, às vezes, quase sempre, sempre):

(marque um X para cada item)

Frequência de uso	Nunca	Raramente	Às vezes	Quase sempre	Sempre
a. Rua					
b. Ciclovia ou Ciclofaixa					
c. Calçadas					

18. Pense no caminho mais frequente que você pedala. Como você avalia cada um dos aspectos a seguir? (péssimo, ruim, regular, bom ou ótimo):

(marque um X para cada item)

Como você avalia:	Péssimo	Ruim	Regular	Bom	Ótimo
a. Segurança do percurso (risco de conflito com outros veículos)*					
b. Qualidade das vias (piso, rampas, buracos, limpeza, etc.)					
c. Existência de trajetos diretos, práticos e com fluidez					

* não se trata de segurança pública.

19. O que você acha que poderia melhorar neste caminho que você faz? (Resposta espontânea. NÃO MOSTRE AS OPÇÕES PARA O ENTREVISTADO)

(Marcar até 3 opções)

a. Sinalização para motoristas	
b. Sinalização para ciclistas	
c. Qualidade do pavimento	
d. Interligação com transporte público	
e. Rotas mais diretas	
f. Iluminação	
g. Melhoria nos cruzamentos	
h. Segurança pública	
i. Implantação de vias exclusivas para ciclistas	
j. Fiscalização de infrações de motoristas	
k. Fiscalização de infrações de ciclistas	
l. Educação dos motoristas	
m. Educação dos ciclistas	
n. Outros (descreva):	

20. Você recomendaria este caminho para uma criança ou idoso pedalar?

a. Sim	
b. Não	

21. Qual a distância média do seu principal deslocamento feito em bicicleta?

0 a 2 km	
2 a 5 km	
5 a 7 km	
7 a 10 km	
Acima de 10 km	