

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



DESENVOLVIMENTO DA CICLOMOBILIDADE NAS CIDADES DO RIO DE JANEIRO E SÃO PAULO: INFLUÊNCIA DAS LEIS BRASILEIRAS

**CYCLING MOBILITY DEVELOPMENT IN THE CITIES OF RIO DE JANEIRO AND SÃO PAULO:
INFLUENCE OF BRAZILIAN LAWS**

Camila de Almeida Teixeira¹⁶

Fátima Priscila Morela Edra¹⁷

Michelle Cardoso de Sá¹⁸

eBook completo: bit.ly/ebook_iiedesc

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

FORMATO PARA CITAÇÃO:

TEIXEIRA, C. A.; EDRA, F. P. M.; SÁ, M. C. Desenvolvimento da ciclomobilidade nas cidades do Rio de Janeiro e São Paulo: Influência das leis brasileiras. 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.

¹⁶ Programa de Pós Graduação de Mestrado em Turismo, Faculdade de Turismo e Hotelaria, Universidade Federal Fluminense (camilateixeira@id.uff.br).

¹⁷ Programa de Pós Graduação de Mestrado em Turismo, Faculdade de Turismo e Hotelaria, Universidade Federal Fluminense (fedra@id.uff.br).

¹⁸ Instituto de Letras da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (michellecardoso11@gmail.com).

RESUMO

Esta pesquisa apresenta a importância atribuída a ciclomobilidade urbana pelas autoridades públicas na Europa e no Brasil, pois a partir da existência da ciclomobilidade pode-se desenvolver o cicloturismo. Para tal, o método de pesquisa dividiu-se em três partes: (i) eleição de duas cidades europeias; (ii) análise de documentos brasileiros, leis e cartilhas desenvolvidas pelo poder público, nacionais e regionais, em que a bicicleta estivesse presente na mobilidade ou no planejamento urbano; e (iii) limitou-se a análise a Rio de Janeiro e São Paulo. As duas cidades europeias mostraram haver um desenvolvimento da ciclomobilidade e o reconhecimento de sua importância para a comunidade local e para a atividade cicloturística, principalmente a cidade de Copenhague que utiliza a bicicleta como principal meio de transporte urbano individual. No contexto brasileiro, há a existência de diretrizes nas políticas públicas para o estímulo e desenvolvimento da ciclomobilidade. Entretanto, ao verificar as cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo, não se percebe a efetividade das leis. O que ainda nota-se necessário melhorar as diretrizes, investimentos e incentivos a ciclomobilidade no Brasil para o aproveitamento da atividade cicloturística, pois a partir da ciclomobilidade urbana existente e eficaz desenvolve-se o cicloturismo.

PALAVRAS-CHAVE: cicloturismo, ciclomobilidade, turismo.

ABSTRACT

This research presents the importance attributed to urban cycling mobility by public authorities in Europe and Brazil, since from the existence of cycling mobility, it is possible to develop cyclotourism. For this, the research method was divided in three parts: (i) election of two European cities; (ii) analysis of Brazilian documents, laws and booklets developed by national and regional public authorities, in which the bicycle was present in mobility or urban planning; and (iii) the analysis was limited to Rio de Janeiro and São Paulo. The two European cities have shown a development of cycling and recognition of their importance to the local community and cyclotourism, especially the city of Copenhagen which uses cycling as the main means of individual urban transport. In the Brazilian context, there is the existence of guidelines in the public policies for the stimulation and development of the cycling mobility. However, when checking the cities of Rio de Janeiro and São Paulo, the effectiveness of the laws is not perceived. What is still necessary to improve the guidelines, investments and incentives for cycling in Brazil to take advantage of the cyclotourism activity, because from the existing and effective urban cycling is developed the bicycle touring.

KEYWORDS: cycle tourism, cycling mobility, tourism.

1. INTRODUÇÃO

Em qualquer viagem, o turista pode utilizar vários meios de transporte de acordo com a opção da atividade turística escolhida, se autoplanejada ou organizada por terceiros (operadoras de viagens) (PAGE, 2008). Page (2008) aponta o ciclismo (o autor utiliza os termos “ciclismo” e “turismo de bicicleta” para se referir ao cicloturismo) como um dos meios de transporte que os turistas que autoplanejam suas viagens podem encontrar. Além disso, o autor caracteriza a atividade como acessível a todas as pessoas capazes de pedalar; é um transporte para o turismo (que pode ser utilizado como um dos meios de transporte para o deslocamento no destino) e como turismo (como o principal atrativo ou motivo da viagem); e requer estradas, trilhas e ciclovias como infraestrutura necessária.

No que refere à atividade cicloturística, Lamont (2009, p. 11) apresenta seis parâmetros que caracterizam o turismo de bicicleta:

- I. A experiência ciclística acontece fora da região de moradia do indivíduo;
- II. O turismo de bicicleta ocorre de um ou mais dias durante a viagem;
- III. É de natureza não competitiva;
- IV. O ciclismo deve ser o propósito da viagem;
- V. A participação do ciclismo acontece em um contexto ativo;
- VI. O turismo de bicicleta é uma forma de lazer ou recreação.

A utilização da bicicleta, considerada por Page (2008) como um transporte sustentável, pode contribuir para a “redução da dependência do automóvel e a diminuição ou suspensão de engarrafamentos, contribuindo para a melhoria da qualidade ambiental urbana” (SERRANO, CESAR e PRADO, 2015, p. 340). Além disso, Serrano, Cesar e Prado (2015, p. 339) afirmam que o uso da bicicleta possui importância nos movimentos “reivindicatórios por políticas públicas e infraestrutura urbana para a circulação e transporte, seja como instrumento de lazer e/ou veículo de turismo”. Os autores ainda asseguram que investimentos no planejamento e estímulos ao uso da bicicleta, seja para o ciclismo ou para o cicloturismo, podem contribuir para a geração de empregos e estimular a população à “participação social e política” (p. 340).

A atividade turística atrelada ao uso da bicicleta, denominada cicloturismo, é uma prática crescente em todo mundo (SERRANO; CESAR; PRADO, 2015; KEELING, 1999). Keeling, em 1999, afirmou que o cicloturismo era, na época, uma atividade em crescimento em todo o mundo. Dezesesseis anos depois, em 2015, Serrano, Cesar e Prado reafirmam que o cicloturismo é uma atividade crescente em todo o mundo. Essa informação pode ser interpretada como uma atividade com crescimento lento, se considerarmos a implantação de políticas públicas, infraestrutura adequada e os movimentos reivindicatórios dos ciclistas por mais investimentos em torno da ciclomobilidade.

Vale (2016, p. 54) diz existir três fatores que favorecem a utilização da bicicleta como meio de transporte: (i) a forma urbana, relacionado com a proximidade e conectividade; (ii) infraestrutura ciclável existente, que compreende as ciclovias, ciclofaixas ou ciclovia; e (iii) infraestrutura de apoio nos destinos, como os estacionamentos para bicicleta. Estes fatores se apresentam primordiais tanto para os moradores como para os turistas e visitantes, pois estes utilizam as infraestruturas existentes nas cidades para os moradores para sua experiência cicloturística. O desenvolvimento de políticas públicas torna-se, portanto, fator de suma importância no crescimento e investimento em infraestrutura cicloviária.

Não há como, ao falar de cicloturismo, ignorar alguns pontos importantes de convergência. O primeiro ponto é a comunidade local onde o cicloturismo ocorre. A comunidade local deve ser o primeiro agente envolvido (in)diretamente na atividade turística em que suas necessidades devem ser sanadas pelo poder público, como por exemplo, mobilidade urbana e o transporte público. Outro fator importante quando se fala em ciclomobilidade é que não se deve dissociar a mobilidade urbana, o planejamento urbano e as políticas públicas. Esses três assuntos são importantes para a compreensão do cicloturismo no qual ele se insere.

O planejamento urbano está diretamente ligado a políticas públicas. Vasconcellos (2012) explica que a forma como o espaço urbano será ocupado, usado e desenhado se define a partir do planejamento urbano, que por sua vez deve seguir as diretrizes das leis e códigos de âmbito nacional ou regional. O Autor ainda define o planejamento de transportes como infraestrutura de circulação permitindo o deslocamento de pessoas e mercadorias. “A infraestrutura é constituída por ruas, calçadas, vias férreas e terminais” (2012, p.144). E o planejamento de mobilidade “define como a estrutura viária será utilizada pelas pessoas e veículos” (2012, p. 144). O planejamento de mobilidade está relacionado a: (i) “regras de utilização das vias e calçadas (Código de Trânsito Brasileiro - CTB)”; (ii) engenharia de tráfego; (iii) educação que determina como as pessoas serão ensinadas a utilizar o sistema viário; (iv) fiscalização para verificar se as leis de trânsito estão sendo respeitadas (2012, p. 144).

A mobilidade urbana é essencial para o deslocamento da população, assim como do turista/visitante em uma determinada localidade. Para que esse deslocamento ocorra adequadamente, a infraestrutura de apoio torna-se fator crucial para a boa fluidez do tráfego de pessoas e mercadorias de um ponto a outro, não somente nos pontos de origem e destino, como no percurso que os compreende. Entende-se, portanto, a necessidade de vias de acesso, sinalizações, terminais e ofertas de transporte. A escolha do meio de transporte está sujeita a alguns fatores, como a oferta e o tempo de deslocamento. Ressalta-se a importância deste para a demanda turística, pois influencia diretamente na percepção sobre a viagem. Para Duarte et al (2017, p. 13), o desenvolvimento de uma cidade se dá, em especial, pela mobilidade urbana.

O crescimento dos centros urbanos e do uso dos transportes motorizados individuais têm causado conflitos entre os diferentes modais, como os grandes engarrafamentos, além de “gastos vultuosos, na

tentativa de viabilizar o fluxo de veículos motorizados” (DUARTE et al, 2017, p. 11). Os engarrafamentos prolongam o tempo de locomoção urbana, afetando também a demanda turística. Diante disso, Brasil (2010, p. 12) aponta que a criação de novas vias na tentativa de melhorar a fluência do trânsito implica aos “espaços públicos urbanos, áreas comerciais e centros de lazer” a perda de espaço, o que não garante a melhoria efetiva dos engarrafamentos.

A ampliação de vias e o crescimento de sua quantidade estimulam o uso de veículos motorizados, aumentando, assim, seu número e causando mais engarrafamentos, formando, portanto, o ciclo do engarrafamento (BRASIL, 2010, p.12). Nesse contexto, o uso da bicicleta como meio de transporte se apresenta como alternativa para suprir as necessidades dos deslocamentos de curta e média distância e da otimização do tempo. O indivíduo, ao deslocar-se por meio da bicicleta, pode interagir mais com o espaço urbano (BRASIL, 2015, p. 27), fato agradável, do ponto de vista turístico, pois viabiliza ao turista e/ou visitante a vivenciar, de fato, a cidade.

O propósito deste artigo foi analisar a existência de diretrizes nas políticas públicas do Brasil para o estímulo e desenvolvimento da ciclomobilidade e o aproveitamento para o cicloturismo, pois a partir da ciclomobilidade urbana desenvolve-se a atividade cicloturística. Para isso, apresentaram-se exemplos de cidades internacionais, Copenhague e Barcelona, e em seguida, comparou-as com as duas cidades brasileiras, Rio de Janeiro e São Paulo. O método adotado para o desenvolvimento da pesquisa se dividiu em três partes:

- Eleição de duas cidades europeias: Copenhague e Barcelona. A primeira por ser referência mundial em mobilidade por bicicleta e a segunda cidade por apresentar 1.250.000 resultados no site Google para a busca por “cicloturismo em Barcelona”, incluindo como resultado um livro intitulado Guia Barcelona de Bicicleta da editora Publifolha, trazendo roteiros de bicicleta que podem ser feitos pela cidade.
- Análise de documentos brasileiros, leis e cartilhas desenvolvidas pelo poder público, em âmbitos nacionais e regionais, em que a bicicleta estivesse presente na mobilidade ou no planejamento urbano;
- Limitar a análise a duas cidades brasileiras, por serem as duas principais metrópoles brasileiras, São Paulo e Rio de Janeiro, e devido ao elevado quantitativo de deslocamentos e por terem importância econômica e turística, respectivamente.

Assim, este artigo apresenta a ciclomobilidade a partir da visão internacional com exemplos de duas cidades europeias, Copenhague na Dinamarca e Barcelona na Espanha. Posteriormente, o panorama geral do Brasil em relação às leis federais e municipais mostra o comportamento do país perante as questões da mobilidade por bicicleta. E ainda, utilizam-se duas cidades brasileiras, Rio de Janeiro e São Paulo para verificar o contexto regional.

2. PANORAMA E EXEMPLOS EUROPEUS

O planejamento urbano em alguns países da Europa que promoveram tráfego de bicicletas e pedestres contribuiu para uma “melhor compreensão da natureza e das causas dos acidentes de trânsito”, produzindo “uma variedade bem mais ampla de instrumentos de planejamento” (GEHL, 2015, p. 93). A partir da compreensão das causas de acidentes envolvendo pedestres e ciclistas é possível elaborar, adaptar e implantar medidas para oferecer mais segurança no trânsito, principalmente, a ciclistas e pedestres.

Na Europa, a partir da década de 1960, foram incorporados “inúmeros tipos de ruas e soluções de trânsito” cenário que até então, havia “dois modelos de ruas: com circulação de veículos e de pedestres” (GEHL, 2015, p. 93). Para citar alguns dos novos modelos mencionados por Gehl (2015, p. 93), tem-se “ruas só para passagem de veículos; bulevares; tráfego a 30 Km/h; prioridade aos pedestres; [...] pedestres e bicicletas”. As novas configurações de ruas proporcionaram, ainda de acordo com o autor, “a redução no número de acidentes de trânsito, tornando as atividades como pedalar e caminhar mais seguras e confortáveis”. E acrescenta que o planejamento urbano deve considerar o deslocamento de pedestres e ciclistas de “forma confortável e segura”.

Há de se considerar o desenvolvimento Europeu na questão da mobilidade urbana por bicicleta. Tal afirmativa pode ser corroborada na pesquisa desenvolvida por Teixeira e Edra (2017), em que as autoras selecionaram três periódicos acadêmicos: *Annals of Tourism Research*, *Journal of Transport Geography* e *Transportation Research Part A*, no período de 2011 a 2016. Os objetivos foram averiguar a quantidade de pesquisas relacionadas à bicicleta na atividade turística, quais os principais assuntos abordados e quais os principais locais desses campos de estudo. O continente europeu se destacou como principal campo de estudos utilizado pelos pesquisadores somando 52% do total de artigos abordando diversos assuntos sobre turismo e bicicleta.

2.1. Copenhague, Dinamarca

A Dinamarca se tornou exemplo de mobilidade urbana ao inserir e priorizar, em tal planejamento, pedestres e ciclistas. A cidade que se destaca no país como uma cidade friendly-bike é a capital, Copenhague. O sistema ciclístico da cidade foi gradativamente criado, atingindo nas últimas décadas um trânsito “tão calmo nas pequenas ruas laterais e residenciais, zonas de 15 e 30 Km/h”, dispensando uma notável necessidade de uma rede cicloviária nestas áreas. A cidade possui um “sistema ciclístico coeso, envolvendo toda a cidade”, com integração ao sistema de transportes públicos, resultado da criação de “condições para levar bicicletas nos trens e metrô” (GEHL, 2015, 183-185).

Referente à integração dos modos locomotivos, pode-se citar como exemplo os trens que atuam na cidade. Pesquisa feita pelo Copenhagenize Design Co. (2016) mostrou que a partir do ano de 2010 houve um aumento de 20% no número de passageiros nos trens da S-Train, empresa que opera os trens da cidade de Copenhague, justificado pela isenção do valor adicional para o embarque com bicicletas pelos ciclistas. A pesquisa também revelou que 27% dos ciclistas a bordo do trem não

teriam utilizado o transporte caso não pudessem embarcar com ela e 8% disseram estar utilizando mais vezes o transporte com suas bicicletas por não precisarem pagar o valor adicional. Para oferecer a possibilidade de embarque com bicicleta, a empresa precisou remodelar os carros dos trens a fim de adaptá-los para as bicicletas (COLVILLE-ANDERSEN, 2016).

City of Copenhagen (2019) iniciou, em 2015, o monitoramento da cidade na intenção de se tornar a melhor cidade do mundo para os ciclistas, a partir dos objetivos decididos pelo conselho da cidade. Em 2017, a pesquisa de monitoramento divulgada apresentou as principais motivações para a utilização da bicicleta pela população local, tendo como principais: a rapidez e a facilidade de se locomover de bicicleta. Outro dado interessante são as viagens feitas de bicicleta para o trabalho ou para escola, que somam 41% dos deslocamentos totais, seguidos pelo transporte público, 30%, carros, 24% e o deslocamento a pé, 5%.

Para o turismo, a cidade oferece uma dinâmica diferente: o viajante pode desfrutar melhor de seu passeio utilizando a bicicleta. Copenhagen (2016) incentiva seus turistas e visitantes a conhecerem a cidade de bicicleta, apresentando possíveis passeios ciclísticos. Há um sistema público de bicicletas, Bycyclen, em que elas possuem tablet para a orientação do usuário quanto a locais que podem ser visitados e mapa com GPS. Além das bicicletas públicas, há empresas privadas que alugam bicicletas e oferecem roteiros turísticos de bicicleta.

2.2. Barcelona, Espanha

Barcelona, cidade espanhola, criou, em 1998, o Pacto para a Mobilidade de Barcelona cujo objetivo principal era construir um modelo de mobilidade para a cidade. Foram elaborados 10 objetivos, por exemplo: melhorar a segurança rodoviária e o respeito entre os usuários dos diferentes meios de transporte e estimular o uso da bicicleta como modo de transporte. Com o Pacto de Mobilidade a cidade conseguiu, dentre outras conquistas, ampliar a rede de ciclovias na cidade (AJUNTAMENTO DE BARCELONA, 1998).

A cidade desenvolveu um novo Plano de Mobilidade Urbana 2013-2018 (PMU), na tentativa de reduzir, até o ano de 2018, a circulação de veículos motorizados em 30%, objetivando a redução da emissão de poluentes para atmosfera e, assim, priorizar os pedestres, ciclistas e o transporte público. Nesse novo plano estão ações específicas para a bicicleta, como expansão da rede cicloviária e bicicletários, e a melhoria da integração entre os sistemas de transporte público (BARCELONA, 2018).

Contribuindo para a atividade cicloturística, Barcelona Tourisme (2018) oferece passeios de bicicleta para conhecer melhor a localidade e sugere rotas, separando-as pela cidade, pela praia, pelas montanhas e pelo rio. O roteiro da praia, por exemplo, se inicia no PortVell e segue por Barceloneta, Marina Olímpica, Poblenou, Vila Olímpica, Parc de La Cutadela e finaliza no PortVell. O roteiro percorre cerca de 12 quilômetros.

Vale apontar o trabalho da Federação Europeia de Ciclistas (FEC), que promove o cicloturismo na Europa e, atualmente, está desenvolvendo o projeto denominado EuroVelo, o desenvolvimento de

ciclorrotas pela Europa, e deverá ser concluído até o ano de 2020 (FEDERAÇÃO EUROPEIA DE CICLISTAS, 2018). A rede de rotas ciclísticas prevê passar por 43 países, incluindo a Rússia. A EuroVelo disponibiliza informações sobre as rotas existentes em cada país e os trechos concluídos, bem como informações sobre o comprimento da via e locais para acomodação. Em alguns trechos recomenda-se utilizar outros meios de transporte, como o trem (EUROVELO, 2018).

3. PANORAMA GERAL DO BRASIL

A mobilidade urbana é um direito do todo cidadão brasileiro assegurado pela Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Essa lei é referente aos artigos da Constituição Brasileira de 1988, do artigo 21, inciso XX e artigo 182, parágrafo 1º, a saber:

Art. 21. Compete à União:

XX - instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos;

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

§ 1º O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

Os artigos mencionados acima são amparados pela Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) regida pela Lei Federal nº 12.587, cujo artigo 1º faz referência à “integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município”. Assim, o Município de cada cidade torna-se responsável pela mobilidade de seus cidadãos. Os artigos 3º e 4º dessa mesma lei definem o que são modos de transporte urbano, como os serviços de transporte são classificados e a infraestrutura de mobilidade urbana. O art. 4º determina o que é transporte urbano, mobilidade urbana e acessibilidade, considerando os modos de transporte não motorizados aqueles que utilizam a força humana ou a força animal (Inciso V, Art. 4º). Compreende-se, portanto, a bicicleta como modo de transporte não motorizado à propulsão humana, sendo as vias cicloviárias a infraestrutura de mobilidade urbana para este transporte.

No Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Lei Federal nº 9.503, a bicicleta é considerada um meio de transporte não motorizado, com direitos e deveres para seus usuários. Tanto a Lei Federal nº 12.587 quanto o CTB garantem a preferência dos veículos não motorizados sobre os veículos motorizados. O inciso III do artigo 6º e o inciso V do artigo 24 do CTB dizem que deve haver integração entre os meios de transporte urbano.

Duarte et al (2017, p. 34) explica que a articulação da bicicleta com outros sistemas de transporte por meio de pequenos equipamentos (bicicletário e/ou paraciclos, instalados em locais de grande movimento), que garantem aos usuários o percurso de seu trajeto com diferentes modos e com segurança, é “fundamental na garantia da infraestrutura deste sistema”.

No que se refere à elaboração do Plano Diretor estabelecidos pelo PNMU (2012), Duarte et al (2017, p. 13) apontam seis objetivos relacionados à mobilidade urbana que precisam estar incorporados ao Plano Diretor Municipal, entre eles estão “prever na expansão das áreas urbanas a implantação de uma rede integrada de transportes e trânsito” e “controlar a implantação de novos polos geradores de trânsito e áreas pouco adensadas”. O Ministério das Cidades publicou, em 2015, o Caderno de Referência para Elaboração do Plano de Mobilidade para orientar os municípios e gestores na elaboração do Plano de Mobilidade Urbana. Seguidores deste plano, duas das mais importantes metrópoles do país são exemplos: Rio de Janeiro e São Paulo.

4. O CENÁRIO DA BICICLETA NO RIO DE JANEIRO E SÃO PAULO

No Brasil há uma participação elevada dos “deslocamentos a pé e por bicicleta no total da movimentação da população, mesmo nas grandes cidades” e que, com o aumento no uso da bicicleta como meio de transporte, este modal não motorizado passa a ser considerado pelos planejadores urbanos (SILVA, 2014, p. 95-97). Silva ainda elenca alguns benefícios do uso da bicicleta, dentre eles, a diminuição “dos congestionamentos e expansão territorial urbana”, a exigência de “muito menos espaço do que o carro e é econômica tanto em termos de custos para o usuário quanto de infraestrutura pública” (2014, p. 99).

Um planejamento urbano mais democrático dos meios de transporte e investimentos por parte de instituições públicas e privadas pode fomentar a utilização da bicicleta como meio de transporte. Para Brasil (2010, p. 44), o planejamento cicloviário facilita a mobilidade urbana e aumenta a integração entre os diferentes modais. Brasil (2010) ainda sugere algumas ações e sub-ações a serem seguidas para a incorporação da bicicleta no sistema de mobilidade urbana: destacam-se seis ações referentes à aplicação e aperfeiçoamento da legislação brasileira existente (Quadro 1).

Ação	Sub-ação
Implantar infraestrutura	<ul style="list-style-type: none"> - Construção de ciclovias e ciclofaixas; - Implantação de ciclorrotas; - Conexão dos trechos de ciclovias já existentes; - Integração com o sistema de transporte coletivo: implantação de bicicletários e infraestrutura de apoio em estações e terminais de transporte.
Promover a microacessibilidade	<ul style="list-style-type: none"> - Promoção do uso da bicicleta nas escolas de bairros, por meio da construção de ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas, e bicicletários.
Promover a segurança	<ul style="list-style-type: none"> - Desenvolver programas de educação para ciclistas e motoristas; - Implantar sinalização de trânsito específica.
Estimular o uso	<ul style="list-style-type: none"> - Desenvolvimento de campanhas de valorização e estímulo ao uso da bicicleta; - Desenvolvimento de ações facilitadoras (aluguel de bicicletas).
Garantir o controle social sobre as ações	<ul style="list-style-type: none"> - Estímulo à organização das entidades do setor; - Criação de espaços de discussão com o poder público.
Articular com a política	<ul style="list-style-type: none"> - Ajustar as necessidades da população com as políticas públicas.

Quadro 1: Ações para o planejamento cicloviário
 Fonte: Elaboração própria a partir de Brasil (2010).

Com base nas ações apresentadas acima, há de se mencionar, no caso das cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo, a implantação de ciclovias e ciclofaixas. São Paulo, por exemplo, conseguiu ampliar significativamente a malha cicloviária da cidade, de 133,5 quilômetros em 2012 para 498,3 quilômetros em 2016, além de inserir bicicletários em algumas estações de metrô a fim de integrar os meios, estimulando o uso da bicicleta.

Ademais, a utilização da bicicleta apresenta como consequências positivas a facilidade na locomoção, diminuição da emissão de gases poluentes e diminuição do custo e tempo de deslocamento (BRASIL, 2010, p. 21 e 23), favorecendo tanto a população local quanto à atividade turística.

4.1. Perspectiva da cidade do Rio de Janeiro

Nos anos de 2005 e 2006, o prefeito em exercício da cidade do Rio de Janeiro reconheceu “o crescimento do uso da bicicleta” e sancionou a Lei Complementar nº 77 de 28 de abril de 2005 e o Decreto nº 26.448 de 04 de maio de 2006, tornando obrigatória a disponibilização de estacionamentos para bicicletas em hipermercados, supermercados, centros comerciais e shopping centers. O Decreto acrescenta que algumas Secretarias Municipais deveriam indicar os locais onde a instalação de bicicletários seria prioridade. A Secretária Municipal de Urbanismo (SMU), por exemplo, seria responsável pela indicação dos locais de instalação de bicicletários nas praias.

O Plano Diretor da cidade do Rio de Janeiro está no formato da Lei Municipal Complementar nº 111 de 1º de fevereiro de 2011, tendo como objetivo “promover o pleno desenvolvimento das funções sociais e ampliação da Cidade e da Propriedade urbana [...]” (art. 3º). Esse artigo define algumas diretrizes que devem ser seguidas, como o inciso IX, que determina as “[...] integrações intermodais e ampliação da malha cicloviária [...]” da cidade, e o artigo 215 inciso X prevê a implantação de “bicicletários em terminais rodoviários, metroviários, aeroportuários e nas edificações”.

Para exemplificar a integração da bicicleta com outro meio de transporte urbano, pode-se aludir ao metrô do Rio, que possui três linhas, a Linha 1 que passa por 20 estações, a Linha 2 que passa por 26 estações e a Linha 4 que passa por 6 estações (Figura 1). No total, são 41 estações. Considerando que as estações de metrô deveriam ter bicicletários conforme o Plano Diretor da cidade, verificou-se que apenas 14 delas possuem bicicletários (METRÔ RIO, 2017), o equivalente a 34,15% das estações de metrô.



Figura 1: Linhas do metrô do Rio de Janeiro
 Fonte: Adaptado a partir de Metrô Rio (2018)

Observa-se, na Figura 1, que a cidade do Rio de Janeiro conseguiu efetivar a integração entre os diversos modais públicos, facilitando o deslocamento dos bairros vizinhos ao centro da cidade. Além das estações que possuem bicicletários, o mapa indica as integrações que podem ser feitas próximas às estações de metrô, a exemplo da barca, uma das vias que liga a cidade do Rio de Janeiro à cidade de Niterói. Há também o Bus Rapid Transit (BRT), o Veículo Leve sobre Trilho (VLT), o trem e o ônibus. Logo, a integração realizada na cidade do Rio se comprova como simplificadora da locomoção de pessoas.

No panorama da cidade do Rio de Janeiro, alguns pontos abordados podem contribuir para o desenvolvimento da atividade cicloturística. As medidas, em forma de leis e decretos mencionados anteriormente, e o investimento em ciclovias na cidade – cerca de 450 quilômetros de ciclovias (ROCHA, 2017) - podem ser considerados incentivadores para fomento ao uso da bicicleta como meio de transporte nos deslocamentos pela cidade, não apenas para os moradores, como também para turistas/visitantes. A integração entre os modais, a implantação de ciclovias e paraciclos em locais estratégicos da cidade, como as praias, garantem mais autonomia aos turistas/visitantes durante sua estada na cidade.

É relevante mencionar as bicicletas públicas compartilhadas, patrocinadas pelo banco Itaú e operadas pela Tembici, na cidade do Rio de Janeiro, também presentes nas cidades de Pernambuco, Porto Ale-

gre, Salvador e São Paulo. Algumas empresas oferecem serviço de aluguel de bicicletas e/ou tour de bicicleta pela cidade, como a Zaga Bike, Cyclin Rio e Rio Electric. Inclusive, o compartilhamento de bicicletas é comum em alguns países como Dinamarca, Holanda e Espanha (BIKE ITAÚ, 2018).

A partir das iniciativas do poder público e privado, a atividade turística começa a se apropriar das infraestruturas ciclovárias para o desenvolvimento do cicloturismo, como a operadora Bike in Rio (2018), que oferta passeios de bicicleta na cidade do Rio de Janeiro. Esta operadora apresenta de maneira sucinta alguns roteiros, como o “tour pela cidade” contemplando em sua rota o bairro de Botafogo, Praia Vermelha, Urca, Pão de Açúcar, Parque do Flamengo, Centro Histórico e Lapa.

4.2. Perspectiva da cidade de São Paulo

Assim como a cidade do Rio de Janeiro, São Paulo possui Plano Diretor, conforme previsto pela Constituição de 1988, parágrafo 2º do artigo 182. Esse Plano Diretor abrange a Mobilidade Urbana, sob a forma da Lei Municipal nº 16.050 de 31 de julho de 2014, dando um maior enfoque na mobilidade urbana por meio da bicicleta. Tal modalidade é contemplada exclusivamente pela Seção VII, intitulada Sistema Ciclovário. Caracterizado pelo Artigo 248, o Sistema Ciclovário, é “um sistema de mobilidade não motorizado e definido como o conjunto de infraestruturas necessárias para a circulação segura dos ciclistas e de ações de incentivo ao uso da bicicleta”. E, ainda, considera as ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas; bicicletários e demais equipamentos urbanos de suporte; sinalização ciclovária e sistema de compartilhamento de bicicletas como equipamentos de infraestrutura ciclovária (Lei Municipal 16.050, Art. 249).

O Plano Diretor de São Paulo enfatiza que deverá ocorrer a “melhoria e complementação do sistema de mobilidade urbana, com integração entre os sistemas de transporte [...]”, abrangendo os transportes coletivo, ferroviário, viário, hidroviário e de circulação de pedestres, além de viabilizar a acessibilidade e incluir sinalização adequada, presentes no inciso II do art. 14, inciso IV do art. 15, inciso V do 2º parágrafo do art. 18 e no inciso VI do art. 19. Portanto, os quatro artigos instituem a melhoria dos sistemas de transporte para o benefício da mobilidade urbana.

O Sistema de Mobilidade, financiado pelo poder público ou privado, deverá seguir algumas diretrizes, como a promoção da bicicleta como meio de transporte não motorizado a partir da “criação de uma rede estrutural ciclovária” (Lei Municipal 16.050, inciso IV, art. 228), de forma a ser determinada a implantação do sistema ciclovário integrado ao sistema de transporte público pelo artigo 229. Dentre as ações estratégicas do Sistema Viário, há a redução dos estacionamentos de rua para veículos motorizados para que sejam substituídos por ciclovias e a ampliação das calçadas (Lei Municipal 16.050, inciso X, art. 241).

Comparada ao Rio de Janeiro, a cidade de São Paulo mostra-se mais arrojada nas questões relacionadas à bicicleta, devido à maior estruturação de seu Plano Diretor e, conseqüentemente, com propensão ao desenvolvimento mais eficaz da mobilidade urbana por bicicleta. Além disso, a capital paulista possui uma malha ciclovária de 498,3 quilômetros e cerca de 6.270 vagas em bicicletários e paraciclos, incluindo alguns em terminais de ônibus, metrô e trem, contribuindo para a integração da

bicicleta com os meios de transporte público (SÃO PAULO, 2018). Ainda assim, a real integração ocorre em apenas 43,6% das estações, que dispõem de paraciclos ou bicicletários, ou seja, das 163 estações de metrô e trem, 71 oferecem infraestrutura para o estacionamento de bicicletas.

Como a atividade turística se apropria de determinadas infraestruturas existentes para seu desenvolvimento, a SP de Bike (2018) sugere alguns roteiros turísticos a serem feitos de bicicleta na capital paulista. Além da sugestão de roteiros, há informações importantes para o turista/visitante, como o percurso total, o tempo de duração deste e a disponibilização de um mapa com a rota. Da mesma forma, o Bike Tour SP oferece passeios gratuitos de bicicleta pela cidade, motivando turistas e visitantes a conhecê-la.

A capital paulista também dispõe do compartilhamento de bicicletas para a população e turistas/visitantes. Há o Bike Sampa patrocinado pelo Banco Itaú e o Ciclo Sampa, “iniciativa da Prefeitura de São Paulo com o apoio do Bradesco Seguros e Movimentos Conviva”. As duas iniciativas contam com 260 e 16 estações, respectivamente. Existem ainda as bicicletas que podem ser locadas em alguns parques da cidade, como o Parque Ibirapuera e Parque Ecológico do Tietê (SÃO PAULO, 2018).

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Percebe-se que o Brasil reconhece a importância do uso da bicicleta como meio de transporte e seu crescente uso, por isso, passou a criar leis em âmbito nacional e municipal que contemplam a bicicleta como meio de transporte. Entretanto, “o cenário brasileiro atual não consegue integrar a bicicleta ao seu dia a dia como um modo de transporte” pelo fato de que o “ciclista brasileiro não consegue realizar seu trajeto de maneira contínua em ciclovias por serem pouco extensas” (DUARTE et al, 2017, p. 34-35).

Ainda que a Lei Federal 12.587 mencione a prioridade no desenvolvimento da mobilidade urbana para transportes não motorizados e a integração entre os diferentes meios de transportes, percebe-se um avanço pouco gradual e significativo na mobilidade urbana para ciclistas. As ações tomadas pelos municípios do Rio de Janeiro e de São Paulo possuem pouca efetividade, mesmo com os investimentos em infraestrutura cicloviária para a melhoria da mobilidade, integração entre os modais e o incentivo ao uso da bicicleta, sobretudo no quesito cicloturístico, com roteiros para os turistas e visitantes que desejam ser mais independentes em suas escolhas e interagir melhor com a cidade visitada.

O ciclismo pode ser um considerável impulso para o turismo, conforme mencionado por Lumsdon apud Page(2008, p. 342), afirmando que o “ciclismo por lazer tem um grande potencial de crescimento, podendo ser um estímulo ao turismo”. Contribuindo, portanto, para o desenvolvimento da cidade, pautando-se na ideia de que o uso da bicicleta pode forçar uma revitalização de espaços abandonados da região, gerando um novo significado a eles.

As cidades europeias possuem uma infraestrutura viária mais desenvolvida que as cidades brasileiras e dessa maneira conseguem, com mais facilidade, desenvolver a atividade cicloturística. Percebe-se que há coerência nas ações para a expansão da atividade ciclística: o desenvolvimento do EuroVelo tem

foco no cicloturismo, mas o residente também pode utilizar as rotas ciclísticas que passam por dentro das cidades; já no Rio e em São Paulo ocorre o inverso, pois o turista se apropria das vias desenvolvidas para o habitante. Ambas as cidades brasileiras apresentam potencial para o desenvolvimento do cicloturismo, entretanto, em comparação com as cidades europeias, ainda há a necessidade de se investir na infraestrutura e incentivar mais a prática.

Para finalizar, cabe destacar a importância das políticas de turismo no Brasil para o desenvolvimento da atividade cicloturística. Seria pertinente um estudo aprofundado da importância das políticas de turismo para a atividade cicloturística.

REFERÊNCIAS

- AJUNTAMENTO DE BARCELONA. Movilidad. Disponível em: <<http://mobilitat.ajuntament.barcelona.cat/es/pacto-por-la-movilidad/que-es-el-pacto%20>>. Acesso em: Julho/2018.
- BARCELONA TOURISME. (Org.). Barcelona a dos ruedas. 2017. Disponível em: <<http://www.barcelonaturisme.com/vw3/es/enjoy/23/barcelona-a-dos-ruedas.html>>. Acesso em: Julho/2018.
- BIKE IN RIO. <<http://bikeinriotours.com/pt/bike-tours-no-rio-inicial/>>. Acesso em: Julho/2018.
- BIKE ITAÚ. Como podemos ajudar? 2018. Disponível em: <<https://bikeitau.com.br/bikerio/como-podemos-te-ajudar/>>. Acesso em: Julho/2018.
- BIKE TOUR SP. Passeios. 2017. Disponível em: <<http://www.biketoursp.com.br/#passeios>>. Acesso em: Julho/2018.
- BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF, 05 out. 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: Julho/2018.
- _____. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui O Código de Trânsito. Brasília, DF, Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm>. Acesso em: Julho/2018.
- _____. Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF, Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: Julho/2018.
- _____. MINISTERIO DAS CIDADES. (Org.). Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. 2015. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSE/planmob.pdf>>. Acesso em: Julho/2018.
- CITY OF COPENHAGEN. Copenhagen: City of cyclists. 2017. Disponível em: <http://www.cycling-embas-sy.dk/wp-content/uploads/2017/07/Velo-city_handout.pdf>. Acesso em: Julho/2018.
- COLVILLE-ANDERSEN, Mikael. Copenhagenize Design Co. (Org.). Massive Passenger Increase After Bikes Allowed Free on Trains. 2016. Disponível em: <<http://www.copenhagenize.com/2016/11/massive-passenger-increase-after-bikes.html>>. Acesso em: Julho/2018.
- COPENHAGEN.
- DUARTE et al. Introdução à mobilidade urbana. Ed. Juruá, Curitiba, 2017.
- EUROVELO (Europa). EuroVeloroutes. 2017. Disponível em: <<http://www.eurovelo.com/en/eurovelos>>. Acesso em: Julho/2018.
- GEHL, Jan. Cidades para pessoas. São Paulo: Perspectiva, 2015.
- INSTITUTO DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE (Org.). A Bicicleta e as cidades: Como inserir a Bicicleta na Política de Mobilidade Urbana. 2º ed. IEMA: São Paulo, 2010.
- KEELING, Andrew. Cycle Tourism. Sustrans Routes For People. Londres, p. 1-20. ago. 1999. Disponível em: <<http://www.tourisminsights.info/ONLINEPUB/ONLINEP/PDFS/SUSTRAN/SUSTRANS%20-%20CYCLE%20TOURISM.pdf>>. Acesso em: Setembro/2018.
- LAMONT, Mathew. Reinventing the Wheel: a definitional discussion of bicycle tourism. Journal Of Sport And Tourism. p. 5-23. fev. 2009. Disponível em: <https://epubs.scu.edu.au/cgi/viewcontent.cgi?article=1147&context=tourism_pubs>. Acesso em: Setembro/2018.

METRÔ (São Paulo). Secretaria dos Transportes Metropolitanos (Org.). Linhas e Estações. 2017. Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/sua-viagem/linha-3-vermelha/estacao-artur-alvim.aspx>>. Acesso em: Julho/2018.

METRÔ RIO (Rio de Janeiro). Mapa esquemático. 2017. Disponível em: <https://www.metrorio.com.br/Content/imagens/mapas/mapa_esque-matico.pdf>. Acesso em: Julho/2018.

PAGE, Stephen J. Transporte e turismo: Perspectivas Globais. Porto Alegre: Bookman, 2008. Tradução de: Juliana de Souza Dartora.

ROCHA, Regina. Ciclovias em 19 capitais crescem 453 km. 2017. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/noticias/10224/ciclovias-em-19-capitais-crescem-453-km.html>>. Acesso em: Julho/2018.

RIO DE JANEIRO (Município). Lei Complementar nº 77, de 28 de abril de 2005. Dispõe Sobre A Obrigatoriedade em Destinar áreas Para Estacio-namento de Bicicletas em Shopping Centers e Hipermercados.. Rio de Janeiro, RJ, Disponível em: <<http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislati-vos/contlei.nsf/f25edae7e64db53b032564fe005262ef/5c880b24a0895d8c032577220075c827?OpenDocument>>. Acesso em: Julho/2018.

_____. (Município). Decreto nº 26.448, de 04 de maio de 2006. Dispõe Sobre O Uso de Bicicletários e DÁ Outras Providências. Rio de Janeiro, RJ, Disponível em: <<https://cm-rio-de-janeiro.jusbrasil.com.br/legislacao/307573/decreto-26448-06>>. Acesso em: 29 jul. 2018.

_____. (Município). Lei Complementar nº 111, de 01 de fevereiro de 2011. Da Política Urbana e Ambiental. Rio de Janeiro, RJ, Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4600307/4117400/lei_compl_111.pdf>. Acesso em: Julho/2018.

SÃO PAULO (Município). Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014. da Abrangência, dos Conceitos, Princípios e Objetivos: legislação municipal. São Paulo, SP, Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/2014-07-31_-_lei_16050_-_plano_diretor_estratgico_1428507821.pdf>. Acesso em: Julho/2018.

SÃO PAULO. Secretaria Municipal de Mobilidade e Transporte. . Mapa de Infraestrutura Cicloviária. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/consultas/bicicleta/mapa-de-infraestrutura-ciclovitaria.aspx>>. Acesso em: Acesso em: Julho/2018.

_____. Companhia de Engenharia de Tráfego. Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana. Bicicleta: 400km Essa é a meta para 2016: entregar à cidade 400 km de ciclovias. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/consultas/bicicleta/400km.aspx>>. Acesso em: Julho/2018.

_____. Companhia do Metrô de São Paulo. Secretaria dos Transportes Metropolitanos. Bicicleta no metrô. Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/sua-viagem/bicicletas/bicicleta-metro.aspx>>. Acesso em: Julho/2018.

_____. Cidade de São Paulo. São Paulo Turismo S/A. SP de Bike.2018 Disponível em: <<http://www.cidadedesapaulo.com/spdebike/index-desktop/>>. Acesso em: Julho/2018.SILVA, Eduardo Fernan-dez. Meio ambiente e mobilidade urbana. São Paulo: Senac, 2014.

SERRANO, C.; CESAR, L. F.; PRADO, M. C. Cicloturismo: mobilidade, estilo de vida e experiência. In: NETTO, Alexandre Panosso; ANSARAH, Marília Gomes dos Reis (Ed.). Produtos turísticos e novos segmentos de mercado: Planejamento, criação e comercialização. Barueri: Manole, 2015. p. 339-350.

TEIXEIRA, Camila A.; EDRA, Fátima Priscila M.. Análise quantitativa de artigos publicados sobre bicicleta. In: EDRA, Fátima Priscila M.; DECASTRO, Juliana; SALDANHA, Luiz E. C. (Org.). Cicloturismo urbano em foco. Niterói: FTH/UFF, 2017. p. 50-62. Disponível em: <<http://planet.coppe.ufrj.br/images/documentos/publicacoes/2017.09---I-Encontro-para-o-Desenvolvimento-do-Cicloturismo.pdf>>. Acesso em: Outubro/2018.

TOURISM COPENHAGEN. (Org.). Visit Copenhagen. Disponível em: <<http://www.visitcopenhagen.com/copenhagen/bycyklen-gdk495345>>. Acesso em: Julho/2018.

VALE, D. S. A cidade e a bicicleta: Uma leitura analítica. Revista Portuguesa de Geografia, Lisboa, v. 103, p. 45-66, dez. 2016. Disponível em: <http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0430-50272016000300003>. Acesso em: Setembro/2018.

VASCONCELLOS, E. A.. Mobilidade urbana e cidadania. Rio de Janeiro: Senac, 2012.

VASCONCELLOS, E. A.. Políticas de Transporte no Brasil: A construção da mobilidade excludente. São Paulo: Manole, 2013.