

FATORES DETERMINANTES NA ESCOLHA DO PASSEIO TURÍSTICO *BY BIKE* PELO OLHAR DAS MULHERES

Cristina Sales Ferreira de Souza¹

Raul José de Souza²

12

Ferreira de Souza, C. S. & de Souza, R. J. (2022). Fatores determinantes na escolha do passeio turístico by bike pelo olhar das mulheres. *Tourism and Hospitality International Journal*. Special edition of extended abstracts of the II International Forum – Women and Tourism: My Voice, 18(2), 12-18.

¹ Graduada em Turismo e Hospitalidade, Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de São Paulo-IFSP.

² Professor Doutor em Turismo e Hospitalidade, Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de São Paulo-IFSP.

Introdução

O aumento pela busca de uma oferta efetiva de infraestrutura viária urbana tem levado à procura contínua por soluções de meios de locomoção compatíveis com os interesses da população das cidades. Neste contexto, Lanzillotta (2013) afirma que meios de locomoção, tais como a bicicleta despontam como elemento primordial ao desenvolvimento urbano sustentável. Estudos apontam que a bicicleta transpôs a sua função básica de meio de locomoção, agregou a atividade de lazer e recreação e incorporou-se ao espaço de interesse turístico. Nos últimos anos a bicicleta se incorporou a pauta da política de mobilidade urbana de grandes cidades. Isso se deu lentamente no caso da cidade de São Paulo até o início dos anos 2010, apresentando maior intensidade a partir de 2013 (Lemos, Harkot & Santoro, 2016).

Neste estudo realiza-se um olhar breve para alguns dados gerais sobre o uso da bicicleta para passeio turístico pela cidade, particularmente sob a visão das ciclistas mulheres. Para essa análise preliminar foram utilizadas pesquisas com mulheres que visitaram a cidade de São Paulo de *bike*, tendo como questões de partida: quais os desafios enfrentados pelas mulheres quando em passeios pela cidade de São Paulo? A infraestrutura ciclo viária da cidade promove algum impacto na decisão pelo uso da bicicleta em seus passeios? Ao final, procura-se testar a hipótese sobre o ato de pedalar representar um fator motivacional para as mulheres decidirem utilizar a bicicleta em seus passeios na cidade de São Paulo.

Revisão da Literatura

Mobilidade Urbana

A mobilidade urbana está associada às idas e vindas de bens e pessoas no ambiente urbano. Essas movimentações podem ser realizadas por transporte motorizado individual ou coletivo. Contudo, o conceito de mobilidade urbana não se restringe somente à existência de transporte urbano e à movimentação de pessoas e bens. Representa, na verdade, o planejamento do uso e da ocupação do espaço urbano e da acessibilidade ao lugar (Ministério das Cidades, 2005).

No Brasil, o automóvel é considerado um símbolo de *status* enquanto que veículos sustentáveis, tais como a bicicleta são estigmatizados como meio de transporte utilizado pela população de baixo rendimento (Silveira, 2015). É possível supor que ao desfrutar do uso do automóvel, o *status* referenciado pode derivar do sentimento de ser (eu) mais a sensação de ter (objeto) definido pelo conceito do “eu estendido”. (Valente, 2006).

Nesse sentido, pode-se entender que a melhor adequação para uso do espaço público decorre da mobilidade urbana sustentável, que tem como objetivo a reocupação do ambiente da cidade por pedestres, ciclistas, o incentivo à acessibilidade dos meios de locomoção e o emprego do sistema de transportes como instrumento de redistribuição da área urbana (Netto, 2003).

Boareto (2008), destaca a necessidade da transformação de pensamento em relação ao “padrão de consumo” da área urbana focada principalmente no uso dos automotores

individuais. Essa mudança de paradigma pode incitar políticas públicas alinhadas ao sistema de mobilidade urbana e permitir a inserção da bicicleta como elemento primordial de desenvolvimento do turismo sustentável (Decastro, Saldanha & Edra, 2016).

Cicloturismo e as Mulheres

Cicloturismo é o uso da bicicleta empregada desde curtas até longas distâncias, de caráter turístico, em que o viajante esteja fora do entorno habitual, com o intuito de conhecer novos ambientes, outras culturas (Schetino, 2006). Lamont (2009), considera que a prática de pedalar seja o principal propósito da viagem, não tendo caráter de competição nem de disputa, sendo um modo de recreação ou lazer. Os elementos facilitadores para a prática de cicloturismo compreendem a atratividade do destino turístico, os meios de hospedagem, os bicicletários, a sinalização cicloviária, o transporte público, o aluguel de bicicleta. (Faulks, Ritchie & Flucker, 2007).

Um destino de cicloturismo é composto por diferentes atributos que são cruciais para a satisfação do turista (Lee, 2014), sendo um dos principais atributos para essa satisfação a segurança quanto a possíveis acidentes (Lamont & Causley, 2010; Lee, 2014; Yeh et al., 2019).

Em um contraponto a uma cultura ciclista tradicionalmente liderada por ciclistas do sexo masculino (Dickinson & Lumsdon, 2010; Hodgson, 2007), uma série de estudos históricos e contemporâneos identificaram a liberdade e o empoderamento que o ciclismo cria para as mulheres por meio do aumento da mobilidade independente - longe da restrição de gênero do lar, (Simpson, 2001; Hanson, 2010), havendo também foco na compreensão sobre as barreiras de gênero ao ciclismo e como a participação das mulheres poderia ser impulsionada para lidar com as iniquidades, direcionar as mulheres como consumidoras de bicicletas e promover um estilo de vida saudável (Emond *at al.*, 2009; Garrard, 2003).

Dados indicam que as viagens femininas de bicicleta contam com múltiplas paradas durante o trajeto com a finalidade de realizar distintas tarefas (Hanson, 2010). As mulheres usam a cidade e se movem por ela de modo bastante diferente dos homens. Tais diferenças têm raízes no conceito de gênero, constitutivo das relações sociais e a partir do qual os papéis designados para homens e mulheres são social e culturalmente construídos. A interdependência social – poder contar com uma rede de apoio –, por exemplo, tem um papel muito mais fundamental para mulheres do que para homens ao pedalar pela cidade (Lemos, Harkot & Santoro, 2016).

A implantação de infraestrutura cicloviária, composta por ciclovias, ciclofaixas e bicicletários, além de sistema de compartilhamento de bicicletas pode assegurar a ocupação do espaço público (IEMA, 2010), permitindo a integração entre diferentes meios de transporte, criando condições para que as ciclistas possam transitar com segurança.

Visita à Cidade de São Paulo *by Bike*

São Paulo possui 503,6 km de vias pertencentes ao sistema cicloviário urbano permanente. A cidade oferece 7.110 vagas em 77 bicicletários de uso público e 432 vagas em 27 áreas destinadas a paraciclos públicos, alocadas em terminais de ônibus, estações de trem, metro e estacionamento (CET-SP, 2019).

Além da oferta de empresas especializadas na realização de *tours* de bicicleta, existem opções encontradas nas estações de bicicletas compartilhadas alocadas na cidade (Sassatelli & Ishikawa, 2018), sugerindo um indicativo de que é possível realizar passeios de bicicleta de forma autônoma, autoguiada ou com suporte por meio de empresas especializadas no segmento. O uso da bicicleta compartilhada é um propulsor para deslocamento de turistas, nas áreas geradoras de viagem como as estações de metrô, terminais de ônibus (Campos, Santos & Alves, 2016).

Metodologia

A pesquisa parte de uma revisão bibliográfica para, na sequência, proceder-se à pesquisa empírica apoiada em uma amostra composta por indivíduos do sexo feminino escolhidos aleatoriamente e que visitaram a cidade de São Paulo durante os meses de setembro e outubro de 2019. Os dados do questionário foram acompanhados por análise quali-quantitativa e observação não participativa, conforme recomendam Quivy & Van Campenhoudt (2005), tratamento estatístico simples e análise descritiva. O questionário estruturado em 15 questões balizado em 03 vertentes: dados sociodemográficos, infraestrutura cicloviária, fatores determinantes na escolha do passeio turístico de bicicleta.

Resultados e Discussão

Quanto a ciclistas fazendo passeio de *bike* pela cidade de São Paulo verificou-se que a maioria é mulheres jovens e de meia-idade, 77% entre 19 a 40 anos. Com relação a escolaridade, 52% da amostra possui curso superior completo.

Sobre a frequência de visitas à cidade de São Paulo utilizando bicicleta, 43% indicou fazê-lo pela primeira vez, sendo que 19% realizou uma a duas vezes semanais. O fato de ter uma primeira experiência - “primeira viagem” - das cicloturistas na cidade, parece estimular um papel de protagonismo tanto desempenhado no decorrer do trajeto, quanto no contato cultural com a localidade, conforme sugerido por Schetino (2006).

No que refere ao uso da bicicleta compartilhada, 63% das inquiridas utilizaram essa prática de visitação turística na cidade. Para além disso, 20% manifestou utilizar a bicicleta própria para realizar outras atividades além de visitar atrativos na cidade.

A infraestrutura cicloviária da cidade foi avaliada pelas ciclistas como muito boa ou boa (59%). No entanto, ficou evidente a insatisfação por parte dessas mulheres, (48%) indicando a ausência ou a péssima conservação das ciclovias e ciclofaixas, enquanto que 34% indicaram a ausência de segurança pública nas vias. Tal cenário constitui um indicativo da necessidade de melhorias por parte do poder público municipal no espaço urbano utilizado pelas cicloturistas.

Com relação à variável motivação das ciclistas mulheres para realizar passeios turísticos de bicicleta, destacam-se os fatores i) prazer em pedalar apontado por 76% das inquiridas e ii) conhecer a cidade apontado por 73% das ciclistas, corroborando com o evidenciado por Lamont (2009) ao considerar que a prática de pedalar seja o principal propósito da viagem, não tendo caráter de competição nem de disputa, sendo um modo de recreação ou lazer.

Quanto à variável “fatores determinantes na escolha dos atrativos visitados pelas ciclistas mulheres” 43% apontaram a “facilidade de interligação entre a bicicleta e outros tipos de transporte” (público e privado), tais como o metrô e o ônibus, enquanto que 35% destacaram a facilidade de acesso ao serviço de bicicleta compartilhada. Para além disso, o fator “distância relativamente curta entre os atrativos turísticos visitados” foi indicado por 28% das mulheres.

Considerações Finais

Esse estudo verificou que as visitantes ciclistas mulheres carregam consigo uma clara preocupação com a segurança ao realizarem passeios de *bike*, cercando-se de cuidados quando em deslocamentos pela cidade. Os dados sugerem que, o fato de quase a metade das inquiridas apontarem a facilidade de ligação entre a bicicleta e outros meios de transporte, pode estar relacionado a circunstância de estarem transitando em locais muito próximos aos seus respectivos locais de hospedagem na cidade. Trata-se, nesse caso, de ciclistas viajantes autônomas.

O sistema de compartilhamento de bicicletas da cidade oferece às mulheres toda a praticidade no deslocamento de um ponto a outro. Tal situação pode representar para as ciclistas uma versatilidade, uma melhor utilização do seu tempo livre. Essa ciclista avalia a infraestrutura cicloviária da cidade de maneira relativamente satisfatória dado que a sua motivação de viagem está vinculada ao uso da bicicleta e da contemplação dos lugares ao longo do passeio, constatação essa que nos leva a confirmar a hipótese estabelecida para esse trabalho.

Contudo são necessárias ações efetivas por parte do poder público municipal no que refere a equacionar preocupações relatadas pelas ciclistas visitantes no transcorrer dos passeios pela cidade tais como i) receio de compartilhar a via pública com veículos automotores; e ii) medo de sofrer algum tipo de assédio moral ou mesmo sexual.

Esse estudo permitiu perceber que a participação feminina nos passeios de *bike* visitando a cidade de São Paulo representa uma prática crescente e marcante no cotidiano da cidade, sobretudo pela busca da liberdade bem como pela possibilidade de reocupação do espaço público.

Referências

- Boareto, R. (2008). A política de mobilidade urbana e a construção de cidades sustentáveis. *Revista dos Transportes Públicos – ANTP*. São Paulo, 30/31, 143 -160.
- Campos, A., Santos, C. & Alves, L. (2016). Cicloturismo: Mobilidade urbana e valorização do turismo da cidade de Aracaju – Sergipe. *Revista de Direito da Cidade*. Rio de Janeiro. 8, 1800 – 1824.
- Companhia de Engenharia de Tráfego CET. (2019). Cartilha do ciclista. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/media/426143/CartilhaDoCiclista.pdf>>.
- Decastro, J., Saldanha, L. & Edra, P. (2016). Mobilidade cicloviária: A convergência entre o urbano e o turístico. In: *Mobilidade por bicicleta no Brasil* / organizadores, Andrade, V., Rodrigues, J., Marino, F., Lobo, Z. – Rio de Janeiro: PROURB/UFRJ.
- Dickinson, J. & Lumsdon, D. (2010). *Slow Travel and Tourism*. London: Earthscan.
- Emond, C., Tang, W. & Handy, S (2009). Explaining gender difference in bicycling behavior. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 2125(1), 16-25.
- Faulks, P., Ritchie, B. & Fluker, M. (2007). Cycle tourism in Australia: An investigation into its size and scope. *CRC for Sustainable Tourism, Brisbane*.
- Garrard, J (2003). Healthy revolutions: Promoting cycling among women. *Healthy Promotion Journal of Australia* 14(3), 213-215.
- Hanson, S. (2010). Gender and mobility: New approaches for informing sustainability. *Gender, Place & Culture: A Journal of Feminist Geography* 17(1), 5-23.
- Hogson, L. (2007). Bicycle touring and the construction of place: A study of place meanings on a cycle tour of Tuscany, Italy (pp. 25-41). In F. Jordan, L. Kilgour & N. Morgan (eds). *Academic renewal: Innovation in leisure and tourism themes and methods*, 97. Eastbourne: Leisure Studies Association.
- Instituto de Energia Meio Ambiente- IEMA. (2010). *A bicicleta e as cidades: como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana*. São Paulo. Disponível em: <http://www.solucoesparacidades.com.br/wp-content/uploads/2010/01/02%20-%20BRASIL_A%20bicicleta%20e%20as%20cidades_IEMA.pdf>.
- Lamont, M. (2009). Reinventing the wheel: A definitional discussion of bicycle tourism. *Journal of Sport & Tourism*. 14, 1, 5-23.
- Lamont, M., & Causley, K. (2010). Guiding the way: Exploring cycle tourists' needs and preferences for cycling route maps and signage. *Annals of Leisure Research*, 13 (3), 497–522.
- Lanzillotta, A. (2013). *Cicloturismo: Por uma diversificação do turismo realizado na cidade do Rio de Janeiro*. Niterói: Universidade Federal Fluminense.
- Lee, C.-F. (2014). An investigation of factors determining cycling experience and frequency. *Tourism Geographies*, 16 (5), 844–862.
- Lemos, L., Harkot, M & Santoro, P. (2016). Mulheres de bicicleta: Como pedalam as mulheres em São Paulo. In V. Andrade, J. Rodrigues, F. Marino & Z. Lobo (eds). *Mobilidade por bicicleta no Brasil*. Rio de Janeiro: PROURB/UFRJ. P. 265-284.
- Ministério das Cidades, (2005). Conheça o anteprojeto de lei da política nacional de mobilidade urbana. Mobilidade urbana é desenvolvimento urbano. Pólis Instituto de

- Estudos, Formação, Assessoria em Políticas Sociais. Brasília. Disponível em: <<https://www.polis.org.br/uploads/922/922.pdf>>.
- Netto, A. (2003). O papel da regulação – direito ao transporte e a mobilidade urbana sustentável: Instrumento de combate à pobreza pela inclusão. *Revista dos Transportes Públicos – ANTP*. São Paulo. Ano 25, 3º trimestre.
- Quivy, R. & Campenhoudt, L. (2005). *Manual de investigação em ciências sociais*. Lisboa: Gradiva.
- Sassatelli, C. & Ishikawa, M. (2018). Conheça os sistemas de compartilhamento de bicicletas e patinetes. *Auto Esporte*. Disponível em: <<https://revistaautoesporte.globo.com/Noticias/noticia/2018/08/compartilhamento-de-bicicletas-grandes-cidade.html>>.
- Schetino, A. (2006). *O cicloturismo como vivência crítica e criativa de lazer*. Belo Horizonte: Centro de Estudos em Lazer e Recreação (CELAR) – Monografia especialização em Lazer na Universidade Federal de Minas Gerais.
- Silveira, M. & Maia, M. (2015). Variáveis que influenciam no uso da bicicleta e as crenças da teoria do comportamento planejado. *Transportes*, 23 (1), 24-36.
- Simpson, C. (2001) Respectable identities. New Zealand nineteenth-century ‘new women’ – on bicycles! *The International Journal of the History of Sport* 18(2), 54-77.
- Valente, M. (2006). *Fatores importantes para a escolha do telefone celular pelo consumidor adolescente*. Dissertação de Mestrado Profissionalizante em Administração. Rio de Janeiro: IBMEC.
- Yeh, C.-C., Lin, C. J.-Y., Hsiao, J. P.-H., & Huang, C.-H. (2019). The effect of improving cycleway environment on the recreational benefits of bicycle tourism. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 16 (18), 3460.

