

I ENCONTRO PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO



eBook completo: bit.ly/ebook_iedesc

Página da edição do evento: bit.ly/cicloturismourbano

Portal para informações do evento: planett.com.br/cicloturismo

FORMATO PARA CITAÇÃO:

IHA, M. Os potenciais do cicloturismo urbano brasileiro: estudo da cidade de São Paulo. In: EDRA, F. P. M.; DECASTRO, J.; SALDANHA, L. (Orgs.) Cicloturismo urbano em foco. Niterói: FTH/UFF, p. 103-111, 2017.



OS POTENCIAIS DO CICLOTURISMO URBANO BRASILEIRO: ESTUDO DA CIDADE DE SÃO PAULO

Marcelo Mitsuo Shiomi Iha ¹

RESUMO

Este artigo aborda o cicloturismo urbano, com foco na cidade de São Paulo e acesso aos pontos turísticos com bicicleta, modalidade ainda pouco estudada e discutida. Trata-se de um tema em destaque pelo crescimento do mercado cicloturístico urbano e a importância de um sistema cicloviário para incentivar a atividade, de forma a proporcionar mudanças no turismo que também contribuam ao ambiente e à qualidade de vida nas áreas urbanas brasileiras. Com base em pesquisas e dados já divulgados sobre o assunto, serão propostas sugestões que fomentem o cicloturismo nas cidades.

PALAVRAS CHAVE: cicloturismo; bicicleta; São Paulo.

ABSTRACT

This article work up the urban bicycle touring, with focus on the city of São Paulo and access to the touristic points through the bicycle, modality still few studied and discussed. It is a highlight theme due to the growth of urban touristic market on bike and the importance of a cyclist system to stimulate the activity and provide changes in the tourism field which also can contribute to the environment and life quality in the Brazilian urban areas. Based on researches and data already published about the subject, some suggestions will be proposed to promote bicycle touring on the cities.

KEY WORDS: bicycle touring; bicycle; São Paulo

1. INTRODUÇÃO

Durante os primeiros 15 anos do século XXI, ruas e avenidas brasileiras sofreram mudanças que chegaram sobre duas rodas. Nas cidades praianas, nas áreas rurais e nos municípios interioranos dos confins do país, a bicicleta reina como meio de transporte alternativo protagonista para os mais diversos usos cotidianos. Mas foi especialmente nas grandes cidades do Brasil que esse veículo de locomoção tomou grandes proporções e causou impacto significativo, impulsionado pela onda do cicloativismo em defesa do respeito a esse modal no disputado espaço viário urbano, onde ainda clama por reconhecimento pleno. (SOARES ET AL, 2015).

Nesse contexto, este artigo buscará traçar um breve esboço sobre os potenciais do cicloturismo urbano no Brasil, pegando carona na forte mobilização popular, que tem procurado cada vez mais qualidade de vida por meio da redução do tempo gasto em seus deslocamentos diários e na realização de mais atividades de lazer e entretenimento nos momentos fora do trabalho. É justamente a partir dessa vontade e anseio coletivo que será analisado o caso da cidade de São Paulo como ponto de partida para repercutir, incentivar e fomentar ainda mais iniciativas país afora em favor da bicicleta, tanto como meio de transporte, como equipamento de treino esportivo e, finalmente, como uma ferramenta

¹ São Paulo Turismo (SPTuris) - marcelomiha@gmail.com

que permita a prática do turismo de lazer, de entretenimento e cultural.

2. ESPAÇO E TEMPO

São Paulo é considerada a capital do “turismo de negócios” do país por onde passam cerca de 15 milhões de turistas ao ano, dos quais em torno de 70% são motivados por questões de negócios, participação em feiras e eventos, conforme dados do Observatório de Turismo e Eventos da São Paulo Turismo (SPTuris, empresa de turismo e eventos ligada à Prefeitura de São Paulo). Mesmo esses visitantes, assim como os outros que visitam a cidade por lazer, podem aproveitar a oferta cultural e gastronômica disponível com centenas de teatros, cinemas, museus, parques, bares, restaurantes e casas noturnas.

Desde 30 de agosto de 2009, o poder público municipal implantou, por meio de parceria com a iniciativa privada, as chamadas “ciclofaixas de lazer”, estruturas temporárias com sinalização que segregam o espaço viário dos carros para que pessoas possam andar de bicicleta com segurança. O funcionamento ocorre aos domingos e feriados nacionais, e tal iniciativa teve tamanha adesão da população que, ao longo dos anos, as vias tiveram percursos ampliados e horário estendido – antes, operava das 7h às 12h, passando a funcionar até às 14h e, atualmente, termina às 16h (MOVIMENTO CONVIVA, 2016). O projeto que hoje tem mais de 120 km de ciclofaixas de lazer, ainda ganhou trechos novos em Osasco – cidade vizinha na Grande SP – e serviu de modelo para outros estados e municípios brasileiros.

Considerando a estrutura cicloviária permanente, a cidade possui atualmente 477,7 km de vias destinadas aos ciclistas, segundo informações do site da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET, 2016), responsável pela implantação das mesmas. Desse total, 447,4km são de ciclovias/ciclofaixas e 30,3 km de ciclorrotas, além de mais de 6,2 mil vagas em bicicletários e 121 paraciclos públicos instalados nos terminais de ônibus e nas estações de trem e metrô.

No Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (Lei 16.050, de 31/07/2014), uma das estratégias estabelecidas é que 30% de recursos do Fundurb, Fundo de Desenvolvimento Urbano, sejam destinados exclusivamente para financiar a implantação do Sistema de Transporte Público Coletivo, Cicloviário e de Circulação de Pedestres. Dessa forma, estão previstas ações de ampliação e de melhorias de ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas, bicicletários e mecanismos de compartilhamento de bicicletas, entre outras voltadas aos pedestres. Na agenda ambiental do PDE, existem mais de 160 novos parques propostos para demarcação, criando áreas verdes que tornem a cidade mais humana e ambientalmente mais sustentável, além de atrair a população para atividades ao ar livre.

2.1 Ciclo-experiências paulistanas

Uma iniciativa recente da Prefeitura de São Paulo foi a implantação do Programa Ruas Abertas, que realiza a abertura de algumas avenidas e ruas na cidade para as pessoas – ou seja, são fechadas para circulação de veículos motorizados – e funcionam aos domingos e feriados. Assim, a ocupação desses espaços públicos de lazer temporários pela população tem se tornado mais frequente e, naturalmente, pedestres, ciclistas, skatistas, patinadores, pessoas com cães e em outros meios de transporte ativo passaram a usufruir tais locais para passar o tempo livre.

A Avenida Paulista (figura 1), ícone financeiro e cartão-postal paulistano, é o principal símbolo desse projeto iniciado em meados de 2015 com mobilização e adesão popular. As pessoas costumam lotar todas as faixas da via, inclusive as calçadas, que funcionam como local de parada para food trucks ou food bikes, ou onde acontecem intervenções artísticas, piqueniques e “banho de sol” tal como se faz na areia de praia.

Atualmente, 29 ruas fazem parte do programa em quase todas as 32 subprefeituras da cidade, vindo a ser uma forma de incentivar a apropriação do espaço público pelas pessoas e humanizar a cidade. Indiretamente, também acaba por estimular turistas e os próprios moradores a conhecerem diferentes locais em transportes como a bicicleta.



Figura 1: Programa Ruas Abertas – Avenida Paulista repleta de ciclistas e pedestres num domingo.

Fonte: Acervo pessoal.

Entretanto, uma das principais dificuldades enfrentadas por quem usa a bicicleta como transporte ou mesmo apenas para passeio e lazer, são locais para estacionar o veículo. Na capital paulista, existem decretos e leis com mais de dez anos de publicação que estabelecem a obrigatoriedade de estacionamento de bicicletas e previsão de quantidade mínima de vagas em locais de grande fluxo de público no município, como por exemplo, em parques, shopping centers, supermercados, museus e outros equipamentos culturais como teatros, cinemas, etc. (Lei nº 13.995, de 10/06/2005 e Lei nº 15.649, de 05/12/2012).

No caso da região da Av. Paulista, pelo próprio fato da grande exposição na mídia e aumento de circulação de ciclistas, parte dos atrativos possui estrutura mínima para estacionar bicicletas, como paraciclos em área aberta a exemplo da Casa das Rosas, conhecido espaço cultural da cidade. O Conjunto Nacional, grande edifício comercial – e residencial – com bastante movimento, por sua vez, possui bicicletário na parte interna do estacionamento, em área fechada, com grade, serviço de cadastro no momento da entrada com a bicicleta e uma trava do próprio estabelecimento para garantir ainda mais segurança ao usuário.

Mas esse último caso, possivelmente, é uma exceção em toda a cidade, pois nem todos os atrativos possuem orientação para funcionários ou sequer conhecimento de onde pessoas possam parar as bicicletas de forma segura e apropriada. Como muitos ciclistas devem estar acostumados a vivenciar, é necessário improvisar um lugar para estacionar, eventualmente conversando com seguranças ou alguém da administração do local para conseguir o feito de estacionar o veículo. Trata-se, portanto, de uma legislação que não é integralmente seguida, até mesmo porque não existe fiscalização – nem punição prevista – por parte do poder público.

Outra realidade paulistana que rodeia a vida dos ciclistas na cidade são os roubos e furtos de bicicleta. Segundo dados fornecidos pela Secretaria de Segurança Pública do Governo do Estado, pela Lei de Acesso à Informação ao site Fiquem Sabendo, confirmados pelo jornal Folha de São Paulo, no 1º semestre de 2016 houve pelo menos 506 desses dois tipos de crime (figura 2) – vale lembrar que muitos casos de furto e até mesmo de roubos não são relatados à polícia para lavratura de boletim de ocorrência.

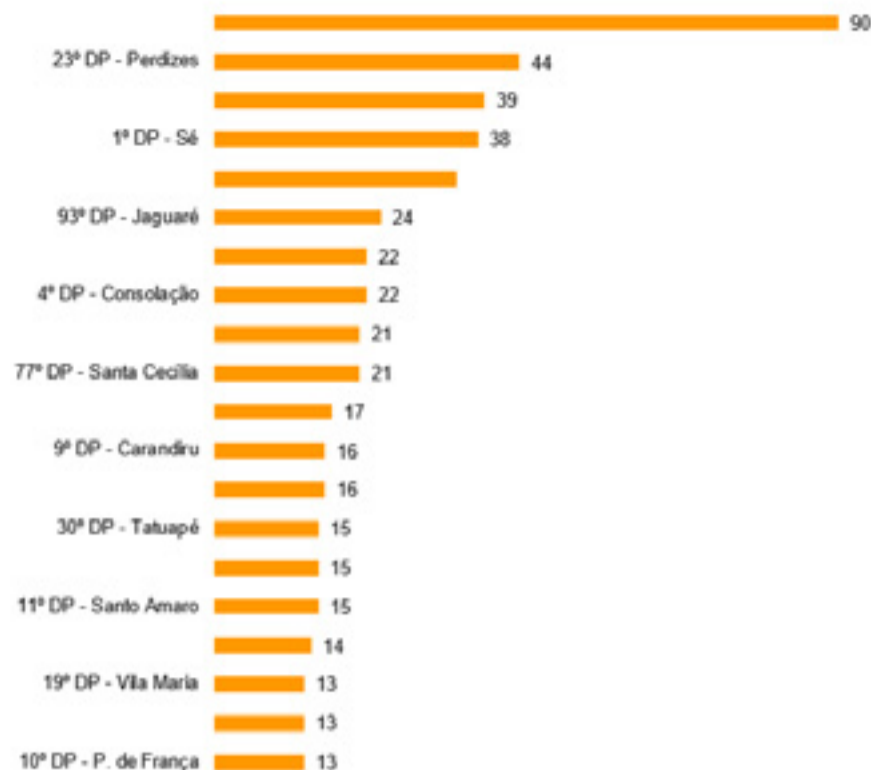


Figura 2: Ranking de regiões com mais furtos e roubos de bicicleta no 1º semestre de 2016 em São Paulo.
Fonte: FOLHA DE SÃO PAULO, 2016.

Infelizmente, essa estatística e a sensação de insegurança são fatores que acabam por desmotivar novos usuários de bicicleta e pessoas que gostariam de conhecer a cidade com esse meio de locomoção, mas não o fazem pelo medo da criminalidade. Seria simplista afirmar que apenas a questão de segurança pública afeta em tal percepção, pois o fato é que existe uma discrepante desigualdade social em praticamente todo território urbano nacional que leva indivíduos a praticarem tais atos. Há, também, o ponto de vista da zeladoria municipal, pois áreas degradadas, mal iluminadas e sem movimento, por exemplo, são pontos favoráveis a ações e abordagem de ciclistas por criminosos, ou a subtração do veículo quando o mesmo está parado em algum local na rua sem a presença do dono. Com base na conceituação teórica da geografia urbana, o espaço da cidade é definido como instância social pelo professor Milton Santos:

“(…) dentro do espaço urbano total não se pode avaliar isoladamente uma rua asfaltada, uma obra encascalhada e uma outra artéria inteiramente desprovida de obras públicas. Todas são, lá onde elas se encontram, uma manifestação local, mas íntegra, do desenvolvimento desigual e combinado da sociedade; e esta, a sociedade total, constitui o seu único padrão de avaliação e de valor” (SANTOS, 2008, p.188).

Ainda nas experiências existentes na capital paulista, os sistemas de compartilhamento de bicicletas têm se mostrado relevante forma de incentivo ao uso desse meio de transporte para trajetos curtos. Desde 2012, o projeto Bike Sampa – cujo aporte financeiro é do Banco Itaú em convênio com a Prefeitura de São Paulo – já registrou mais de dois milhões de viagens pela contagem do sistema e mais de 600 mil usuários cadastrados (BIKE SAMPA, 2016). Diariamente, centenas de bicicletas laranjas circulam pela cidade entre as mais de 250 estações disponíveis onde é possível retirar e deixar o veículo.

Conforme estudo desse projeto consolidado pelo jornal Folha de S. Paulo (2016), nos fins de semana há maior fluxo de usuários que vão para regiões próximas ao Minhocão, Parque do Ibirapuera e Av. Paulista – três conhecidos atrativos turísticos da cidade. Os dados mostram ainda que estações próximas de parques e ciclofaixas de lazer têm maior procura, revelando o uso do sistema também para a recreação.

Os dados quantitativos permitem várias interpretações, dando margem à necessidade de pesquisa frequente com caráter qualitativo para compreender melhor a motivação dessas viagens de bicicleta, o perfil dos usuários, frequência de uso, sugestões de melhorias e adaptações para que o serviço possa atender à população de forma satisfatória.

3. POTENCIAIS DO CICLOTURISMO URBANO

Uma das definições de turismo é que se trata de:

“um fenômeno social que consiste no deslocamento voluntário e temporário de indivíduos ou grupos de pessoas que, fundamentalmente por motivos de recreação, descanso, cultura ou saúde, saem do seu local de residência habitual para outro, no qual não exercem nenhuma atividade lucrativa nem remunerada, gerando múltiplas interações de importância social, econômica e cultural” (DE LA TORRE, 1992, p. 19).

Portanto, a prática do turismo, qualquer que seja o tipo, está intrinsecamente ligada à questão do transporte, assim como Rita Maria de Paula Garcia (2007, p. 120) afirma em artigo que “o turismo implica impreterivelmente deslocamento, porém há vários focos para sua abordagem, tais como: econômicas, técnicas e sociais”.

Em todo o Brasil, existem inúmeros exemplos de cidades que são favorecidas pela própria geografia e relevo, o que estimula o uso de transporte como a bicicleta para turismo e lazer. É bastante comum encontrar esse tipo de modalidade em municípios litorâneos ou em cidades consideradas pequenas. Já nas metrópoles e grandes cidades brasileiras, o desafio é maior por conta da gigante estrutura viária que prioriza veículos motorizados em detrimento das pessoas a pé ou em um veículo mais frágil como a bicicleta.

É justamente diante dessas dificuldades que se encontram os potenciais para desenvolvimento do cicloturismo urbano, com foco em áreas povoadas, urbanizadas e com malha viária consolidada para carros, motos, ônibus e caminhões, mas ínfima ou nenhuma infraestrutura cicloviária. Infelizmente, ainda faltam iniciativas públicas de incentivo ao uso da bicicleta para atividades turísticas e de lazer, bem como são incipientes projetos de entidades privadas e também da própria sociedade civil no sentido de valorizar essa prática.

Nos grandes municípios do país, a oportunidade de explorar tal nicho de mercado – que representa, em princípio, uma demanda reprimida – é grande, já que a maioria desses locais possui diversos atrativos turísticos do ponto de vista histórico, cultural, arquitetônico, com áreas verdes e atividades de lazer, entre outros.

Este é o caso da cidade de São Paulo, onde a infraestrutura turística já tem uma rede hoteleira com mais de 400 hotéis, mais de 42 mil apartamentos disponíveis, 15 mil restaurantes, 20 mil bares, 282 salas de cinema, 182 teatros, 111 parques e áreas verdes, 101 museus, 39 centros culturais e outros equipamentos públicos ou estabelecimentos de lazer – segundo dados de 2014 organizados pela SPTuris.

Uma pesquisa feita pelo órgão naquele mesmo ano revelou que a implantação das ciclovias incentivou 84% dos usuários a utilizarem bicicleta como meio de transporte. Outro dado relevante é em relação à finalidade do uso da bicicleta na cidade, como mostra abaixo o quadro 1 (SPTURIS, 2014).

Para ir ao trabalho	38,01%
Para ir ao local de estudo	6,43%
Atividades de lazer	5,65%
Prática de esportes	88,30%
Outro motivo	38,40%

*Múltiplas respostas

Quadro 1: Finalidade de uso da bicicleta.

Fonte: SPTURIS, 2014.

Em outra pergunta do levantamento, um dado mostra como ainda existem possibilidades de aproveitar o turismo realizado de bicicleta nas áreas urbanas, conforme aponta a figura 3 (SPTURIS, 2014), em que mais da metade dos entrevistados afirma não ter usado o veículo para fazer turismo.



Figura 3: Já utilizou bicicleta para turismo?

Fonte: SPTURIS, 2014.

Em um paralelo com outra pesquisa intitulada “Perfil de quem usa bicicleta na cidade de São Paulo”, realizada pela Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo (Ciclocidade) em 2015, é possível analisar outros números que apontam o uso da bicicleta como meio de transporte para local de lazer ou encontro social – estabelecimentos de entretenimento como bares, cinema, parques, ou confraternizações em casas de parentes, amigos, etc., conforme a figura 4 (CICLOCIDADE, 2015).

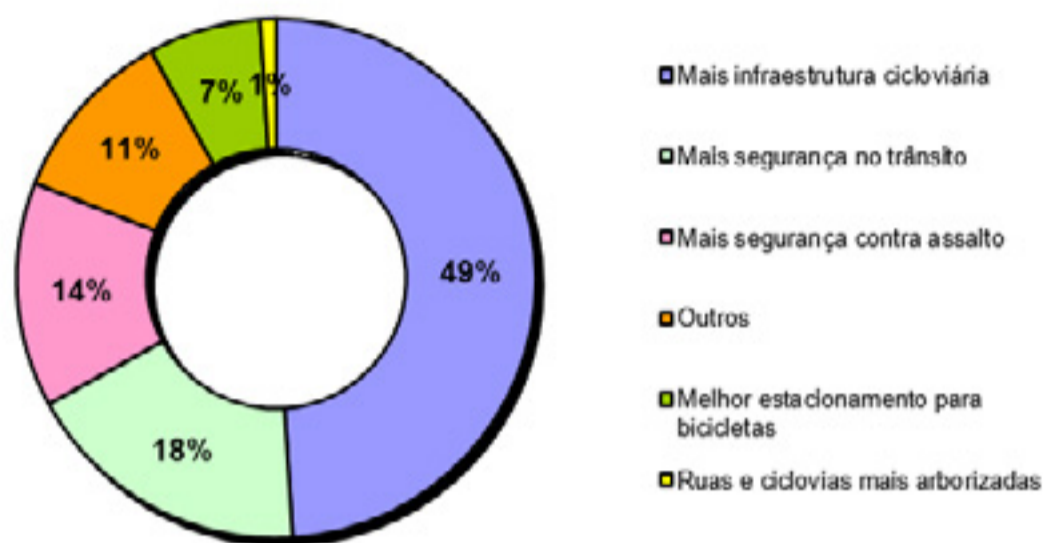


Figura 4: Quantos dias por semana você usa a bicicleta como meio de transporte para local de lazer ou encontro social?
Fonte: CICLOCIDADE, 2015.

Nota-se que os 42% dos entrevistados que disseram não usar o veículo para local de lazer representam uma parcela bastante significativa de potenciais usuários desse tipo de uso. Um pouco mais adiante, no extenso levantamento feito pela associação paulistana destacam-se quais seriam as possíveis soluções que estimulariam ou aperfeiçoariam os deslocamentos de bicicleta para quem já pedala na cidade, mostradas na figura 5 (CICLOCIDADE, 2015).

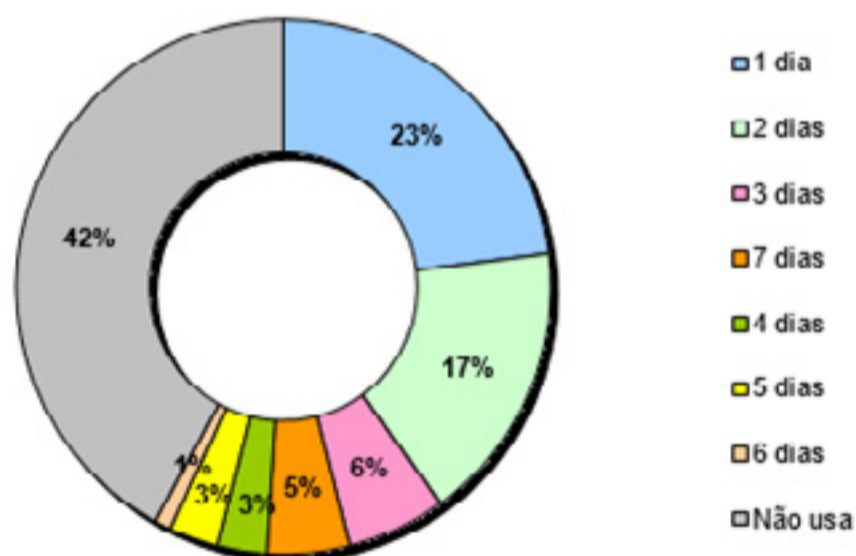


Figura 5: O que faria você pedalar mais?
Fonte: CICLOCIDADE, 2015.

Como é possível perceber, praticamente metade dos entrevistados considera a infraestrutura cicloviária importante na função de incentivar o uso da bicicleta, que está diretamente ligada ao segundo item mais comentado, relacionado à maior segurança no trânsito.

Sendo assim, o planejamento e desenvolvimento local vão além de âmbitos públicos, empresariais, governamentais e da sociedade civil, construindo um sentido de comunidade local e de pertencimento sobre a construção de uma identidade territorial.

“É a chamada topofilia, em que a percepção do espaço se dá de diferentes formas, através da projeção de sentimentos, da organização e planejamento da ocupação territorial, na apropriação e modificação da natureza, entre outras formas. A percepção é subjetiva, pois o ser humano responde ao meio de várias maneiras, e os padrões culturais da sociedade afetam além da percepção, da atitude e do valor atribuídos ao meio ambiente.” (TUAN, 1980)

O potencial de atração turística no município demonstra ser muito forte, porém, sabe-se que ainda é pouco explorado e aproveitado. Até mesmo pessoas que moram na cidade não conhecem diversos locais de interesse para o lazer, pontos histórico-culturais ou atrações diversas que são pouco visitadas. A cidade possui um modesto sistema cicloviário ainda em implantação, portanto, cabe analisar com mais profundidade a viabilidade e os benefícios que elas poderiam trazer, mais uma vez, não apenas ao turismo, mas para a sociedade em geral que utiliza bicicleta como meio de transporte no dia a dia.

4. DOS DESAFIOS E OPORTUNIDADES

Esta breve análise do incipiente cicloturismo urbano na cidade de São Paulo demonstra as diversas dificuldades enfrentadas. O estímulo a essa modalidade de transporte para o turismo e lazer, porém, também aponta diferentes caminhos e possibilidades que o setor proporciona, inclusive em todo o país, como a integração de roteiros interestaduais.

A questão do planejamento urbano é um dos itens essenciais que permitem incluir a bicicleta como opção de locomoção protagonista nas metrópoles em que a mobilidade urbana tem diversos gargalos no transporte individual motorizado e no sistema de transporte público coletivo. Os meios ativos – locomoção a pé ou com veículos a propulsão humana como a bicicleta, patins, skate – têm sido cada vez mais discutidos e exercem papel fundamental como alternativa ao trânsito, não apenas em grandes cidades, como em municípios menores. Portanto, é mister incluir na pauta de todo e qualquer projeto de planejamento e desenvolvimento urbano todas essas modalidades de transporte. O tema deve ser colocado não apenas como plataforma política de um ou outro partido – especialmente em pleno período de eleições municipais –, mas tratado como assunto de política pública permanente para as cidades.

Conseqüentemente, o planejamento urbano traz a reflexão de que não haveria como propiciar locomoção e transporte para atividades turísticas sem envolver políticas públicas em parceria com iniciativas privadas, incluindo também a sociedade civil no processo de discussão. O debate precisa considerar tanto os fatores econômicos como as variáveis políticas, sociais e ambientais visando a um desenvolvimento sustentável da iniciativa, seja ela local, de uma determinada região, município, estado ou do país. Recentemente, essa noção de planejamento e desenvolvimento tem permeado o âmbito empresarial, influenciado por valores individuais que moldam a “ética de comportamento”. Trata-se de uma ética empresarial que assume importante papel frente aos desafios do mundo contemporâneo, sobretudo em questões ligadas à desigualdade socioeconômica e ao cuidado com os “bens públicos”, como o meio ambiente. Para SEN (1999, p.305):

“O desafio ambiental faz parte de um problema mais geral associado à alocação de recursos envolvendo ‘bens públicos’, nos quais o bem é desfrutado em comum em vez de separadamente por um só consumidor. Para um fornecimento eficiente de bens públicos, precisamos não só levar em consideração a possibilidade da ação do Estado e da provisão social, mas também examinar o papel que pode desempenhar o desenvolvimento de valores sociais e de um senso de responsabilidade que viessem a reduzir a necessidade de ação impositiva do Estado. Por exemplo, o desenvolvimento da ética ambiental pode fazer parte do trabalho que a regulamentação impositiva se propõe a fazer.”

O desenvolvimento sustentável pressupõe, portanto, responsabilidades assumidas e compartilhadas por empresas e

instituições estatais, sendo assim uma questão relevante nas etapas de planejamento urbano. Em relação ao transporte cicloviário, algumas iniciativas já existentes mostram como se formam tais parcerias entre grupos privados com interesses em marketing de responsabilidade socioambiental, ao fazer projetos junto com o governo e que beneficiam a população. É necessária, entretanto, a autocrítica e acompanhamento para que tais trabalhos não sejam manipulados e vistos como “lavagem ambiental” corporativa, pois devem possuir efetiva relevância social e coletiva.

Dentro desse escopo, a intermodalidade dos meios de transporte também exerce função importante para facilitar conexão de trajetos de bicicleta com terminais de ônibus ou estações de trem e metrô, por exemplo. Diversos usuários de bicicleta ainda preferem percorrer trechos e distâncias maiores em veículos coletivos. Nesse ponto, os bicicletários facilitam e incentivam esse tipo de intercâmbio modal. Novas estações deveriam, em princípio, e de acordo com a lei vigente, ser construídas já com estacionamento ou paraciclos planejados para bicicletas. Mas a despeito dessa exigência e obrigatoriedade legal, ainda não é uma regra seguida à risca por novos empreendimentos.

Estabelecimentos privados e comerciais já têm percebido a recente e crescente demanda de clientes que utilizam a bicicleta como meio de transporte e procuram locais onde possam estacioná-las com segurança. Da mesma forma, atrativos culturais e de lazer – como museus, centros culturais, teatros, etc. –, aos poucos, procuram investir nesse específico, porém, cativo segmento de público que prefere utilizar o veículo alternativo para visitar esses locais e fazer turismo. Diante do aumento da própria estrutura cicloviária, o incentivo acontece por indução dessa demanda, que faz parte de um lento e gradual processo de mudança sociocultural na consciência da população, assim como a incorporação desse movimento pelas pessoas jurídicas na forma de instituições públicas, privadas e, inclusive, dos setores acadêmicos de universidades e centros de ensino nos mais variados níveis.

Um dos métodos que permitem mapear o uso da bicicleta para o turismo urbano é a realização de pesquisa de demanda que poderia identificar quem são os usuários que já utilizam esse meio de transporte para tal fim, bem como levantar qual seria o alcance potencial desse público. Ademais, outros dados essenciais seriam levantados para direcionar projetos-piloto e eventuais melhorias, como a faixa etária dos cicloturistas urbanos, ocupação, renda, origem, distância média percorrida, entre várias outras informações. No município de São Paulo, o Observatório de Turismo e Eventos da SPTuris já realizou levantamento do uso de bicicleta na cidade em 2012 e 2014. Além disso, o núcleo de estudos possui expertise e conhecimento acumulado de mais de dez anos de existência no mapeamento do setor turístico paulistano, traçando o perfil de público em grandes eventos, monitoramento do setor hoteleiro e outros trabalhos que poderiam contribuir para a análise desse tema específico do cicloturismo, inclusive em outros municípios brasileiros.

No que tange ao aspecto quantitativo, a Ciclocidade já organizou diversas contagens de ciclistas em diferentes épocas e locais da capital paulista, dando uma dimensão numérica desses usuários e revelando o aumento da circulação de ciclistas nos últimos anos. Em janeiro de 2016, o banco Itaú Unibanco – que mantém o projeto Bike Sampa de bicicletas compartilhadas – fez a doação de dois totens para contabilização de ciclistas em duas ciclovias – nas avenidas Vergueiro e Faria Lima – e podem ser consultados in loco e em tempo real, pois funcionam de forma eletrônica ininterrupta. Mecanismo semelhante também já foi utilizado em outras cidades a fim de contabilizar a quantidade de ciclistas e pode ser o passo inicial na adoção de projetos voltados a esse público.

Como se vê, o cicloturismo urbano conseguirá obter êxito no contexto do Brasil caso haja envolvimento de todas as forças da sociedade, a começar pela apropriação desse tema pelos órgãos públicos em todas as esferas – municipal, estadual e federal –, do investimento catalisador de entidades da iniciativa privada – com patrocínios, campanhas, convênios e outros modelos – e, finalmente, do engajamento efetivo dos cidadãos –, sejam eles moradores dos grandes centros urbanos, assim como visitantes e turistas que possam ser potenciais disseminadores da cultura da bicicleta, inclusive trazida de outras experiências país e mundo afora.

Na cidade de São Paulo, a “massa crítica” de ciclistas tem aumentado nos últimos anos e, conforme declaração do atual prefeito, Fernando Haddad, “entre 2014 e 2015 houve um aumento de 66% na quantidade de ciclistas circulando pela capital e redução de 34% nos registros de mortes por acidentes envolvendo bicicletas”. Já uma pesquisa do Ibope Inteligência feita em parceria com a Rede Nossa São Paulo, divulgada em setembro de 2016, aponta que, em 2015, 59% apoiavam a construção de mais ciclofaixas e ciclovias, número que subiu para 68% este ano. Ainda assim, o mesmo estudo revela que apenas 8% dos entrevistados usam a bicicleta, ainda que de vez em quando, o que representa um universo de aproximadamente 773 mil usuários, ou seja, 91% das outras pessoas nunca ou raramente usaram a bicicleta na cidade, mais uma vez corroborando para o potencial adormecido desse segmento.

O cicloturismo urbano paulistano e brasileiro está apenas engatinhando e traçando um caminho com perspectivas de avanços significativos nos próximos anos. Cabe a todos os agentes envolvidos enfrentar os obstáculos durante o percurso, contornar problemas com soluções práticas e aproveitar de forma criativa todas as oportunidades desse universo promissor sobre duas rodas.

REFERÊNCIAS

- ASSOCIAÇÃO DOS CICLISTAS URBANOS DE SÃO PAULO (CICLOCIDADE). Perfil de quem usa bicicleta na cidade de São Paulo. Ciclocidade, 2015.
- BIKE SAMPA. Disponível em: <<http://www.mobilicidade.com.br/bikesampa.asp>>. Acesso em: 22 set. 2016.
- COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO (CET). Mapa de Infraestrutura Cicloviária. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/consultas/bicicleta/mapa-de-infraestrutura-cicloviaria.aspx>>. Acesso em: 03 nov. 2016.
- FOLHA DE S.PAULO. Ciclistas criam estratégias para escapar de roubos e furtos de bicicletas em SP. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/09/1809062-ciclistas-tentam-se-proteger-de-roubos-e-furtos-de-bike-em-sao-paulo.shtml>>. Acesso em: 21 set. 2016.
- FOLHA DE S.PAULO. Vaivém das bikes. Disponível em: <<http://arte.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/01/17/mapa-bikes>>. Acesso em: 23 set. 2016.
- GARCIA, RITA MARIA DE PAULA. Produção do Espaço pelo Lazer e Turismo. In: Revista Eletrônica da Associação dos Geógrafos Brasileiros – Seção Três Lagoas - MS, V 1 – n.º 5 - ano 4, Maio de 2007, p. 113-126.
- IBOPE INTELIGÊNCIA E REDE NOSSA SÃO PAULO. Pesquisa sobre Mobilidade Urbana. Disponível em: <<http://www.nossasaopaulo.org.br/pesquisas/apresentacao-pesquisa-dmsc-2016.pdf?v=4>>. Acesso em 25 set. 2016.
- MOVIMENTO CONVIVA. Disponível em: <<http://movimentoconviva.com.br>>. Acesso em: 03 nov. 2016.
- OBSERVATÓRIO DO TURISMO DA CIDADE DE SÃO PAULO. SP de Bike – Pesquisa de perfil do usuário de bicicleta em São Paulo. São Paulo Turismo (SPTuris), 2014.
- SANTOS, MILTON. Por uma Geografia Nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica. 6ª Ed., 1ª reimpr. São Paulo: Edusp, 2008.
- SÃO PAULO. Lei Nº 14.266, de 6 de fevereiro de 2007. Dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no Município de São Paulo e dá outras providências. Secretaria do Governo Municipal, São Paulo, 6 fevereiro 2007.
- SÃO PAULO. Lei Nº 16.050, de 31 de julho de 2014. Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo – Estratégias ilustradas. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, São Paulo, janeiro de 2015.
- SEN, Amartya. Desenvolvimento como liberdade. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.
- SOARES, ANDRÉ GERALDO; GUTH, DANIEL; AMARAL, JOÃO PAULO; MACIEL, MARCELO (Orgs.). A Bicicleta no Brasil. São Paulo, 2015.
- TORRE, De La. El turismo: fenómeno social. México, Fondo de Cultura Económica, 1992.
- TUAN, Y. F. Resumos e Conclusões. In: Topofilia: Um estudo da Percepção, Atitudes e Valores do Meio Ambiente. São Paulo: Difel, 1980.