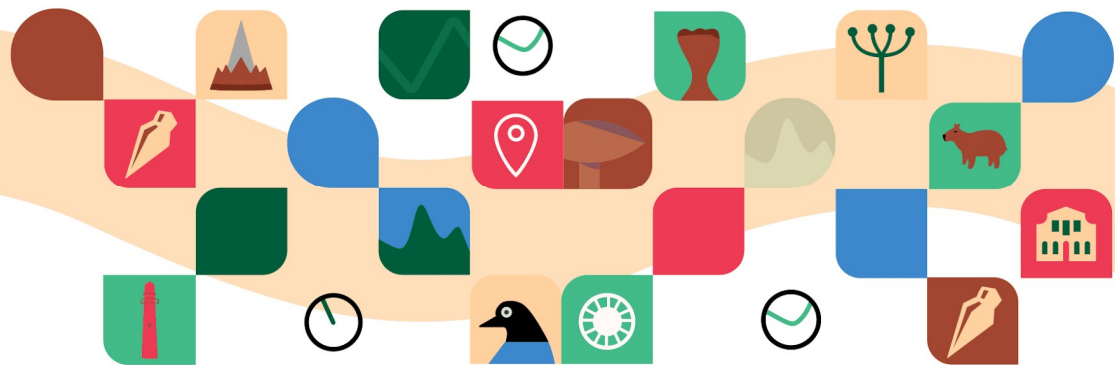




bit.ly/5edesc
planettt.com.br/edesc

CICLOTURISMO PERIFÉRICO EM SÃO PAULO: INDUÇÃO PARA O TURISMO DE BASE COMUNITÁRIO E PARA O DESENVOLVIMENTO LOCAL

PERIPHERAL CYCLE TOURISM IN SÃO PAULO: INDUCTION FOR COMMUNITY- BASED TOURISM AND FOR LOCAL DEVELOPMENT

Alexandre Abdal ¹

Rogério Rai ²

Zilma Borges ³

Victor Callil ⁴

Felipe Madio de Oliveira ⁵

FORMATO PARA CITAÇÃO:

ABDAL, A.; RAI, R.; BORGES, Z.; CALLIL, V.; OLIVEIRA, F. M. Cicloturismo Periférico em São Paulo: indução para o turismo de base comunitário e para o desenvolvimento local. In: ANAIS DO ENCONTRO PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO. 5, 2026, Curitiba, Paraná. Anais. Rio de Janeiro: Planettt, 2026. p. 1-30. ISSN 2965-3568. DOI: 10.5281/zenodo.19049941

¹ Escola de Administração de Empresas de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas – EAESP-FGV.

² Pedale-se.

³ Escola de Administração de Empresas de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas – EAESP-FGV.

⁴ Faculdade de Ciências e Letras da Universidade Estadual Paulista – UNESP.

⁵ Planejamento e Gestão do Território pela Universidade Federal do ABC - UFABC.

REALIZAÇÃO:



APOIO:



RESUMO

O presente artigo tem por objetivo analisar as estratégias para a consolidação das ciclorrotas turísticas do Jardim Lapenna e do Jardim Pantanal, ambas na subprefeitura de São Miguel Paulista, extremo da Zona Leste de São Paulo. Nesse sentido, inicia com uma caracterização dos Jardins Lapenna e Pantanal, passa pela reconstrução sistemática das duas ciclorrotas e termina com recomendações, majoritariamente orientadas para os poderes públicos, no sentido de consolidar as ciclorrotas em termos de institucionalização, aperfeiçoamento técnico e urbanístico e desenvolvimento local. As ciclorrotas foram elaboradas pelo negócio periférico de impacto social “Pedale-se” e são operadas em parceria com o Galpão ZL (centro cultural e espaço comunitário ligado à Fundação Tide Setúbal) e com o Espaço Alana (braço de atuação do Instituto Alana junto à comunidade do Jardim Pantanal). As duas organizações atuaram na elaboração de planos de bairro junto aos seus territórios, nos quais integraram tanto o apoio a empreendedores locais, como o Pedale-se, quanto o fomento a atividades econômicas locais, como a cadeia da bicicleta. Do ponto de vista analítico, o artigo dialoga com as abordagens do turismo de base comunitária e do desenvolvimento local. Metodologicamente, o artigo baseia-se em levantamento primário de dados, segundo protocolo específico, e ocorrido no seio da disciplina Projeto Aplicado do Curso de Graduação de Administração Pública da Escola de Administração de Empresas de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas no segundo semestre de 2024.

Palavras-chave: Cicloturismo; Desenvolvimento Local; Turismo de Base Comunitária; Turismo Periférico; São Paulo.

ABSTRACT

The objective of this article is to analyze the strategies for consolidating the tourist cycle routes of Jardim Lapenna and Jardim Pantanal, both located in the subprefecture of São Miguel Paulista, in the far eastern zone of São Paulo. In this regard, it begins with a territorial characterization of Jardim Lapenna and Jardim Pantanal, proceeds with a systematic reconstruction of the two cycle routes, and concludes with recommendations, mostly directed at public authorities, aimed at consolidating the cycle routes in terms of institutionalization, technical and urban improvement, and local development. The cycle routes were developed by the peripheral social impact business “Pedale-se” and are operated in partnership with Galpão ZL (a cultural center and community space linked to the Tide Setúbal Foundation) and Espaço Alana (the community outreach arm of the Alana Institute in Jardim Pantanal). Both organizations contribute to the development of neighborhood plans in their respective territories, integrating support for local entrepreneurs, i.e. Pedale-se, and the promotion of local economic activities, i.e. the bicycle chain. From an analytical perspective, the article engages with approaches related to community-based tourism and local development. Methodologically, the article is based on primary data collection, following a specific protocol, and conducted within the discipline Applied Project of the Public Administration Undergraduate Program at the São Paulo School of Business Administration of Fundação Getúlio Vargas during the second semester of 2024.

Keywords: Cycle Tourism; Local Development; Community-Based Tourism; Peripheral Tourism; Sao Paulo.

1. INTRODUÇÃO

O presente artigo tem por objetivo analisar as estratégias para a consolidação de duas ciclorrotas turísticas, uma no bairro do Jardim Lapenna, outra no bairro do Jardim Pantanal, ambas na subprefeitura de São Miguel Paulista, no extremo da Zona Leste de São Paulo. A análise tem como enquadramento as abordagens de turismo de base comunitária e do desenvolvimento local. A abordagem do turismo de base comunitária chama a atenção para as oportunidades de geração de emprego e renda derivadas da atração de pessoas externas ao território mediante a valorização da cultura, da identidade e das vocações desse território (TENÓRIO, et al, 2018). Já a perspectiva do desenvolvimento local destaca as possibilidades de retenção local da renda gerada a partir de atividades econômicas desempenhadas no território e por pessoas e organizações desse território (SANTOS, 2013). Em conjunto, ambas as abordagens sinalizam para as potencialidades em termos de geração de emprego, renda e de efeitos de encadeamento para outras atividades derivadas de iniciativas locais.

O Pedale-se, negócio periférico de impacto social, fundado em 2019 e localizada em São Miguel Paulista, é a organização que liderou a elaboração das ciclorrotas turísticas de São Miguel de Ururay e do Jardim Pantanal, sendo inclusive a organização responsável pela sua operação. A produção das duas ciclorrotas, contudo, só pode ser viabilizada mediante a participação de diferentes atores, com destaque para a consultoria de uma historiadora, o diálogo com a comunidade e o estabelecimento de parcerias com organizações locais, mais especificamente, Galpão ZL, no caso da primeira ciclorrota, e Espaço Alana, no caso da segunda.

O Galpão ZL é um centro cultural e espaço comunitário ligado à Fundação Tide Setúbal, fundado com o objetivo de promover atividades culturais, artísticas e sociais junto à comunidade do Jardim Lapenna. Já o Espaço Alana é o braço de atuação do Instituto Alana junto à comunidade do Jardim Pantanal e, pela qual, o Instituto atua na articulação territorial e na defesa de melhorias para a comunidade. Tanto o Galpão ZL quanto o Espaço Alana estão envolvidos com atividades participativas de planejamento territorial em suas comunidades, mais especificamente, planos de bairro e, dentro desse escopo, no apoio a

empreendedores locais e ao fomento de atividades econômicas no território.

Os Planos de Bairro, previstos nos artigos 347 a 351 do Plano Diretor Estratégico de São Paulo (PDE-SP) e do artigo 104 da sua última revisão, constituem instrumentos de planejamento integrantes do Sistema Municipal de Planejamento, podendo ser elaborados tanto por organizações locais, quanto pela Subprefeitura. Uma vez garantida a participação social e a sua devida aprovação, os Planos de Bairro devem ser considerados na revisão dos Planos Regionais das Subprefeituras e internalizados no Sistema de Planejamento Municipal.

Em termos gerais, os planos de bairro têm o potencial de articular questões locais e territoriais com as questões estruturais da cidade-metrópole e, nesse sentido, podem versar, a partir de um de baixo para cima a respeito das mais diversas questões como mobilidade urbana, meio ambiente, cultura, moradia, zeladoria urbana, geração de emprego e renda, acesso a equipamentos públicos, etc. Enquanto instrumentos de planejamento urbano previstos e regulamentados pelo PDE-SP, os planos de bairro situam-se no marco legal da política urbana brasileira (Figura 1), o qual remete aos artigos 182 e 183 da própria Constituição Federal de 1988, seguidos de sua posterior regulamentação pelo Estatuto da Cidade, em 2001.

Figura 1: O marco legal da política urbana brasileira



Fonte: Arts. 182 e 183, CF1988; Est. da Cidade; Est. da Metrópole; PDE-SP. Elaboração própria.

Os planos de bairro do Jardim Lapenna (BIDERMAN et al, 2019) e do Jardim Pantanal (GATT, 2022) estão entre os primeiros planos de bairro da

cidade de São Paulo. Ambos dedicam atenção às questões do fortalecimento comunitário, fomento de atividades econômicas locais e mobilidade, entre outras. Contudo, o plano de bairro do Jardim Pantanal dá um passo além e dedica um capítulo inteiro à questão da mobilidade, inclusive incorporando a ciclorrota turística do Jardim Pantanal.

O artigo está estruturado em cinco seções além desta introdução e das considerações finais. A segunda seção situa o artigo no seu contexto de produção, ao mesmo tempo em que apresenta os procedimentos metodológicos utilizados. A terceira seção caracteriza os territórios nos quais as duas ciclorrotas estudadas estão situadas. As seções quatro e cinco, respectivamente, apresentam as duas ciclorrotas. A seção de recomendações tece sugestões no sentido de consolidar as ciclorrotas e considerando principalmente a atuação dos poderes públicos.

2. DESENHO DE PESQUISA E PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Este artigo é resultado relatório final do Projeto Aplicado Mobilidade e Cicloturismo: qualificação e dinamização socioterritorial na Zona Leste de São Paulo (2024). O Projeto Aplicado (PA) é uma disciplina obrigatória do Curso de Graduação em Administração Pública (CGAP) da Escola de Administração de Empresas de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas (FGV EAESP). É oferecido no sexto semestre e, nele, as e os estudantes realizam um projeto que articula ensino, pesquisa e extensão com duração de quatro meses e dedicação semanal média de dezesseis horas. Trata-se da única disciplina do semestre inteiro e porta um duplo objetivo: prover formação aplicada mediante estratégias de Aprendizagem Baseada na Comunidade (ABC) e/ou de Aprendizagem Baseada em Projetos (ABP) e trabalhar junto à organização da área pública e/ou da sociedade civil no sentido de gerar impacto e ajudar na resolução de problemas.

O PA Mobilidade e Cicloturismo aconteceu no segundo semestre de 2024 e envolveu 16 estudantes: Ana Cristina Rodrigues, Ana Luisa Martino, Arthur Dantas, Beny Tcherniakovsky, Bianca Moratelli, Bruna Candelária, Chiara Marracini, Felix Eichen, Helena Kokény de Oliveira, Henrique Rossi, Jubert Cibantos, Neto Gotlieb, Maria Eduarda Rodrigues, Miria da Silva, Pablo Candido e Rebeca Anzelotti.

O engajamento junto às comunidades e aos territórios de interesse foi estruturado no âmbito da estratégia de pesquisa participante, mediante o alinhamento ético, o comprometimento político e o compartilhamento da gestão e das decisões de pesquisa. O resultado é a redefinição da relação entre “sujeito” e “objeto” do conhecimento, agora entendida enquanto uma relação “sujeito-sujeito”. As vantagens da adoção dessa estratégia de pesquisa são (i) a possibilidade de extrapolar a mera resolução de problemas pontuais e/ou a mera prestação de serviços mediante uma abordagem holística; (ii) a quebra das hierarquias tradicionais e positivistas do fazer científico; e (iii) o engajamento em uma prática científico-pedagógica orientada para a produção de conhecimento em parceria com as organizações locais, apropriável pela comunidade/território (BRANDÃO, 1987; BRANDÃO e BORGES, 2007).

A abordagem utilizada abre perspectivas de mobilização de atores estatais e da sociedade civil em um processo de coprodução da ação pública, que considera a complexidade dos problemas estudados e a necessidade de articulação entre diversos atores para o seu encaminhamento (BORGES, 2020). Condizente com a Sociologia da Ação Pública, essa abordagem busca investigar as interfaces socioestatais que poderiam ser dinamizadas a fim de absorver experiências locais e de reconhecer e incorporar inovações originadas de iniciativas mobilizadas por atores territoriais (CEPHAI, 2007; HALPERN, LASCOUMES e LE GALÈS, 2021). Por isso, o projeto buscou uma aproximação com os atores locais, o estabelecimento de parcerias e o reconhecimento das lógicas territoriais que, além de promover a implicação dos pesquisadores no processo, envolveu a própria comunidade em uma forma de antecipação do que se defende e que possa ser assumido posteriormente pelo poder público (SPINK, 2008; SPINK et al, 2022).

O trabalho de investigação, reconstrução e consolidação das ciclorrotas aconteceu a partir de estratégias de levantamento primário de dados. Para isso, foi desenvolvido um protocolo de pesquisa cujo ponto de partida foi a distinção conceitual entre “parada” e “trecho”. A parada constitui um ponto de interesse ou relevância local de ordem turística, histórica e/ou técnico-político, sendo os lugares nos quais para-se o trajeto e o Pedale-se faz uma mediação entre as e os visitantes e o território. A sua observação envolveu as seguintes etapas: (i) levantamento das paradas em cada rota; (ii) entrevista semiestruturada de

diagnóstico com o Pedale-se, o Galpão ZL e/ou o Espaço Alana com o objetivo de entender como os pontos de parada foram definidos; (iii) levantamento de dados secundários de caráter turísticos, históricos, sociopolíticos e ambientais sobre cada parada; (iv) dossiê fotográfico de cada parada acompanhado de descrição da parada e do entorno, inclusive mediante observação e conversação com pessoas disponíveis nos locais; e (v) entrevistas semiestruturadas com atores responsáveis pela parada sempre que fosse o caso.

Já o trecho implica o trajeto e, portanto, o deslocamento entre as paradas, com cada trecho específico revelando dinâmicas territoriais também específicas. O conjunto dos trechos compõe a rota. A sua observação implicou (i) levantamento dos trechos em cada rota; (ii) entrevista semiestruturada de diagnóstico com o Pedale-se, o Galpão ZL e/ou o Espaço Alana com o objetivo de entender como o traçado de cada ciclorrota foi definido; e (iii) a observação de cada trecho no contexto da ciclorrota mediante vistoria técnica de bicicleta junto com o Pedale-se.

3. OS TERRITÓRIOS DE INTERESSE: JARDIM PANTANAL E JARDIM LAPENA

São Paulo já nasce metropolitana (MEYER et al., 2004). Em termos regionais, tal viés metropolitano se expressa no papel estratégico que São Paulo desempenhou e desempenha em termos de integração e de articulação do espaço regional (ABDAL et al., 2019; TAVARES, 2019), estando associado a um rápido processo de industrialização e explosivo crescimento populacional. Segundo o Censo Demográfico de 2022, a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) chegou a quase 21 milhões de habitantes.

Do ponto de vista interno à metrópole, esse rápido crescimento urbano implicou um padrão de ocupação do território caracterizado por processo de expansão horizontal e periférica da mancha urbana, com dissociação funcional entre morar e trabalhar, segregação socioeconômica e precariedade ambiental (CALDEIRA, 2000; MEYER et al., 2004). Esse padrão de desenvolvimento socioterritorial, que em última instância redundou em uma “urbanização sem cidade” (ROLNIK; KLINK, 2011), engendrou (e continua engendrando) desdobramentos como acesso insuficiente a serviços públicos, baixa relação emprego por habitante, dependência estrutural a deslocamentos de longa

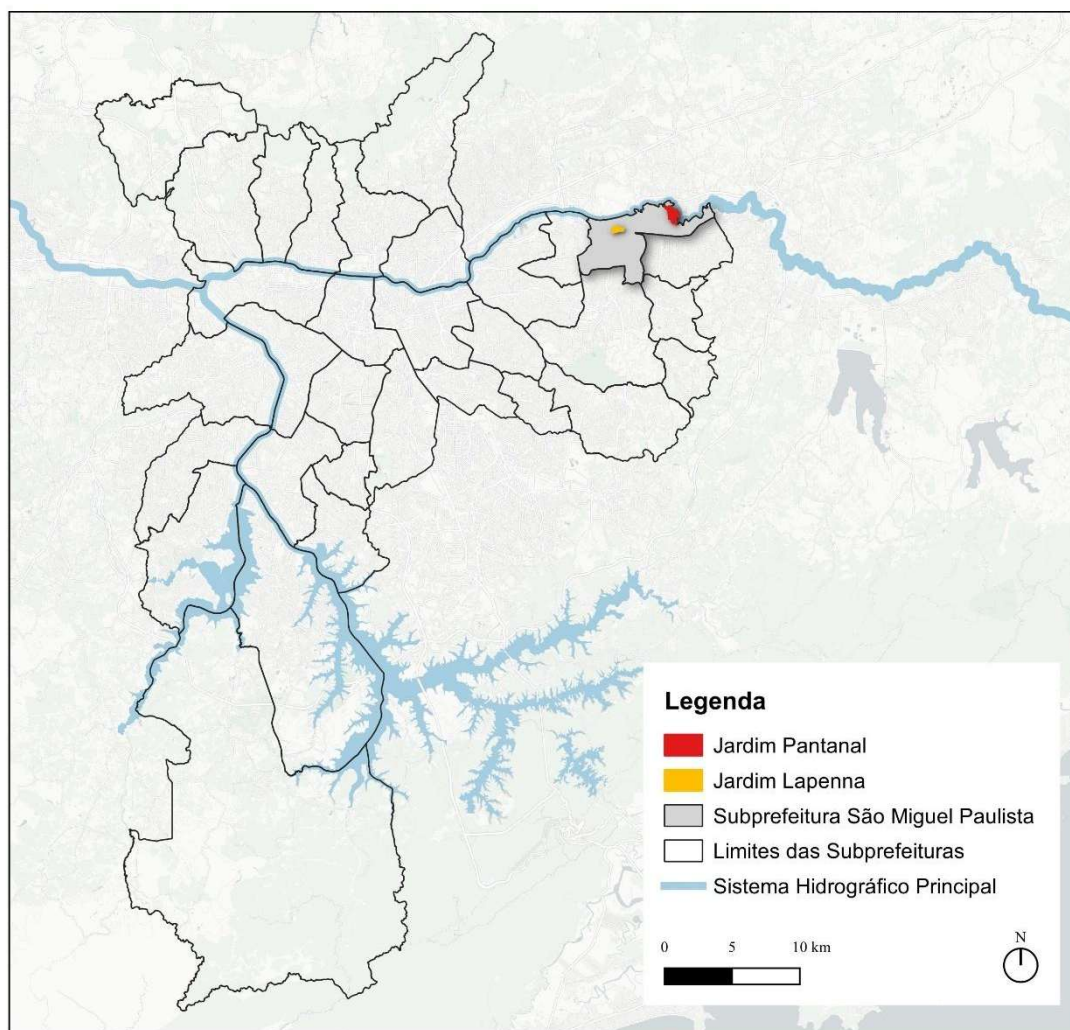
distância, precariedade habitacional, ausência de regularização fundiária, pressão em áreas ambientalmente frágeis e de vulnerabilidade ambiental, etc.

O Jardim Lapenna e o Jardim Pantanal (Figura 2), respectivamente, nos distritos de São Miguel e Jardim Helena, Subprefeitura de São Miguel Paulista, extremo leste da cidade de São Paulo, podem ser considerados casos específicos do padrão acima descrito. Construídos sobre a várzea do rio Tietê, em um processo de ocupação que remonta aos anos 1980, ambos os bairros estão inseridos em parte da Área de Proteção Ambiental (APA) Várzea do Rio Tietê, e vivenciam de forma bastante intensa alguns dos elementos típicos da urbanização sem cidade (BIDERMAN et al, 2019; GATT, 2021, 2022; SILVA, 2016).

Como pode ser observado na figura 3, a relação dos dois bairros com o conjunto da cidade é territorialmente condicionada pela presença de dois elementos de grande escala: o Rio Tietê, ao norte, e a infraestrutura férrea, ao sul. Mais do que simples limites físicos, esses marcos condicionam as formas de inserção desses territórios nas dinâmicas urbanas.

Na dimensão ambiental, a localização sobre a várzea do rio expõe os moradores a riscos hidrológicos crônicos, como alagamentos e enchentes recorrentes, intensificados por uma urbanização marcada pela ausência de infraestrutura básica, baixa permeabilidade do solo, precariedade habitacional e irregularidade fundiária.

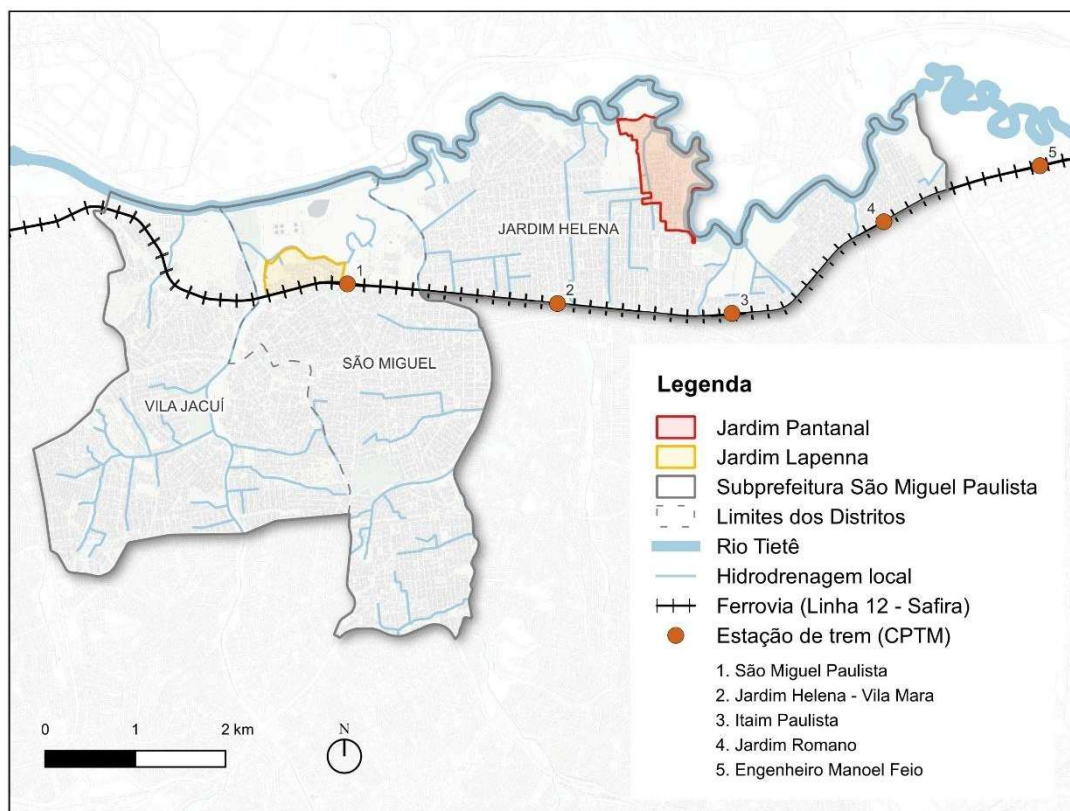
Figura 2: O Jardim Lapenna e o Jardim Pantanal



Fonte: PMSP, Geosampa 2025; IBGE, Censo Demográfico 2022. Elaboração própria.

Do ponto de vista urbano e social, a forma de relação da cidade com o rio e a ferrovia imprime uma lógica de fragmentação espacial que limita a conectividade dos bairros. Esses elementos, ao cortar o território no sentido leste-oeste, não apenas dificultam a circulação e o acesso local, como também reforçam processos de segmentação e isolamento intraurbano, refletidos na escassez de oportunidades econômicas, na precariedade da oferta de serviços e na imposição de longos deslocamentos cotidianos. A linha férrea, contudo, revela uma ambiguidade estrutural: ainda que constitua um obstáculo à mobilidade local, oferece conexões estratégicas com outras partes da cidade, funcionando como um vetor parcial e desigual de inserção nas dinâmicas metropolitanas.

Figura 3: O Jardim Lapenna e o Jardim Pantanal



Fonte: PMSP, Geosampa 2025; IBGE, Censo Demográfico 2022. Elaboração própria.

De acordo com o Censo Demográfico (Figura 4), em 2022, o Jardim Lapenna e o Jardim Pantanal ocupavam, respectivamente, áreas de 0,295 km² e 0,657 km², abrigando cerca de 7,3 mil e 12,7 mil habitantes⁶. Ambos apresentavam densidades demográficas significativamente superiores às médias da Subprefeitura de São Miguel Paulista (SUBMP) e do município de São Paulo (MSP), sendo o Jardim Lapenna o menos populoso, porém mais densamente povoado entre os dois.

⁶ As áreas dos Jardins Lapenna e Pantanal foram delimitadas com base nos perímetros definidos em seus respectivos Planos de Bairro e ajustados à malha de setores censitários do IBGE.

5º ENCONTRO PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO
CURITIBA, PR, 26 A 30 DE AGOSTO DE 2025

Figura 4: indicadores territoriais: São Paulo, São Miguel Paulista e Jardins Lapenna e Pantanal, 2022

	MSP		SUBMP		Jardim Lapenna		Jardim Pantanal	
	N	(%)	N	(%)	N	(%)	N	(%)
(A) Total de pessoas	11.451.999	100	344.609	3,0	7.305	0,1	12.703	0,1
(B) Área territorial (km²)	1.521,202	100	26,004	1,7	0,295	0,0	0,657	0,0
(A/B) Densidade demográfica (hab/km²)	7.528,26	-	13.252,31	-	24.780,95	-	19.338,01	-
(C) Total de Domicílios ¹	4.996.529	100	133.614	2,7	2.860	0,1	4.756	0,1
(D) Total de Domicílios Particulares Ocupados²	4.316.336	100	119.749	2,4	2.540	88,8	4.129	0,1

1. Para fins de totalização, foram considerados os seguintes tipos de domicílios: Domicílios Particulares Permanentes Ocupados (DPPO), Vagos (DPPV) e de Uso Ocasional (DPPVO); Domicílios Particulares Improvisados Ocupados (DPIO); e Domicílios Coletivos com (DCCM) e sem morador (DCSM).

2. Para fins de totalização, foram considerados os Domicílios Particulares Permanentes Ocupados (DPPO) e os Domicílios Particulares Improvisados Ocupados (DPIO).

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2022. Elaboração própria.

Ainda segundo o Censo de 2022, o Jardim Lapenna dispunha de 2.860 domicílios, enquanto o Jardim Pantanal contava com 4.756. Desses, respectivamente, 2.540 e 4.129 eram particulares e estavam efetivamente ocupados. Quando comparados à cidade, ambos os territórios apresentavam menor acesso à rede geral de abastecimento de água: 88,3% dos domicílios no Jardim Lapenna e 72,5% no Jardim Pantanal, o que representa uma diferença de 10,8 e 26,7 pontos percentuais. Tal desigualdade era ainda maior em relação à cobertura da rede coletora de esgoto: no Jardim Lapenna, 77,6% dos domicílios tinham o esgoto conectado à rede geral ou pluvial, um percentual 17 pontos percentuais abaixo da referência municipal. Já no Jardim Pantanal, essa taxa caía para 48,5%, correspondendo a um déficit de 46,1 pontos percentuais. Quanto à coleta de lixo domiciliar por serviço público, os índices também ficavam abaixo da média da cidade, com 85,3% no Jardim Lapenna e 93,2% no Jardim Pantanal.

Nesse sentido, os indicadores territoriais do Censo 2022 evidenciam deficiências significativas no acesso à infraestrutura urbana essencial em ambos os bairros. As disparidades são particularmente graves no Jardim Pantanal, onde os baixos níveis de cobertura refletem uma vulnerabilidade socioespacial acentuada, com impactos diretos nas condições de vida e na saúde da população local.

Além disso, conforme pode ser observado na Figura 5, as mulheres representavam a maioria da população tanto no Jardim Lapenna (52%) quanto

no Jardim Pantanal (50,5%), embora esses percentuais fossem inferiores às referências da SUBMP e do MSP. Ambos os bairros também apresentavam maior concentração de crianças e adolescentes: no Jardim Lapenna, 22,4% da população eram crianças e 8% adolescentes, enquanto no Jardim Pantanal esses números chegavam a 26,5% e 8,4%. Em contraste, a proporção de idosos era menor, com 3,7% no Jardim Lapenna e 8,1% no Jardim Pantanal, indicando um perfil populacional mais jovem.

Figura 5: Indicadores sociais: São Paulo, São Miguel Paulista, Jardim Lapenna e Jardim Pantanal, 2022

	MSP	SUBMP	Jardim Lapenna	Jardim Pantanal
População geral	(%)	(%)	(%)	(%)
Sexo feminino	53,0	52,5	52,0	50,5
Crianças (0 a 14 anos)	17,0	19,0	22,4	26,5
Adolescentes (15 a 19 anos)	6,3	7,1	8,0	8,4
Idosos (60 anos ou +)	17,7	15,6	9,4	7,2
Taxa de analfabetismo (%) ¹	2,6	3,7	3,7	8,1
Responsável domiciliar - DPPO	(%)	(%)	(%)	(%)
Sexo feminino	52,9	53,5	55,0	56,7
Valor do rendimento nominal médio mensal das pessoas responsáveis com rendimentos ²	R\$ 4.868,05	R\$ 2.660,14	R\$ 1.757,36	R\$ 1.505,31
Moradores em DPPO por responsável	2,6	2,8	2,9	3,1

1. Taxa de analfabetismo: representa, em termos percentuais, as pessoas de 15 anos ou mais não alfabetizadas.

2. Os valores de renda média apresentados foram calculados a partir dos dados de rendimento nominal médio mensal das pessoas responsáveis pelos domicílios particulares permanentes ocupados (variável V06004 do Censo 2022). A consolidação dos dados em recortes geográficos maiores (bairros, subprefeituras e município) foi realizada por meio de média ponderada, utilizando como peso o número de responsáveis por domicílio em cada setor censitário (variável V06001).

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2022. Elaboração própria.

No que diz respeito à taxa de analfabetismo entre pessoas com 15 anos ou mais de idade, o Jardim Pantanal apresentava um índice de 8,1%, significativamente superior aos demais recortes territoriais analisados. Já o Jardim Lapenna registrava um percentual semelhante ao da SUBMP (3,7%), ambos acima da média municipal, o que reforça as desigualdades no acesso à educação básica.

Quando analisado o perfil dos responsáveis familiares, as desigualdades e vulnerabilidades tornam-se ainda mais evidentes. Nos bairros

do Jardim Lapenna e do Jardim Pantanal a proporção de mulheres que são responsáveis pelo domicílio é significativamente maior, de 55% e 56,7%, respectivamente, do que em outras áreas da Subprefeitura e do município. Destaca-se, em particular, a contradição de gênero no Jardim Pantanal, onde, apesar de as mulheres representarem 50,5% da população, elas são responsáveis por 56,7% dos domicílios particulares ocupados (DPPOs). Além disso, o rendimento nominal médio mensal dos responsáveis com renda é 2,8 vezes menor no Jardim Lapenna e 3,2 vezes menor no Jardim Pantanal em relação ao município. Somada a essa desigualdade de renda, a ocupação domiciliar nos bairros estudados tende a ser maior, com domicílios abrigando mais habitantes do que em outras áreas da Subprefeitura e da capital paulista.

Ao fim e ao cabo, o Jardim Lapenna e o Jardim Pantanal apresentam perfis socioeconômicos marcadamente desfavoráveis em relação às médias da Subprefeitura de São Miguel Paulista e do município de São Paulo. Embora ambos tenham alta densidade populacional e predominância de uma população jovem, o Jardim Pantanal se destaca pelas condições ainda mais precárias de infraestrutura urbana, menor acesso a serviços essenciais e maior vulnerabilidade social, evidenciada pela maior concentração de domicílios liderados por mulheres e rendimentos significativamente inferiores. Já o Jardim Lapenna, apesar de também enfrentar desigualdades relevantes, apresenta indicadores um pouco menos críticos, configurando-se como um território em situação de vulnerabilidade, porém relativamente menos severa que a do Jardim Pantanal.

Em termos de mobilidade urbana e regional, os dados da Pesquisa Origem e Destino (OD), realizada em 2023 pelo Metrô, revelam importantes especificidades territoriais⁷ (figura 6).

⁷ A Pesquisa OD investiga os padrões de mobilidade da população da RMSP. A sua territorialização acontece a partir das chamadas “zonas OD”, unidades geográficas relativamente homogêneas em termos urbanísticos e socioeconômicos, sendo cada zona OD a menor unidade que assegura a representatividade estatística dos resultados. O Jardim Lapenna está majoritariamente inserido na zona 197 (São Miguel Paulista) e o Jardim Pantanal está contido na zona 199 (Jardim Helena). Embora essas zonas sejam maiores que os territórios de interesse, dado o desenho amostral da OD, são elas que garantem a maior representatividade possível.

5º ENCONTRO PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO
CURITIBA, PR, 26 A 30 DE AGOSTO DE 2025

Figura 6: Indicadores de mobilidade: RMSP, Zonas OD São Miguel Paulista e Jardim Helena, 2023

Modo principal	Viagens diárias produzidas - Zona de Origem					
	RMSP		197 - São Miguel Paulista		199 - Jardim Helena	
	N	%	N	%	N	%
Metrô	2.774.311	7,8%	2.394	5,6%	10.874	8,0%
Trem	1.079.624	3,0%	339	0,8%	10.597	7,8%
Ônibus	5.655.512	15,9%	11.915	27,7%	15.830	11,6%
Transporte fretado	319.897	0,9%	176	0,4%	786	0,6%
Transporte escolar	2.434.453	6,8%	5.100	11,8%	3.095	2,3%
Automóvel	10.454.987	29,3%	13.048	30,3%	24.945	18,2%
Taxi ou aplicativo	1.111.685	3,1%	392	0,9%	396	0,3%
Moto ou mototáxi	1.234.205	3,5%	302	0,7%	0	0,0%
Bicicleta	471.867	1,3%	653	1,5%	11.898	8,7%
A pé	10.056.485	28,2%	8.736	20,3%	58.307	42,6%
Outros	68.035	0,2%	0	0,0%	0	0,0%
Motivo	N	%	N	%	N	%
Trabalho	16.476.524	46,2%	19.072	44,3%	50.777	37,1%
Educação	12.901.173	36,2%	19.289	44,8%	76.431	55,9%
Compras	1.524.821	4,3%	1.179	2,7%	3.639	2,7%
Saúde	1.584.483	4,4%	789	1,8%	1.061	0,8%
Lazer	1.272.281	3,6%	720	1,7%	333	0,2%
Procurar Emprego	70.855	0,2%	0	0,0%	0	0,0%
Assuntos Pessoais	1.574.943	4,4%	2.005	4,7%	4.486	3,3%
Refeição	255.983	0,7%	0	0,0%	0	0,0%
Total	35.661.062	100,0%	43.054	100,0%	136.726	100,0%

Notas: Modo principal é o modo de maior hierarquia dentre os utilizados na mesma viagem. A hierarquia, em ordem decrescente, é a seguinte: metrô, trem, ônibus, transporte fretado, transporte escolar, dirigindo automóvel, passageiro de automóvel, táxi convencional, táxi não convencional, dirigindo motocicleta, passageiro motocicleta ou de mototáxi, bicicleta, outros modos e a pé.

Fonte: Metrô, Pesquisa Origem Destino (OD) 2023.

A zona 197 (São Miguel Paulista), na qual o bairro Jardim Lapenna está majoritariamente inserido, destaca-se por apresentar uma menor frequência relativa de viagens diárias realizadas por trem, táxi, aplicativo, motocicleta ou mototáxi e a pé, em comparação à RMSP. Por outro lado, destaca-se uma maior proporção de viagens realizadas por ônibus e transporte escolar, sugerindo uma forte dependência do transporte coletivo convencional. Além disso, há uma participação relativamente menor de deslocamentos motivados por lazer, cuidados com a saúde e compras, o que pode refletir limitações no acesso a esses serviços e/ou uma priorização de deslocamentos por motivos laborais e escolares.

Já a zona 199 (Jardim Helena), na qual o bairro Jardim Pantanal está inserido, apresenta uma maior frequência relativa de viagens diárias realizadas

por trem, bicicleta e a pé, quando comparada à RMSP. Em contrapartida, observa-se uma menor proporção de deslocamentos por transporte escolar, automóvel, táxi, aplicativos, motocicleta ou mototáxi. Também é inferior a participação de viagens motivadas por compras, saúde, lazer e assuntos pessoais. A zona 199 é a 8ª zona OD com maior frequência relativa de viagens por bicicleta.

4. A CICLORROTA TURÍSTICA DE SÃO MIGUEL DE URURAY

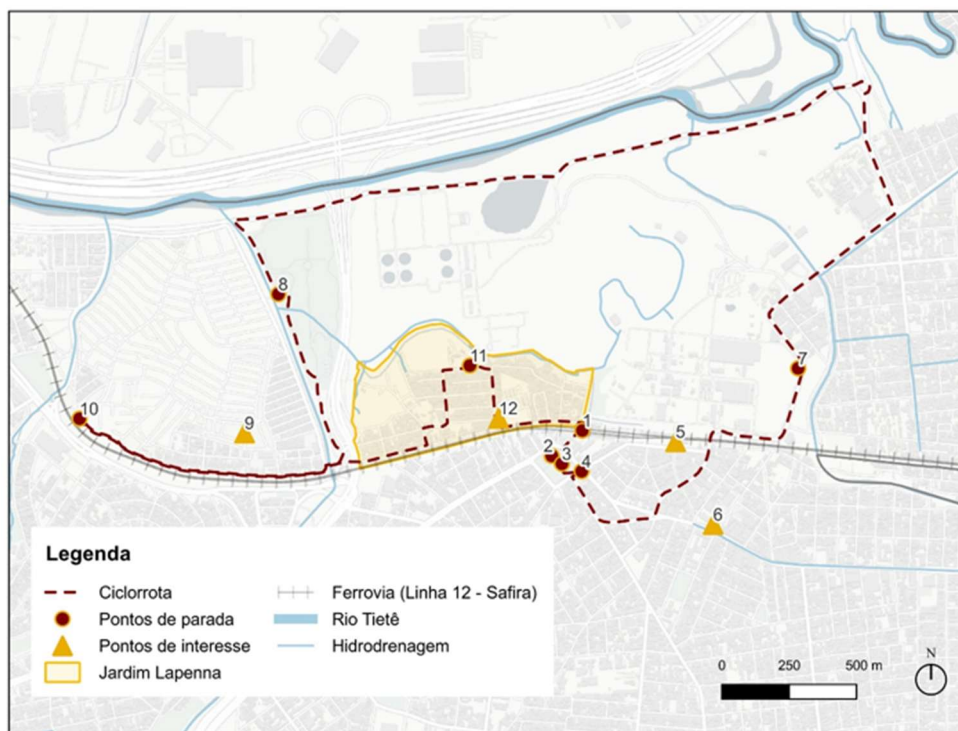
A ciclorrota Rota São Miguel de Ururay, no Jardim Lapenna e realizada em parceria com o Galpão ZL, propõe um olhar de valorização dos patrimônios históricos, ambientais, econômicos e turísticos de São Miguel Paulista, propondo uma importante reflexão a respeito dos processos de ocupação de São Miguel Paulista. Por meio da escolha estratégica de paradas, a ciclorrota fomenta o turismo periférico, destacando a riqueza cultural e a importância histórica de São Miguel, e promove a integração entre a comunidade e as e os visitantes, incentivando tanto o turismo de base comunitária mediante a atração de visitantes externos ao território, quanto o desenvolvimento local ao criar oportunidades para o comércio e os serviços locais.

Com paradas em locais como a Capela de São Miguel e o Viveiro Mulheres do GAU, e passando pelo Galpão ZL, no núcleo do Jardim Lapenna, o trajeto contextualiza a história da ocupação desse pedaço da Zona Leste, bem como as alterações urbanas e socioambientais ocorridas ao longo do tempo. A ciclorrota adota uma abordagem didático-pedagógica, destacando temas como a crise climática, o racismo ambiental e o turismo periférico. Dessa forma, tem o potencial para se tornar uma referência em turismo periférico, sustentável e inclusivo na cidade de São Paulo, fortalecendo a identidade e a visibilidade das periferias.

Na figura 7, a seguir, é possível visualizar a ciclorrota de São Miguel de Ururay, com paradas e pontos de interesse em destaque. Enquanto as paradas fazem parte do trajeto realizado pelo Pedale-se, os pontos de interesse estão fora dele, não configurando-se enquanto paradas propriamente. Contudo, são comumente mencionados pela mediação do Pedale-se. São 10,06 km de extensão e sete as paradas: (i) Estação CPTM de São Miguel Paulista; (ii) Capela de São Miguel Paulista; (iii) Praça do Forró; (iv) Sede da Companhia Nitro

Química; (v) Ponte dentro do Núcleo Vila Jacuí; (vi) Viveiro Mulheres do GAU; e (vii) Galpão ZL. Mais cinco os pontos de interesse: (i) Cine Lapena; (ii) Mercado Municipal de São Miguel; (ii) UniDiversidade da Quebrada; (iv) Espaço Cuidar das Guardiãs; e (v) Antiga estação de trem de São Miguel.

Figura 7: Ciclorrota de São Miguel Ururay



Fonte: Pedale-se. Elaboração própria.

A ciclorrota São Miguel de Ururay começa na Estação da CPTM, um ponto estratégico com infraestrutura para bicicletas. Em frente à estação, localizam-se duas relevantes paradas: a Praça do Forró e a Capela de São Miguel Arcanjo (figura 8) e trata-se de um ponto com um fluxo elevado de carros e com presença de comércios e serviços. Esses locais destacam a cultura nordestina, presente na Praça, um centro de cultura e festejo local, e a história religiosa do território. A capela, também conhecida como Capela dos Índios é a construção religiosa mais antiga da cidade de São Paulo e possui elementos de sincretismo religioso, resultante do processo de catequização dos indígenas ocupantes originais do território.

Figura 8: Capela de São Miguel Arcanjo

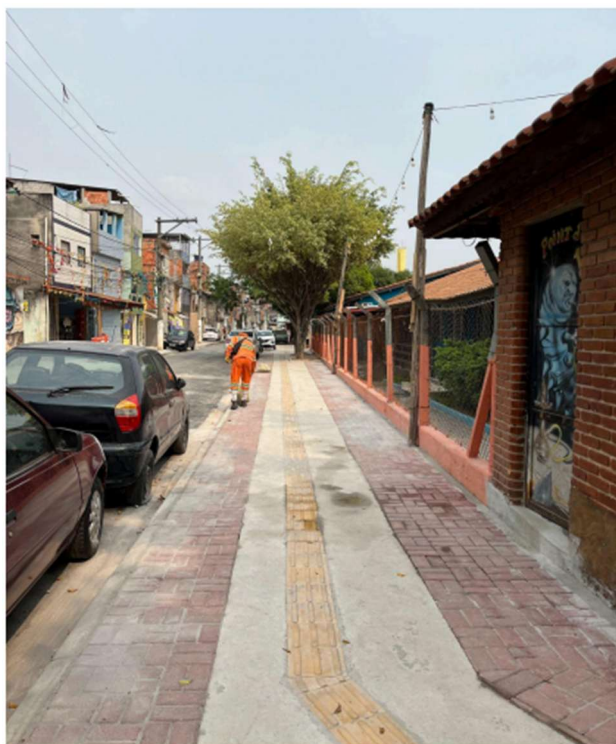


Fonte: PA Mobilidade e Cicloturismo, 2024.

Em seguida, o percurso passa pelo muro da sede da Companhia Nitro Química, indústria produtora de nitrocelulose, atualmente tombada como patrimônio cultural pelo Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo (CONPRESP). Em seu entorno, há um mural realizado por artistas locais e organizado pelo coletivo de artistas independente “Arte e Cultura na Kebrada”.

O trajeto também inclui a Ponte Vila Jacuí, no Parque Ecológico Tietê, proporcionando um ambiente natural para as e os visitantes, diferindo do cenário urbano próprio das partes iniciais e finais da ciclorrota. Próximo ao fim da pedalada, o Viveiro Mulheres do GAU apresenta uma iniciativa comunitária de geração de renda e sustentabilidade, uma perspectiva da periferia verde. Composto basicamente por mulheres migrantes e nordestinas, o coletivo viu na área destinada ao Viveiro Escola uma oportunidade de acolhimento, discussão de problemas de gênero e trabalho com a terra. Por fim, a ciclorrota se encerra no Galpão ZL, no miolo do Jardim Lapenna (figura 9).

Figura 9: Galpão ZL, entorno



Fonte: PA Mobilidade e Cicloturismo, 2024.

A ciclorrota São Miguel do Ururay apresenta diversos pontos positivos que destacam as suas qualidades, além de oportunidades de aprimoramento. Entre os aspectos positivos, destaca-se a valorização dos patrimônios históricos e culturais locais, como a Capela São Miguel Paulista e a Companhia Nitro Química, que reforçam a importância da história local. A iniciativa também promove a integração comunitária, envolvendo os moradores e fortalecendo o senso de pertencimento. Levar as e os visitantes a esses locais não apenas revela o valor histórico e cultural da região, mas também fortalece a cultura e a identidade locais.

Outro ponto positivo é a diversidade das paradas, as quais combinam espaços históricos, culturais e ambientais. Essa seleção engajadora conecta pontos de interesse que possuem relevância para a comunidade e desempenham diferentes papéis dentro e fora dela. Além disso, alguns desses locais oferecem infraestrutura de apoio, como bicicletários e comércios, enquanto a ciclorrota aborda questões ambientais cruciais, promovendo uma reflexão sobre sustentabilidade e sobre os processos de formação da cidade e das periferias. Por fim, a flexibilidade e a capacidade de adaptação da ciclorrota

às condições climáticas e ao nível de resistência do grupo tornam a experiência mais dinâmica e descontraída, encorajando uma maior participação e interação.

Contudo, há pontos a desenvolver e que podem ser abordados. Primeiro, a segurança dos ciclistas é uma preocupação, dado que, em alguns pontos, como na Companhia Nitro Química e na Ponte Vila Jacuí, verifica-se intenso fluxo de veículos e falta de sinalização adequada. A infraestrutura cicloviária, por sua vez, é inadequada em muitos pontos, faltando ciclovias, ciclofaixas e suportes para bicicletas.

Outro ponto que pode ser desenvolvido é a manutenção e a limpeza dos locais. A presença de lixo descartado de forma inadequada em alguns locais atrapalha a experiência das e dos visitantes, especialmente considerando a possibilidade de haver menos experientes. A acessibilidade limitada das calçadas em certos pontos, por sua vez, dificulta a circulação de bicicletas e pedestres.

Além disso, a poluição sonora e atmosférica em áreas como a Companhia Nitro Química e a antiga Estação de Trem pode afetar negativamente a experiência das e dos ciclistas. Por fim, a necessidade de reconhecimento e apoio do poder público, especialmente em relação à Capela São Miguel Paulista, limita o potencial de utilização como bem público e a manutenção desses patrimônios históricos.

5. A CICLORROTA TURÍSTICA JARDIM PANTANAL

A Ciclorrota do Jardim Pantanal possui potencial turístico menor. Contudo, por ser majoritariamente situada no seio do jardim Pantanal, dispõe de maiores possibilidades de revelar e fazer refletir sobre as dinâmicas territoriais, urbanas, sociais e ambientais relacionadas à formação das periferias em São Paulo. Tendo sido incorporada ao nível do plano de bairro do Jardim Pantanal e, nesse sentido, alinhada aos objetivos do planejamento territorial, ela proporciona um olhar atento às características do território, aos seus processos de ocupação e às conquistas, carências e identidade locais.

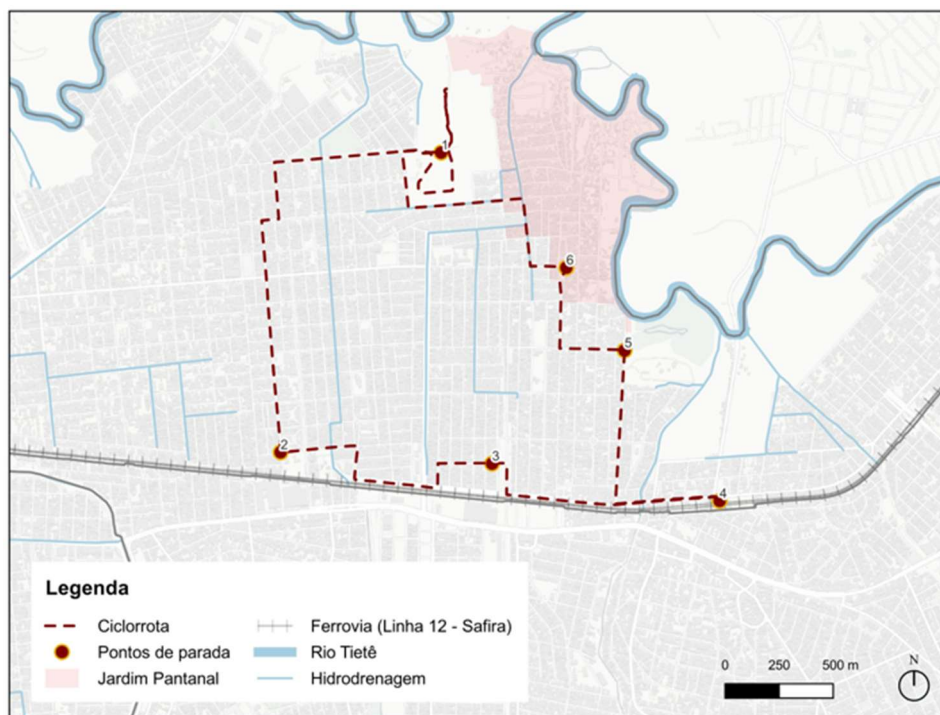
Além de menos turística é, também, menos comercial no sentido de atrair visitantes, embora possua um importante potencial ainda a ser melhor aproveitado em termos de públicos específicos interessados nos processos de urbanização e planejamento local. Se a ciclorrota de São Miguel de Ururay foca

na valorização dos patrimônios históricos, culturais e ambientais de São Miguel Paulista, com forte potencial turístico periférico, a ciclorrota do Jardim Pantanal relaciona-se a abordagem mais reflexiva, alinhada às iniciativas de planejamento local e com potencialidades relacionadas a aprendizagens e disseminação do conhecimento.

A ciclorrota do Jardim Pantanal (figura 10) conta com 9,12 km de extensão e está estruturada em seis paradas. São elas: (i) Parque Jardim Helena; (ii) Estação Jardim Helena da CPTM; (iii) Arte e Cultura na Kebrada; (iv) Estação Itaim Paulista CPTM; (v) Parque Várzeas do Tietê; e (vi) Espaço Alana. Ela começa no Parque Jardim Helena, inaugurado em 2019 para ser um espaço amplo de lazer e cultura na região, com atrações culturais e educacionais, espaços para atividades esportivas e serviços direcionados à comunidade. O parque também é um lugar de educação ambiental, pautada principalmente pela aproximação da comunidade com a natureza ao seu redor.

Em seguida, a ciclorrota segue até a Estação Jardim Helena da CPTM. Localizada em uma das principais avenidas do bairro, a história da estação Jardim Helena está ligada à chegada da variante de Poá na Zona Leste de São Paulo. Embora não haja pesquisas sobre as estruturas ferroviárias da região, restam ali construções históricas, como um casarão, que era possivelmente uma sede operacional da ferrovia. Abandonado pelo poder público, desde 2015 o casarão foi ocupado por coletivos culturais que o transformaram em um espaço de troca, conhecido como "Ocupação Cultural Casarão". Essa iniciativa exemplifica o protagonismo dos coletivos locais, que buscam promover a cultura e atender às demandas sociais.

Figura 10: Ciclorrota do Jardim Pantanal



Fonte: Pedale-se. Elaboração própria.

A terceira parada é na rua Jacarandá Rosa, no Jardim Helena, onde está instalado o maior evento de grafite de São Paulo, o coletivo “Arte e Cultura na Kebrada”. O projeto iniciou em 2006 e a ideia desse grupo de grafiteiros era fazer arte nos muros das casas da comunidade. Segundo os moradores, no início, a proposta não foi bem recebida dado preconceitos com o grafite ainda comuns no começo dos anos 2000. Ainda assim, o coletivo se inspirou em pensar como, a partir do grafite, construir a sua relação de confiança com a comunidade. Fruto disso, as pinturas se tornaram verdadeiros momentos de celebração na vizinhança, o coletivo grafitava à luz do dia, fazia churrasco, conversava com toda a comunidade e assim a aproximava dessa arte, hoje tão importante na construção cultural local.

Depois, a pedalada segue até a Estação Itaim Paulista da CPTM. Desde a sua inauguração, em 2008, a estação é uma ferramenta importante de conexão da região com o centro da cidade. Vale destacar o uso intenso da bicicleta para o deslocamento até a estação, inclusive gerando uma superlotação no bicicletário (figura 11).

Figura 11: Bicletário da estação Itaim Paulista da CPTM



Fonte: PA Mobilidade e Cicloturismo, 2024.

A quinta parada é a Casa Colonial, localizada na Estrada da Biacica, 756 (figura 12). Trata-se de uma construção dos tempos de colônia, que conta a história dos primeiros habitantes da região. Com o processo de expansão da ocupação colonial, iniciou-se um processo de invasão dos territórios indígenas “sertão” adentro, em busca de mão de obra, minerais e novas terras para o cultivo. Assim, a região que atualmente pertence aos distritos Jardim Helena e Itaim Paulista, recebeu além dos colonos e padres das ordens religiosas, diversas populações indígenas de outros territórios, apresados nas expedições bandeirantes e submetidos à condição de escravidão.

Figura 12: Caminho para a casa colonial e Casarão Biacica



Fonte: PA Mobilidade e Cicloturismo, 2024.

A última parada é a sede do Espaço Alana, principal parceiro no desenvolvimento deste roteiro. O Espaço Alana é um braço do Instituto Alana, instituição sem fins lucrativos focada no desenvolvimento integral da criança, fundada em 1994 e presente no Jardim Pantanal desde 2002. O Alana é um ator importante no território em diversos aspectos, principalmente porque articula as lideranças do bairro e tendo sido o principal articulador da co-construção do Plano de Bairro do Jardim Pantanal. Dessa forma, o trajeto da ciclorrota do Jardim Pantanal constrói uma narrativa pedagógica sobre o bairro, sobre a sua história e sobre as suas conquistas e carências, configurando importante potencial de constituir-se como um espaço de co-construção comunitária.

Do ponto de vista operacional, a ciclorrota do Jardim Pantanal, considerando o contexto do território, conta com infraestrutura majoritariamente adequada para receber ciclistas, no sentido de comportar grupos relativamente grandes. Contudo, há importantes desafios associados à falta de infraestrutura cicloviária, como ciclovias, ciclofaixas e sinalização, obrigando as e os ciclistas a dividir o espaço com veículos motorizados em vias movimentadas e nem sempre seguras, como a Avenida Marechal Tito. Além disso, há uma escassez de paraciclos e suporte para bicicletas, como visto na estação Itaim Paulista. As

condições das calçadas também representam um problema, com trechos esburacados, estreitos ou com obstáculos, desmotivando o uso da bicicleta. Por fim, a ausência de sinalização específica e de faixas exclusivas aumenta o risco de acidentes e os conflitos entre ciclistas, pedestres e motoristas, comprometendo a segurança e a atratividade da mobilidade ciclística na região.

6. RECOMENDAÇÕES

O objetivo de fortalecimento das ciclorrotas de São Miguel do Ururay e do Jardim Pantanal está diretamente relacionado ao desenvolvimento sustentável e ao fortalecimento dos territórios e das comunidades envolvidas. Para além da promoção do cicloturismo em si, ciclorrotas podem contribuir para a transformação urbana e social, integrando os territórios e as comunidades no processo de valorização de suas identidades e patrimônios, bem como estimulando o turismo de base comunitária e o desenvolvimento local. Nesse sentido, é possível ver as ciclorrotas também como uma oportunidade para os poderes públicos, principalmente em âmbito local, dado as suas possibilidades de inclusão social, incentivo à cidadania e fomento à mobilidade sustentável.

As recomendações visam a consolidação das ciclorrotas de São Miguel e Ururay e do Jardim Pantanal e assumem os importantes papéis que a Prefeitura Municipal de São Paulo pode vir a desempenhar nessa consolidação. As recomendações estão organizadas em três eixos: (i) institucionalização das ciclorrotas; (ii) aperfeiçoamento técnico, urbanístico e institucional; e (iii) desenvolvimento local, com cada um deles envolvendo recomendações específicas. Cada recomendação foi caracterizada em termos de destinatário, grau de prioridade e prazo de implementação. O destinatário significa a quem a recomendação se destina.

O grau de prioridade foi definido para indicar a urgência e o impacto de cada recomendação, de acordo com a seguinte escala: (i) prioridade máxima, para ações essenciais que demandam execução imediata devido ao seu impacto na segurança, legitimidade e continuidade das ciclorrotas; (ii) alta prioridade, para ações essenciais ao aprimoramento das ciclorrotas, mas que não comprometem gravemente as suas atividades no curto prazo; (iii) média prioridade, para ações que têm impacto moderado ou que podem ser resolvidas

após questões mais urgentes serem tratadas; ou (iv) baixa prioridade, para ações que agregam valor complementar.

Já o prazo de implementação foi estabelecido com base na complexidade e nos recursos e articulações entre os atores necessários para a execução. A sua classificação compreende: (i) longo prazo, para ações que possam levar mais de 1 ano, devido à alta complexidade ou necessidade de mudanças estruturais; (ii) médio prazo, para ações entre 6 meses e 1 ano, considerando maior planejamento ou captação de recursos; e (iii) curto prazo, para ações viáveis em até 6 meses, devido à simplicidade ou à disponibilidade de recursos.

Eixo 1: Institucionalização das ciclorrotas

A institucionalização das ciclorrotas é vista como a principal janela de oportunidade para potencializar o impacto das ciclorrotas e as suas potencialidades em termos de turismo de base comunitária, desenvolvimento local e cidadania. As principais recomendações para esse eixo incluem a incorporação da ciclorrota de São Miguel de Ururay no calendário das ciclofaixas de lazer e turismo, além de sua inclusão na Jornada do Patrimônio da cidade de São Paulo. Além disso, a função educativa da ciclorrota do Jardim Pantanal para as crianças e jovens do território deve ser valorizada, promovendo atividades pedagógicas com as escolas da região. Outra recomendação é a realização de parcerias acadêmicas e de pesquisa com instituições de ensino técnico ou superior locais e/ou externas, tanto com o objetivo de embasar o projeto em estudos sobre a carga sociocultural e histórico-política do cicloturismo periférico, quanto com o viés de disseminação do conhecimento.

RECOMENDAÇÕES - INSTITUCIONALIZAÇÃO DAS CICLORROTAS				
Questão	Proposta	Destinatário	Grau de prioridade	Prazo de implementação
Incorporação da ciclorrota de São Miguel no calendário das ciclofaixas de lazer e turismo e na Jornada do Patrimônio	1) Inclusão da ciclorrota de São Miguel nas ciclofaixas de lazer da cidade	Secretaria Municipal de Esportes e Lazer e Secretaria Municipal de Turismo	Máxima	Médio
	2) Incluir a ciclorrota de São Miguel no calendário oficial da Jornada do Patrimônio e Sustentabilidade	Secretaria Municipal de Cultura	Máxima	Médio
Função educativa da ciclorrota do Jardim Pantanal para as crianças e jovens do território	Atividades com as escolas (Fund. II e Médio) da região para realizar uma ciclorrota do Jardim Pantanal com os estudantes	Pedale-se e escolas da região	Máxima	Curto
Embasamento acadêmico sobre a carga sociocultural e histórico política do cicloturismo periférico	Parcerias acadêmicas e de pesquisa com o ensino superior local e externo	Pedale-se e instituições de ensino interessadas	Média	Médio
Garantia de recursos financeiros para a sustentabilidade da ciclorrota	Consolidação da ciclorrota enquanto projeto público	Pedale-se e Secretaria de Mobilidade e Transporte	Média	Médio

Fonte: PA Mobilidade e Cicloturismo, 2024.

Eixo 2: Aperfeiçoamento técnico, urbanístico e institucional

O aperfeiçoamento técnico, urbanístico e institucional das ciclorrotas é elemento central para a garantia de rotas tecnicamente seguras e estruturadas, estando, inclusive, diretamente relacionadas com o eixo anterior. Embora o Pedale-se tenha conhecimento e experiência acumulada a respeito dos melhores trajetos e do pedalar em territórios periféricos de forma a garantir a segurança das e dos visitantes, destaca-se a responsabilidade do poder público em sanar essas carências e fornecer infraestrutura adequada não apenas para

o pedal do cicloturismo periférico, mas também para o conjunto das e dos ciclistas e pedestres. Considerando a urgência da questão, classifica-se a recomendação de mapear e realizar intervenções nos pontos de risco, com destaque para o provimento de infraestrutura cicloviária.

RECOMENDAÇÕES - APERFEIÇOAMENTO TÉCNICO, URBANÍSTICO E INSTITUCIONAL DA PEDALADA				
Questão	Proposta	Destinatário	Grau de prioridade	Prazo de implementação
Mapeamentos dos trechos de risco e obstáculos da pedalada	1) Formalizar a especialização dos participantes do Pedale-se e outros atores em relação ao território e suas respostas ao clima	Pedale-se	Média	Médio
	2) Processar pontos de buraco e calçada estreita	Pedale-se e Secretaria de Mobilidade e Trânsito	Média	Médio
Infraestrutura segura para ciclismo	1) Implementação de ciclofaixas e instalação de sinalização (faróis ou semáforos e placas de segurança) adaptados para ciclistas	Secretaria de Mobilidade e Trânsito	Máxima	Longo
	2) Requalificação das calçadas e pavimentação e limpeza regular das vias e áreas públicas	Secretaria de Mobilidade e Trânsito	Máxima	Longo

Fonte: PA Mobilidade e Cicloturismo, 2024.

Eixo 3: Desenvolvimento local

Foi observado que a mobilidade local está intrinsecamente ligada ao cotidiano e às dinâmicas culturais dos territórios e das comunidades, o que indica que o impacto do projeto pode ser ampliado por meio da ampliação de parcerias com organizações locais e outros atores no território. Nesse sentido, é estratégico aproveitar ao máximo os pontos de parada e o envolvimento da ciclorrota com o desenvolvimento da economia local, especificamente ancorada em uma cadeia produtiva da bicicleta. Essa questão é de alta prioridade: apesar de não ser essencial para a existência do projeto no curto prazo, atendê-la

significa aproveitar o seu potencial em termos de encadeamentos e de criação de demanda para outras atividades no território. Propõe-se que o Pedale-se organize formas de escuta ativa com diversos atores do comércio local, visando consolidar parcerias estratégicas para as paradas das ciclorrotas.

Além disso, as parcerias com o Galpão ZL e o Espaço Alana constituem-se como caminho viável, visto que ambas as organizações já estão familiarizadas com a proposta do Pedale-se, têm um bom conhecimento da comunidade local e funcionam como pontos de articulação territorial e comunitária. A partir dessas parcerias, a ciclorrota seria beneficiada, enquanto o comércio local, incluindo bares, restaurantes, lojas de produtos variados, arte, cultura, hotelaria e oficinas de bicicletas, entre outros, se fortaleceria.

Por fim, sugere-se que o Pedale-se, conjuntamente com o galpão ZL e o Espaço Alana, atuem na formação e capacitação de monitores, como "Agentes Comunitários do Turismo Local". O resultado é o fortalecimento da qualificação e da oferta de mão de obra local, o que pode envolver, inclusive, programas como o jovem aprendiz.

RECOMENDAÇÕES - DESENVOLVIMENTO LOCAL				
Questão	Proposta	Destinatário	Grau de prioridade	Prazo de implementação
Aproveitamento dos pontos de parada e da economia local	Formalizar as parcerias com os pontos de parada, a partir da escuta das necessidades e ideias de cada projeto	Pedale-se e responsáveis pelos projetos nos pontos de parada	Alta	Longo

Fonte: PA Mobilidade e Cicloturismo, 2024.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Pedale-se, enquanto negócio social periférico capaz de elaborar e operar ciclorrotas em parceria com atores locais, territorialmente enraizados, e comunidades periféricas, emerge como uma iniciativa potente em um território caracterizado por vulnerabilidades urbanísticas, socioeconômicas e ambientais. Dentre as suas potencialidades, destacam-se as relacionadas ao turismo de

base comunitária e ao desenvolvimento local, ou seja: atração de pessoas externas aos territórios / comunidades, capacidade de gerar renda e retenção local da renda, criação de efeitos de encadeamentos e fomento à cidadania e identidade. No entanto, também desponta o desafio de articular um projeto de impacto local em meio a diversas adversidades, o que reforça a necessidade de ações coordenadas e estratégicas capazes de integrar segurança, cultura e desenvolvimento comunitário, formuladas e implementadas mediante a articulação entre setor público, setor privado e sociedade civil.

A experiência das ciclorrotas chama a atenção para a importância dos gestores públicos atuarem diretamente nos territórios, estabelecendo conexões genuínas com as comunidades e promovendo políticas mais sensíveis às especificidades locais. Esse aprendizado reforça a necessidade de uma administração pública que seja participativa, próxima, empática e inovadora às demandas de realidades complexas como as dos jardins Lapenna e Pantanal.

REFERÊNCIAS

- ABDAL, Alexandre et al. Caminhos e descaminhos da Macrometrópole Paulista. **CM**, v. 21, n. 44, 2019.
- BIDERMAN, et al. **Plano de Bairro do Jardim Lapenna**. São Paulo: Fundação Tide Setúbal, 2019.
- BORGES, Zilma. Formas emergentes de Acción Colectiva. In: TORRUELA, Joaquín et al. (Orgs.). **Uma nueva democracia para El siglo XXI?** Buenos Aires: CLACSO, GT Espacios Deliberativos e Gobernanza Pública, 2020.
- BRANDÃO, Carlos Rodrigues (org.). **Repensando a pesquisa participante**. São Paulo: Brasiliense, 1987.
- BRANDÃO, Carlos Rodrigues; BORGES, Maristela Correa. A pesquisa participante. **Educação Popular**, v. 06, 2007.
- CALDEIRA, Teresa. **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. São Paulo: 34, 2000.
- CÉPHAI, Daniel. **Pourquoi nous mobilisons-nous?** La Bibliothèque Mauss, 2007.
- Estatuto da Cidade, 2001.
- Estatuto da Metrópole, 2015.
- GATT, Simone et al. (orgs.). **Plano de Bairro do Jardim Pantanal - Fase 1**. São Paulo: IABsp: Instituto Alana, 2022.
- HALPERN, Charlotte et al. As abordagens a partir dos instrumentos da ação pública. In: OLIVEIRA, Osmany; HASSENTEUFEL, Patrick (orgs.). **Sociologia política da ação pública**. Brasília: ENAP, 2021.
- MEYER, Regina et al. **São Paulo Metrópole**. São Paulo: Edusp / Imprensa Oficial, 2004.
- PDE-SP, 2014 – Texto da Lei ilustrado.
- PDE-SP, 2014 – Revisão de 2023.

5º ENCONTRO PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO
CURITIBA, PR, 26 A 30 DE AGOSTO DE 2025

- PROJETO APLICADO - Mobilidade e Cicloturismo. **Produto 4: Plano de qualificação e dinamização socioterritorial por meio da consolidação das ciclorrotas São Miguel de Ururay e Jardim Pantanal.** CGAP-FGV EAESP: São Paulo, 2024.
- RONCA, Carlos Eduardo et al (orgs.). **Para onde vamos?** IABsp, 2021.
- SANTOS, Fernando Burgos. **A atuação dos governos locais na redução das desigualdades socioeconômicas.** Tese de Doutorado. FGV EAESP, 2013.
- SILVA, Amanda. **Jardim Pantanal.** Dissertação de Mestrado. ECA-USP, 2016.
- SPINK, Peter Kevin. O pesquisador conversador no cotidiano. **Psicologia & Sociedade**, v. 20, 2008.
- SPINK, Mary Jane et al. Reflexões sobre a inadequação habitacional. In SPINK. Mary Jane. **Espaços habitados e práticas de morar.** São Paulo: Educ, 2022.
- ROLNIK, Raquel; KLINK, Jeroen. Crescimento econômico e desenvolvimento urbano. **NEC**, n. 89, 2011.
- TAVARES, Jeferson C. **Planejamento regional no estado de São Paulo.** In RBEUR, V. 20, n. 02, 2018.
- TENÓRIO, Fernando et al. Turismo e desenvolvimento sustentável. **Desenvolvimento em Questão**, ano 16, n. 89, 2018.