

II ENCONTRO DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO



**CIRCUITOS DE CICLOTURISMO
E UNIDADES DE CONSERVAÇÃO**

LUIZ SALDANHA
JULIANA DECASTRO
RONALDO BALASIANO
Organizadores

II ENCONTRO DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO



CIRCUITOS DE CICLOTURISMO E UNIDADES DE CONSERVAÇÃO

1ª Edição - 2018
Rio de Janeiro
2019



Diagramação e Projeto Gráfico: Milla Scramignon
Revisor: Heloant Abreu Silva de Souza

Ficha Catalográfica

II Encontro para o desenvolvimento do cicloturismo: circuitos de cicloturismo e unidades de conservação/organizadores, Luiz Saldanha, Juliana DeCastro, Ronaldo Balassiano. Revisor: Heloant Abreu Silva de Souza - Rio de Janeiro: Coppe-UFRJ, 2019.

124p.: 21 x 29,7cm

Inclui bibliografia
ISBN 978-85-285-0379-1

1. Engenharia de Transportes. 2. Desenvolvimento do Cicloturismo. 3. Bicicleta. I. Saldanha, Luiz. II. DeCastro, Juliana. III. Balassiano, Ronaldo. IV. Souza, Heloant Abreu Silva de

PARTE II

Anais da Mostra Acadêmica



O PROGRAMA CICLOVIDA DA UFPR E O CICLOTURISMO

THE CICLOVIDA PROGRAM OF UFPR AND THE CYCLE TOURISM

José Carlos Assunção Belotto³

Silvana Nakamori⁴

Gheysa Caroline Prado⁵

eBook completo: bit.ly/ebook_iiedesc

Portal do Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo: planet.com.br/edesc/

FORMATO PARA CITAÇÃO:

BELOTTO, J. C. A.; NAKAMORI, S. PRADO, G. C. O Programa Ciclovida da UFPR e o Cicloturismo. In: SALDANHA, L.; DECASTRO, J.; BALASSIANO, R. (Orgs.) II Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo: Circuitos de cicloturismo e Unidades de Conservação. Rio de Janeiro: COPPE - UFRJ, 2019.

³ Mestre em Desenvolvimento Territorial Sustentável, Universidade Federal do Paraná – UFPR (jcbelotto@gmail.com).

⁴ Mestre em Planejamento e Governança Pública/UTFPR, Universidade Federal do Paraná – UFPR (silvananakamori@gmail.com).

⁵ Doutoranda em Design, Universidade Federal do Paraná – UFPR (gheysa.p@gmail.com)

RESUMO

O Programa de Extensão Ciclovida, criado em 2008, tem o objetivo de transformar a Universidade Federal do Paraná, em um núcleo irradiador da cultura de mobilidade urbana, mais saudável e sustentável com ênfase no uso da bicicleta, ou seja, uma comunidade universitária que pesquise, use e divulgue os benefícios da bicicleta como meio de transporte, prática esportiva ou de lazer. As diversas ações desenvolvidas com este fim estão agrupadas em três eixos: 1) Reuniões de articulação e promoção de eventos; 2) Fomento à produção acadêmica sobre a temática; 3) Financiamento. No primeiro eixo estão ações referentes ao cicloturismo, que vem sendo realizadas pelo programa desde seu início - passeios de cicloturismo com destino a atrações da região metropolitana de Curitiba e do litoral do Paraná. Além dos passeios, o programa também participa, por meio de parcerias, do desenvolvimento de circuitos de cicloturismo em cidades paranaenses.

PALAVRAS-CHAVE: bicicleta, extensão universitária, cicloturismo.

ABSTRACT

The goal of Ciclovida Extension University Program, created in 2008, is to transform Federal University of Paraná in a reference institution on health and sustainable urban mobility focused on bicycle use, incentivating the university community to research, use and propagate the benefits of bicycle use as transport, sport or leisure. All the activities developed to reach the goal are divided in three axis: 1) Articulation meetings and event promotion; 2) incentives for academic development on the theme; 3) Financing. At the first axis are cycle touring actions, some of them happening since 2008 - cycle touring rides going to Curitiba metropolitan area attractions and some to Parana's coastal cities. Besides the cycle touring rides, the program also participates in partnership on the development of cycle tour circuits for local cities.

KEYWORDS: bicycle, university extension, cycle tourism.

1. INTRODUÇÃO

No século XX o automóvel se transformou em símbolo de sucesso e um dos grandes ícones do capitalismo, principalmente no período pós Segunda Guerra Mundial. Espalhou-se pelo planeta um modelo de planejamento urbano que priorizou o automóvel, cujo modelo de urbanismo conformou as cidades contemporâneas para os carros, o planejamento rodoviário acabou atraindo automóveis em demasia, mas o espaço urbano é limitado e a capacidade de o planeta absorver poluentes também. Para Belotto e Horochovski(2017), este modelo focado no transporte individual motorizado, em detrimento a mobilidade ativa e ao transporte coletivo, tem apresentado sinais de saturamento, trazendo diversos prejuízos para a qualidade de vida urbana. Os danos são observados na poluição ambiental, nos feridos e mortos em acidentes de trânsito e também no stress devido ao tempo perdido nos engarrafamentos. (SOARES et al., 2013)

Apesar de a bicicleta não constituir a única alternativa para todos os problemas de mobilidade, saúde e meio ambiente nos grandes centros urbanos, para Belotto (2009), ela representa o símbolo do resgate da cidade para as pessoas, e uma solução que se inscreve perfeitamente em uma política geral de revalorização do ambiente urbano na busca por qualidade de vida e preservação ambiental.

Com a intenção de transformar a cultura de planejamento urbano que prioriza o automóvel, surge na UFPR o Programa de Extensão Ciclovida, que promove ações de ensino, pesquisa e extensão, para que a mudança cultural comece na comunidade universitária e se amplie para a sociedade, já que para o Fórum de Pró Reitores de Extensão (FORPROEX), a extensão universitária tem sido discutida e regulamentada no Brasil sob o princípio constitucional da indissociabilidade entre ensino, pesquisa e extensão, sendo definida como um processo interdisciplinar, educativo, cultural, científico e político que promove a interação transformadora entre a Universidade e outros setores da sociedade.

Para Nakamori et al, (2016) são muitas as formas que possibilitam ao meio acadêmico atuar como irradiador de uma cultura de mobilidade sustentável, realizando pesquisas, provando tecnicamente a eficiência da bicicleta e quebrando paradigmas em relação à cultura predominante de mobilidade urbana. Este artigo dará destaque às ações relacionadas ao cicloturismo, uma das ferramentas usadas pelo Ciclovida, para disseminação de uma cultura de mobilidade urbana mais saudável e sustentável na UFPR.

Para Soares et al, (2010) o cicloturismo é uma modalidade de viagem turística, usando a bicicleta não só como meio de transporte mas como uma companheira de viagem, geralmente por estradas secundárias. Outro aspecto destacado é que o cicloturista se relaciona com as pessoas durante o caminho, dando igual importância ao percurso e ao destino final.

Outra definição que aproxima o cicloturismo dos objetivos do Programa Ciclovida é feita por Carvalho et al, (2013) que o descreve como: uma modalidade do ecoturismo que está ganhando cada vez mais adeptos no país por ser uma atividade de baixo impacto ambiental, já que é realizado com bicicletas. Além disso, é uma atividade de lazer que contribui para uma melhor qualidade de vida e proporciona ao ciclista um contato maior com o ambiente visitado.

2. METODOLOGIA

Este item aborda o método utilizado na formulação do artigo, descrevendo como a pesquisa foi construída e como pode ser caracterizada. Para o referencial teórico foi feito uso da pesquisa bibliográfica, que para Gil (2008) tem por finalidade conhecer as diferentes formas de contribuição científica que se realizaram sobre determinado assunto ou fenômeno. Documental a qual se vale de materiais que não receberam um tratamento analítico e podem ser classificados de “fontes primárias”, Marconi e Lakatos (2010).

A construção do artigo se deu baseado no conhecimento sobre o Ciclovida pelos autores e da revisão dos documentos do Programa. Foi usada a observação participante, pois seus autores são colaboradores do Programa, tendo conhecimento do histórico, método, ações realizadas e resultados obtidos. A pesquisa é participante, pois para Gil (2008) este modelo de pesquisa caracteriza-se pelo envolvimento dos pesquisadores ou dos pesquisados no objeto da pesquisa. O artigo pode ser enquadrado como um relato de experiência ou como um estudo de caso, pois relata um fenômeno contemporâneo e em seu contexto de vida real, especialmente quando os limites entre o fenômeno e o contexto não são evidentes (YIN, 2010).

3. O PROGRAMA CICLOVIDA E O CICLOTURISMO

Neste item o Ciclovida será descrito, abordando-se como se deu a criação, metodologia, estrutura e principais ações desenvolvidas, com enfoque especial nas atividades de cicloturismo.

3.1. O Programa Ciclovida

Sua criação foi motivada pelo resultado de uma pesquisa realizada em 2003 pelo Programa Institucional de Qualidade de Vida – PIQV, que abordava os hábitos de vida dos servidores da UFPR, a qual apontou grande quantidade de pessoas sedentárias na instituição, (65%). A maioria dos entrevistados justificou não praticar atividade física regular devido à falta de tempo, sendo que a pesquisa também perguntava quanto tempo às pessoas gastavam em seus trajetos de ida e volta para a universidade, sendo que a resposta apontou que a maioria passa algo próximo de 2 horas por dia no trânsito. Assim surgiu o questionamento: Por que não usar o tempo gasto com o deslocamento diário, já realizando a atividade física? E a bicicleta seria a ferramenta capaz de atender as duas necessidades de uma só vez.

Para diminuir o número de sedentários na instituição, foram iniciadas ações que pudessem estimular a comunidade universitária a adotar a bicicleta para seus deslocamentos. A UFPR abrange uma comunidade de aproximadamente 50.000 pessoas, sendo um dos maiores polos geradores de trânsito da cidade de Curitiba. Esta comunidade é formadora de opinião, e constituída em sua maioria por indivíduos jovens, mais propensos a assimilar mudanças de comportamento, e como atua na formação profissional, prepara pessoas para o mercado de trabalho e que levarão consigo os hábitos adquiridos durante sua formação acadêmica, fazendo da UFPR um núcleo irradiador de uma cultura de mobilidade urbana mais saudável e sustentável.

Entre 2003 a 2007, o Ciclovida atuou informalmente, e em 2008 se formalizou junto a PROEC (Pró-reitoria de Extensão e Cultura), como um Programa de Extensão Universitária. Até 2017 o Ciclovida esteve vinculado ao Núcleo de Psicologia do Trânsito (NPT), atualmente está ligado a Divisão de Gestão Ambiental da Superintendência de infraestrutura da UFPR e desenvolve 28 ações/projetos, em parceria com os departamentos de Engenharia Ambiental, Engenharia de Produção, Engenharia Civil, Engenharia Elétrica, Design, Psicologia, Arquitetura e Urbanismo, Educação Física, Genética, Gestão da Informação, Direito, Comunicação Social, Terapia Ocupacional, Setor de Educação Profissional e Tecnológica, Setor Litoral e Setor Palotina.

Para atingir o objetivo de constituir um núcleo irradiador da cultura do uso da bicicleta a partir da universidade, o Ciclovida concentra a sua atuação em três eixos:

1. Reuniões de articulação: com representantes de órgãos oficiais dos três poderes, nos níveis municipal, estadual e federal; com a Sociedade Civil, através de ONG's, OSCIP's, Associações comunitárias, Empresas Privadas e demais entidades representativas de setores da sociedade civil.
2. Pesquisas e ações de divulgação que evidenciem os benefícios do uso da bicicleta, elaboração de projetos que viabilizem a implantação de infraestrutura cicloviária nos campi da UFPR, inclusão curricular do tema mobilidade sustentável nos cursos de graduação e pós-graduação.
3. Financiamento: submissão do Programa Ciclovida a Editais Públicos de financiamento de projetos sociais, e a outras formas de financiamento à pesquisa e à extensão, eventualmente disponíveis, além da articulação com demais entidades públicas ou privadas para financiamento de projetos específicos.

Em 2018 são 28 as ações ou projetos vinculados ao Ciclovida:

1. Cidades Universitárias Para Bicicletas: Um Modelo Para O Futuro.
2. Leitura E Análise Dos Campi Da UFPR.
3. Diagnóstico: Comunidade Universitária E O Uso Da Bicicleta.
4. Concurso De Projetos De Ciclo Mobilidade Para A Cidade Universitária.

5. O Uso Da Bicicleta E A Questão Ambiental.
6. Publicações Do Ciclovida.
7. Como melhorar a sua vida (e dos outros) pedalando.
8. Dirija sua vida.
9. Ciclismo na promoção da saúde.
10. Simulador de benefícios decorrentes do uso da bicicleta: www.ciclovida.ufpr.br
11. Bicicletas para a comunidade universitária.
12. Projeto Transformando O Trânsito
13. Carona Solidária
14. Design e a bicicleta.
15. Bicicleta Legal.
16. Estatística E O Ciclovida.
17. Bicicleta No Plano Diretor Da UFPR.
18. Tempo 10.
19. Desafio Intermodal.
20. Bicilearte.
21. Cicloturismo.
22. Copa Ciclovida/UFPR de Ciclismo.
23. Apoio de sistemas de informática ao Ciclovida.
24. Mobilidade Urbana Sustentável: O único caminho para o futuro.
25. Palociclo.
26. Incubadora de projetos de mobilidade sustentável
27. Mobilidade Na Terapia Ocupacional.
28. Sensibilização para o uso da bicicleta como modal de transporte pela comunidade UFPR (CoolabBici).

Surgindo demandas específicas ou criação de novas ações, procura-se professores da UFPR que aceitem de forma voluntária orientar alunos, contribuindo com a atividade extensionista.

3.2. O cicloturismo no Ciclovida

Como uma ferramenta para o desenvolvimento de uma cultura de Mobilidade Sustentável, o Ciclovida desenvolve ações de promoção da bicicleta como meio de transporte, prática esportiva e de lazer. Uma das 28 ações desenvolvidas pelo programa é a promoção do cicloturismo. A primeira iniciativa do Ciclovida relacionada ao tema aconteceu em 2008 com a realização de um passeio ciclístico urbano. Nova iniciativa aconteceu em 2012 com um passeio de cicloturismo entre Curitiba e Antonina pela estrada da Graciosa, fazendo parte da programação do Festival de Inverno da UFPR, evento que acontece tradicionalmente na cidade litorânea do Paraná desde 1990, festival que acontece todos os anos e reúne shows e oficinas relacionadas à cultura e à arte, durante uma semana no mês de julho. A primeira edição do cicloturismo “Descida da Graciosa” teve boa adesão, com a participação de mais de 80 ciclistas que pedalarão os 85 quilômetros entre as duas cidades, sendo que a volta aconteceu em ônibus e caminhões da UFPR.



Figura 1: Cartaz da organização do primeiro passeio de cicloturismo para Antonina em 2012.
 Fonte: Acervo Programa CICLOVIDA-UFPR

A Estrada da Graciosa, ou PR-410, foi à primeira ligação rodoviária entre Curitiba e o litoral do estado. É uma estrada estadual, construída no século XIX utilizando o antigo caminho dos tropeiros, conectando o município de Quatro Barras (Região Metropolitana de Curitiba) às cidades de Antonina e Morretes. A estrada atravessa o trecho mais preservado de Mata Atlântica do Brasil, marcado pela floresta tropical e pelos belos riachos que nascem na Serra do mar. Por isso, em 1993, parte do trecho da Serra foi declarada pela UNESCO como Reserva da Biosfera da Mata Atlântica. Na região existem dois importantes parques estaduais: o Parque Estadual da Graciosa e o Parque Estadual Roberto Ribas Lange.

Ainda em 2012, no mês de dezembro, aconteceu mais um passeio ciclístico urbano, o evento fez parte da programação em comemoração dos 100 anos de fundação da Universidade Federal do Paraná, o passeio reuniu mais de duas centenas de ciclistas, passando por sedes da Universidade em Curitiba.

Verifica-se que as atividades descritas nos parágrafos anteriores se enquadram como Cicloturismo, quando observamos a descrição feita por Shetino (2005, p.192):

[...] qualquer viagem ou passeio turístico no qual se utilize a bicicleta como meio de transporte. Essa definição contempla não só as grandes viagens solitárias ou em grupos contidas em livros e relatos como também a nova e crescente demanda do mercado, da utilização de bicicletas em pequenos passeios e roteiros turísticos. Nesse aspecto, a linha tênue que diferencia o cicloturismo de um passeio de bicicleta é exatamente o conceito de turismo, que leva em consideração fatores como estar fora de sua residência habitual, de tomar contato com o novo, de conhecer novos lugares e culturas.

A partir de 2013 o Cicloviva passou a organizar um calendário anual com vários passeios, neste ano foram sete, tendo com destino atrações da região metropolitana de Curitiba e Litoral paranaense, reunindo mais de trezentas pessoas na soma dos sete eventos realizados.

Em 2014 e 2015, além do calendário anual de cicloturismo, o Ciclovida desenvolveu durante o Festival de Inverno em Antonina uma oficina: “Diagnóstico do uso da bicicleta pela comunidade escolar de Antonina”, em 2014 a oficina realizou uma pesquisa de perfil de mobilidade nas seis escolas estaduais do município e uma análise da segurança viária do entorno das instituições de ensino. Em 2015 o diagnóstico foi revisado e aprimorado, rendendo além do relatório técnico o artigo “A bicicleta como símbolo cultural e seu uso pela comunidade escolar em Antonina: Diag-nóstico e propostas” no livro “CLIMA: Boas Práticas de Adaptação”, a publicação foi organizada pela Associação de Defesa do Meio Ambiente de Antonina (ADEMADAN) com patrocínio da Petrobrás. Uma das conclusões do artigo é o potencial para o desenvolvimento do cicloturismo na cidade uma vez a ampla oferta de atrações naturais ou patrimônio histórico a pequenas distâncias do centro do município e principalmente a percepção de segurança dos usuários da bicicleta que ficou evidenciada durante a pesquisa realizada nas escolas.



Figura 2: Calendário de passeios do ano de 2014.
Fonte: Acervo Programa CICLOVIDA-UFPR



Figura 3: Oficina em 2014 - Diagnóstico do uso da bicicleta pela comunidade escolar de Antonina.
Fonte: Acervo Programa CICLOVIDA-UFPR

Em 2016 quatro passeios de cicloturismo são realizados e durante o Festival de Inverno além da já tradicional descida da Graciosa, seguindo a orientação de fomento ao cicloturismo apontada no artigo citado anteriormente, é realizada a oficina “Cicloturismo em Antonina” que teve como objetivo mapear roteiros para exploração do cicloturismo na cidade litorânea para compor um folder de divulgação dos roteiros. Ao final da oficina são elencados quatro roteiros: Roteiro Histórico com 4km que passa pelas principais construções do centro histórico da cidade. Roteiro Ponta da Pita/Foz do Rio Nhundiaquara com 27 km, visita trilhas pelo litoral da cidade até a foz do Nhundiaquara na Baía da Antonina. Roteiro Aventura com 32 km leva os ciclistas até rios com corredeiras aonde é possível fazer rafting e visitar uma bela cachoeira. E por último o roteiro Portinho/Tucunduva/Saviá com 20 km e percorre alguns bairros históricos da cidade, passa por sua área rural e se aproxima da Foz do Rio Nhundiaquara por um caminho diferente.

Durante a oficina são realizados passeios para o mapeamento e feitas diversas fotos que renderam uma exposição ao final do Festival e compuseram a ilustração do folder que apresenta o mapa dos roteiros e algumas curiosidades da cultura local. A arte e diagramação do folder foram executadas por alunos de design da UFPR e a impressão de 10.000 unidades foi patrocinada pela ADEMADAN e alguns empresários locais. O folder, desde seu lançamento em 2017, vem sendo distribuído em pousadas, restaurantes e também em outros locais da região promovendo o turismo do Paraná, já estimulou inclusive o surgimento de um pequeno negócio de locação de bicicletas e passeios guiados aos roteiros mapeados.



Figura 4: Capa do Folder de Cicloturismo elaborado para a cidade de Antonina.
Fonte: Acervo Programa CICLOVIDA-UFPR

Em 2017 e 2018 também foram realizados os passeios de cicloturismo entre Curitiba e Antonina como parte da programação do Festival, inclusive em 2018, com o recorde de participação com 150 ciclistas, o limite de inscrições é definido conforme a capacidade de disponibilidade de frota

da UFPR para o transporte das bicicletas e dos ciclistas para a volta à Curitiba, neste último passeio, a infraestrutura disponibilizada foi de duas Kombis que funcionaram como carro de apoio na ida e na volta transportaram bicicletas, três ônibus e dois caminhões. Outro destaque do cicloturismo do Festival de Inverno é seu aspecto solidário, a inscrição dos participantes é feita perante a doação de dois quilos de alimentos não perecíveis, em 2018 a Associação dos Pais e Amigos dos Excepcionais - APAE de Antonina recebeu mais de 300 quilos de alimentos arrecadados pelos ciclistas.



Figura 5: Ciclistas participantes do Cicloturismo do Festival de Inverno 2018 na praça central de Antonina.
Foto: Site UFPR (2018)

4. RESULTADOS DO CICLOVIDA

A análise se concentrará nos três eixos de atuação, apresentando os resultados de forma sintética. Sobre o primeiro eixo, a realização de reuniões de articulação tem mostrado progresso no sentido de influenciar a mudança no planejamento da mobilidade urbana e no desenvolvimento de políticas públicas. O Programa empreendeu diversas reuniões e conseguiu sensibilizar os dirigentes e legisladores, responsáveis pelo planejamento e gerenciamento da mobilidade urbana, os quais têm inserido a bicicleta na sua agenda, ainda que de forma tímida.

No nível nacional, esteve presente em diversas reuniões na Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades para a criação do Programa Bicicleta Brasil. Estes trabalhos desenvolvidos pela SEMOB foram o embrião da Lei da Mobilidade Urbana 12.587/2012 que determina a prioridade para os meios não motorizados e coletivos de transporte. Diversos colaboradores do Ciclovida têm participação constante nas ações e eventos da União dos Ciclistas do Brasil (UCB), ONG com abrangência nacional, que atua como uma confederação das ONG's cicloativistas.

Em nível estadual participou de forma protagonista na Frente Parlamentar de Mobilidade Sustentável na Assembleia Legislativa do Paraná e para a criação da Lei 17.385/12 que estabeleceu

setembro como o mês da Bicicleta no Paraná, valorizando o festival “Arte, Bici & Mobi”, desenvolvido pelo movimento cicloativista por meio da Associação dos Ciclistas do Alto-Iguaçu (CICLOI-GUAÇU), que durante o mês organiza ampla programação com a realização de palestras, passeios ciclísticos, Desafio Intermodal de Curitiba, exposições e manifestações artísticas relacionadas à bicicleta e que tem seu ápice no dia 22 (Dia Mundial sem Carros), o festival acontece em Curitiba desde 2008 e conta com a participação intensa do Ciclovida que organiza e coordena muitas das atividades que fazem parte do calendário.

O Programa participou do grupo técnico que elaborou o Decreto nº 1.517/2015 que criou o CLOPARANÁ (Programa Estadual de Fomento a Ciclomobilidade no Estado do Paraná), e está representado com uma cadeira no CONCICLO, conselho com representantes do poder público e da sociedade civil responsável por implementar as ações do CLOPARANÁ. Em relação ao cicloturismo o programa estadual prevê:

Seção IV - TURISMO E ESPORTE

Subseção I Do Turismo

Art. 22. O Estado deverá implantar circuitos estruturados de cicloturismo por intermédio da Secretaria de Estado do Esporte e do Turismo.

Parágrafo único. As atividades planejadas, desenvolvidas e monitoradas pela iniciativa privada ou pública deverão submeter às normas vigentes.

Art. 23. Deverá ser prevista a inclusão do uso da bicicleta em eventos apoiados pela Secretaria de Estado do Esporte e do Turismo.

Art. 24. Deverá ser previsto um calendário anual de cicloturismo. (Decreto nº 1.517/2015).

Em nível municipal o Ciclovida tem participado de diversos grupos de trabalho. Citam-se a reformulação do circuito ciclístico de lazer com a Secretaria Municipal de Esporte, Lazer e Juventude e a participação na câmara técnica sobre mobilidade urbana do IPPUC/CONCITIBA (Conselho da Cidade de Curitiba). Desde 2015 acontecem edições do Desafio Intermodal na rede municipal de ensino em parceria com as Secretarias Municipais de Trânsito e de Educação. O Programa também esteve presente em reuniões para a criação da Frente Parlamentar de mobilidade sustentável da câmara dos vereadores.

Um dos destaques da parceria com o Movimento Cicloativista foi à realização do Fórum Mundial da Bicicleta em Curitiba em fevereiro de 2014, evento internacional que teve participação decisiva da UFPR, que cedeu suas instalações para realização de 90% da programação. Fazendo parte da programação do evento o Ciclovida promoveu um passeio de cicloturismo entre Quatro Barras e Morretes pela estrada da Graciosa.

No segundo eixo de atuação do Programa, destacamos a pesquisa em conjunto com a PMC e outras IES sobre o perfil de mobilidade da comunidade universitária de Curitiba e o “Desafio Intermodal” que ano a ano tem se aprimorado, ganhado mais cientificidade e espaço na mídia, foi incluído como conteúdo das disciplinas de Cidade e Meio Ambiente do curso de Arquitetura e Urbanismo e de Engenharia de tráfego da Engenharia Civil na UFPR e a partir de 2015 também

está nas escolas municipais. O DI também já inspirou artigos e TCC's, atualmente é tema de dissertação de mestrado na Pós-Graduação em Tecnologia e Sociedade- UTFPR.

As ações de divulgação têm fomentado o surgimento de muitas monografias de graduação e pós-graduação, dissertações de mestrado e encontra-se em andamento a primeira tese de doutorado.

Em 2012 o Programa implantou 600 vagas de estacionamento para bicicletas nos diversos campi da UFPR. O design dos paraciclos foi criado por alunos de Design na disciplina de Projeto de Produto. O projeto de instalação contou com a participação de alunos de Arquitetura e Urbanismo.

Especificamente em relação ao cicloturismo, o Ciclovida desde 2008 já realizou 28 passeios que tiveram a participação de aproximadamente 2.000 pessoas, as três oficinas realizadas durante o Festival de Inverno, as publicações que abordam o uso da bicicleta no município e o folder de cicloturismo de Antonina podem ser consideradas como colaboração do Programa para o desenvolvimento da atividade no pequeno município do litoral, as atividades desenvolvidas em Antonina ganharam repercussão e o Ciclovida tem sido convidado para reuniões em outros municípios que tem interesse em desenvolver o cicloturismo como Guaratuba, Morretes, Matinhos e Quatro Barras, existindo a intenção de desenvolver circuitos de cicloturismo em cada município e depois conecta-los. Assim devido às ações desenvolvidas pelo Ciclovida, a cidade de Antonina tem ganhado destaque em sua relação ao uso da bicicleta e foi selecionada para participar da publicação "A Bicicleta nas Pequenas Cidades", onde foram escolhidas dez pequenas cidades com forte uso da bicicleta que são destacadas na publicação nacional.

No terceiro eixo no que se refere à captação de recursos, o Programa tem participado de editais de fomento à extensão e à pesquisa para o financiamento de seus projetos. Já conquistou editais internos e externos, o que possibilitou o pagamento de bolsas para alunos, a implantação de paraciclos, e a viabilização de diversas publicações. A importância destes recursos captados pode ser comprovada na recente publicação "A Economia da Bicicleta no Brasil", onde no capítulo que apresenta os recursos investidos na pesquisa sobre bicicleta no Brasil nos últimos 10 anos, o Estado do Paraná aparece em segundo lugar com R\$ 645.200,00, sendo que 93% destes recursos são oriundos do Programa Ciclovida da UFPR.

Outra maneira de se mensurar que a atividade extensionista do CICLOVIDA tem avançado para ampliar o uso da bicicleta é a pesquisa realizada em conjunto pela UFPR, Universidade Positivo (UP), Pontifícia Universidade Católica do Paraná (PUC-PR), Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR) e a Universidade de Twente (UT) da Holanda sobre o perfil de mobilidade das comunidades das quatro maiores universidades de Curitiba, realizada em 2016. Na figura a seguir está demonstrado o percentual de uso de cada modal de transporte por instituição e a média consolidada.

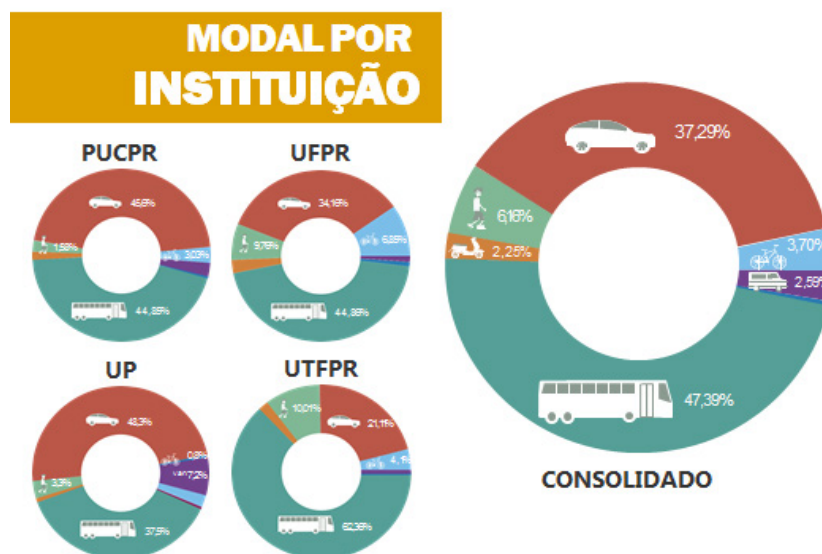


Figura 6: Perfil de Mobilidade Urbana da Comunidade Universitária de Curitiba
 Fonte: CICLOVIDA (2016).

Verifica-se que o uso da bicicleta pela comunidade da UFPR é o mais significativo entre todas as IES analisadas, chegando a 6,85%, sendo quase o dobro do valor consolidado de 3,70%, deve-se considerar que o uso da bicicleta na UFPR puxa a média geral para cima, assim, se retirarmos os números da UFPR do cálculo o valor consolidado ficaria em 2,61%, o que significa um uso 150% maior que a média das demais IES de Curitiba.

O uso mais expressivo da bicicleta em relação às IES pesquisadas pode ter como uma das explicações, entre outras razões a serem investigadas, que a UFPR é a única das instituições que há diversos anos tem um Programa de Extensão formalizado que desenvolve ações visando o fomento da mobilidade sustentável.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Observa-se que a parceria com o movimento cicloativista, o fomento a realização de trabalhos acadêmicos, inserção curricular, publicações, realização de passeios de cicloturismo, provas de ciclismo esportivo, articulação com o poder público e com a sociedade civil, a realização de palestras e eventos de divulgação, tem colaborado para trazer à luz a importância da bicicleta como opção de transporte saudável e sustentável, ampliando a sua consideração no planejamento urbano e influenciando políticas públicas.

O desenvolvimento de atividades relacionadas ao cicloturismo em conjunto com as demais ações do Ciclovida desenvolve uma sinergia que potencializa a promoção da bicicleta. Os muitos passeios realizados oportunizaram para centenas de pessoas o contato com a atividade, sendo para muitos a primeira oportunidade, proporcionando a integração de ciclistas iniciantes com membros de grupos de

pedal organizados e que oferecem passeios semanais, fazendo dessas pessoas praticantes regulares. O mapeamento de rotas e o desenvolvimento de folder para a cidade de Antonina têm contribuído para o empreendedorismo local e o fomento do turismo sustentável na cidade.

As diversas reuniões com representantes de cidades do litoral e da região metropolitana de Curitiba sobre o tema têm contribuído para a divulgação do cicloturismo na região e no mapeamento de rotas, visando o desenvolvimento de circuitos integrados.

O Ciclovida encontra-se consolidado na UFPR, no entanto se restringe a uma instituição. Dessa forma almeja-se que seu exemplo seja replicado em outras IES para potencializar o desenvolvimento de uma cultura de mobilidade sustentável, visto o papel da extensão universitária e o potencial transformador e formador de opinião da comunidade acadêmica.

REFERÊNCIAS

- ANDRADE, V; RODRIGUES J. M. A Economia da Bicicleta no Brasil. LABMOB – UFRJ - 2018. Disponível em: <www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/a-economia-da-bicicleta-no-brasil.pdf>. Acesso em julho de 2018.
- BELOTTO, J. C. A; HOROCHOVSKI, R. R. Contribuição da Extensão Universitária para a Mobilidade Sustentável - O Programa Ciclovida da UFPR – Revista Educação Ambiental em ação, 2017. Disponível em: <www.revistaea.org/artigo.php?idartigo=2988>.BELOTTO, J. C. A. Bicicleta: opção para uma mobilidade urbana mais saudável e sustentável. Monografia apresentada ao curso de especialização em Serviço Social do Setor Litoral, Universidade Federal do Paraná. Matinhos, 2009.
- BOLDRINI, E. B., PAES L. S. O. P., PINHEIRO F., CLIMA: Boas práticas de adaptação. Antonina. ADEMADAN 2016.
- CARVALHO, T.J.L; RAMOS, J.L.; SYDOW, E. O cicloturismo como fator de desenvolvimento da atividade turística nas cidades de Araguaína e Nova Olinda (TO). Anais do IX Congresso Nacional de Ecoturismo e do V Encontro Interdisciplinar de Turismo em Unidades de Conservação. Revista Brasileira de Ecoturismo, São Paulo, v.6, n.4, nov-2013, pp.63-82.
- FORPROEX – Fórum de Pró-Reitores de Extensão das Universidades Públicas Brasileiras. Política Nacional de Extensão Universitária. Manaus, 2012. Disponível em: <www.renex.org.br/documentos/2012-07-13-Politica-Nacional-de-Extensao.pdf>. Acesso em: Janeiro/2018.
- GIL, Antonio C. Métodos e técnicas de pesquisa social. 6.ed. São Paulo: Atlas, 2008.
- IBGE. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/v3/cidades/home-cidades>>. Acesso em: Janeiro/2018.
- MARCONI, Marina de A.; LAKATOS, Eva M. Fundamentos de metodologia científica. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2010.
- MEDEIROS, Rafael M.; DUARTE, Fábio. Policy to promote bicycle use or bicycle to promote politicians? Bicycles in the imagery of urban mobility in Brazil. Urban, Planning and Transport Research: An Open Access Journal. 05 fevereiro 2014. Disponível em: <www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/21650020.2013.866875>. Acesso em: Agosto/2015.
- NAKAMORI, Silvana; BELOTTO, José Carlos Assunção; OLIVEIRA, Antonio Gonçalves de. DIRETRIZES PARA ELABORAÇÃO DE POLITICA PUBLICA DE CICLOMOBILIDADE: EXPERIENCIAS DO PROGRAMA CICLOVIDA DA UFPR. Curitiba. PROEC/UFPR, 2016. PARANÁ. Decreto 1517/2015 Disponível em <<http://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/pesquisarato.do?action=exibir&codAto=141854&indice=1&totalRegistros=1>>. Acesso em: 20 Julho/2018.
- SCHETINO, André M. Cicloturismo e lazer: ampliando o olhar sobre as viagens de bicicleta. In: ENAREL, 17, 2005, Campo Grande. Anais... Campo Grande, 2005.
- SOARES, Diogo Picchioni; MIOLLA, Jessica Carla de Souza; MAZUROSKI JUNIOR, Aristeu; THIELEN, Iara Picchioni. Trânsito coletivo e comportamento individual: metáfora de Antígona. Psicologia, Ciência e Profissão, 2013, 33 (4), 808-823. SOARES, André Geraldo; et, al. CIRCUITOS DE CICLOTURISMO: Manual de Incentivo e Orientação para Municípios Brasileiros. Florianópolis, 2010.
- YIN, Roberto K. Estudo de caso: planejamento e métodos. 4.ed. Porto Alegre: Bookman, 2010.