



CICLISMO DE ESTRADA NA GRANDE SÃO PAULO

Pesquisa de perfil, hábitos e percepções de ciclistas praticantes do ciclismo de estrada na Grande São Paulo

MANIFESTO PELA AMPLIAÇÃO URGENTE DE ESPAÇOS PÚBLICOS PARA A PRÁTICA DO CICLISMO DE ESTRADA



É urgente que a Grande São Paulo ofereça espaços seguros, segregados e amplos para a prática de ciclismo de estrada. A ausência de locais adequados para treinamento é um problema grave que atinge diariamente milhares de pessoas praticantes da modalidade e é um dos entraves para o desenvolvimento desse esporte em São Paulo e no Brasil.

Temos acompanhado o sucesso da implantação de novas ciclovias e ciclofaixas nas cidades da Grande São Paulo e em especial na cidade de São Paulo. O ciclismo esportivo, porém, vive um movimento inverso, com restrições e fechamentos de espaços para treino e uma incompreensão, por parte de gestores públicos, sobre a realidade e as necessidades de ciclistas praticantes dessa importante modalidade esportiva.

Há inúmeras soluções possíveis e que dariam melhores condições para praticantes do ciclismo de estrada, como a abertura de equipamentos ociosos como o autódromo de Interlagos e a criação de APCCs (Áreas de Proteção ao Ciclismo de Competição). Uma experiência bem sucedida, nesse modelo, já ocorre em cidades como o Rio de Janeiro-RJ e Salvador-BA.

Para comprovar a urgência do tema, as entidades signatárias deste manifesto realizaram uma inédita pesquisa com mais de 3 mil ciclistas que treinam na Grande São Paulo, cujos resultados evidenciam a necessária mudança de tratamento nas políticas voltadas ao ciclismo de estrada.

De acordo com a pesquisa, mais de 60% dos ciclistas apontam a ausência de locais para realizar treinos de ciclismo de estrada, seguido da falta de segurança pública (com 56,2%) e do desrespeito de motoristas (55,8%) como os principais problemas enfrentados para a prática da modalidade.

Diferentemente de esportes como natação e futebol, o ciclismo de estrada não conta com espaços físicos adequados e exclusivos para a prática. Na Grande São Paulo, praticantes compartilham ruas, avenidas e rodovias com automóveis, ônibus, motocicletas e caminhões, sem a segurança adequada.



As APCCs, já citadas, seriam uma solução simples de serem colocadas em prática e que garantiriam segurança e o estímulo necessário para os treinos. Para implementar, bastaria definir uma via pública com uma extensão boa para um circuito e que ficaria livre de carros por um determinado período, preferencialmente no período matinal. Recomenda-se o bloqueio de um trecho completo da via ou a segregação de faixas de rolamento.

Milhares de ciclistas encontram no ciclismo de estrada uma opção de prática esportiva e de promoção de saúde. Apenas na margem leste da ciclovia do Rio Pinheiros, o número de usuários só cresce e já ultrapassa 80 mil por mês, segundo números da concessionária.

Metade (50%) dos 3 mil ciclistas que responderam a pesquisa treinam há menos de 5 anos e 11% treinam há menos de 1 ano, indicando que, mesmo sem estrutura, há uma demanda reprimida imensa e que a criação de espaços adequados se tornaria uma política importante para fomentar a modalidade.

Pelas razões expostas acima, as entidades, empresas, assessorias e atletas relacionados abaixo vêm a público alertar os governantes, gestores públicos e a comunidade ciclística em geral sobre a necessidade de união em prol do ciclismo de estrada e da abertura de novos espaços para treinos na Grande São Paulo.

ENTIDADES PROPONENTES DO MANIFESTO:

Aliança Bike - Associação Brasileira do Setor de Bicicletas
Federação Paulista de Ciclismo - FPC
Federação Paulista de Triathlon
Bike é Legal
Bike Zona Sul

APOIAM O MANIFESTO:

ACP-Cycling | Associação De Triathlon Máster Do Estado De São Paulo |
Bike Runners | Caloi | Cannondale | Carbono Zero Courier | Ceramic Speed |
Ciclofemini - escola de pilotagem de bicicleta | CicloRavena |
DLB Assessoria Esportiva | Escola Park Tool | FFS Sports | Foca Team |
Garmin | Gregario Cycling | Groove Bikes | Grupo JPP | IGP Sports |
Instituto Aeris | Mavic | Pedal Power | Pedal Urbano | Pelote |
Powerman Brasil | Proparts | Race Consultoria Esportiva | Rock Shox |
RunFun BY AG | Scott | Seppia Conteúdo | Sou Atleta | Spadotto Team |
Specialized | SRAM | Target Gestão Esportiva | Trek | TSW | Tubig Sports |
TV Zanata | Zipp



EXPEDIENTE

COORDENAÇÃO GERAL

Daniel Guth
Renata Falzoni

GRUPO DE TRABALHO

Anderson Sutherland
Carla Helena Ferreira
Giuliana Pompeu
João Guilherme Lacerda
José Claudio dos Santos (Facex)
Murilo Azevedo
Nelson Carvalho
Paulo Alves
Ricardo Arap
Rychard Hryniewicz Junior
Vera Regina Lang

PROJETO GRÁFICO

Isabela Sacramento
Luciana Sugino

PROPONENTES

Aliança Bike – Associação Brasileira do Setor de Bicicletas
Bike é Legal
Bike Zona Sul
Federação Paulista de Ciclismo
Federação Paulista de Triathlon

CONTATOS

ALIANÇA BIKE – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DO SETOR DE BICICLETAS
Alameda Santos, 415 – 10º andar
CEP: 01418-100 – Cerqueira Cesar - São Paulo, SP
Tel: (11) 4810-5668 ou (11) 97114-0140
contato@aliancabike.org.br

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	6
2. METODOLOGIA	9
3. PERFIL E CARACTERIZAÇÃO DOS CICLISTAS E DOS TREINOS	11
Gênero.....	12
Raça e cor	12
Faixa etária.....	13
Residência.....	13
Deficiência ou mobilidade reduzida.....	15
Há quanto tempo ciclistas respondentes treinam	15
Dias da semana mais utilizados para treinos (múltiplas respostas).....	16
Horários utilizados para treino (múltiplas respostas).....	16
Como ciclistas treinam (múltiplas respostas).....	18
Locais utilizados para treino na Grande São Paulo....	19
Forma de deslocamento até o local de treino	20
4. OPINIÃO E PERCEÇÃO	22
As dificuldades para realizar treinos de ciclismo de estrada na Grande São Paulo	23
Características dos locais ideais para treino.....	23
Faixas de horário ideais para treino.....	24
5. CONCLUSÕES	25



INTRODUÇÃO



VOLTAR
AO ÍNDICE



INTRODUÇÃO

O ciclismo de estrada é uma modalidade esportiva que remonta à segunda metade do século XIX com as primeiras competições ocorrendo em cima de uma bicicleta. O ciclismo fez parte dos primeiros Jogos Olímpicos da história moderna, Atenas-1896, mas foi o surgimento do Tour de France, em 1903, que definitivamente ajudou a popularizar esta importante modalidade esportiva.

No Brasil, a prática do ciclismo de estrada se confunde com o surgimento das primeiras bicicletas no país, vindas especialmente da Europa. Ainda antes da virada do século XIX para o XX, surgiram inúmeros clubes de ciclismo, como o Clube de Ciclistas de Curitiba em 1895. No ano seguinte, em 1896, era inaugurado o primeiro velódromo de São Paulo, construído onde hoje está a Praça Roosevelt.

O primeiro ciclista brasileiro a representar o país em uma competição internacional foi Antônio Prado Junior, que competiu o Campeonato mundial de Velódromo, evento realizado na cidade de São Paulo. Em 1925 surgia a Federação Paulista de Ciclismo e o ciclismo (hoje chamado de “ciclismo de estrada”) se tornava uma modalidade cada dia mais praticada.

A criação da tradicional prova 9 de julho, em 1933, na cidade de São Paulo, culminou por disseminar ainda mais o ciclismo de estrada em SP e no Brasil, levando a modalidade para um contato mais próximo ainda das pessoas, ocupando ruas e avenidas da cidade. Com quase um século de atraso, as mulheres foram incluídas no ciclismo olímpico nos Jogos Olímpicos de 1984 (Los Angeles).

De lá pra cá o ciclismo se desenvolveu, popularizou-se e se tornou uma modalidade praticada tanto por atletas de alto rendimento quanto por atletas amadores. Os espaços para treino e prática do ciclismo foram ampliados, porém de maneira descompassada com a demanda.

No caso da Grande São Paulo, os espaços ideais para treinos – sejam eles individuais ou com pelotões – vêm sendo reduzidos paulatinamente nos últimos anos, culminando em severas restrições à sua prática no campus sede da Universidade de São Paulo (USP), que há muito vinha se consolidando como o espaço público mais adequado para a prática desta modalidade.

A pandemia de Sars-Cov-2, que impulsionou o uso de bicicletas em todo o mundo – seja como meio de transporte, lazer ou prática esportiva – também impulsionou como há muito não se via o ciclismo de estrada, gerando uma forte pressão sobre os poucos espaços que ainda restam para a prática na Grande São Paulo.

Esta pesquisa inédita e exploratória, por conseguinte, foi planejada para iluminar algumas destas questões à luz da experiência e das práticas dos atuais ciclistas desta modalidade em São Paulo. Os objetivos principais da pesquisa são:



INTRODUÇÃO

- Traçar perfil e hábitos de ciclistas praticantes do ciclismo de estrada;
- Identificar demandas por novos locais de treino na Grande SP;
- Apontar problemas que ciclistas enfrentam durante os treinos;
- Mapear os locais mais utilizados para a prática desta modalidade na Grande SP;
- Identificar elementos de qualidade e diferenciação positiva para a estruturação de novas áreas para treino.

A rápida e imediata adesão de ciclistas para responder ao questionário, superando o número de 3 mil respondentes em poucos dias, é mais um indicativo da demanda represada por políticas públicas, dados e informações que possam impulsionar transformações positivas para a prática do ciclismo de estrada.

O relatório a seguir, portanto, objetiva principalmente contribuir para iluminar e impulsionar os caminhos necessários para viabilizar as mudanças necessárias.



METODOLOGIA



VOLTAR
AO ÍNDICE



A metodologia foi definida entre a coordenação e o grupo de trabalho, considerando a forma mais efetiva de alcançar o maior número de praticantes do ciclismo de estrada, bem como respeitar as medidas de distanciamento social e higiene impostas pela pandemia.

Por esta razão, o método escolhido foi a aplicação de um *survey online* através da plataforma “*Survey Monkey*”, com uma divulgação endereçada à comunidade de ciclistas de treino através do método conhecido como “bola de neve”.

O público-alvo específico da pesquisa foi mapeado para auxiliar no melhor aproveitamento do método de disseminação da pesquisa. Os grupos prioritários definidos foram:

- Ciclistas de treino moradores da Grande São Paulo;
- Ciclistas que treinam com assessorias esportivas;
- Ciclistas que treinam em espaços consolidados, como a ciclovia do Rio Pinheiros;
- Ciclistas com vínculo junto às federações de ciclismo e de triathlon;
- Ciclistas praticantes do ciclismo de que tenham vínculo com lojas de bicicletas e marcas de bicicletas *speed*.

A estrutura do questionário e a definição das questões passaram por amplo escrutínio do grupo de trabalho até chegar em sua versão final mais sintética e objetiva.

Pela ausência de dados acerca do universo de ciclistas praticantes desta modalidade no recorte geográfico proposto (Grande São Paulo), a amostra não foi definida previamente. O grupo de trabalho colocou como número mínimo (meta) a captação de 500 respostas, para que se pudesse obter um número razoável para uma amostra minimamente representativa. Contudo, o resultado surpreendeu a todos, superando em mais de quatro vezes a meta inicial estipulada.

O número total de respondentes que iniciaram o questionário, após a pergunta-filtro, foi de **3.107 ciclistas**. O número total de respondentes que concluíram o questionário, respondendo a 100% das questões, foi de **2.650 ciclistas**. Ou seja, 457 ciclistas não chegaram até o final do questionário, porém suas respostas foram consideradas até onde responderam.

O símbolo “n=”, ao lado do título dos gráficos, indica o número total de respostas àquela questão.

Ainda, foi aplicada uma pergunta-filtro logo no início, condicionando as respostas ao questionário somente para quem possui o hábito semanal de treino. A pergunta-filtro era: “*Você treina (ciclismo) pelo menos 1 vez por semana?*” Portanto, 3.107 ciclistas responderam “sim” e continuaram no questionário; e 60 ciclistas responderam “não” e não puderam continuar respondendo.



PERFIL E CARACTERIZAÇÃO DE CICLISTAS E DOS TREINOS



VOLTAR
AO ÍNDICE

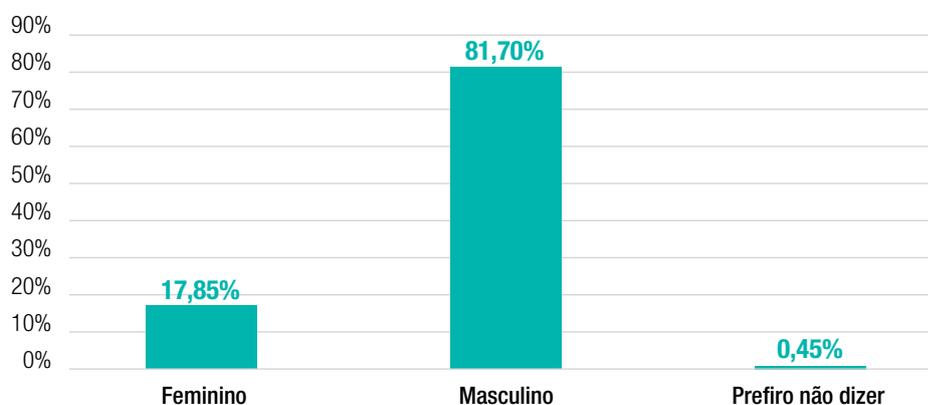


Nesta seção, foram abordadas questões relativas ao perfil socioeconômico dos respondentes, bem como os hábitos destes ciclistas considerando a prática do ciclismo de estrada.

GÊNERO

O método “bola de neve” de aplicação da *survey* revelou o que empiricamente se observa no ciclismo em geral: a baixa participação de mulheres. A divisão de gênero desta pesquisa se deu entre 81,7% de autodeclarados homens e 17,85% de autodeclaradas mulheres.

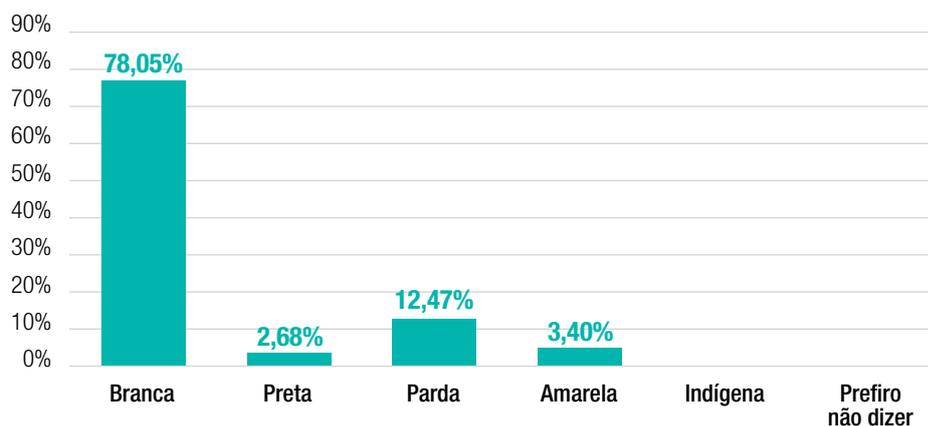
GRÁFICO 1. DIVISÃO DE GÊNERO ENTRE RESPONDENTES (n= 2650)



RAÇA E COR

Diferentemente do observado em pesquisas de perfil de ciclistas que usam a bicicletas como meio de transporte, a presença de pessoas autodeclaradas brancas é preponderante no ciclismo de estrada, representando 78% entre todos os respondentes. Negros (pretos e pardos) representam 15,15% e amarelos (ou asiáticos) alcançam 3,4%.

GRÁFICO 2. COR/RAÇA AUTODECLARADA (n= 2647)

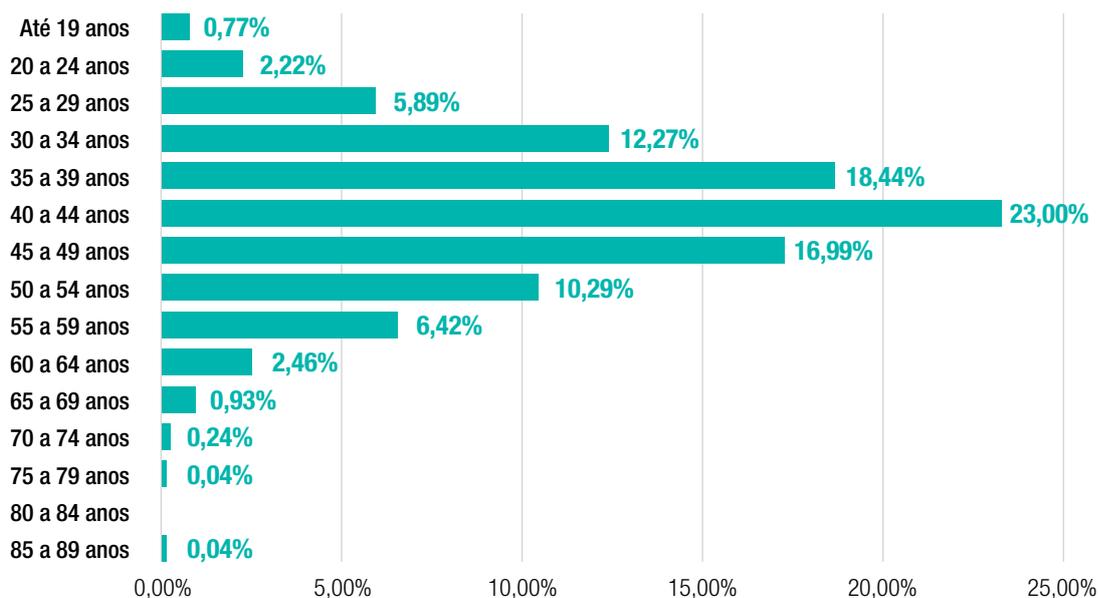




FAIXA ETÁRIA

O pico da pirâmide etária dos respondentes da pesquisa se dá entre 40 e 44 anos. Ciclistas acima de 40 anos de idade representam pouco mais de 60% de toda a amostra. A média de idade entre os(as) ciclistas respondentes foi de 42 anos.

GRÁFICO 3. FAIXA ETÁRIA (n= 2650)



RESIDÊNCIA

Importante ressaltar a concentração de respostas de ciclistas residentes na cidade de São Paulo (75,5%). Ainda que a população da capital do Estado represente 57% da população da Grande São Paulo, uma das limitações desta pesquisa foi a baixa participação de respostas de outros municípios da região. Contudo, há um número satisfatório de respondentes residentes nas cidades do ABC paulista, além de Barueri e Osasco.



TABELA 1. CIDADE/BAIRRO DE RESIDÊNCIA DOS RESPONDENTES

RESIDÊNCIA DOS RESPONDENTES (n=2650)	PARTICIPAÇÃO (%)	Nº RESPONDENTES
SÃO PAULO - ZONA SUL	33,62%	891
SÃO PAULO - ZONA OESTE	22,34%	592
SÃO PAULO - ZONA LESTE	8,26%	219
SÃO PAULO - ZONA NORTE	5,77%	153
SÃO PAULO - CENTRO	5,58%	148
SÃO BERNARDO DO CAMPO	4,38%	116
SANTO ANDRÉ	4,23%	112
BARUERI	3,25%	86
OSASCO	2,15%	57
SANTANA DO PARNAÍBA	1,70%	45
GUARULHOS	1,51%	40
SÃO CAETANO DO SUL	1,36%	36
COTIA	1,02%	27
MOGI DAS CRUZES	0,60%	16
MAUÁ	0,57%	15
TABOÃO DA SERRA	0,53%	14
VARGEM GRANDE PAULISTA	0,34%	9
CAJAMAR	0,30%	8
CARAPICÚIBA	0,30%	8
DIADEMA	0,30%	8
CAIEIRAS	0,26%	7
EMBU	0,26%	7
FRANCO DA ROCHA	0,23%	6
ARUJÁ	0,19%	5
ITAPECERICA DA SERRA	0,11%	3
ITAPEVI	0,11%	3
MAIRIPORÃ	0,11%	3
FERRAZ DE VASCONCELOS	0,08%	2
FRANCISCO MORATO	0,08%	2
GUARAREMA	0,08%	2
ITAQUAQUECETUBA	0,08%	2
RIBEIRÃO PIRES	0,08%	2
SANTA ISABEL	0,08%	2
EMBU-GUAÇU	0,04%	1
PIRAPORA DO BOM JESUS	0,04%	1
POÁ	0,04%	1
RIO GRANDE DA SERRA	0,04%	1

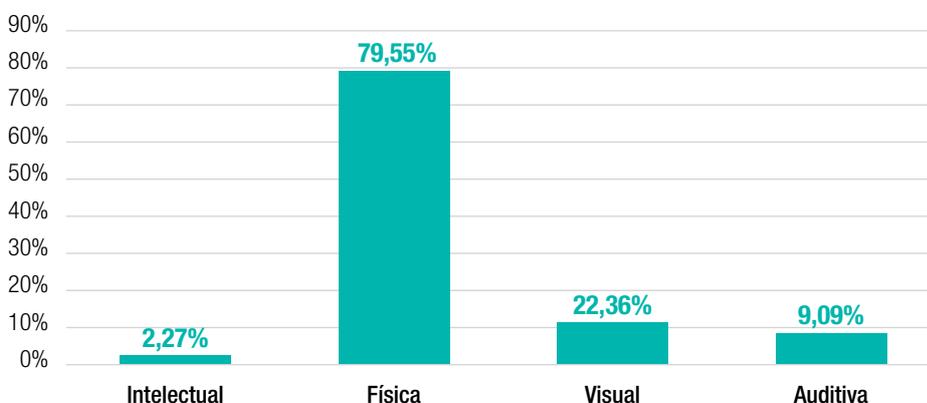


DEFICIÊNCIA OU MOBILIDADE REDUZIDA

Quando questionados(as) sobre ter ou não alguma deficiência física ou mobilidade reduzida, **1,85%** (ou 44 ciclistas) responderam positivamente. Dentre as deficiências indicadas pelos(as) ciclistas, destaca-se a deficiência física com quase 80% de respostas. Em seguida vêm as deficiências visual (11,36%) e auditiva (9,1%).

Os dados revelam a importância de políticas inclusivas e infraestrutura com acessibilidade universal para quem deseja praticar o ciclismo de estrada.

GRÁFICO 4. TIPO DE DEFICIÊNCIA (n= 44)

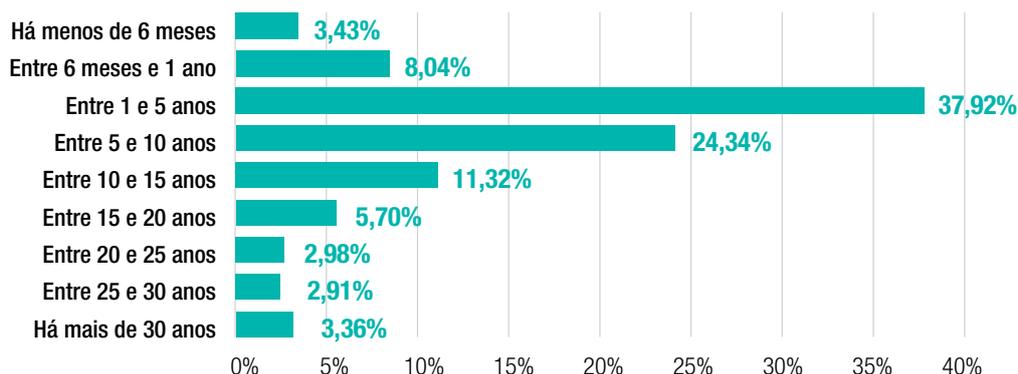


HÁ QUANTO TEMPO CICLISTAS RESPONDENTES TREINAM

Perguntados sobre quando iniciaram seus treinos, o número de ciclistas que treinam há no máximo 1 ano foi de 11,50%. Se considerarmos até 5 anos, alcançamos quase metade (49,4%) de todos(as) respondentes.

Este resultado pode indicar um fluxo mais intenso de novos ciclistas nos últimos anos, mas especialmente a partir da pandemia. Ainda, o fato de que 26,27% dos(as) ciclistas treina há mais de 10 anos revela a longevidade e resiliência dessa prática esportiva.

GRÁFICO 5. HÁ QUANTO TEMPO PRÁTICA CICLISMO DE ESTRADA (n= 2650)

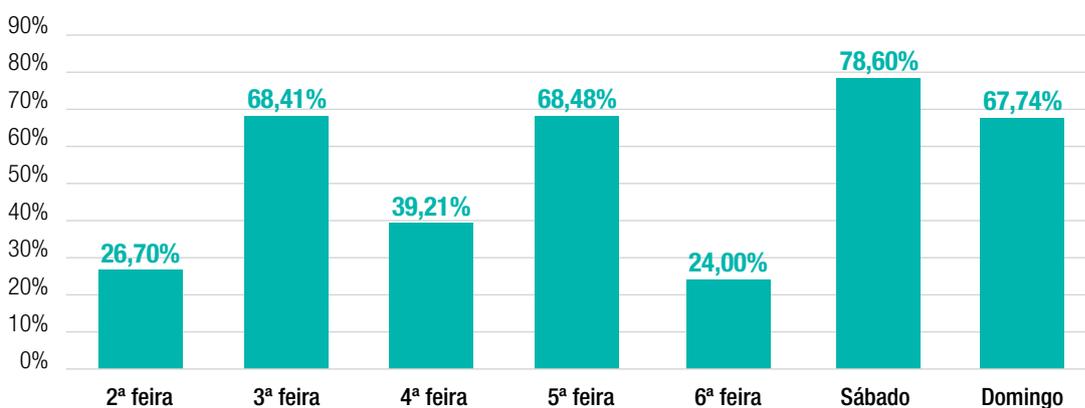




DIAS DA SEMANA MAIS UTILIZADOS PARA TREINOS (MÚLTIPLAS RESPOSTAS)

Sábado é o dia da semana mais utilizado para treinos. Seguido da quinta-feira e terça-feira. Domingo também é um dia com bastante prática de ciclismo (67,74%). As segundas, quartas e sextas-feira são utilizadas por um número muito inferior de ciclistas. Este mesmo padrão é observado tanto entre homens quanto entre as mulheres.

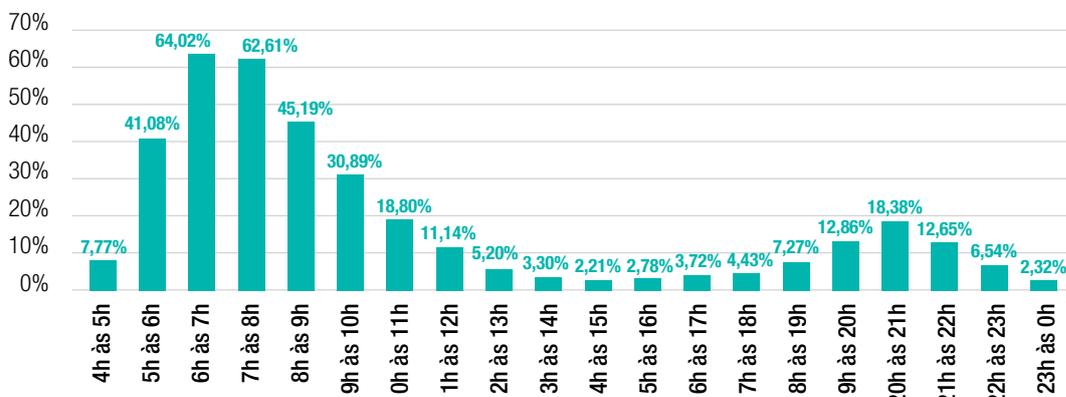
GRÁFICO 6. DIAS DA SEMANA UTILIZADOS PARA TREINOS (n= 2846)



HORÁRIOS UTILIZADOS PARA TREINO (MÚLTIPLAS RESPOSTAS)

Sobre os horários mais utilizados para a prática do ciclismo de estrada, para 64% dos(as) ciclistas o pico se dá entre 6h e 7h, seguido das 7h às 8h, respondido por 62,6%. O pico de treino no período noturno é das 20h às 22h, porém é praticado por apenas 18,38%.

GRÁFICO 7. HORÁRIOS MAIS UTILIZADOS PARA TREINOS (n= 2842)



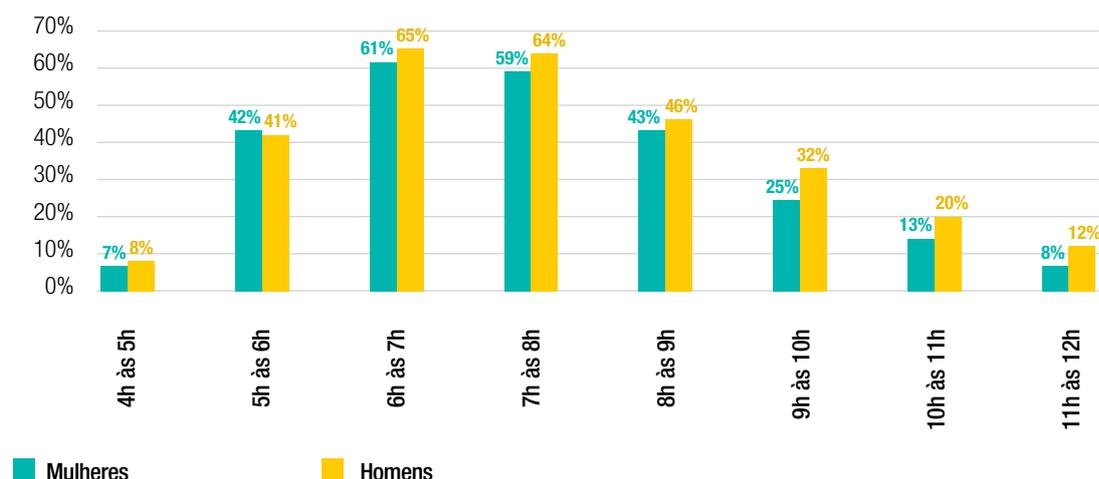
Ao analisar os dados entre homens e mulheres no período de maior frequência de treino (matinal), não é possível observar diferença robusta entre os gêneros, pois o padrão é bastante similar, com concentração maior nos horários entre 6h e 7h e entre 7h e 8h.



PERFIL E CARACTERIZAÇÃO DE CICLISTAS E DOS TREINOS

Contudo, é possível observar que os números entre as mulheres ciclistas é um pouco inferior aos dos homens em praticamente todas as faixas de horários (com exceção das 5h às 6h), o que indica que a duração do treino das mulheres é um pouco mais curta. Enquanto os homens indicaram, em média, **3,73 faixas de horário** em que realizam os seus treinos, entre as mulheres esse índice foi de **3,22 faixas de horário**.

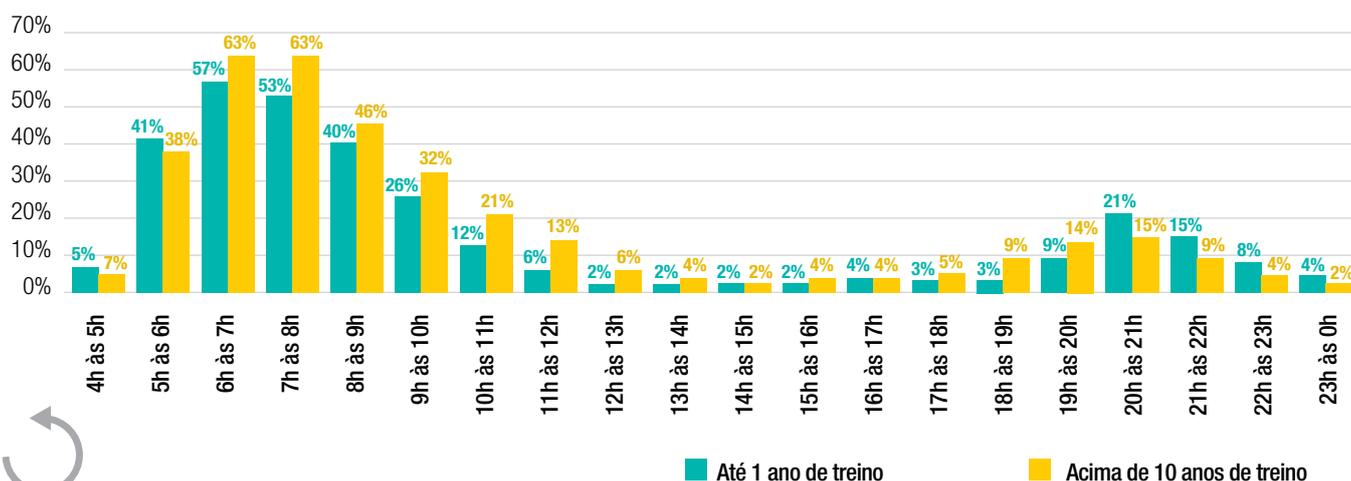
GRÁFICO 8. HORÁRIOS DE TREINO NO PERÍODO MATINAL, POR GÊNERO (n= 2842)



Cruzando os horários de treino com o tempo de prática na modalidade, observa-se uma diferença que vale a pena pontuar aqui. Entre quem pratica há mais de 10 anos, o período matinal é indicado por um percentual superior em comparação com novos(as) praticantes (até 1 ano). Entre 7h e 8h a diferença chega a 10 pontos percentuais.

Em contrapartida, ciclistas novatos(as) são mais frequentes do que os(as) mais experientes nos treinos durante a noite, com uma diferença de 6 pontos percentuais das 20h às 21h e das 21h às 22h.

GRÁFICO 9. HORÁRIOS MAIS UTILIZADOS PARA TREINOS, POR TEMPO DE PRÁTICA NA MODALIDADE

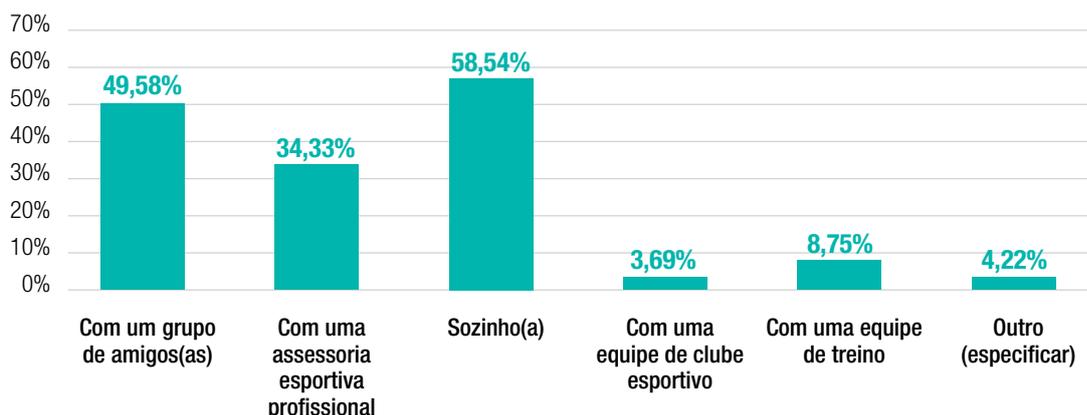




COMO CICLISTAS TREINAM (MÚLTIPLAS RESPOSTAS)

A maioria dos(as) ciclistas (58,5%) treina sozinho(a) ou com um grupo de amigos(as) (49,6%). Treinos com assessorias esportivas são bastante representativos também e foram respondidos por 34,3%.

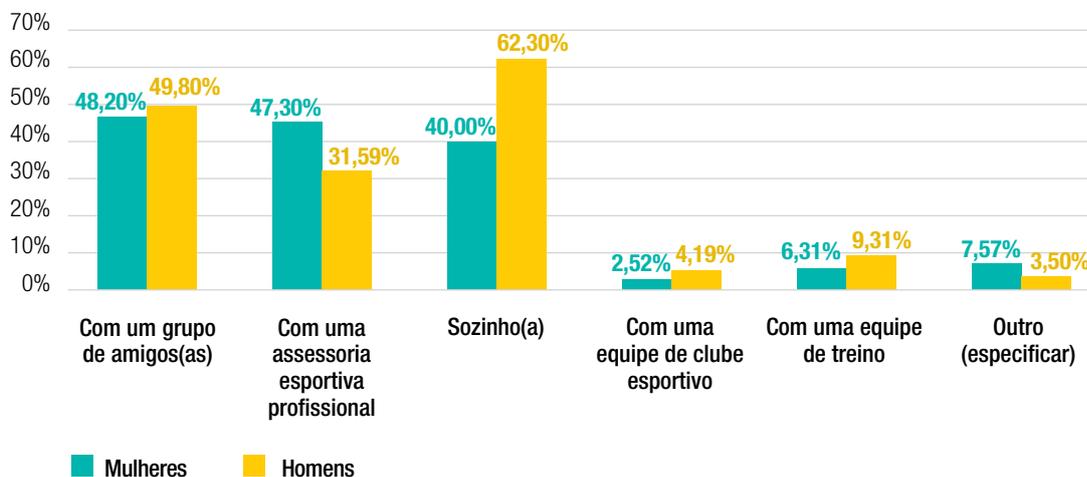
GRÁFICO 10. COMO TREINAM OS(AS) CICLISTAS (n= 2842)



Quando separamos as respostas por gênero, a diferença salta aos olhos (como é possível observar no gráfico 11). Enquanto 62,3% dos homens têm costume de treinar sozinhos, entre as mulheres este índice é de 40%, uma diferença de 22 pontos percentuais.

Outro aspecto interessante é a participação de mulheres que pedalam com uma assessoria esportiva, que já soma 47,30%; enquanto o índice de homens que pedalam com uma assessoria esportiva é de 31,59%, uma diferença de 15 pontos percentuais a menos.

GRÁFICO 11. COMO TREINAM OS(AS) CICLISTAS, POR GÊNERO (n= 2842)





LOCAIS UTILIZADOS PARA TREINO NA GRANDE SÃO PAULO

As respostas revelaram uma dispersão de locais utilizados para treino, com alguns espaços de grande concentração de ciclistas, como é o caso da ciclovia do Rio Pinheiros, que se tornou o principal polo de concentração de ciclismo de estrada na Grande São Paulo.

Outro destaque é a Estrada dos Romeiros (SP-312), que tem um trecho importante ainda na área abrangida pela Grande São Paulo.

Certamente estimulados pela pandemia do coronavírus, os treinos em casa, no rolo de treino, já alcançam praticamente 1/3 dos(as) ciclistas (32,2%). Dentre os(as) ciclistas que treinam em casa, 33% treinam **exclusivamente em casa** e outros 67% combinam com outros locais de treino.

Quase 20% responderam “Outros locais” e, dentre esses locais adicionais indicados, podemos destacar a Rodovia Imigrantes (com 48 respostas); a Via Anchieta (34 respostas); e as ruas e avenidas da cidade em geral (65 respostas).

TABELA 2. LOCAIS UTILIZADOS PARA TREINO

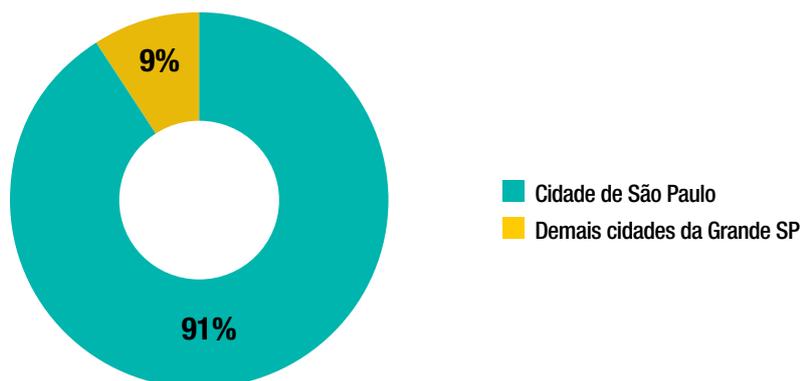
LOCAIS UTILIZADOS PARA TREINO (n= 2842)	PARTICIPAÇÃO TOTAL (%)	Nº RESPOSTAS
CICLOVIA DO RIO PINHEIROS (MARGEM LESTE)	57,71%	1640
ROMEIROS	53,38%	1517
RIACHO GRANDE (ESTRADA VELHA)	42,33%	1203
USP	34,17%	971
EM CASA/ INDOOR (ROLO)	32,20%	915
PICO DO JARAGUÁ	27,90%	793
RODOVIA DOS BANDEIRANTES	26,07%	741
VIA PARQUE (ALPHAVILLE)	21,08%	599
MARGINAL TIETÊ	19,14%	544
RODOANEL	18,65%	530
MARGINAL PINHEIROS	18,33%	521
ALDEIA DA SERRA	17,80%	506
RODOVIA ANHANGUERA	17,59%	500
ESTRADA DO SURU (SANTANA DE PARNAÍBA)	15,27%	434
CICLOFAIXAS E CICLOVIAS EM GERAL NAS CIDADES	14,00%	398
CICLOVIA DO RIO PINHEIROS (MARGEM OESTE/“FAIXA DE GAZA”)	12,67%	360
ESTRADA DA ROSEIRA (SERRA DA CANTAREIRA)	11,33%	322
ESTRADA SANTA INÊS	10,91%	310
CICLOFAIXA DE LAZER (DOMINGOS)	10,59%	301
CICLOVIA PARQUE ECOLÓGICO DO TIETÊ	8,44%	240
GUARULHOS (BASE AÉREA)	8,41%	239
MOGI DAS CRUZES	6,51%	185
RODOVIA REGIS BITTENCOURT	4,26%	121
ITAQUERÃO (ENTORNO)	2,22%	63
OUTRO LOCAL (ESPECIFICAR)	19,63%	558



PERFIL E CARACTERIZAÇÃO DE CICLISTAS E DOS TREINOS

Quando analisamos os dados isolados da ciclovia do Rio Pinheiros, estrutura de maior utilização atualmente na Grande SP, cruzando com a residência das pessoas respondentes, verifica-se o predomínio de ciclistas residentes na cidade de São Paulo, representando 91% do total.

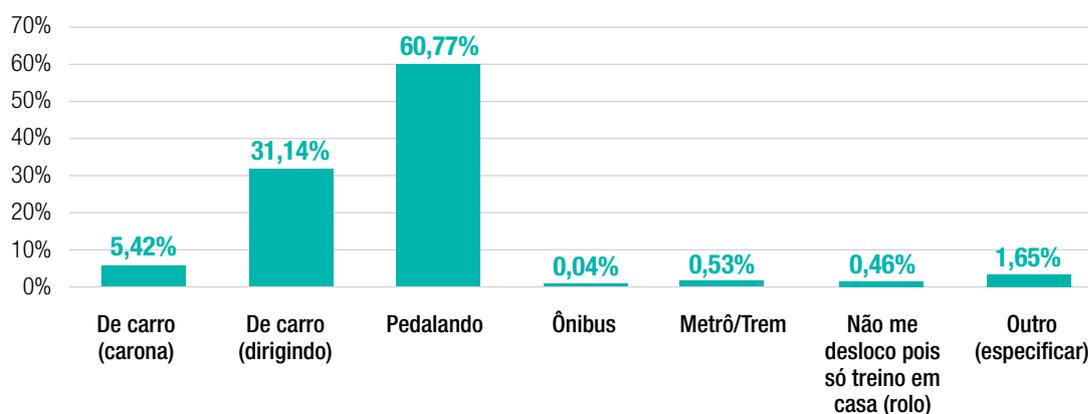
GRÁFICO 12. USO DA CICLOVIA DO RIO PINHEIROS, POR LOCAL DE MORADIA



FORMA DE DESLOCAMENTO ATÉ O LOCAL DE TREINO

Mais de 60% dos(as) ciclistas chegam pedalando até o seu local de treino e outros 36,5% utilizam o automóvel. Apenas 0,6% fazem uso do transporte público para chegar ao local de treino, sendo o metrô e o trem os modos mais utilizados.

GRÁFICO 13. MODO DE DESLOCAMENTO ATÉ O LOCAL DE TREINO (n= 2842)



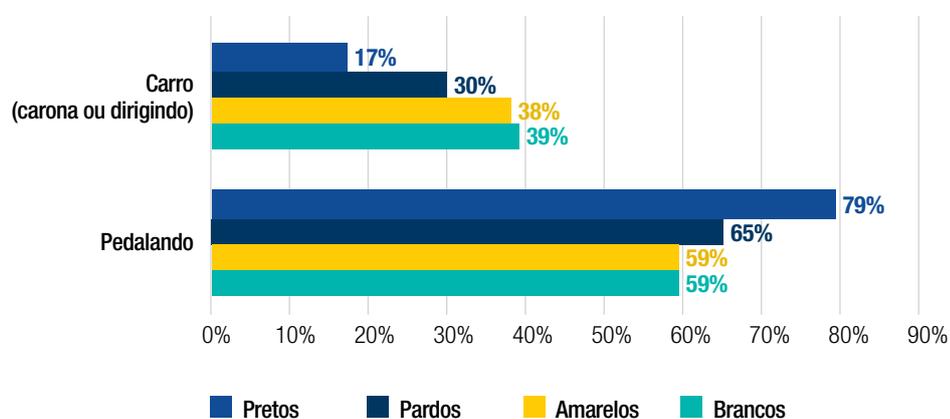


PERFIL E CARACTERIZAÇÃO DE CICLISTAS E DOS TREINOS

O número de ciclistas que utilizam automóvel para ir ao local de treino é puxado para cima por ciclistas autodeclarados(as) brancos(as) e amarelos(as): 39% e 38%, respectivamente. Já ciclistas que se declaram da raça/cor preta, apenas 17% afirmaram utilizar automóvel para ir ao local de treino, índice **55% inferior** aos que se declararam brancos(as).

Como o número de respondentes da raça indígena, na amostra, foi muito baixo, não foi possível incluí-lo neste comparativo por não ter robustez e confiabilidade na amostra.

GRÁFICO 14. MODO DE DESLOCAMENTO ATÉ O LOCAL DE TREINO, POR RAÇA/COR (n= 2842)





OPINIÃO E PERCEÇÃO



VOLTAR
AO ÍNDICE



Esta seção do questionário buscou levantar questões relativas à percepção dos(as) ciclistas sobre a prática do ciclismo em si, mas principalmente sobre as condições ambientais e de infraestrutura que facilitam ou dificultam a atividade esportiva.

AS DIFICULDADES PARA REALIZAR TREINOS DE CICLISMO DE ESTRADA NA GRANDE SÃO PAULO

Dentre as principais dificuldades para realizar treinos na Grande São Paulo, a ausência de mais locais é a principal dificuldade apontada por mais de 60% dos ciclistas. A falta de segurança pública (56,2%) e o desrespeito de motoristas (55,8%) vêm logo na sequência.

Podemos afirmar que uma boa política de promoção do ciclismo de estrada deve contemplar, pelo menos, três abordagens fundamentais: boa oferta de locais para treino; garantia de segurança pública (patrimonial); segregação e fiscalização intensa com relação ao desrespeito de motoristas.

A qualidade do piso dos locais para treino também foi apontada como uma dificuldade para 22% dos(as) ciclistas. Contrariando o senso comum, as questões climáticas, como chuva, sol e vento, foram apontadas como dificuldade por apenas 3% dos(as) respondentes.

GRÁFICO 15. PRINCIPAIS DIFICULDADES PARA TREINAR EM SP (ATÉ 3 OPÇÕES) (n= 2701)



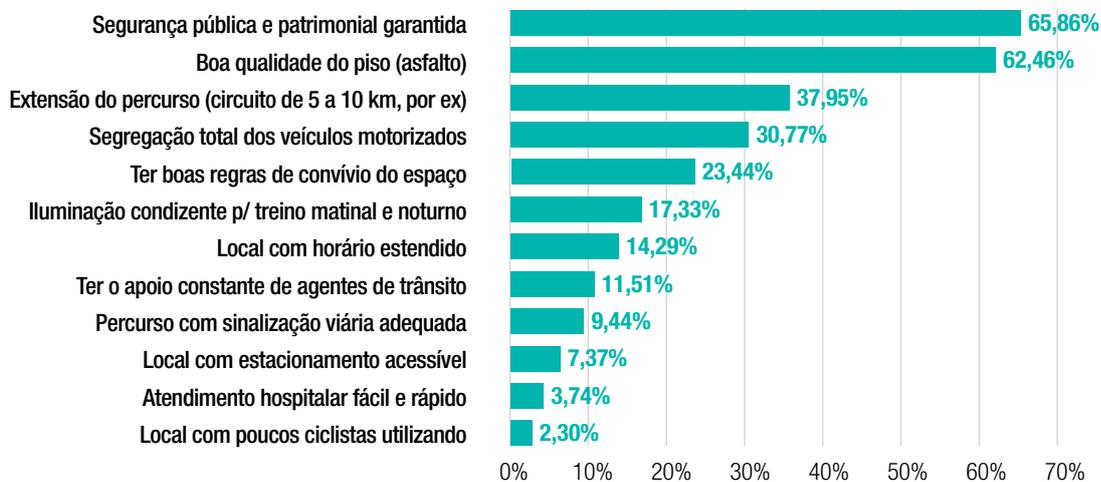
CARACTERÍSTICAS DOS LOCAIS IDEAIS PARA TREINO

Acompanhando as respostas sobre os principais problemas enfrentados, os atributos indicados para que um local seja considerado *ideal para treino* devem contemplar, segundo os(as) ciclistas respondentes, a segurança pública (patrimonial); a boa qualidade do piso do terreno; e a garantia de uma extensão de percurso razoável.

Para mais de 30% dos(as) respondentes, a segregação total dos veículos motorizados é um dos atributos principais para que um local indicado para treino seja um espaço ideal para a prática do ciclismo de estrada.



GRÁFICO 16. PRINCIPAIS ATRIBUTOS DE LOCAIS ADEQUADOS PARA TREINO (ATÉ 3 OPÇÕES) (n= 2701)



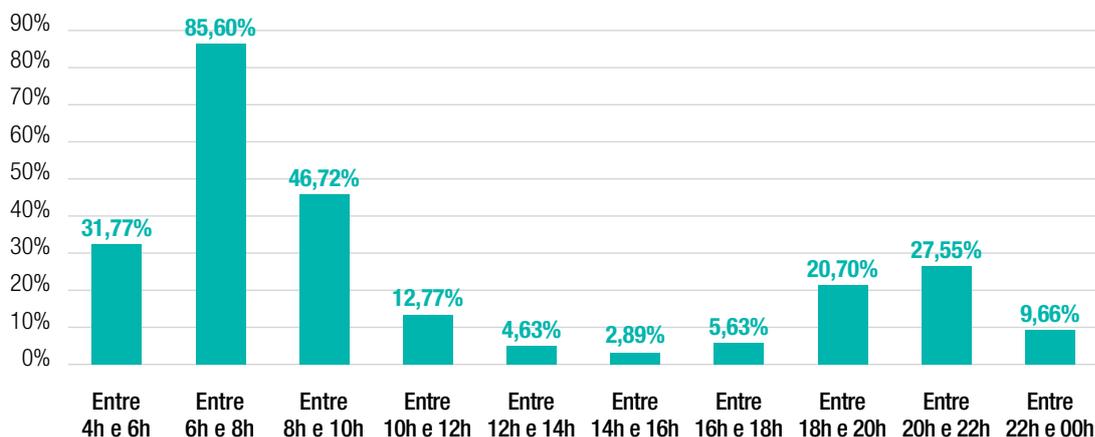
FAIXAS DE HORÁRIO IDEAIS PARA TREINO

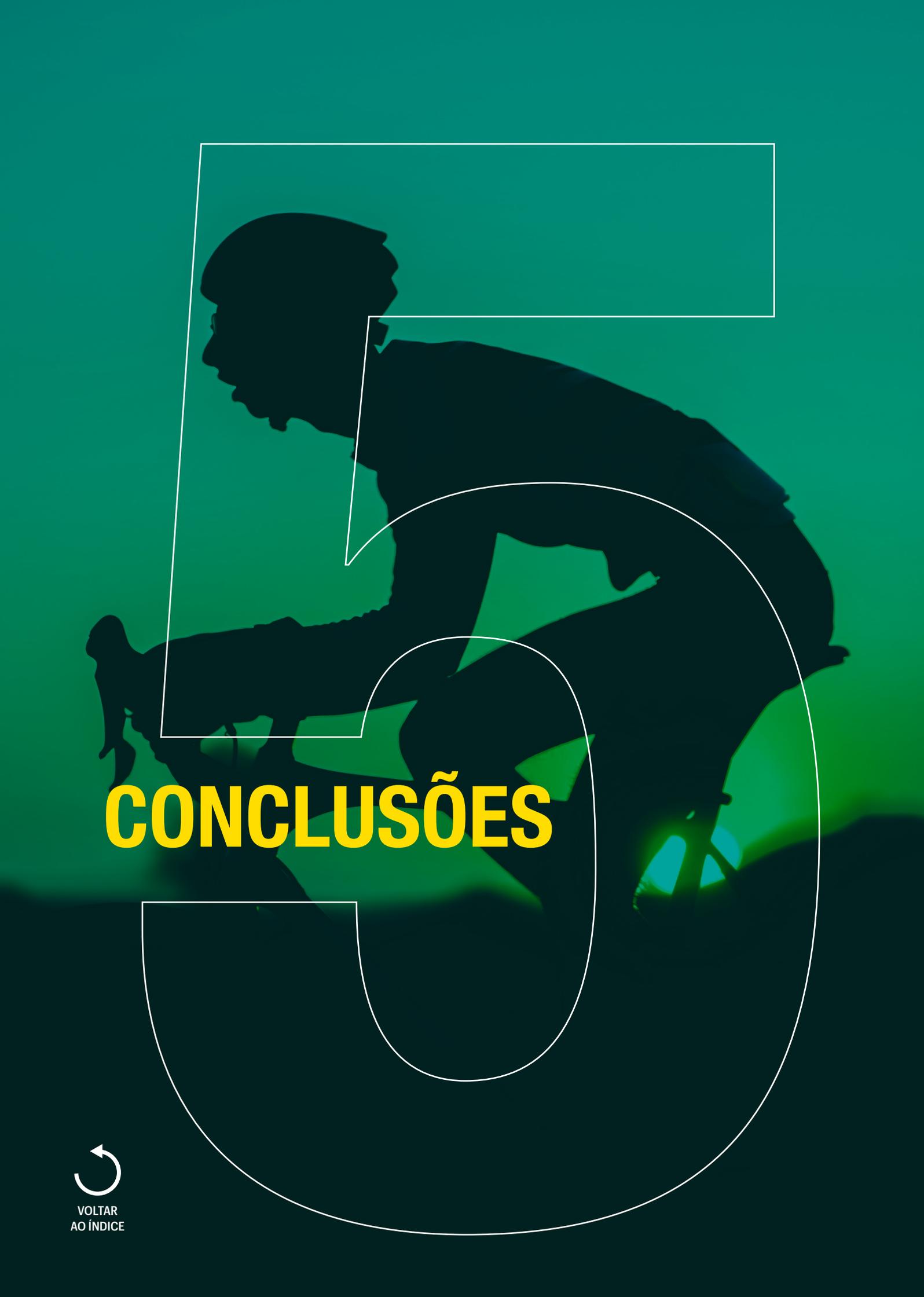
Sobre as faixas de horário ideais para se praticar o ciclismo de estrada, há quase uma unanimidade entre os(as) ciclistas respondentes. Para 85,6%, o horário entre 6h e 8h é ideal para treino, seguido do horário das 8h às 10h (indicado por 46,7% dos respondentes).

O horário das 4h às 6h, muito utilizado nas APCC (Áreas de Proteção ao Ciclismo de Competição) do Rio de Janeiro e outras cidades, foi indicado como sendo ideal por 31,77% dos(as) respondentes.

Dentre as faixas de horário no período noturno, destaca-se o horário das 20h às 22h, que foi indicado como sendo ideal por 27,55% dos respondentes – número muito inferior aos horários apontados no período da manhã.

GRÁFICO 17. FAIXAS DE HORÁRIO IDEAIS PARA O TREINO (N= 2701)



A silhouette of a person riding a bicycle is centered on a green background. A large, white outline of the number '3' is superimposed over the image, framing the cyclist. The word 'CONCLUSÕES' is written in bold yellow letters across the middle of the number '3'.

CONCLUSÕES



VOLTAR
AO ÍNDICE



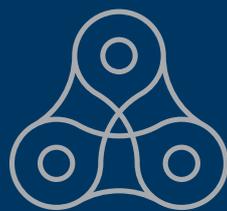
Os resultados indicam com clareza a necessidade de políticas públicas assertivas para garantir condições adequadas para o desenvolvimento do ciclismo de estrada na Grande São Paulo. Conforme demonstrado nas principais dificuldades e nos atributos ideais para locais de treino, as questões relativas à ampliação da oferta de espaços, a garantia de segurança patrimonial e viária, bem como a qualidade da infraestrutura em si são os elementos mais importantes para uma política efetiva em prol do ciclismo de estrada.

O perfil dos(as) praticantes desta modalidade esportiva aponta para um potencial de crescimento da modalidade, especialmente entre mulheres e negros. E a média de idade de 42 anos também indica que há amplo terreno para a expansão da prática entre ciclistas mais jovens.

Por outro lado, o fato de que mais de 11% do(as) ciclistas respondentes afirmarem que praticam o ciclismo de estrada há menos de 1 ano mostra que houve uma adesão importante de novos ciclistas no passado recente. Uma hipótese é de que a pandemia de Covid-19 pode ter impulsionado este movimento, conforme os números de crescimento das vendas de bicicletas apontam.

Por fim, os dados aqui apresentados representam uma primeira investigação, ainda exploratória, sobre este profícuo universo de ciclistas praticantes do ciclismo de estrada. Outras pesquisas, em outras regiões do país, poderão revelar novas informações, perfis e hábitos distintos e igualmente interessantes.

No entanto, independente da região onde se pratica, há um ponto em comum e de consenso: políticas públicas que deem condições mínimas para a realização dos treinos são essenciais para a promoção e manutenção desta importante modalidade do ciclismo.



ALIANÇA BIKE

Associação Brasileira do Setor de Bicicletas