PLANETT

II ENCONTRO DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO

CIRCUITOS DE CICLOTURISMO E UNIDADES DE CONSERVAÇÃO

COPPE UFRJ

LUIZ SALDANHA
JULIANA DECASTRO
RONALDO BALASIANO
Organizadores

II ENCONTRO DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO

CIRCUITOS DE CICLOTURISMO E UNIDADES DE CONSERVAÇÃO

1° 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

Prefácio

O I Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo, ocorrido em 2016 na cidade de Niterói, foi uma iniciativa de grupo de pesquisadores, mais especificamente cinco, entusiasmados com a ideia. Naquele ano, o apoio financeiro do CNPq possibilitou a realização do evento que visava o despertamento da sociedade em geral para o tema.

Dois anos depois, em 2018, na cidade do Rio de Janeiro, o II Encontro mostrou que aquela pequena ideia amadureceu. A ausência de recursos não foi impedimento para que Associações, Organizações, profissionais e pessoas envolvidos com a temática no Brasil se reunissem para apresentarem e discutirem ideias, projetos, experiências e propostas. O cicloturismo no Brasil já é um fato social que atrai, cada dia mais, praticantes e amantes pelas "pedaladas turísticas".

Convido você a viajar por este e-book. Dividido em três partes, em cada uma delas poderás pedalar em diferentes roteiros. Na primeira parte, podem-se visualizar os principais temas debatidos no evento, ações e dados efetivos que contribuem para o desenvolvimento do setor. Na segunda parte, se encontram os trabalhos apresentados que nos possibilitam perceber não somente as diferentes vertentes de pesquisa, mas também ações que vem sendo realizadas com respectivos resultados. Por fim, a terceira e última parte, se apresentam as conclusões do II Encontro e que serão de grande importância para o III Encontro agendado para 2020 na cidade de Blumenau.

O deslocamento da programação da pedalada do Sudeste rumo ao Sul do país com destino ao III Encontro para Desenvolvimento do Cicloturismo reafirma sua importância como espaço de discussão e aprofundamento da temática para desenvolvimento contínuo do Cicloturismo no Brasil.

Fátima Priscila Morela Edra, prof. Adjunta
Programa de Pós Graduação em Turismo, PPGTUR/UFF

A Transporte Ativo vem, desde a sua fundação em 2003, buscando formas de promover e dar visibilidade ao uso de bicicletas para além do esporte e fitness. Focamos em vertentes menos conhecidas e desenvolvidas em terras brasileiras, com o objetivo de incentivar mais pessoas a usarem bicicletas mais vezes em suas mais diversas finalidades.

Neste contexto, nada mais propício que apoiar todas as vertentes do cicloturismo, seja rural ou urbano. Ambos vêm aumentando muito ao redor do planeta, com especial crescimento em áreas urbanas, onde antes pouco se pensava sobre isso. Em grande parte da Europa, onde o cicloturismo já está consolidado e faz circular milhões de euros anualmente, foi e é um grande catalisador do uso urbano das bicicletas. O caso da Alemanha se destaca, quando a partir de programas para o desenvolvimento do Cicloturismo, o uso de bicicletas em áreas urbanas, tanto para o turismo, quanto para as viagens pendulares do dia a dia, cresceu exponencialmente.

No Brasil a atividade tem aumentado e se consolidando. Diversas empresas ligadas ao tema e circuitos começam a surgir com potencial gigantesco, mas ainda pouco reconhecido e aproveitado. Mesmo com escasso apoio empresarial ou governamental, a atividade tem crescido de forma espontânea, encontrando a cada dia mais adeptos. Assim, os Encontros para Desenvolvimento do Cicloturismo de extrema importância para compreensão e incremento da atividade no país, buscando levar o conhecimento sobre o assunto para um novo patamar.

O desafio de tornar o cicloturismo uma atividade reconhecida e praticada para além de locais e pessoas envolvidas com as bicicletas continua e o III Encontro para Desenvolvimento do Cicloturismo em 2020, junto aos e-books dos dois encontros anteriores são importantes ferramentas para o incentivo ao cicloturismo, em suas diferentes vertentes, e o consequente aumento de usuários de bicicletas em nosso país.

Zé Lobo
Transporte Ativo, World Cycling Aliance

O II Encontro para o desenvolvimento do Cicloturismo, realizado no Rio de Janeiro ratificou o que já havia sido destacado na primeira edição. A bicicleta deixou de ser vista apenas como um transporte de recreação, convertendo-se em um modo associado ao bem-estar pessoal, além de contribuir para a redução de impactos ambientais em centros urbanos.

Com base nesta constatação, o PLANETT vem buscando ao longo dos últimos anos participar de novos projetos e formar parcerias, visando identificar as potencialidades e os desafios que o desenvolvimento do cicloturismo no Brasil terá pela frente. A diversificação do uso da bicicleta, seja no seu uso compartilhado, seja na incorporação de novas formas de propulsão (com destaque para o uso de baterias) contribui para ampliar o espectro de usuários, sobretudo aqueles com alguma deficiência física, facilitando inclusão social e aumentando a segurança no uso desse modo de transporte.

É importante destacar o quanto é significativo que as políticas de transportes para o setor estejam integradas ao planejamento do turismo e do meio ambiente. Essa diretriz deverá possibilitar que intervenções voltadas ao desenvolvimento urbano e rural sejam realmente vitoriosas no sentido da geração de empregos e do suporte ao desenvolvimento da economia local e regional.

O investimento e apoio ao desenvolvimento de novos estudos, tanto no âmbito acadêmico quanto nos diferentes grupos de pesquisas e empresas do setor é estratégia fundamental para que o cicloturismo se consolide e se renove no país. O Brasil dispõe de condições específicas que faz com que essa atividade possa ser desenvolvida durante todo o ano e em diferentes regiões, características difíceis de identificação em países da Europa, por exemplo, onde o cicloturismo está consolidado.

Este e-book apresenta o que foi discutido no evento do Rio de Janeiro. Dos debates aos trabalhos acadêmicos apresentados fica claro o amadurecimento do tema e sua importância no contexto socioeconômico e ambiental do país. Aproveito essa oportunidade para convidar todos a participar do próximo evento que será sediado em Blumenau, no ano de 2020, e que deverá ampliar ainda mais a discussão das questões que dão suporte ao Desenvolvimento do Cicloturismo no Brasil.

Ronaldo Balassiano
Diretor Executivo do PLANETT

SUMÁRIO

1. Parte I - Painéis
    1. Painel 1: Cicloturismo e Unidades de Conservação: Potencialidades no cenário nacional - **9**
    2. Painel 2: Intermodalidade inter e intra destinos - **11**
    3. Painel 3: Promoção de circuitos de cicloturismo - **13**
    4. Painel 4: Ferramentas de gestão de circuitos - **15**
    5. Painel 5: Potencialidades do cicloturismo fluminense - **17**
    6. Painel 6: A economia da bicicleta para o desenvolvimento do turismo - **19**
2. Parte II - Anais da Mostra Acadêmica
    1. Bike Passport Niterói: Relato de experiência da elaboração de um produto turístico

       (Eduardo Silva Sant'Anna; Fátima Priscila Morela Edra) - **22**
    2. O Programa Ciclovida UFPR e o cicloturismo

       (José Carlos Assunção Belotto; Silvana Nakamori; Gheysa Caroline Prado) - **31**
    3. Em busca de conexões entre o uso de bicicleta e a apreciação do graffiti para o desenvolvimento do cicloturismo na cidade do Rio de Janeiro

       (Lucas Colares Schuindt; Carla Fraga; Simone Feigelson) - **45**
    4. Bike Tour SP - A importância das mídias digitais no cicloturismo

       (Francisca Helena Paixão de Souza; Liduína Maria de Araújo Chaves; Hévila Rodrigues Militão; Fábio Perdigão Vasconcelos) - **56**
    5. O cicloturismo como atividade de lazer e turismo no município de Magé

       (Daiane Estacio da Silva; Laissa Pacheco dos Santos) - **70**
    6. Programa experiências na natureza: um estudo do perfil do turista

       (Adriane de Assis Mota; Gabrielle Ramos de Carvalho; Guilherme Rodrigues Souza; Giovanna Adriana Tavares Gomes; Elaine Gomes Borges da Silva) - **80**
    7. Desenvolvimento da ciclomobilidade nas cidades do Rio de Janeiro e São Paulo: Influência das leis brasileiras

       (Camila de Almeida Teixeira; Fátima Priscila Morela Edra; Michelle Cardoso de Sá) - **95**
3. Parte III - Encaminhamentos e informações do evento
    1. Construção da agenda nacional e estadual do cicloturismo - **111**
    2. Relatoria geral do evento - **113**
    3. Consolidação de encaminhamentos do II EdesC no Portal do PLANETT - **114**
4. Parte IV – Anexos relacionados ao II Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo
    1. Anexo I: Programação do II EDesC - **116**
    2. Anexo II: Sobre os palestrantes - **118**
    3. Anexo III: Registros fotográficos - **122**

PARTE I

Relatoria dos Painéis

PAINEL 1 | **CICLOTURISMO E UNIDADES DE CONSERVAÇÃO**

A temática definida para a segunda edição do Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo (EDesC) foi "Circuitos de Cicloturismo e Unidades de Conservação" devido ao fato que esta atividade não só catalisa o uso público por turistas e membros da comunidade local visando a recreação e a educação ambiental, como promove a preservação de áreas verdes ao reconhecer o potencial turístico destas. Para abrir o ciclo de palestras do evento, o painel em referência foi escolhido com vistas a discutir as potencialidades brasileiras a partir da interface do ciclismo e o turismo de natureza. A compreensão sobre o estágio no qual nos encontramos permitirá perspectivas mais consistentes sobre os rumos que podemos, devemos e queremos tomar através de toda a diversidade biológica e geológica do país.

A representatividade à nível de bioma se deu na primeira palestra do dia com Erika Guimarães, do SOS Mata Atlântica, que introduziu sobre a degradação da Mata Atlântica para contextualizar as ações da instituição na qual atua - ressaltando seus valores e a busca pela valorização dos Parques e Reservas. Segundo os exemplos dados pela palestrante, o uso da bicicleta é um componente relevante nas ações de mobilização e engajamento para o fortalecimento das Unidades de Conservação, como a ação Um Dia no Parque e o Plano Municipal de Conservação e Recuperação da Mata Atlântica (PMMA).

Ciro Moura, do Instituto Estadual do Ambiente (Inea-RJ), focou sua apresentação no Programa Vem Pedalar RJ, que integra um conjunto de ações para promover o uso público nos Parques Estaduais do Rio de Janeiro aproveitando a infraestrutura já existente e fomentando novos usos para estas Unidades de Conservação. Recém sancionada, a resolução que implementa este programa visa estimular o uso público sustentável por meio de ciclistas, proporcionando novas oportunidades de turismo ecológico e de educação ambiental. Ciro complementou sua apresentação com as potencialidades inexploradas ou pouco exploradas de exemplos estaduais e situou a proposta de desenvolvimento do projeto Rota dos Parques, o qual interligará as Unidades de Conservação Estaduais tanto pela região serrana, quanto pela região litorânea.

As discussões acerca da perspectiva local foram ministradas por Ernesto Castro, do Parque Nacional da Tijuca (PARNA Tijuca-RJ). Localizada dentro da segunda maior metrópole do Brasil, na cidade do Rio de Janeiro, esta Unidade de Conservação detém atrativos turísticos de abrangência internacional como o Cristo Redentor e Vista Chinesa, sendo o Parque Natural mais visitado do país. Após introduzir sobre os conflitos iniciais entre gestores e ciclistas no Parque, com comprovações dos impactos no solo e a consequente proibição de Mountain Bike, Ernesto evidenciou como as primeiras inclusões favoráveis ao uso de bicicleta no Plano de Manejo do Parque regulamentou e consolidou trilhas de Moutain Bike e outras estruturas para ciclistas, mantendo um diálogo contínuo em parcerias junto à sociedade civil local e de outras regiões.

Em relação ao âmbito nacional, Pedro Menezes, do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), apresentou o debate referente ao uso de bicicleta em Unidades de Conservação Federais. Com exemplos de Parques, Florestas e Áreas de Proteção Ambiental nacionais que já possuem

uma presença consolidada de ciclistas e uma certa infraestrutura voltada para o segmento, foi destacado como iniciativas de organização de trilhas e circuitos, de capacitação de atores e de eventos de grande alcance podem ser relevantes na sistematização de uma rede nacional para o cicloturismo em Unidades de Conservação.

O painel de abertura contou com palestrantes representando os níveis nacional, regional, estadual e local que trataram sobre a necessidade de um uso público ecologicamente responsável através da bicicleta para o fortalecimento das Unidades de Conservação. Denota-se, desta maneira, o cicloturismo como ferramenta de estímulo à visitação e de valorização de áreas protegidas - capaz de ampliar a diversificação das experiências ao turismo de natureza e das possibilidades de atividades lúdico-pedagógicas no âmbito da educação ambiental.

Ver cada apresentação na íntegra:

Unidades de Conservação e Cicloturismo: oportunidades de engajamento e conservação

(Erika Guimarães, SOS Mata Atlântica)

Programa Vem Pedalar
(Ciro Moura, INEA/RJ)

O Parque Nacional da Tijuca e o Ciclismo
(Ernesto Castro, Parque Nacional da Tijuca/RJ)

Bike em Unidade de Conservação
(Pedro Menezes, ICMBio)

PAINEL 2 | **INTERMODALIDADE INTER E INTRA DESTINOS**

Este painel teve como objetivo abordar as oportunidades e desafios do Brasil quando pensamos na integração da bicicleta com o sistema de transportes das cidades para potencializar o turismo. É importante salientar que turistas e/ou visitantes apenas integram uma demanda diversificada que busca mobilidade e acesso aos destinos de seus interesses (LOHMANN; CASTRO, 2013) e que estes deslocamentos podem envolver diferentes escalas geográficas (internacionais, nacionais, regionais e/ou locais). Assim, além dos transportes facilitarem a conectividade entre destinos, sejam eles na movimentação dentro do próprio território (intra) e/ou entre territórios (inter), a integração das diferentes modalidades de transportes entre si, amplia a qualidade de acesso aos destinos conforme às necessidades e interesses dos turistas e/ou visitantes.

O painel foi iniciado com a apresentação de Diego Iecker (CCR Barcas) sobre a experiência da concessionária com a adaptação de sua operação e das embarcações para receber a demanda crescente de usuários de bicicletas na travessia entre os municípios do Rio de Janeiro e Niterói, dois importantes destinos turísticos da Região Metropolitana. O primeiro desafio, para além da disposição de bem-receber os ciclistas, está no atendimento das regulamentações do transporte aquaviário, da capacidade da embarcação (espaço físico) para acomodação dos passageiros e bicicletas, das normas de segurança para operações de navegação e da qualidade na prestação de serviço. Depois de superados os desafios, através da articulação entre a concessionária, agências reguladoras e, também, da sociedade civil, foi possível viabilizar a integração entre barcas e bicicletas com segurança e qualidade de serviço para todos os usuários. Os números de embarques de bicicleta ao longo do período analisado revelam que a demanda segue em crescimento e que os procedimentos adotados poderão servir de exemplo de boa prática nacional.

Ronaldo Balassiano (PLANETT) ressaltou, em sua apresentação, a necessidade de aumentar a articulação entre as políticas de transporte, turismo e meio ambiente para que tomadores de decisão compreendam a real percepção do morador e do visitante sobre as dinâmicas urbanas e rurais. Segundo a pesquisa O Cicloturista Brasileiro 2018 (veja mais em Painel 4), as modalidades de transportes que foram destacadas com maior representatividade para auxiliar na conectividade entre a região de origem do viajante ao ponto de partida de uma rota de cicloturismo, o carro é o modo que vem primeiro, antes mesmo que o ônibus rodoviário e o avião. Este fato levanta o questionamento em relação à falta de políticas claras para o transporte de bicicleta no deslocamento por ônibus e aos altos valores cobrados, junto a uma indefinição sobre regras de despacho de bicicletas nos aviões. Nota-se, neste ponto, uma convergência entre a primeira e a segunda exposição sobre as dificuldades impostas pela carência de articulação, governança e integração das informações entre os formuladores de políticas públicas, planejadores e gestores de transportes e turismo.

Diante do crescente avanço das ferramentas disponíveis para a integração de sistemas de informação, comunicação e de transparência pública, faz-se necessário a capacitação dos atores envolvidos para desenvolver centros de governança e planejamento integrados para monitorar o desempenho do trans-

porte e do turismo.

Para encerrar o painel, o professor Eduardo Beira (Universidade do Minho/MIT Portugal) apresentou a sua experiência no Projeto FOZTUA. Projeto multidisciplinar que discute as possibilidades de aproveitamento de infraestruturas ociosas de ferrovias, utilizando plataformas impulsionadas pela bicicleta, que se apropriam dessas instalações para proporcionar novas experiências turísticas. Essa perspectiva multimodal evita a perda de relevantes patrimônios histórico-culturais, potencializa a descoberta de novos nichos de mercado com um investimento reduzido e, ainda, permite uma ressignificação de ambientes outrora esquecidos ou marginalizados.

Referências:

LOHMANN, G.; CASTRO, R. Transporte e desenvolvimento de destinos turísticos. In: LOHMANN, G.; FRAGA, C.; CASTRO, R. Transporte e destinos turísticos: planejamento e gestão. 1. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2013.

Ver cada apresentação na íntegra:

Integração de bicicletas

(Diego Iecker, CCR BARCAS)

A importância da intermodalidade para gerenciamento da mobilidade em áreas turísticas
(Ronaldo Balassiano, PLANETT/UFRJ)

Ferrovias e Ciclovias
(Eduardo Beira, Universidade do Minho/MIT Portugal)

PAINEL 3 | **PROMOÇÃO DE CIRCUITOS DE CICLOTURISMO**

Visando demonstrar casos de desenvolvimento de rotas de cicloturismo estruturadas no entorno de Unidades de Conservação em diferentes estágios de implementação e operação, três palestrantes, representando estados distintos, foram convidados. De modo geral, as oportunidades apresentadas com o crescimento da demanda pela atividade são bem similares, as dificuldades com que convivem e a forma usada para contorná-las é que variam de acordo com cada região.

O primeiro caso foi de Gabriel Fortes, idealizador do Circuito de Cicloturismo Volta das Transições, localizado na região turística Serras de Ibitipoca, Zona da Mata de Minas Gerais. Tendo em vista os impeditivos de se praticar o cicloturismo dentro das dimensões do parque, apesar da existência de um turismo de massa cada vez maior, decidiu-se criar um circuito de cicloturismo passando pelos municípios que abrangem o parque, envolvendo-o por fora. Inspirados pelo Circuito do Vale Europeu Catarinense, Gabriel detalhou cada etapa do processo de elaboração do circuito, começando pela explanação das potencialidades à instância de governança da região em 2013, passando pelo processo de mapeamento e instalação da sinalização física da rota até o lançamento do circuito em 2016 com o quantitativo de certificados de conclusão do percurso emitidos em 2018.

Na sequência, o segundo caso foi relatado por Rodrigo Lima com a Volta do Desengano, que envolve as regiões turísticas Caminhos da Serra e Costa Doce no Centro-Norte do Estado do Rio de Janeiro. Diferentemente do primeiro caso, a Volta do Desengano teve ampla parceria dos gestores do Parque Estadual do Desengano, facilitando que o circuito contorne e tangencie o parque em diversos momentos nos três municípios abrangidos pelo mesmo. Rodrigo pontuou as ações de sensibilização em 2009, o mapeamento das três etapas do circuito e o evento de lançamento oficial para realização do percurso junto ao 10º Encontro Nacional de Cicloturismo. Embora seja um circuito já bem estruturado e conhecido nacionalmente, ainda carece de apoio para a implementação de uma gestão própria. Contudo, planos estratégicos de médio e longo prazo são pautados pela criação de eventos de passeios ciclísticos anuais, estruturação de pacotes e fortalecimento de parcerias institucionais locais, estaduais e regionais.

O último caso, em processo de implementação, expôs o potencial e as iniciativas para a criação de um circuito de cicloturismo na região turística da Costa do Cacau, na mesorregião Sul Baiano. O palestrante Juliano Mendonça, fundamentado através de estudos acadêmicos por meio de mestrado em Conservação da Biodiversidade e Desenvolvimento Sustentável, além da rodagem em diversos circuitos de cicloturismo no Brasil e no mundo para absorver expertises, demonstrou as oportunidades relacionadas ao percurso. Através de oito Unidades de Conservação existentes na região, junto à mobilização e atuação de cicloturistas locais com seu respectivo perfil comportamental, a relação com a natureza e com as atividades cacaueiras de base comunitária foram justificadas como indutoras de um novo viés de desenvolvimento turístico para a Costa do Cacau. Com a explicação sobre o traçado que está sendo desenvolvido e o impulsionamento por uma agência de turismo internacional, Juliano encerrou com as

expectativas de alcance para a nova rota que vem se consolidando.

Apesar das diferenças apresentadas em relação ao ciclo de vida em que se encontram os circuitos, bem como à representatividade regional na cooperação entre os municípios e junto aos gestores das respectivas Unidades de Conservação, as três situações contemplam as possibilidades trazidas pela interface do turismo, meio ambiente e bicicleta. A existência de uma ou mais Unidades de Conservação como um dos principais atrativos do percurso, facilita a estruturação de modelos de governança participativos por agregar um novo valor às discussões de gestão intermunicipais, fortalecendo ou estimulando a formação de consórcios ou instâncias com participação ativa de associações agregando sociedade civil e empresariado local.

Ver cada apresentação na íntegra:

Circuito Turístico Serras de Ibitipoca, Minas Gerais, Brasil
(Gabriel Fortes, Volta das Transições, Minas Gerais)

Cicloturismo na Costa do Cacau - BA: Potencial e Iniciativas
(Juliano Mendonça, Costa do Cacau, Bahia)

Apresentação do caso da Volta do Desengano
(Rodrigo Lima, Volta do Desengano / Rio de Janeiro)

PAINEL 4 | **FERRAMENTAS DE GESTÃO DE CIRCUITOS**

A escassez de informações sobre o desenvolvimento da interface entre turismo e bicicleta no Brasil se evidenciou após a realização do estudo A Economia da Bicicleta no Brasil (ALIANÇA BIKE; LABMOB, 2018). Nele, o cicloturismo foi definido como uma das 17 temáticas do complexo econômico da bicicleta a ser investigada e segmentada por cinco dimensões: cadeia produtiva, políticas públicas, transporte, atividades afins e benefícios. Sendo assim, observou-se in loco a real dificuldade do monitoramento de usuários de rotas de cicloturismo, tal como a respectiva manutenção dos processos de governança. A proposta deste painel foi o levantamento de diferentes formatos de soluções por meio de atores no setor privado, na sociedade civil e na academia.

Iniciado por Alexandre Lorenzetto, representante da SACIS, trouxe o caso dos EcoContadores (EcoCounter), que são contadores automáticos de ciclistas, já muito utilizado no Brasil, para mensurar estes usuários em vias urbanas nos seus deslocamentos diários. A partir da importância dos cicloturistas na movimentação econômica de rotas oficiais de cicloturismo, Alexandre ressaltou o caso francês como um dos tantos exemplos internacionais de monitoramento de demanda da atividade. Apresentou, ainda, a plataforma nacional de contagem de cicloturistas na França, citando desde a abrangência do sistema e parcerias institucionais (acima de 600 contadores por todo o país e mais de 50 parceiros) até os formatos de relatórios e gráficos gerados para facilitar a visão de diferentes públicos-alvo. A facilidade de instalação e manutenção dos contadores aliada à sua dinâmica de processamento dos dados se transforma numa ferramenta estratégica de auxílio a qualquer nível de rota (nacional, estadual e regional), permitindo a comparação de tendências ao longo dos anos, a comunicação entre atores e a prospecção de orçamentos.

Rodrigo Telles, do Clube de Cicloturismo do Brasil, elucidou em sua apresentação os formatos de rotas de cicloturismo existentes (circuito, caminho/rota e rede de rotas) para debater os processos de governança inerentes a cada formato. Explanou, também, sobre os modelos de gestão existentes entre caminhos religiosos e os circuitos oficiais implementados no Estado de Santa Catarina. Rodrigo destacou que o engajamento dos três principais circuitos de Santa Catarina (Vale Europeu, Costa Verde & Mar e Araucárias), além do município de Joinville, já se encontram em fase de discussão sobre a elaboração de uma ciclorrota estadual integrando todas as rotas. O encerramento de sua fala definiu os elementos existentes na gestão de rotas oficiais de cicloturismo e as atribuições para cada ator envolvido na governança, assim como citou casos de rotas que se desenvolveram sem uma gestão estruturada e acabaram por repercutir negativamente em médio prazo por não manter a qualidade dos serviços e infraestrutura ofertada com o decorrer dos anos.

Representando a academia, o último palestrante foi Luiz Saldanha, do PLANETT, que apresentou os resultados preliminares da pesquisa O Cicloturista Brasileiro 2018 (OCB18: planett.com.br/ocb18). A primeira pesquisa de perfil do cicloturista foi realizada no ano de 2008 e é utilizada até os dias atuais como base de muitos estudos por ser a única referência nacional para a atividade (PAUPITZ, 2008). Realçando

a iniciativa pela necessidade de uma nova rodada de pesquisa nacional que dialogasse e se complementasse a pesquisas com diferentes abordagens, até a indicação sobre os dados agregados de cada tópico estruturante do formulário, Luiz explicou as etapas de concepção, desenvolvimento e aplicação da pesquisa em meio digital aos mais de 1200 entrevistados de 26 das 27 Unidades Federativas brasileiras. Por fim, as limitações referentes à escala nacional da pesquisa foram contrastadas com as perspectivas de desagregação dos resultados em publicações posteriores ao Relatório Geral. O OCB18 terá um caráter dinâmico ao incentivar que pesquisas mais regionalizadas ou com outras abordagens possam se somar aos resultados iniciais.

O painel teve sua conclusão com o destacamento de como a articulação entre atores de diferentes setores da sociedade podem trabalhar em consonância para o desenvolvimento da atividade nacionalmente ou localmente. A criação de ferramentas e pesquisas abertas para o público geral permite uma maior troca de expertises e fomenta aprofundamentos e novas discussões acerca do tema.

Referências:

ALIANÇA BIKE; LABMOB. A Economia da Bicicleta no Brasil. Universidade Federal do Rio de Janeiro: Rio de Janeiro, 2018.

PAUPITZ, A. Pesquisa: O Perfil do Cicloturista Brasileiro 2008. Clube de Cicloturismo do Brasil. Disponível em: <http://www.clubedecicloturismo.com.br/artigos-1/53-pedalando/24-pesquisa-o-perfil-do-cicloturista-brasileiro>. Curitiba, 2008.

Ver cada apresentação na íntegra:

Tecnologia para o monitoramento de cicloturismo
(Alexandre Lorenzetto, SACIS / Eco Counter)

Gestão de Rotas de Cicloturismo
(Rodrigo Telles, Clube de Cicloturismo do Brasil)

O Cicloturista Brasileiro 2018: Apresentação do estudo
(Luiz Saldanha, PLANETT/UFRJ)

PAINEL 5 | **POTENCIALIDADES DO CICLOTURISMO FLUMINENSE**

Assim como na primeira edição do evento, o encerramento do ciclo de palestras conta com a apresentação do contexto do local sede do Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo. No caso, como a edição do II EDesC foi de cunho estadual por ter sido realizada na capital do Estado do Rio de Janeiro, foram definidos três exemplos que abrangessem, de alguma forma, as regiões sul, central e leste/norte fluminense.

Primeiramente, a docente do Instituto de Geociências (IGEO) da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Kátia Mansur, apresentou como a leitura dos diários de bordo e cadernos do naturalista britânico Charles Darwin e a comparação de documentos cartográficos do Século XIX, possibilitaram a recriação do percurso realizado por ele em sua visita ao Estado do Rio de Janeiro a bordo do navio Beagle no ano de 1832. Este estudo resultou no Projeto Caminhos de Darwin no Rio de Janeiro, fruto da parceria entre a Casa da Ciência/UFRJ, o Departamento de Recursos Minerais (DRM/RJ) e o Ministério da Ciência e Tecnologia, que visa a popularização da ciência por municípios das regiões turísticas da Costa do Sol, Caminhos da Serra, Caminhos da Mata e Metropolitana. Acompanhando a tendência nacional de circuitos que se desenvolveram sobre o modo da bicicleta, como a Estrada Real e o Circuito do Vale Europeu Catarinense, criou-se um projeto de estruturação de uma rota voltada para o cicloturismo neste percurso. O projeto, denominado Darwin Bike, ainda se encontra em fase de reconhecimento e articulação/sensibilização dos municípios para que se estabeleça um circuito consistente e autogerido.

Como complemento à apresentação anterior, Jaqueline Elicher, docente do Curso de Turismo da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, ressaltou a importância da aproximação da academia com a sociedade civil através de Projetos de Extensão. Fundamentados na discussão maior sobre o conceito de turismo científico e suas aplicações, UNIRIO e UFRJ firmaram uma parceria para o estabelecimento de um roteiro urbano do Caminhos de Darwin dentro da cidade do Rio de Janeiro, com a referida importância ao modo cicloviário a partir da infraestrutura de transporte urbano. Inventariando os pontos de interesse onde Charles Darwin registrou sua passagem e a partir de encontros de sensibilização e capacitação de partes interessadas e atores estratégicos, o projeto visa integrar uma estruturação de roteiro à oferta turística local para a fundamentação de um novo produto com características lúdico-pedagógicas de interesse à população residente e aos visitantes.

Por fim, o caso da Região Sul Fluminense foi exposto por Vicente Sacramento, da ACICLICA. Após contextualizar a evolução do movimento cicloativista na região até a criação e atuação da associação, Vicente realçou o panorama do cicloturismo com sua posição estratégica perto da capital do Estado, do Santuário de Aparecida e da Serra da Mantiqueira e de Ibitipoca – contemplando a proximidade com os Estados de São Paulo e Minas Gerais. A contextualização de relevantes circuitos e eventos de Mountain Bike que já vêm acontecendo nas cidades do Sul Fluminense, foi tópico de ligação para explicitar a realização do Encontro Sul Fluminense de Cicloturismo em abril de 2018, e a fundamentação de uma rota de cicloturismo nos municípios contemplados na mesorregião do Vale do Paraíba por meio do Eixo de

Turismo do Projeto Sebrae Líder. A apresentação se encerrou com as oportunidades e desafios esperados às cidades da região.
Encerrando o painel, discutiu-se um cenário em que todo o Estado do Rio de Janeiro seja integrado fisicamente por infraestrutura cicloviária, seja para deslocamentos de lazer ou para deslocamentos utilitários. Desta forma faz-se necessário a identificação de iniciativas que já estejam em andamento e a compreensão de suas forças e dificuldades, possibilitando, desta maneira, o aprendizado para o contexto nacional e a capacitação pelo estudo de boas práticas de outras localidades. Enxergar a bicicleta como ferramenta para o empoderamento de comunidades por meio de uma economia sustentável e popularização do conhecimento é importante na articulação dos mais diferentes atores da sociedade.

Ver cada apresentação na íntegra:

Caminhos de Darwin: uma iniciativa para a Popularização da Ciência e para o Turismo Científico
(Kátia Mansur, IGEO/UFRJ)

Turismo científico: "Caminhos de Darwin" na cidade do Rio de Janeiro
(Jaqueline Elicher, Escola de Turismo/UNIRIO)

Movimento ciclístico no Sul Fluminense: Construindo uma identidade
(Vicente Sacramento Junior, ACICLICA)

PAINEL 6 | **A ECONOMIA DA BICICLETA PARA O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO**

O último painel teve o propósito de discutir a importância da produção de dados sobre a cadeia produtiva da bicicleta e do turismo. Parte-se do princípio que a qualidade dessas informações serve para subsidiar à tomada de decisão quanto ao planejamento, gestão e fiscalização dos recursos necessários para fomentar a economia da bicicleta. Intermediados pela perspectiva da produção de pesquisas sobre o tema, o painel contou com a participação da academia e associações importantes da indústria, com representantes da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (ABRACICLO), da Associação Brasileira do Setor de Bicicletas (Aliança Bike).

José Eduardo Ramos Gonçalves, da ABRACICLO, abriu o painel apresentando a associação, que abrange 40% do mercado nacional de bicicletas com quatro empresas e dez marcas associadas presentes no Polo Industrial de Manaus. Para acompanhar o contínuo crescimento da demanda e a competitividade do setor, essas empresas têm investido em pesquisa para o desenvolvimento de novos materiais e aprimoramento de processos de fabricação com o objetivo de melhorar a qualidade das bicicletas produzidas no mercado nacional. Após indicar o impacto do mercado de bicicletas na indústria nacional e a expansão do faturamento no varejo de bicicleta no Brasil (121,8% de 2013 para 2017), José Eduardo ressaltou o crescimento da produção de bicicletas do tipo Mountain Bike (MTB), largamente utilizada na prática do cicloturismo, e a participação destas em relação à produção de bicicletas do tipo Urbana e Estrada. Compreendendo a necessidade da evolução do cicloturismo como setor econômico, concluiu a fala debatendo sobre as oportunidades oriundas do setor público, da iniciativa privada e das tendências tecnológicas, econômicas e de conscientização do uso da bicicleta nas capitais.

Representando a Aliança Bike, a palestrante Adriana Marmo tratou sobre as potencialidades econômicas do cicloturismo através do estudo sobre A Economia da Bicicleta no Brasil e de uma pesquisa com lojistas durante o Festival Bike Brasil. No primeiro, pautado pelas referências europeias na organização desta atividade e nos investimentos já realizados no país para infraestrutura cicloviária o faturamento de empresas de turismo de aventura e ecoturismo foram contrapostos, utilizando-se dados referentes ao estudo de caso sobre a mais icônica rota de cicloturismo brasileira, o Circuito do Vale Europeu Catarinense. A relevância sobre o mercado do cicloturismo foi reforçada com os resultados da segunda pesquisa citada que expôs o percentual de 46,3% dos 246 lojistas entrevistados no referido evento que declararam vender produtos de cicloturismo. Adriana também apresentou outras frentes de atuação da associação, incluindo o suporte no desenho da Ciclo Rota Mata Atlântica, ligando cidades do interior paulista por diversas Unidades de Conservação.

Com o objetivo de demonstrar o papel da academia na integração dos setores da sociedade para a geração de dados econômicos, Juliana DeCastro, do PLANETT, iniciou sua fala destacando a interdependência existente entre o setor de transporte e turismo, com destaque sobre as diretrizes nacionais da legislação e as dimensões através das quais o complexo econômico da bicicleta é observado. Na sequência, pontuou sobre a segmentação do mercado do cicloturismo e as potencialidades que o diverso

território brasileiro oferece para atender ao crescimento da demanda relacionada ao turismo de bicicleta no mundo. Para exemplificar sua fala utiliza como referência as boas práticas já implementadas na Europa e no Canadá que auxiliaram na consolidação do mercado do cicloturismo. Por fim, atentou sobre a possibilidade de desenvolvimento do cicloturismo no Estado do Rio de Janeiro orientado pela regionalização do turismo, pela valorização do potencial turístico das Unidades de Conservação e fortalecimento da articulação com grupos locais e a produção de eventos ciclísticos.

Ao observar as apresentações e as discussões geradas com este painel, estas demonstraram quantitativamente os benefícios do desenvolvimento do complexo econômico da bicicleta e da importância da análise de desempenho e do monitoramento integrado dos setores impactados (direta e indiretamente) pelo desenvolvimento do cicloturismo no Brasil. Atualmente, a falta de uma governança estratégica é o desafio a ser superado para melhorar a disponibilidade de dados capazes de orientar tomadas de decisão assertivas na indução de investimentos que resultem na geração de valor para o turismo sustentável através da redução da pegada de carbono, da promoção da mobilidade ativa e da dinamização da economia local.

Referências:

ANDRADE, V.; RODRIGUES, J.M. (Coord.). A economia da bicicleta no Brasil. 2018. Disponível em: <http://economiadabicicleta.org.br>, acesso em novembro, 2018.

PLANETT. Núcleo de Planejamento Estratégico de Transportes e Turismo. Observatório do Cicloturismo. Disponível em: <www.planett.com.br>, acesso em maio, 2019.

Ver cada apresentação na íntegra:

A interface do turismo e bicicleta no desenvolvimento econômico
(José Eduardo Ramos Gonçalves, ABRACICLO)

O Poder do Cicloturismo
(Adriana Marmo, Aliança Bike)

Potencial Econômico da Bicicleta
(Juliana DeCastro, PLANETT)

PARTE II

Anais da Mostra Acadêmica

BIKE PASSPORT NITERÓI:
RELATO DE EXPERIÊNCIA DA ELABORAÇÃO DE UM PRODUTO CICLOTURÍSTICO

BIKE PASSPORT NITERÓI:
EXPERIENCE REPORT OF A BICYCLE TOURISM PROJECT DEVELOPMENT

Eduardo Silva Sant'Anna[1]
Fátima Priscila Morela Edra[2]

eBook completo: bit.ly/ebook_iiedesc
Portal do Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo: planett.com.br/edesc/

FORMATO PARA CITAÇÃO:
SANT'ANNA, E. S.; EDRA, F. P. M. Bike Passport Niterói: Relato de experiência da elaboração de um produto cicloturístico. 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.

RESUMO

1 Faculdade de Turismo e Hotelaria, Universidade Federal Fluminense – FTH/UFF (eduardosilvasantanna@gmail.com).
2 Programa de Pós-Graduação de Mestrado em Turismo, Faculdade de Turismo e Hotelaria, Universidade Federal Fluminense – PPGTUR/FTH/UFF (edra@turismo.uff.br).

A atratividade (ciclo)turística do município de Niterói é reconhecida nas suas paisagens, arquitetura e proximidade à cidade do Rio de Janeiro, tanto pelo poder público quanto pela comunidade local. No entanto, a falta de divulgação da capacidade ciclística da cidade acarreta no subaproveitamento de seu potencial cicloturístico. Destarte, criou-se um projeto no âmbito universitário visando à sensibilização e promoção do cicloturismo em Niterói. O objetivo deste artigo é apresentar um relato de experiência acerca da elaboração de um produto cicloturístico para a cidade de Niterói nominado Bike Passport Niterói, cujas atividades foram compreendidas no primeiro semestre de 2018. Após uma breve contextualização teórica, apresenta-se a trajetória deste projeto e eventos que culminaram em sua concretização. Descreve-se também a execução do projeto e a avaliação dos discentes e docente orientadora. Por fim, são tecidas algumas considerações acerca do cicloturismo na cidade.

PALAVRAS CHAVE: relato de experiência, cicloturismo, Niterói.

ABSTRACT

It is understood by the State and local community that Niterói is well known for its landscapes, architecture and proximity to the city of Rio de Janeiro which leads to attracting (bicycle) tourists. However, lack of promotion of its bicycle facilities entails its underuse of bicycle tourism potential. Thus, a project undertaken for a university program was created with the purpose of raising awareness and promoting bicycle tourism in Niterói. The aim of this article is to present an experience report regarding the making of a bicycle tourism project for the city of Niterói named Bike Passport Niterói. The activities were undertaken in the first term of 2018. After some theoretical context, the journey of the project as well as the events that culminated on its consolidation are presented. The implementation and student-teacher evaluation are also described. Finally, a few considerations are shown about bicycle tourism in Niterói.

KEYWORDS: experience report, bicycle tourism, Niterói.

1. INTRODUÇÃO

A miríade de benefícios do cicloturismo é timidamente difundida na literatura científica de poucos campos do conhecimento. Essa modalidade de turismo permite que os viajantes desfrutem de uma experiência mais sensível com a cidade, posto que estão em maior contato com seu entorno do que um viajante em veículo motorizado (GONÇALVES JUNIOR et al, 2016). Além da fruição proporcionada pela atividade, acrescenta-se a possibilidade de intervenções pedagógicas e sensibilização de crianças e adolescentes aos benefícios do ciclismo e cicloturismo (GONÇALVES JÚNIOR et al, 2011).

Somam-se às vantagens da promoção do cicloturismo, a circulação de capital na cidade e redistribuição de renda. Meletiou et al (2005) apresentam os impactos econômicos da implementação de ciclovias e dos gastos de cicloturistas em uma cidade dos Estados Unidos. Seus resultados evidenciam a presença de turistas com renda e educação de nível alto e geração de empregos para acomodar essa demanda. Os autores demonstram empiricamente como a construção de ciclovias pode gerar reflexos positivos para moradores, sua economia e visitantes, enfatizando a infraestrutura e pavimentação como fatores essenciais de atratividade do destino.

O presente texto relata a experiência da elaboração de um produto cicloturístico no município de Niterói, Rio de Janeiro. A cidade adequa-se aos critérios de classificação de percursos ciclísticos elegidos pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), e tem forte potencial de absorção da demanda turística da cidade do Rio de Janeiro. Ademais, a cidade vem sendo promovida turisticamente associada ao Rio de Janeiro, como Região Turística Metropolitana, por contar com obras arquitetônicas consagradas de Oscar Niemeyer e paisagens ostentadas pelo município. No entanto, a escassez de infraestrutura de apoio e a falta de divulgação dos roteiros cicláveis do município constituem debilidades que precisam ser superadas na cidade (EDRA; COSTA; FERNANDES, 2015).

Em face ao exposto, o objetivo deste trabalho é relatar a experiência de elaboração de um produto cicloturístico desenvolvido por alunos da disciplina de Turismo e Transportes, do curso de Graduação em Turismo da Faculdade de Turismo e Hotelaria, Universidade Federal Fluminense (FTH/UFF), nomeado Bike Passport Niterói (BPN). O projeto foi fruto das discussões tidas em sala de aula e provocações feitas pela docente, que tem parte de sua trajetória acadêmica, social e política vinculada ao cicloturismo. O produto também é reverberação de atividades que vêm sendo desenvolvidas há três anos na disciplina, que além de visarem ao aprendizado, buscam dar um retorno da universidade à comunidade local e sociedade como um todo.

Para tanto, inicia-se o relato com uma breve trajetória do BPN, objeto protagonista deste trabalho, desde as atividades precursoras à sua realização, sua concepção, planejamento, execução e avaliação do produto turístico para a cidade. As etapas do processo são descritas sem preocupação com um crivo metodológico, visto que o trabalho se configura como um relato de experiência. Ainda assim, trouxe-se ao longo do texto autores que já trataram cientificamente o assunto de forma a dar sustentação e respaldo teórico ao trabalho. Enfim, são tecidas algumas considerações acerca de Niterói como território

fértil para a disseminação e frutificação do cicloturismo.

2. BIKE PASSPORT NITERÓI (BPN): TRAJETÓRIA E PLANEJAMENTO

Embora a certidão de nascimento do projeto seja datada ao primeiro semestre de 2018, atividades desenvolvidas na disciplina de Turismo e Transportes ao segundo semestre de 2014 foram precursoras, e abriram caminho para a feitura e lançamento do BPN. Discentes do curso de Bacharelado em Turismo da Universidade Federal Fluminense (UFF) receberam o desafio de propor alternativas para o desenvolvimento do cicloturismo no município de Niterói. Os resultados obtidos foram satisfatórios e culminaram em uma parceria entre docentes das disciplinas de turismo e transporte da UFF e da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO). Ambas se uniram posteriormente para o desenvolvimento de uma metodologia de ensino baseada em casos relacionados às temáticas aderentes ao conteúdo ministrado em aulas: mobilidade sustentável e desenvolvimento regional do turismo (EDRA; FRAGA, 2015).

O BPN foi inspirado no Anda Brasil, projeto da Confederação Brasileira de Caminhadas. Um de seus objetivos é "difundir e estimular a prática dos esportes populares no Brasil" (ANDA BRASIL, 2015). Entendem-se como esportes populares aqueles que não envolvem competições. Sua operacionalização foi feita a partir de cadernetas ou passaportes para os roteiros apresentados. Tem-se também como inspiração o passaporte de um roteiro cicloturístico já estabelecido no Vale Europeu Catarinense. Esse circuito passa por nove municípios e percorre 300 km de um roteiro autoguiado. Estão envolvidos na atividade turística da localidade desde o poder público à comunidade local, que passou a se interessar pelo ciclismo graças ao fomento a esse tipo de turismo (PEDRINI, 2013).

O município de Niterói não compartilha das mesmas feições territoriais do caso mencionado. Porém, é indubitável o potencial turístico presente, sobretudo, nas regiões denominadas: Centro Histórico, que abriga um dos Polos Gastronômicos de Niterói; o Caminho de Museus; o Caminho Niemeyer; e a orla da praia de Icaraí. Ademais, a Prefeitura de Niterói apresentou, em 2013, um projeto de revitalização que contempla a implantação de 16 km de ciclovias. Essa é uma oportunidade para o município de resgatar a popularidade da bicicleta para deslocamentos entre residentes, e oferecer mais uma alternativa sustentável para turistas.

Neste cenário, o BPN foi idealizado e planejado por alunos do 5º período do curso de Graduação em Turismo da UFF ao 1º semestre de 2018, cujo propósito foi a divulgação e operacionalização de roteiros ciclísticos autoguiados em regiões turísticas do município a partir de passaportes carimbados em pontos estratégicos de cada trecho. Ressaltou-se no planejamento a importância da sensibilização para parcerias com membros da comunidade local e proprietários de estabelecimentos comerciais.

2.1. Preparação dos Grupos de Trabalho (GTs)

A consolidação do BPN se deu a partir das discussões tidas em sala de aula. A fim de desenvolver e operacionalizar o produto idealizado para alimentar o cicloturismo de Niterói, os alunos inscritos e frequentantes das aulas foram divididos em equipes de trabalho de acordo com sua afinidade, sendo

eles: marketing 1 - criação de conteúdo; marketing 2 - divulgação e promoção; captação de recursos financeiros; criação/adaptação de roteiros; e logística e infraestrutura. Segue uma breve descrição das responsabilidades de cada Grupo de Trabalho (GT).

1. Marketing 1 - criação de conteúdo: equipe responsável pela redação das postagens via redes sociais, incluindo imagens para posts e a logomarca (Figura 1). Também incumbido de elaborar estratégias para a captação de público para o lançamento do BPN. Criou texto de propaganda para a rádio Pedal Sonoro e a página no Facebook (https://www.facebook.com/bikepassport-niteroi/).

2. Marketing 2 - divulgação e promoção: encarregado de revisar os textos de publicação confeccionados pelo Marketing 1. Ficou responsável também pela publicação das postagens na página e divulgação em grupos no Facebook.

Figura 1: Logomarca do BPN.
Fonte: BPN (2018).

3. Captação de recursos: equipe encarregada de mapear estabelecimentos comerciais interessados no desdobramento do ciclismo como atividade turística sustentável para Niterói. Foram registrados 30 locais para alimentação que incluem restaurantes, lanchonetes, cafeterias e sorveterias; e sete lojas para paradas técnicas. Entrou-se em contato com todos os estabelecimentos via telefone ou e-mail. No entanto, não se obteve retorno.

4. Roteiros: responsável pela revisão e adaptação de roteiros já anteriormente elaborados por alunos bolsistas do projeto de extensão Pedal UFF-Tur em 2015, que foram testados em 2016, sob a supervisão da docente em parceria com o Programa Niterói de Bicicleta (programa de Prefeitura de Niterói responsável por ações relacionadas ao desenvolvimento da ciclomobilidade na cidade) e a Empresa de Lazer e Turismo de Niterói (NELTUR). Além disso, fez o design dos mapas dos roteiros, designando cores específicas para cada um. Aos nomes definidos ainda em

2015, acrescentaram-se as cores: Centro Histórico (laranja); Caminho Niemeyer (verde); Circuito de Museus (rosa); e Roteiro Orla (azul) (Figura 2).

5. Logística e infraestrutura: equipe preocupou-se em identificar os locais mais favoráveis para inserção de sinalização com vistas a tornar os roteiros legíveis para os participantes do BPN. Fez orçamento dos materiais mais adequados para confecção da sinalização prevista.

Figura 2: Roteiros do BPN.
Fonte: BPN (2018).

2.2. Execução dos GTs

Algumas considerações julgam-se relevantes sobre as tarefas de cada equipe. Optou-se por atribuir cores aos roteiros por dois motivos: favorecer a identificação das placas, que a princípio seriam instaladas ao longo de cada percurso; e para os próprios fins de promoção de cada trecho.

Após o GT de captação entrar em contato com os 37 estabelecimentos comerciais mencionados e não obter retorno de nenhum deles, algumas adaptações foram necessárias. Entre elas, os passaportes, que seriam confeccionados em gráficas, foram impressos com os recursos da própria Faculdade de Turismo e Hotelaria (FTH) com a autorização da direção da unidade responsável. Consequentemente, as placas que seriam colocadas para a identificação dos roteiros também foram canceladas.

O Facebook é um canal de divulgação largamente utilizado por produtos, marcas e eventos. Portanto, pareceu coerente que esse fosse o principal veículo de promoção do BPN. A página no site foi criada

no dia 27 de maio de 2018, e divulgou a realização da atividade, sobretudo em grupos de estudantes de Niterói. Preocupou-se em manter os GTs de marketing 1 e 2 em diálogo para que o conteúdo para publicações estivesse adequado e pontual de forma a alimentar a página frequentemente.

A atividade do BPN aconteceu no segundo domingo de junho, dia 10. Optou-se por realizar o evento nesta data com vistas a absorver parte da demanda do Bicicultura - (Encontro Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta e Cicloativismo). A docente orientadora do BPN entrou em contato com a comissão organizadora do Bicicultura, e conseguiu a inserção da divulgação do produto cicloturístico na programação oficial do evento. Assim, além da divulgação online pela página oficial do BPN, contou-se também com essa estratégia para a captação de participantes.

Vale ressaltar também a cooperação da prefeitura de Niterói e da Neltur no planejamento do BPN. Foram realizadas reuniões com funcionários responsáveis pelos dois organismos em que foi possível esclarecer dúvidas dos grupos quanto à operacionalização dos roteiros. Também se dispuseram a colaborar no contato com possíveis parceiros e patrocinadores, mas, principalmente por conta do calendário e processos burocráticos que ocorrem na máquina pública, isso acabou não acontecendo. Caso fosse necessário, a guarda municipal estaria também disponível para orientar os alunos sobre a instalação da sinalização dos roteiros.

Por fim, na quarta-feira que antecedeu o evento, dividiram-se os alunos para atuar na operacionalização do BPN nos turnos matutino e vespertino com atuação em cinco pontos estratégicos: Praça Araribóia; Mercado São Pedro; Praça da Cantareira; Museu de Arte Contemporânea; e Praia de Icaraí. A expectativa era que esses seriam os pontos de maior circulação e, portanto, mais adequados para a retirada dos passaportes para realização do roteiro autoguiado. Duplas foram designadas para atuar na entrega dos passaportes e foram instruídos a registrar os e-mails dos participantes para envio de certificados de participação, haja vista não ter sido possível adquirir os carimbos que estariam registrando, no passaporte, a passagem dos ciclistas por aqueles pontos. Ademais, foram orientados a registrar a participação dos ciclistas com fotos para posterior divulgação.

3. EXECUÇÃO E AVALIAÇÃO DO PROJETO: EXPECTATIVAS VS. REALIDADE

Embora se tenha planejado realizar um evento de lançamento do BPN, passaporte de promoção e estímulo à atividade cicloturística de Niterói, a realidade foi que os ciclistas abordados, em sua maioria, desconheciam o projeto e não foram alcançados pela divulgação. Foram abordados cerca de 40 ciclistas, dos quais uma minoria tinha ciência do BPN. Logo, aproveitou-se a oportunidade para promover o produto e sensibilizar a comunidade local para o cicloturismo. Entende-se que é necessário que os moradores percebam a cidade como adequada para a atividade, e consequentemente estará apta para receber turistas que optam por esse tipo de locomoção. Notou-se entre os participantes o desejo de que a atividade ciclística e, portanto, cicloturística, se popularize no município.

Figura 3: Ciclistas abordados no MAC.
Fonte: BPN (2018).

As equipes avaliaram que o desconhecimento do projeto se deu por dois motivos: o alcance limitado das ferramentas de divulgação utilizadas; e, sobretudo, pelo calendário. Vale salientar que a atividade estava inserida dentro de uma proposta pedagógica avaliativa de uma disciplina de graduação. Portanto, prazos foram estipulados para o alcance das metas e cumprimento do cronograma.

Dado o desconhecimento dos ciclistas sobre o BPN, o evento tornou-se uma ação de promoção do produto criado pelos alunos. Logo nas primeiras horas do domingo, tendo constatado essa defasagem das expectativas, os alunos de alguns pontos de assistência aos participantes foram realocados para os pontos de maior circulação de ciclistas. Sendo assim, decidiu-se que a presença de alunos no Mercado São Pedro e na Cantareira não era necessária, visto que se observou maior circulação de ciclistas nos outros pontos definidos a priori.

Para que o desenvolvimento e popularização do cicloturismo aconteçam, um impeditivo frequentemente encontrado na literatura (RITCHIE; HALL, 1999; MELETIOU et al, 2005) e apontado por alguns participantes é o da infraestrutura. Conforme assinalado anteriormente, a cidade possui um projeto que prevê a extensão de sua malha cicloviária em 16 km. Estima-se que a concretização da revitalização da cidade repercuta também no turismo como uma alternativa aos veículos motorizados para deslocamento e fruição no espaço urbano de Niterói.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Objetivou-se neste relato descrever a experiência de elaboração e operacionalização de um produto para o cicloturismo de Niterói. Identifica-se como limitação ao projeto a falta de um levantamento formal do perfil da demanda de ciclistas do evento, assim como suas percepções e expectativas quanto às condições oferecidas pelo município para a realização dessa atividade de lazer. A falta de recursos financeiros para divulgação e concretização do passaporte foi outro fator limitante. Isso foi consequência do curto intervalo entre as atividades de planejamento, promoção e execução do BPN.

Entretanto, as limitações são entendidas como parte de qualquer dispositivo pedagógico e, neste caso, pratico-operacional. Oferece-se como sugestão para aperfeiçoamento do BPN a sua oficialização como projeto de extensão. Isso possibilitará o envolvimento discente por um período maior do que o de uma disciplina da graduação. Ademais, a formalização do projeto facilitará a captação de recursos pela iniciativa privada, e pode estimular a participação da sociedade civil e organizações não-governamentais.

Deve-se aproveitar também o poder público como facilitador de uma atividade que gera benefícios ambientais, sociais e econômicos. Sugere-se envolver as instituições responsáveis pela organização e promoção do turismo de Niterói, tais quais a já mencionada Neltur e o mais recente Niterói Conventions & Visitors Bureau. Para que haja participação efetiva desses setores, é preciso sensibilizá-los para o potencial da participação do cicloturismo na cadeia produtiva da cidade. Acredita-se que este relato seja uma pequena contribuição para essa demanda.

Além de se cumprir o objetivo de descrever a experiência do BPN neste relato, salienta-se a necessidade de uma (re)aproximação da academia com as demandas sociais contemporâneas, não apenas de forma extrativista, isto é, coletar dados e não oferecer retorno à comunidade, mas também retribuir à sociedade as discussões e análises feitas nos limites da universidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANDA BRASIL. Quem somos? Disponível em: <http://www.andabrasil.com.br/pt-br/a-confederacao/quem-somos>. Acesso em agosto de 2018.

BPN. BIKE PASSPORT NITERÓI. Página do Facebook. Disponível em: <https://www.facebook.com/bikepassportniteroi/>. Acesso em 2018.

EDRA, F. P. M.; COSTA, M. L.; FERNANDES, T. T. Cicloturismo em Niterói: potencialidade a partir do Rio de Janeiro. Caderno Virtual de Turismo, v. 15, n. 3, p. 331-345, dez. 2015.

EDRA, F. P. M.; FRAGA, C. Rio + Niterói: relato de experiência docente no ensino de turismo e transportes. Caderno Virtual de Turismo, v. 15, n. 3, p. 407-409, dez. 2015.

GONÇALVES JÚNIOR, L.; CORRÊA, D. A.; CARMO, C. S.; ARÉVALO, S. T. Diarios de una bicicleta: procesos educativos vivenciados en la Ruta de las Emociones. Estúdios pedagógicos, v. 42, n. 1, p. 323-337, 2016.

GONÇALVES JÚNIOR, L.; CARMO, C. S.; COLLOCA, E. A.; CORRÊA, D. A. Projeto de educação ambiental e lazer (PEDAL): dialogando a partir do cicloturismo na escola. Licere, v. 14, n. 4, p. 1-16, dez. 2011.

MELETIOU, M. P.; LAWRIE, J. J.; COOK, T. J.; O'BRIEN, S. W.; GUENTHER, J. Economic impacts of investments in bicycle facilities. Transportation Research Record, v. 1939, p. 15-21, 2005.

PEDRINI, L. Cicloturismo no Circuito do Vale Europeu Catarinense: um estudo do comportamento do cliente. Dissertação de Mestrado: Universidade do Vale do Itajaí, Programa de Pós-graduação em Turismo e Hotelaria. 2013. 102 folhas.

RITCHIE, B. W.; HALL, M. C. Bicycle tourism and regional development: a New Zealand case study. Anatolia, v. 10, n. 2, p. 89-112, 1999.

O PROGRAMA CICLOVIDA DA UFPR E O CICLOTURISMO

THE CICLOVIDA PROGRAM OF UFPR AND THE CYCLE TOURISM

José Carlos Assunção Belotto [3]

Silvana Nakamori[4]

Gheysa Caroline Prado[5]

eBook completo: bit.ly/ebook_iiedesc

Portal do Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo: planett.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 Extention 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 rodoviarista 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 esti-

mular 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 da 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. Biciclearte.
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 especificas 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 pedalaram 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 IXX 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 Ciclovida passou a organizar um calendário anual com vários passeios, neste ano foram sete, tendo com destino atrações da região metropolitana de Curitiba e Litoral para-

naense, 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: Diagnóstico 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 rafiting 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.

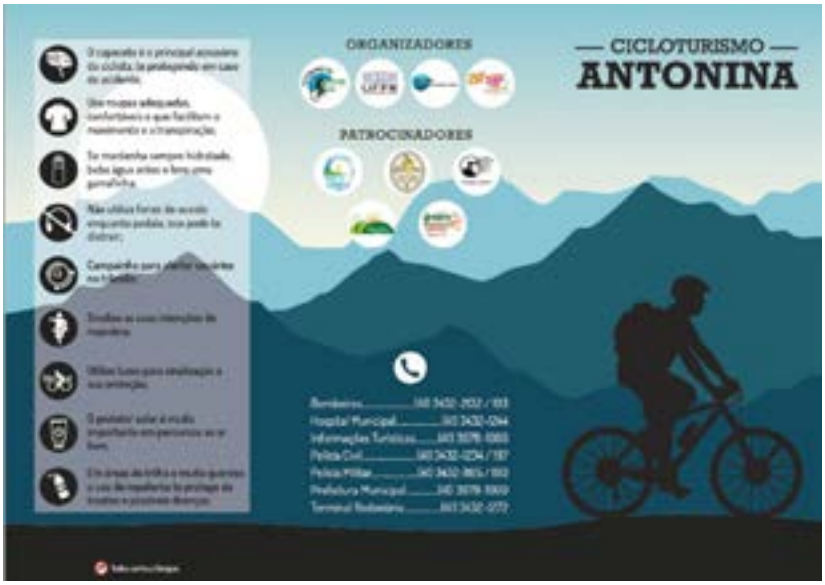


Figura 4: Capa do Folder de Cicloturismo elaborado para a cidade de Antonina.
Fonte: Acervo Programa CICLOVIDA-UFPR

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 Cilcistas do Alto-Iguaçu (CICLOIGUAÇU), 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 n° 1.517/2015 que criou o CICLOPARANÁ (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 CICLOPARANÁ. 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 n° 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 capitulo 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 BIBLIOGRÁFICAS

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.

EM BUSCA DE CONEXÕES ENTRE O USO DE BICICLETA E A APRECIAÇÃO DO GRAFFITI PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO (RJ)

SEEKING OF CONNECTIONS BETWEEN BICYCLE USE AND THE GRAFFITI APPRECIATION TO THE DEVELOPMENT OF CYCLE TOURISM IN THE CITY OF RIO DE JANEIRO (RJ)

Lucas Colares Schuindt Ribeiro[6]
Carla Fraga[7]
Simone Feigelson Deutsch[8]

eBook completo: bit.ly/ebook_iiedesc
Portal do Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo: planett.com.br/edesc/

FORMATO PARA CITAÇÃO:
RIBEIRO, L. C. S.; FRAGA, C.; DEUTSCH, S. F. Em busca de conexões entre o uso de bicicleta e a apreciação do graffiti para o desenvolvimento do cicloturismo na cidade do Rio de Janeiro (RJ). 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.

6 Discente do Bacharelado do Curso de Turismo da UNIRIO e discente de Iniciação Científica sem bolsa no Projeto de Pesquisa "Transformações urbanas, transportes e o turismo na cidade do Rio de Janeiro (RJ)" (lucascsr@yahoo.com).
7 Professora Adjunto do Departamento de Turismo e Patrimônio da UNIRIO e coordenadora do Projeto de Pesquisa "Transformações urbanas, (...)" (carlota.fraga@gmail.com).
8 Professora Adjunto do Departamento de Turismo e Patrimônio da UNIRIO e pesquisadora colaboradora do Projeto de Pesquisa "Transformações urbanas, (...)" (feigelson@globo.com).

RESUMO
A relação entre turismo e cultura é intrínseco, assim como o turismo demanda movimento, e portanto os transportes. Em alguns casos, o uso dos transportes pode ser a própria experiência turística, como é o caso da bicicleta no desenvolvimento do cicloturismo. O objetivo geral deste trabalho é apresentar a relação entre bicicleta, graffiti e turismo na perspectiva das transformações urbanas do Rio de Janeiro (RJ). Já, os objetivos específicos são: (a) Identificar graffiti e sua relação com o turismo, a partir de pontos de oferta de bicicletas compartilhadas; (b) Compreender a relação do uso da bicicleta em interface com a oferta de atrações potenciais voltadas às possibilidades de desenvolvimento para o turismo cultural, notadamente o graffiti. A pesquisa é exploratória, sendo realizada através de levantamento bibliográfico, coleta e organização de dados secundários, a partir de pesquisas na web. Os resultados auxiliam na compreensão da importância da relação entre turismo, cultura e bicicleta para o desenvolvimento da cidade do Rio de Janeiro como destino para o cicloturismo.

PALAVRAS-CHAVE: cicloturismo, cultura, Rio de Janeiro.

ABSTRACT
The relationship between tourism and culture is intrinsic, as is that between tourism and movement, and hence transportation. In some cases, the use of transportation is part of the tourist experience, as is the case of bicycles and cycle tourism. The general objective of this study is to analyze the relationship of bicycles, graffiti and tourism from the perspective of urban transformations in Rio de Janeiro. The specific objectives are: (a) to identify graffiti and its relationship with tourism, based on observation of shared bike points; and (b) to understand the relationship of the use of bicycles in interface with the offer of attractions that can support the development of cultural tourism, notably graffiti. The study is exploratory, through bibliographical research and collection and organization of secondary data from websites. The results shed light on the importance of the interplay of tourism, culture and bicycles for the development of the city of Rio de Janeiro as a destination for cycle tourism.

KEY WORDS: cycle tourism, culture, Rio de Janeiro.

1. INTRODUÇÃO

No mundo contemporâneo existe a busca pelo diferente, pelo incomum, assim observa-se que o oposto ao rotineiro, isto é, o anticotidiano (KRIPPENDORF, 2000) adquire relevância. Sendo assim, o turismo como um fenômeno de natureza multifacetada (social, cultural, política, ambiental e econômica), está inserido neste movimento, e novas motivações para realização de viagens e concomitantemente novos segmentos do mercado turístico tem surgido.

Ao longo das últimas décadas, e principalmente a partir de fins dos anos 1980, diversas cidades em diferentes continentes investiram em ícones culturais reconhecidos mundialmente. Processos alimentados por uma confluência de fatores, tais como: (a) desindustrialização de grande parte das cidades, (b) maior mobilidade turística em escala planetária, (c) necessidade de ressignificação de espaços e dinâmicas, (d) valorização da cultura também como setor econômico e condição importante para a formação de ambientes criativos (REIS, 2011). Ainda, de acordo com Magnani (2004, s.p.) é possível compreender que:

> A diversidade cultural, antes que uma soma ou agregado de usos e costumes, é um processo contínuo de trocas, trocas intensas proporcionadas pela existência de inúmeros padrões culturais que resultam continuamente em novos arranjos, combinatórias e experimentos. Circunstâncias e fatores diversos como o legado de fluxos migratórios, presença de grupos étnicos, influência de tradições religiosas, atuação de economias de escala, diferentes níveis de acesso à escolaridade, à informação, ao consumo - variáveis em graus de determinação e temporalidade - fornecem os elementos que interagem nessa imensa circularidade proporcionada pelas dimensões da grande cidade.

No contexto turístico, é imprescindível que cada visitante da cidade, possa usufruir das opções de hospedagem, deslocamento, entretenimento existentes, com conforto, segurança, e, sobretudo, com a sensação de que suas necessidades foram atendidas. Entre esses serviços, o setor de transportes, talvez seja, ao lado do setor hoteleiro, um dos principais setores, uma vez que para ter turismo necessita-se de hospedagem e transporte. Segundo Palhares (2002) os transportes são classificados por quatro elementos básicos, a saber: o veículo; a via, a força motriz e o terminal e isto deve ser considerado na relação entre turismo e cultura, pois os transportes cumprem a função de acessibilidade, e em alguns casos, tornam-se a própria experiência turística (PALHARES, 2002; PAGE, 2008).

No Brasil novos produtos turísticos a partir de viesses culturais vêm ampliando a percepção das possibilidades de interpretação e sentidos para bens culturais variados. Assim, de acordo com o Ministério do Turismo (2010):

> As diversas combinações da cultura e do turismo configuram o segmento de Turismo Cultural que é marcado pela motivação do turista de se deslocar aos destinos especialmente com a finalidade de vivenciar os aspectos e situações que são peculiares da nossa cultura.

O objetivo geral deste trabalho é apresentar a relação entre bicicleta, graffiti e turismo na perspectiva das transformações urbanas; (a) Identificar graffiti e sua relação com o turismo na cidade do Rio de Janeiro, a partir de pontos de oferta de bicicletas compartilhadas; (b) Compreender a relação do uso da bicicleta em interface com a oferta de atrações potenciais voltadas às possibilidades de desenvolvimento para o turismo cultural na cidade do Rio de Janeiro, notadamente o graffiti.

A pesquisa é exploratória, sendo realizada através de levantamento bibliográfico e coleta de dados através de pesquisas na web. O trabalho está subdividido em seções, sendo a próxima sobre aspectos da relação entre turismo, transportes e cultura.

2. TURISMO, TRANSPORTES E CULTURA

A atividade turística nos anos atuais ainda que continue a se desenvolver nos destinos tradicionais sun and sea do mercado turístico, vem se apresentando de forma crescente em destinos que possuem outra base para o turismo: a cultura (ALLIS, 2006). O turismo cultural é indicado como uma forte tendência do mercado atual, pois a inserção do turista como "ator do cenário", que vivencia e experimenta o que acredita ser mais "real" na cultura local, faz com que esse "novo turista" tenha uma experiência profunda e autêntica do lugar (AVIGHI, 2001).

Pires (2002), contudo, alerta que apenas uma parcela pequena de turistas se desloca com motivações voltadas exclusivamente para o turismo cultural. Para o autor, dificilmente um "turista comum" sai de sua residência com a finalidade exclusiva de consumir a cultura de um local. Por outro lado, quem viaja geralmente busca desenvolver várias atividades de acordo com o tempo disponível e as facilidades (PIRES, 2002). Apesar disto, o turismo com base cultural ganha força, pois independente dos motivos pelos quais esse deslocamento ocorre, é possível inferir que há um componente que é comum a quase todas as experiências deviagem: a curiosidade do indivíduo com uma cultura que não é a sua (CUNHA, 2006).

Nesse sentido, segundo Santos (2007), o turista quando viaja, independente da motivação para sua viagem, traz de volta consigo as lembranças da experiência de viver por alguns momentos uma cultura diferente da sua, resultado de seu contato com a culinária, as edificações, as danças, em suma, com o patrimônio histórico-cultural de um destino turístico. Assim, a relação entre turismo e cultura é muito próxima, o Quadro 1 apresenta uma revisão da literatura sobre a temática.

A partir do Quadro 1 é possível compreender os objetivos e a metodologia dos trabalhos consultados, o de Rodrigues (2013) e o de Tartaglia (2013) tratam, em parte, a temática da próxima seção:

Autores (ano da publicação)	Periódico	Tema	Objetivos	Metodologia
Suosheng Wang, Naoko Yamada e Linda Brothers (2011)	International Journal Of Tourism Research	Turismo Cultural Urbano	Examinar os fatores de sucesso para o desenvolvimento do turismo cultural urbano.	**Método qualitativo a partir da realização de entrevistas. Método quantitativo através da identificação e avaliação de fatores importantes para o estudo**
Les Lumsdon, Paul Downward e Steven Rhoden (2006)	Journal of Sustainable Tourism	Transporte e Turismo	Avaliar em que medida a transferência modal pode ser incentivada nos turistas.	**Realização de pesquisa para fornecer dados de carácter descritivo para o emprego em modelos estatísticos formais.**
Orvar Löfgren (2015)	Culture Unbound - Journal of Current Cultural Research	Transporte e Turismo	Analisar a interação do turista e do residente com os diversos sistemas de transporte levando em consideração além da estrutura, também a parte pessoal do indivíduo.	**Pesquisa bibliográficas sobre a questão levantada e estudos de casos relacionados.**
Greg Richards (2011)	Annals of Tourism Research	Turismo Criativo	Analisar e explicar o desenvolvimento da relação entre turismo e criatividade, considerando especificamente as implicações da "virada criativa" no turismo e examinando a maneira em que relação tem sido abordada em estudos de turismo e na literatura mais geral das ciências sociais.	**Não identificado.**
Matthew Lamont (2009)	Journal of Sport & Tourism	Cicloturismo	Analisar criticamente as definições existentes e propor uma definição técnica do turismo de bicicletas visando facilitar uma abordagem mais rigorosa e consistente.	**Pesquisa bibliográfica e análise quantitativa por meio de banco de dados**
Fernanda Rodrigues (2013)	Revista Itinerarium	Graffiti e Turismo	Investigar as relações entre graffiti e turismo, demonstrando que esta manifestação urbana é um potencial atrativo turístico.	**Pesquisa de cunho bibliográfico sobre a história do graffiti, entrevistas com grafiteiros e um estudo de caso nas favelas Pavão, Pavãozinho e Cantagalo.**

Erika Cunha (2008)	FGV	Turismo Cultural no Rio de Janeiro	Realizar algumas reflexões acerca do turismo cultural no município do Rio de Janeiro.	**Levantamento dos diversos conceitos que se imbricam com o turismo cultural. Pesquisa de campo. E grupo focal com graduados da área.**
Leandro Tartaglia (2013)	Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro	Graffiti na cidade do Rio de Janeiro	Destacar o papel do grafite enquanto elemento presente na paisagem da cidade do Rio de Janeiro. Identifica o papel do grafiteiro e sua influência na produção dessa paisagem.	**Pesquisas bibliográficas realizadas sobre a temática em questão, e pesquisa participante.**
Luiz Saldanha e Suzana Kahn (2015)	ANPET	Cicloturismo na cidade do Rio de Janeiro	Analisar como o cicloturismo pode reduzir, através da implantação de projetos relacionados ao ciclismo, os impactos causados pelo sistema de transporte existente.	**Delimitação da área de estudo (centro da cidade do Rio de Janeiro) e da identificação de critérios para avaliação da sustentabilidade turística. Pesquisa exploratória, bibliográfica e documental.**
Daniele Gonçalves (2008)	**COPPE / UFRJ**	**Transporte e Turismo no Rio de Janeiro**	**Analisar a relação existente entre a adequação operacional de transporte público e a Visita a atrativos turísticos na cidade do Rio de Janeiro.**	**Pesquisa bibliográfica avisando explicar os conceitos de turismo, transporte turístico e outros conceitos que nortearão a dissertação e aplicação de questionários, para identificar a influência do sistema de transportes públicos na acessibilidade do turista e sua escolha dos atrativos visitados.**

Quadro 1: Revisão da Literatura.
Fonte: Elaboração própria.

2.1 GRAFFITI e a BICICLETA

> O graffiti muitas vezes revitaliza locais abandonados, tornando-os mais agradáveis e percebe-se uma maior aceitação da população em geral. Ele vem entrando nas galerias de arte e museus e adquirindo patamar de arte, é uma arte atual, uma arte democrática, pois mesmo entrando nesses locais, sua origem é a rua. O graffiti já vem sendo incorporado a roteiros turísticos e isso é demonstrado em alguns casos, (...). Se entendido como arte, o graffiti pode se adequar no segmento do Turismo Cultural (RODRIGUES, 2013, s.p.).

Como notada, a relação entre graffiti e turismo pelo viés cultural se relaciona também com processos de transformações urbanas. Assim, o graffiti, uma das expressões mais famosas da arte urbana, antes desvalorizado, marginalizado e motivo de preconceito, hoje encontra menos resistência e conquista não só muros e postes, como também ganha as galerias de arte contemporânea, os museus, os estabelecimentos comerciais e até o interior das casas como citado por Rodrigues (2013).

Além disso, essa autora destaca que é "notória muitas vezes a diferença de um graffiti de um lugar para outro o que comprova que ele mostra a identidade de um povo local" (RODRIGUES, 2013, s.d.). Nesse sentido, o graffiti é uma manifestação artística cultural, um fenômeno que se manifesta pelo mundo inteiro, é sabido que o turismo se apropria dessas manifestações culturais, da arte, dos artefatos da cultura, contudo coloca-se a pergunta sobre o papel da bicicleta na relação entre turismo, cultura e transformações urbanas.

Por sua vez o cicloturismo, que é entendido por vários autores tais como Resende e Viera Filho (2011) como segmento do turismo, congrega o uso da bicicleta para fins turísticos, isto é, a experiência de uso da bicicleta é o objetivo desta atividade turística. Nesse sentido, é mister perceber que o uso da bicicleta permite que as paisagens sejam vivenciadas de maneira muito particular, pois o ciclista tem a possibilidade, ao pedalar, ver a paisagem do destino turístico que o cerca. Em grandes centros urbanos como a cidade do Rio de Janeiro é possível identificar não só elementos da natureza exuberante, como elementos culturais, como é o caso do graffiti. Logo, pergunta-se como o graffiti pode se relacionar com o uso de bicicletas para fins de turismo e lazer na cidade do RIo de Janeiro.

3. A CIDADE DO RIO DE JANEIRO

Essa parte do trabalho se subdivide na apresentação de aspectos da metodologia adotada (ver item 4.1.) e a discussão sobre o potencial para o desenvolvimento de iniciativas de cicloturismo com viés cultural na cidade (ver item 4.2.).

3.1. Aspectos metodológicos

A coleta, organização e sistematização dos dados, realizado de agosto de 2017 a março de 2018, deu origem a um banco de dados organizado por área geográfica da cidade no qual se localizavam estações do Bike Rio, que é um sistema de compartilhamento de bicicletas (260 estações). A partir das coordenadas geográficas (endereço, latitude e longitude) destas estações utilizou-se a ferramenta do Google Street View para localizar os graffiti do entorno de cada estação, isto, considerando um giro de 360 graus.

Os graffiti identificados foram codificados por números (referente a estação do Bike Rio Itaú) e letras de acordo com ordem alfabética, para assim diferenciá-los ("a", "b"; "c"). O Quadro 2 apresenta os aspectos metodológicos com uma síntese deste banco de dados:

Categorias	Descrições
Nome e número	Objetivo identificar as estações de oferta de bicicleta compartilhada
Bairro	Bairros da cidade do Rio de Janeiro
Zonas	Zonas da Cidade (Sul, Norte, Oeste, Centro) da cidade do Rio de Janeiro
Graffiti	Número de *graffiti*
	Descrição dos *graffiti*

Quadro 2: Aspectos metodológicos.
Fonte: Elaboração própria.

A fonte de dados para o nome e número de bicicletas foi o Bike Rio e para a localização dos graffiti e sua quantidade o Google Street View. A partir do Quadro 2 é possível perceber que existem áreas da cidade, notadamente alguns bairros das zonas oeste, sul, central e norte que poderiam considerar a relação entre bicicleta e graffiti para o desenvolvimento de um cicloturismo voltado a valorização da cultura local. O próximo subitem propõem uma discussão sobre o cicloturismo urbano cultural.

3.2. Cicloturismo Urbano Cultural na cidade do Rio de Janeiro

É mister contextualizar que a cidade do Rio de Janeiro se tornou, sucessivamente, a capital da colônia, do reino português, do império brasileiro e finalmente da capital da República, como bem cita Pinheiro (2010). Essa centralidade de grande representatividade histórica e cultural brasileira só finaliza na década de 1960 com a mudança da capital para Brasília. Assim, por exemplo, a área central da cidade fornece grande parte de elementos representativos dos períodos da história, mesmo que com a paisagem modificada, permitindo uma grande variedade de roteiros, e nisto se inclui o desafio do uso da bicicleta e do cicloturismo em sinergia com os graffiti. Por outro lado, outras áreas da cidade, como as zonas sul, norte e oeste também apresentam potencial para isto. O Quadro 3 explicita a distribuição de graffiti identificados por zonas e bairros da cidade.

Zonas	Bairro	Estação de compartilhamento de Bicicleta*	Número de *Graffiti***
Oeste	Recreio dos Bandeirantes	Glaucio Gil Praia	5
		Lucio Costa	4
	Barra da Tijuca	Barra World	3
Sul	Urca	UFRJ Praia Vermelha	2
	Botafogo	Guilhermina Guinle	1
	Gávea	Shopping da Gávea	1
	Humaitá	Cobal	1
	Ipanema	Garcia D'Avila	1
Central	Gamboa	Aquario	4
	Centro	Praça da Cruz Vermelha	3
	Lapa	Gomes Freire	1
		Praça Cecilia Meireles	2
Norte	Praça da Bandeira	Praça da Medalha Milagrosa	1
	Maracanã	Mata Machado	1
	Tijuca	Colégio Militar	1
		Morais e Silva	4
		Metrô São Francisco Xavier	1
		Largo da Segunda Feira	2

Quadro 3: Graffiti e Compartilhamento de Bicicleta.
Fonte: Elaboração própria a partir dos websites *Bike Rio e **Google Street View.

A partir do Quadro 3 é possível vislumbrar o potencial que existe para o desenvolvimento da sinergia entre turismo, bicicleta e graffiti na cidade do Rio de Janeiro. Em termos quantitativos a zona oeste parece ter um potencial relevante ou seja doze, contudo a região central parece ter junto com a zona norte uma distribuição relevante por bairros. Assim, embora a Zona Sul seja a de maior turistificação, pode ser que a relação entre graffiti e bicicleta possa contribuir para ampliar e ou consolidar o espaço turístico da cidade para demais zonas. Em termos descritivos, as imagens são bastante representativas da cultura carioca e podem ser exploradas em futuros estudos utilizando-se recursos da semiologia e da semiótica. Por exemplo no Largo da Segunda Feira na Tijuca é possível analisar o cenário da cidade, homem observando um ônibus na cor vermelha. Na Sala Cecília Meireles é possível ver o Retrato do Ayrton Senna, tudo isso representando a cultura carioca e nacional.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No processo de transformações urbanas no Rio de Janeiro em função dos megaeventos esportivos ocorridos, notadamente a Copa do Mundo de Futebol FIFA em 2014 e os Jogos Olímpicos e Paralímpicos de 2016, destaca-se que com a ampliação da ciclovia, o cicloturismo no espaço urbano da área central do Rio de Janeiro pode se desenvolver de forma ampla, tal como vem ocorrendo com a atividade de walking tour e nisto incluir, como apontado no Quadro 3 os graffiti.

Assim, na área central existem diversas opções, tal como estender o roteiro até a área do Porto Maravilha, de grande transformação urbana, onde encontram-se atualmente vários exemplares de graffiti representativos da cidade, tal como o painel do Kobra, unindo dessa forma, todos os aspectos relevantes dessa pesquisa.

Ademais, pode-se considerar também os aspectos históricos para incentivar ainda mais a sinergia entre bicicleta e graffiti. Assim, a área central da Cidade do Rio de Janeiro é muito rica em construções representativas de períodos históricos brasileiros, isto é, em todas as suas fases de desenvolvimento, visto ter sido capital do Brasil por longo período. A ampliação da malha cicloviária, e o cicloturismo nessa área central representam uma boa opção de unir transporte, cultura e turismo. Os meios para se desenvolver o cicloturismo nessa região central são facilitados pela existência do Aterro do Flamengo, onde já estão desenvolvidas ciclovias de acesso a área central, com uma visão belíssima da Baía de Guanabara.

O estudo apresenta um limite temporal, sendo que tanto os graffitis quanto as bicicletas compartilhadas se alteram ao longo do tempo, exigindo assim atualizações constantes, principalmente se o objetivo for turistificar e roteirizar a partir destes elementos.

REFERÊNCIAS

Allis, T. (2006) Turismo, patrimônio cultural e transporte ferroviário: um estudo sobre as ferrovias turísticas no Brasil e Argentina. Dissertação (mestrado) – Programa de Pós-graduação em Integração da América Latina, Universidade de São Paulo. São Paulo.

Avighi, C. (2001). Turismo, Globalização e Cultura. In: LAGE, B. e MILONE, P. (Eds.), Turismo: Teoria e Prática. Ed. Atlas. São Paulo.

Bike Rio. Disponível em: https://bikeitau.com.br/bikerio/.Brothers, L ; Wang, S; Yamada, N. (2011) A Case Study: Discussion of Factors

and Challenges for Urban Cultural Tourism Development. In: International Journal of Tourism Research. 13, 553–569. Indiana University, Indianapolis.

Cunha, E. (2008) Reflexões sobre o turismo cultural na “Cidade Maravilhosa”. Dissertação (Mestrado Profissionalizante) – Fundação Getúlio Vargas. Rio de Janeiro.

Downward, P; Lumsdon, L; Rhoden, S. (2006) Transport for Tourism: Can Public Transport Encourage a Modal Shift in the Day Visitor Market?. In: Journal of Sustainable Tourism, Vol. 14, No. 2. University of Central Lancashire, UK.

Google Street View. Disponível em: <https://www.google.com/streetview/>.

Gonçalves, D. (2008) A relação entre transporte e turismo: o caso do Rio de Janeiro. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, COPPE. Rio de Janeiro.

Kahn, S; Saldanha, L. (2015) Análise das dimensões de sustentabilidade do cicloturismo na região do centro do Rio de Janeiro. In: Anais do XXIX Congresso Nacional de Pesquisa em Transporte da Anpet, pp. 2069–2080. Ouro Preto.

Krippendorf, J. (2000) Sociologia do Turismo: para uma nova compreensão do lazer e das viagens.

Ed. Aleph. São Paulo

Lamonte, M. (2009) Reinventing the Wheel: A Definitional Discussion of Bicycle Tourism. In: Journal of Sport & Tourism, Vol. 14, No. 1, pp. 5–23 . Southern Cross University, Australia.

Löfgren, O. (2015) Modes and Moods of Mobility: Tourists and Commuters. In: Culture Unbound - Journal of Current Cultural Research, Volume 7, 2015: 175-195. Publicado por Linköping University Electronic Press.

Magnani, J, G, C. (2004) Cultura Urbana: transformaciones de las grandes metrópolis. In: Revista Esencia y Espacio, vol. 19. Cidade do México.

Ministério do Turismo (2010) Turismo Cultural: orientações básicas. / Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação-Geral de Segmentação. – 3. ed.- Brasília: Ministério do Turismo. Disponível em: < http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/Turismo_Cultural_Versxo_Final_IMPRESSxO_.pdf> Acesso em:Outubro/ 2018.

Page , S, J. (2008) Transporte e turismo: perspectivas globais, 2a Ed. Bookman Editora. São Paulo. Palhares, G, L. (2002) Transportes Turísticos. Ed. Aleph. São Paulo.

Pinheiro, A, I, F. (2010) O Rio de Janeiro através dos séculos - Rio de Janeiro, cinco séculos de história e transformações urbanas. Casa da Palavra Produção Editorial. Rio de Janeiro.

Pires, P, S. (2002) Dimensões do Ecoturismo. SENAC. São Paulo.

Richards, G. (2011) Creativity and Tourism: The State of the Art. In: Annals of Tourism Research, Vol. 38, No. 4, pp. 1225–1253. Tilburg University,Tilburg.

Reis, A,C,F. (2011) Revelando o invisível: os enredados fios de ligação entre ícones culturais e os processos de transformação urbana. In: Anais do Seminário Internacional Cultura e Transformação Urbana. SESC Belenzinho. São Paulo.

Resende J.C.; Vieira Filho, N, A.Q, V. (2011) Cicloturistas na Estrada Real: Perfil, Forma de Viagem e Implicações Para o Segmento. Turismo em Análise, São Paulo, v. 22, n. 1, p. 168-194.

Rodrigues, F. (2013) Pensando o graffitti como atrativo turístico: o olhar do grafiteiro e o caso do circuito casas-tela em pavão, pavãozinho e cantagalo (RJ). In: Revista Itinerarium, Vol.1. Rio de Janeiro.

Santos, J. (2007) Turismo e transfigurações culturais. Revista Encontros Científicos - Tourism & Management Studies, n. 3. Lisboa.

Tartaglia, L. (2013) A paisagem e o grafite na cidade do Rio de Janeiro. In: Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, n.7, p.191-202. Rio de Janeiro.

BIKE TOUR SP – A IMPORTÂNCIA DAS MÍDIAS DIGITAIS NO CICLOTURISMO

BIKE TOUR SP – THE IMPORTANCE OF DIGITAL MEDIA ON CYCLE TOURISM

Francisca Helena Paixão de Souza[9]
Liduína Maria de Araújo Chaves[10]
Hévila Rodrigues Militão[11]
Fábio Perdigão Vasconcelos [12]

eBook completo: bit.ly/ebook_iiedesc
Portal do Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo: planett.com.br/edesc/

FORMATO PARA CITAÇÃO:
SOUZA, F. H. P.; CHAVES, L. M. A.; MILITÃO, H. R.; VASCONCELOS, F. P. Bike Tour SP – A importância das mídias digitais no 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.

9 Universidade Estadual do Ceará, UECE (helena.paixao1@hotmail.com).
10 Universidade Estadual do Ceará, UECE (liduinachavesimoveis@hotmail.com).
11 Universidade Estadual do Ceará, UECE (hevila_mili@hotmail.com).
12 Universidade Estadual do Ceará, UECE (fabioperdigao@gmail.com).

RESUMO

Fundamentado nos conceitos de cicloturismo, mídias e inovação, o presente artigo tem como objetivo analisar de que forma as mídias contribuem para operacionalizar e divulgar o projeto de cicloturismo urbano Bike Tour SP. O projeto consiste em um passeio cultural guiado, de bicicletas, pelas ruas da megalópole São Paulo. O estudo adotou uma abordagem exploratória e descritiva, utilizando como metodologia o estudo de caso, ancorado em pesquisa bibliográfica, visita a sites na internet e entrevista com o idealizador do projeto. Ademais, utilizou-se para análise de resultados a técnica de marketing SWOT. Conclui-se que o Bike Tour SP, é influenciado de forma decisiva pelas mídias e redes sociais consistindo em fator determinante para o sucesso e continuidade do negócio.

PALAVRAS-CHAVE: cicloturismo urbano, mídias digitais, inovação.

ABSTRACT
Based on the concepts of cycling, media and innovation, this article aims to analyze how the media contribute to the operationalization and dissemination of the Bike Tour SP Urban Bike Tour Project. The project consists of a cultural tour guided by bicycle through the streets of the metropolis of São Paulo. The study adopted an exploratory and descriptive approach, using as methodology the case study, anchored in bibliographical research, visit to Internet sites and interview with the project's founder. In addition, the SWOT marketing technique was used for results analysis. It is concluded that the Bike Tour SP is decisively influenced by the media and social networks, which is a determining factor for the success and continuity of the business.

KEYWORDS: urban cycle tourism, digital media, innovation.

1. INTRODUÇÃO

As mídias digitais são ferramentas de informação e propagação de conhecimento. Presentes no dia a dia das sociedades modernas revelam-se como ferramentas impulsoras do cicloturismo. Sites e plataformas digitais favorecem a operacionalização e divulgação de negócios. No presente artigo, identifica-se a utilização e importância das mídias e suas relações com o uso da bicicleta no turismo urbano.

Considerada uma prática relativamente nova no Brasil, o turismo de bicicletas está em pleno processo de expansão. Cenários favoráveis de infraestrutura ciclística propiciam maiores demandas de cicloturismo urbano em cidades brasileiras, principalmente de turistas estrangeiros, sobretudo os de países habituados à atividade ciclística.

O cicloturismo é incentivado em 53 municípios brasileiros com a inserção de R$20,2 milhões para a construção de ciclovias e ciclofaixas em território nacional no período de 2001 a 2011 (BRASIL, 2012). Neste contexto, trata-se da modalidade de cicloturismo denominada cicloturismo urbano.

A implantação das bicicletas compartilhadas em várias capitais constitui outro importante elemento motivador do cicloturismo urbano. A facilidade de locação dos equipamentos, disponíveis em áreas de fácil acesso ao turista, estimula e possibilita a prática.

Em outros países, o cicloturismo, organizado e propagado através das mídias digitais, já funciona corriqueiramente através de empresas consagradas como a Fat Tire Tours atuante em metrópoles europeias e norte americanas (FAT TIRE BIKE TOUR, 2018), e a Mike's Bike Tour, empresa sediada em Amsterdam que oferece city tour de bikes (MIKE'S BIKE TOUR AMSTERDAM, 2018). Essas empresas utilizam as mídias digitais em negócios de cicloturismo com captação de clientes através das tecnologias. A inovação deriva-se de uma ideia criativa que de forma eficaz irá gerar mudanças.

O artigo tem como objetivo analisar de que forma as mídias contribuem para operacionalizar e divulgar o projeto de cicloturismo urbano Bike Tour SP. No contexto do estudo de caso, passa-se a discorrer com brevidade sobre a megalópole São Paulo, inserida na oferta de infraestrutura cicloviária, para albergar iniciativas inovadoras de alavancagem da atividade turística. E em seguida apresenta-se o Projeto Bike Tour SP, sua origem, objetivos e midiatização nas fases de criação, crescimento e expansão nacional.

Definidas estas questões anteriores, sintetiza-se o trabalho a partir dos seguintes procedimentos: definição de um referencial teórico relacionado com o tema, procedimentos metodológicos, análise do tema e discussão dos resultados.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1. Cicloturismo urbano no cenário do turismo atual

A prática do turismo, em sua essência, está intrinsecamente ligada ao deslocamento. Uma das questões centrais da temática situa-se na forma de circulação dos turistas. Por isso, torna-se urgente discutir e encontrar respostas em transportes que emergem com suporte no conceito de desenvolvimento sustentável. Segundo Lohmann et al (2013, p. 08),

> [...] considerando a concentração da população e a tendência atual de crescimento das cidades, medidas de transporte urbano sustentáveis tornaram-se extremamente relevantes, com algumas iniciativas e políticas atualmente implementadas em megalópoles em todo o mundo, incluindo Londres, Cingapura e São Paulo.

Assim, dentre várias alternativas possíveis em zonas metropolitanas, encontra-se o uso da bicicleta, a criação de novas ciclovias e a utilização destes espaços para a realização de outras formas de se fazer turismo dentro do perímetro das cidades.

O turismo urbano apresenta características peculiares, como uma convivência mais próxima entre turista e residente, menor sazonalidade quando comparado a outras tipologias de turismo, e um menor tempo de estadia quando em paralelo com destinos sol e praia, destaca Rodrigues (2009, p. 174).

Diante deste contexto urbano, os movimentos em prol de um turismo saudável e sustentável tem incentivado a prática de alternativas menos poluentes para várias áreas de convívio humano. Segundo Ignarra (2013, p. 220), o turismo adentra em uma era caracterizada por mais consciência e atenção aos crescentes impactos ambientais. Nessa perspectiva, o cicloturismo se destaca como uma nova forma de fazer turismo. Abrange pequenas, médias ou longas viagens valendo-se da bicicleta como principal meio de transporte.

O cicloturismo urbano caracteriza-se pela realização da atividade ciclística com fins de experiência turística, em centros urbanos. Adota-se a visão de Segovia e Grimm (2017, p. 46)

> Cicloturismo urbano é a atividade turística recreativa e de lazer que consiste em realizar percursos de bicicleta em setores urbanos durante o dia e à noite, de forma independente ou organizada, sendo uma das atividades dentre uma profusão de possibilidades a ser desenvolvida em uma experiência turística urbana.

Nesta perspectiva teórica verifica-se a ascensão que o ciclismo, de uma forma geral, conquista nas cidades com a ampliação da malha cicloviária, principalmente nas grandes capitais, necessitando, para tanto, de inovação e mídias digitais. Serão os conceitos a seguir analisados.

2.2. Inovação e mídias digitais

As mudanças nas últimas décadas foram rápidas, trazendo turbulências e imprevisibilidades, forçando as empresas em todos os setores a serem mais criativas e inovadoras para se manterem sustentáveis. Drucker (1969, p. 22) já afirmava que “atualmente nos defrontamos com uma época de descontinuidade da economia e da tecnologia mundial”, para o autor, nesse ambiente de profundas mudanças, somente

o marketing e a inovação seriam capazes de criar consumidores e valores para empresas, colocando as pessoas fortemente no centro dos processos.
Kotler e Bes (2011, p. 12) citam que "[...] um arcabouço de inovação deve delinear os mercados geográficos e os tipos de produto e serviço em que a inovação é desejada" continuando com a ideia dos autores, sugerem que se faça um planejamento para a inovação com objetivos, missão e estratégias bem definidos, para quando implementados venham produzir resultados, que devem ser medidos e avaliados. A inovação tecnológica constitui uma ferramenta essencial para aumentar a produtividade das organizações, assim como para impulsionar o desenvolvimento econômico de regiões e países (TIGRE, 2006, p. 11).

A evolução tecnológica do mundo globalizado direciona as empresas ao uso das mídias sociais como canal de comunicação com seus clientes. Essa evolução dinâmica e irreversível influencia as relações sociais. Segundo Gomes (2016), a mídia, como instrumento de comunicação, escolhe determinados conceitos, imagens e gestos num movimento de dinâmica sociocultural.
A mídia digital é forte ferramenta utilizada pelo marketing nos últimos anos. Gerar conteúdo para páginas, blogs e sites faz parte da mídia digital, com um gama de funcionalidades, ferramentas e técnicas de divulgação de empresas e marcas. Algumas das formas mais utilizadas são banners em sites, anúncios no Facebook, comerciais em vídeos do Youtube, links de patrocinadores, e anúncios no Instagram. Essas formas de divulgação criam relacionamento com os usuários, principalmente quando se trata de redes sociais (AGÊNCIA LÓGICA DIGITAL, 2018).

Toda a gama de recursos tecnológicos integrados, conhecidos como Novas Tecnologias da Informação e Comunicação (NTIC's), são responsáveis pela automação e comunicação dos processos de negócios. As NTIC's ampliam o espectro de atuação das atividades turísticas por facilitar a busca e seleção de destinos e atrativos. Destaca-se o uso da internet e o uso de aplicativos e plataformas virtuais como base de apoio para atividades empresariais.

As redes sociais, de fontes formais ou informais, de relacionamentos reúnem grupos de pessoas que tem alguma relação ou interesse mútuo. Marteleto (2001) explica que redes sociais nos espaços informais são iniciadas a partir da tomada de consciência de uma comunidade. As redes se entrelaçam a partir de interesses e/ou valores em comum que motivam os integrantes em assuntos que envolvem direitos, responsabilidades e tomadas de decisões. Cada indivíduo que se relaciona vai formando um todo coeso que representa a rede. O Projeto Bike Tour SP utiliza-se de redes sociais informais e formais, conforme aborda-se nos itens 4.3 e 4.4.

Vê-se que a atividade turística do século XXI concentra grande parte de sua força motriz em ferramentas de mídia digitais e inovação. Afirmam Fraga et al (2016, p. 88) que, conexões entre o real e o virtual também têm sido um elemento-chave para o desenvolvimento do turismo de maneira sustentável.

3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

O estudo adotou uma abordagem exploratória e descritiva, utilizando como metodologia o Estudo de Caso, ancorado por meio de pesquisa bibliográfica, visita a sites na internet e entrevista com o idealizador do Projeto Bike Tour SP.

Com base nos conceitos de Triviños (1987) e Yin (2005), estudo de caso é definido como categoria de pesquisa de estudo empírico, cujo objeto é uma unidade que se analisa profundamente, tendo como objetivo pesquisar a descrição de determinada realidade. É um método que pode ser classificado como pesquisa descritiva e qualitativa.

O trabalho divide-se em quatro tópicos, onde se fala sobre: i) Cicloturismo urbano no cenário do turismo atual; ii) Inovação e mídias digitais; iii) O Projeto Bike Tour SP; iv) Análise SWOT do projeto e discussões.

Realizou-se entrevista com o idealizador do projeto, Daniel Moral, em 16 de maio de 2018. Foi gravada e transcrita integralmente. Os dados coletados foram analisados e organizados em três fases: fase inicial do projeto, crescimento e expansão nacional. Em cada fase procurou-se identificar o uso das mídias com vistas a perceber de que forma contribuem para a operacionalização e divulgação do projeto.

Utilizou-se os dados do site oficial do Bike Tour SP e do site Tripadvisor para maior compreensão sobre o histórico, operacionalização, midiatização e relação com os usuários.

4. CONTEXTO DE ESTUDO: O PROJETO BIKE TOUR SP

4.1. São Paulo de bicicletas

A megalópole São Paulo, principal centro econômico do Brasil, também se destaca no cenário nacional como núcleo de entretenimento. Eleita em 2016 pelo Tripadvisor como 5° melhor destino turístico brasileiro, disponibiliza ofertas de lazer em proporções superlativas quando comparada às demais metrópoles brasileiras.

Seus atrativos turísticos são divulgados através das Centrais de Informação Turística - CITs. As CITs são administradas pela São Paulo Turismo S/A (SPTuris), empresa municipal oficial de turismo em São Paulo. O Projeto Bike Tour SP firmou parceria com a SPTuris através de divulgação dos passeios em seus atendimentos a turistas e residentes (CIDADE DE SÃO PAULO, 2018).

Em 2009, implanta-se as ciclofaixas de lazer através de parceria entre a iniciativa privada, empresa Bradesco Seguros, e gestão municipal. A adesão pelas ciclofaixas foi tão intensa que o percurso iniciado com 5 km atualmente conta com 122,2km de extensão (COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO, 2018). Segundo o Observatório de Turismo e Eventos da Cidade de São Paulo (2017), a malha cicloviária paulistana já abrange 468 km entre ciclovias e ciclofaixas.

Essa alternativa de uso da bicicleta como instrumento de lazer em São Paulo, foi percebida pelos idealizadores do Projeto Bike Tour SP como fonte de oportunidade para iniciação do Projeto. Frisou o entrevistado que a ideia do Projeto só se tornou viável, a partir da implementação das ciclofaixas de lazer. A segregação física entre a bicicleta e os veículos motorizados proporcionada pelas ciclofaixas, concede maior segurança ao ciclista ao transitar pelas ruas de São Paulo.

4.2. O projeto

O Bike Tour SP é um projeto de cicloturismo urbano que consiste em um passeio cultural gratuito de bicicleta pelas ruas de São Paulo, formado por grupos de até 10 pessoas que pedalam sob a orientação de monitores. O participante, ao passar pelos pontos turísticos do roteiro escolhido, recebe informações sobre a história da cidade, curiosidades sobre os pontos turísticos, nos idiomas português e inglês, por meio de guia eletrônico de áudio, o audiotour (BIKE TOUR SP, 2018).

Constitui-se uma empresa social. Fundamenta-se nos valores de solidariedade, inclusão social e acessibilidade. Solidariedade – cada participante doa 2 kg de alimentos não perecíveis que são encaminhados às instituições de caridade: Núcleo Assistencial Bezerra de Menezes (NABEM) e Missão Cena (trabalho social que acolhe pessoas em situação de risco). Arrecada em média 2 toneladas de alimentos por mês. Inclusão Social – o passeio é gratuito, dissemina cultura pelo conhecimento histórico dos atrativos turísticos contidos nos roteiros, ao mesmo tempo em que proporciona lazer saudável aos participantes. Acessibilidade - o usuário recebe os equipamentos de segurança e a bicicleta adequados às suas necessidades. São disponibilizados tablets com o conteúdo cultural em libras para deficientes auditivos.

Além de bicicletas de estrutura normal, o acervo é composto por equipamentos adaptados a pessoas com necessidades especiais, trenzinho (figura 1), triciclo família (figura 2), handbikes e bicicletas elétricas para pessoas com mobilidade reduzida, triciclos adaptados a deficientes visuais, bike trailer (figura 3) para transportar crianças pequenas, e bike kids (para crianças que já pedalam). As figuras abaixo mostram flashes de passeios da equipe Bike Tour SP no trenzinho, triciclo família e bike trailer.

Figura 1: Trenzinho
Fonte: Bike Tour SP (2018)

Figura 2: Triciclo Família
Fonte: Bike Tour SP (2018)

Figura 3: Bike Trailer
Fonte: Bike Tour SP (2018)

O projeto alia turismo, em uma vivência direta com a cidade através da bicicleta, a cultura, e a prática de exercícios físicos, com todo o arcabouço de benefícios que o pedalar proporciona, de forma não poluente.

Atualmente o projeto percorre seis roteiros na capital paulista fazendo os percursos denominados: Centro Novo; Av. Paulista; Centro Velho; Faria Lima; Vila Madalena e Parque Ibirapuera. Os passeios acontecem aos sábados e domingos com cinco horários em cada roteiro.

A estrutura organizacional atual é composta pelos gestores que são os irmãos Daniel e André Moral, coordenadores, monitores e apoio. Todo o trabalho da equipe é essencialmente voluntário, recebendo apenas ajuda de custo. O projeto é mantido por patrocínios e parcerias.

Passa-se a investigar o uso das mídias e redes sociais na origem e crescimento do projeto Bike Tour SP ancorado no conteúdo da entrevista com o Sr. Daniel Moral.

4.3. Fase inicial do projeto – criação

O fundador do Bike Tour SP, Daniel Moral idealizou o projeto em parceria com seu irmão, André Moral, em maio de 2013. A inspiração veio de um modelo de guiamento interno por audiotour que André conheceu em visita a um museu em Barcelona.

A ideia surgiu alicerçada pelo sonho de incentivar a mobilidade urbana sustentável aliada ao lazer, à atividade física e ao anseio de propagar a cultura pelo resgate da história da cidade de São Paulo. São pilares do Bike Tour SP: bicicleta, cultura e solidariedade.

No início eram eles mesmos os guias, transportando suas bicicletas e mais cinco que adquiriram com seus próprios recursos.

> Na época era só eu e meu irmão. A gente levava tudo e trazia tudo. Era bem mais difícil! Meu irmão tinha uma Zafiro e a gente colocava sete "bikes" dentro, três em cima e quatro no banco, era uma loucura! Saía, levava para casa, montava, e vimos que aquilo não era sustentável (Daniel Moral, em entrevista concedida à autora Helena Paixão).

Observa-se que o projeto inicialmente não contou com redes sociais, formais ou informais, mais com força de trabalho, estrutura e recursos financeiros dos próprios idealizadores.

Organizaram um Plano de Negócios, "bussiness plain", e utilizaram a estratégia de marketing MVP, Mínimo Produto Viável, para testar se o modelo funcionava. O MVP, sigla de "Minimum Viable Product". Equivale a primeira versão de um produto empregando o mínimo de recursos possíveis para testar o mercado e validar sua ideia. "A prática ajuda a investir em um produto certeiro, que realmente seja útil às pessoas" (TOLEDO, 2018).

Em resposta à entrevista, quanto ao surgimento do projeto Bike Tour SP, o respondente explicou que o fator determinante para transpassar a fase embrionária do projeto ocorreu quando houve repercussão na mídia televisiva. Em agosto de 2014 a Rede Globo de Televisão fez uma reportagem para o telejornal "Bom Dia São Paulo". Nas próprias palavras de Daniel Moral:

> A gente estava testando aquele modelo, e de um dia para outro, tinha mais de 500 pessoas em fila de espera para participar. E pensamos: então o negócio tem demanda! Até então era eu e meu irmão que estávamos bancando tudo. E aí conseguimos um apoio que foi da Decatlon, foi fundamental. Foram as bicicletas. Então vimos que não dava para fazer só um passeio por dia pois não iríamos terminar nunca com a fila de espera de 500 pessoas. Então resolvemos profissionalizar o negócio. E a gente só tinha facebook, daí construímos o site, o sistema de inscrição, e tudo começou a se profissionalizar realmente. (Daniel Moral, em entrevista concedida à autora Helena Paixão).

As mídias, e no caso, a televisão, desencadearam a instantânea visualização do projeto, surpreendendo o próprio idealizador. Segundo Squirra (2002) a edição jornalística "recorta" os eventos originais, dando uma nova ordem e intensidade. Ressignifica o real, puro, transformando-o no que é por ele chamado de real "elaborado", pelas estruturas de comunicação.

O efeito midiático sobre o projeto Bike Tour SP foi intensamente positivo. A reportagem mostrou o passeio ao turista e ao paulistano pela divulgação em massa, e o que ainda estava em fase de teste atingiu significante parcela do público alvo exigindo ações rápidas para atendimento à demanda.
A partir da divulgação na mídia social televisiva, houve a necessidade de profissionalização. Com o aumento da demanda o passeio passou a ser mais "enxergado" pelos investidores, surgindo o apoio de empresas em forma de patrocínios, que impulsionaram de forma decisiva a expansão, modernização e midiatização do projeto.

Com o fenômeno da midiatização e a rápida ascensão, passando para uma demanda muito além da capacidade inicial de atendimento, o Projeto Bike Tour SP transpõe-se para a fase denominada "fase de crescimento".

4.4. Fase de crescimento

Na fase de crescimento o projeto expandiu suas parcerias e angariou patrocinadores, processo fundamental para a continuidade do negócio, segundo frisou o respondente. Esse evento notabiliza a necessidade de obtenção de recursos com o objetivo de tornar o projeto viável e em crescimento, dentro da proposta de serviço gratuito com bom nível de qualidade.

Os patrocinadores e apoiadores, cada um dentro da sua proposta contratual, passam a financiar e disponibilizar os equipamentos utilizados nos tours; a manutenção semanal dos equipamentos; o espaço para guarda das bicicletas, doações e equipamentos; oferta de lanches aos participantes e demais necessidades do projeto. São patrocinadores atuais: Bradesco Seguros; Lanchonete da Cidade; Eventbrite; Portobello Shop Pinheiros; e Movimento Conviva. E apoiadores: Decathlon; Dream Bike; Ibis Hotéis e Ibis Budget Hotels; Prefeitura de São Paulo (Secretaria de Cultura e Secretaria da Pessoa com Deficiência); Trackers; BTWIN; Sense Eletric Bike; Eureka Coworking e SPTuris. As parcerias com órgãos públicos ainda são tímidas.

A entrada da patrocinadora Eventbrite proporcionou a readequação profissional do projeto. A Eventbrite

é uma plataforma mundial que atua semelhante ao que é feito em redes sociais como Facebook, porém de forma mais completa. Permite criar e gerenciar eventos gratuitos ou com venda de ingressos (VINHA, 2017).

Nesta fase, toda a operacionalização relacionada a inscrições, controle de número de participantes, no-show, controle da arrecadação de alimentos, e outras ações relacionadas à coordenação do projeto, passam a ser realizadas através de banco de dados gerido pelo idealizador Daniel Moral, através do site e da plataforma digital disponibilizada pela Eventbrite.

Como pode se depreender, a partir de um saber e prática individuais, encontramos elementos centrais para implantação e controle de um projeto do porte do atualmente analisado.

Ao encerrar este tópico, conforme a ideia chave de justiça social, segundo os fundadores, vale destacar alguns números que revelam o seu crescimento: i) o projeto foi iniciado com 06 pessoas e hoje, em torno de 50.000 pessoas já realizaram o tour; ii) 77.844 kg de alimentos já foram arrecadados e doados a instituições sociais; iii) 101 atrativos culturais da cidade de SP, foram apresentados; iv) foram mobilizados recursos para que os portadores de necessidades especiais tivessem acessibilidade em sua cidade.

Atualmente o projeto utiliza como principal fonte de divulgação, a internet, através do endereço eletrônico <https://www.biketoursp.com.br>. O site possui estrutura que permite aos participantes efetuarem as inscrições escolhendo percurso e data em que desejam fazer o passeio, através de reserva. Nele também são apresentados detalhes do trajeto, orientações básicas, vídeos das reportagens já realizadas e contato com a equipe de organização.

As redes sociais eletrônicas utilizadas pelo projeto são Instagram, Facebook (com 23.512 seguidores em 09/06/2018) e Youtube.

Além das mídias eletrônicas, também se utiliza a mídia jornalística, através de free lancer que realiza "release" para o projeto. A SPTuris, já citada anteriormente, promove a divulgação com informações e panfletagem dentre seus canais de comunicação com o turista e o residente.

Figura 4: Mídias já divulgadas.
Fonte: Cedida por Daniel Moral.

A divulgação com foco no turista também acontece através dos hotéis parceiros, rede Ibis e Ibis Budget, e hostels. As revistas das empresas aéreas LATAM e GOL Linhas Aéreas Inteligentes já exibiram reportagens sobre o Bike Tour SP em suas edições.

Apesar da divulgação, ratifica o entrevistado, que em torno de 92% do público do projeto é composto por paulistanos.

O Tripadvisor que se autodenomina "o maior portal online de viagens do mundo", é o veículo que mais tem apresentado retorno em captação de turistas para os passeios, segundo a percepção do entrevistado. O Bike Tour SP está em primeiro lugar na classificação "Passeios ao Ar Livre". Obteve Certificado de Excelência, para essa categoria, nos anos de 2016 e 2017. Em visita ao site realizada em 23/jun/2018, verifica-se 476 avaliações do projeto com 87% de avaliações excelente, 10% muito bom, 1% para as avaliações razoável, ruim e horrível. Alcançou-se a pontuação máxima possível, 5,0 pontos (TRIPADVISOR, 2018).

Neste cenário de pleno funcionamento e crescimento em que o projeto se encontra, e tendo em vista os planos de expansão revelados pelo fundador na entrevista, transpõe-se para a fase atual do projeto - Fase de Expansão Nacional.

4.5. Fase de expansão nacional

A visão de negócio dos fundadores Daniel e André Moral está em direcionar a expansão do Bike tour SP para outras cidades brasileiras. Já realizaram desenhos para implantação nas cidades de Salvador e Porto Alegre, sob demanda de gestores públicos e iniciativa privada, na perspectiva de criar escala. Pretendem fundar núcleos fora de São Paulo para descentralização, em modelo de rede, sempre preservando os valores, que são a essência principal.

A expansão de parcerias e patrocinadores tende a ser alavancada, pois o Projeto Bike Tour SP foi recentemente agraciado com aprovação pela Lei Rouanet de apoio e incentivo à cultura, conhecida por sua política de incentivos fiscais para projetos e ações culturais.

Realiza-se a seguir análise SWOT do projeto, ferramenta de planejamento estratégico amplamente utilizada na administração de empresas. Tem como função cruzar as oportunidades e as ameaças externas à organização com seus pontos fortes e fracos (CHIAVENATO e SAPIRO, 2003).

4.6. Análise SWOT do projeto e discussões

Partimos do princípio de que não existem receitas para o sucesso ou fracasso de um projeto. O sucesso é obtido com estratégias especiais aplicadas a cada caso. Uma estratégia criativa preocupa-se com a posição da instituição em relação as suas forças, fraquezas, oportunidades e ameaças, esta é a síntese da análise SWOT que se faz a seguir:

Forças	Fraquezas
- Funcionalidade adequada aos seus objetivos; - Divulgação e distribuição através de canais de comunicação (sites, folders, TVs, jornais, revistas, vídeos, blogs, etc.); - Organização e controle do projeto realizados através de plataforma digital de alcance mundial; - Excelentes rotas escolhidas para a divulgação da cultura na cidade; - Equipe de monitores eficiente e bem treinada; por ser solidário, as pessoas se oferecem para serem monitoras; - Acesso gratuito; - Boa conservação dos equipamentos: bicicletas e material de apoio. - Excelente avaliação no Site TripAdvisor com nota 5,0.	- As rotas são apenas aos sábados e domingos; - Ocasionalmente não consegue atender completamente à demanda dos usuários; - Divulgação insuficiente do projeto como equipamento turístico; - Inexistência de promoção integrada do cicloturismo nos equipamentos culturais entre si; - Falta de sinalização adequada para o usuário, nas ruas do trajeto; - Incentivos escassos das Secretarias de Cultura do Município e do Estado
Oportunidades	**Ameaças**
- Potencial de crescimento e ampliação para outras capitais do País; - Aumento da oferta dos passeios para outros dias da semana; - Inclusão do projeto no Trade Turístico; - Criação de plano de marketing turístico específico para divulgação do produto; - Ampliação de parcerias com órgãos públicos.	- Dependência dos patrocínios; - Os responsáveis precisam de outra profissão para manutenção de suas rendas; - Necessidade de disponibilização de muito tempo e dedicação dos idealizadores; - Insegurança do trânsito. As ciclovias e ciclofaixas não perfazem todo o trajeto dos roteiros; - Violência da cidade de São Paulo; - Variações do clima: quando chove ou faz frio há *no-show* e toda a estrutura do dia fica subutilizada; - Falta de Políticas Públicas direcionadas para o setor de cicloturismo na cidade.

Quadro 1: Análise SWOT do projeto

Fonte: Elaborado pelas autoras.

Do quadro descrito, constata-se que os gestores devem estar suficientemente atentos para perceberem onde irão registrar suas demandas futuras. Para isso, devem corrigir as fraquezas e ameaças anteriormente citadas, evitando perder de vistas forças e oportunidades que lhes são oferecidas. Segundo Kotler e Keller (2006, p. 52),

> O modelo SWOT é um tipo de análise imensamente útil para definir qual será a estratégia adotada pela organização para atingir suas metas. Depois de ter realizado uma análise SWOT, a empresa pode estabelecer metas específicas para o período de planejamento.

Nesse contexto torna-se de fundamental importância um planejamento estratégico da instituição. Este planejamento visa orientar os esforços na direção mais correta. É um processo contínuo de um trabalho onde existem prazos e datas para realização de planos de ações que são o produto ou resultado do planejamento. O projeto é amplamente operacionalizado com base em mídias e plataformas digitais,

o que facilita sua organização, gestão e controle, além de propiciar fácil acesso e interesse dos participantes. Uma meta a atingir é fazer com que o Bike Tour SP se configure como alternativa real e duradoura para o cicloturismo urbano na cidade de São Paulo e sirva de exemplo aplicável a outras cidades.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo de caso permitiu demonstrar que as mídias, sobretudo as digitais, foram utilizadas como ferramenta de profissionalização da ideia de negócio do Projeto Bike Tour SP. Possibilitaram o crescimento e estão intrinsecamente presentes através da divulgação e suporte técnico operacional ao empreendimento.

Sua divulgação atual acontece por meio do Facebook, Instagram, Youtube; mídias televisivas, jornalísticas e de radiodifusão; revistas turísticas de companhias aéreas e de cunho social, panfletagens em hotéis e através da empresa oficial de turismo de São Paulo (SPTuris).

A midiatização permeia todo o processo operacional do projeto viabilizando-o desde as inscrições, estabelecimento de roteiros, acompanhamento, monitoramento e controle, até a distribuição das doações.

Visualiza-se que o Projeto Bike Tour SP possui capacidade e know-how para atrair um maior contingente de turistas, aumentando o percentual de participação mensurado. Eis a necessidade de um planejamento estratégico de marketing focado no turismo e da importância de articulação entre os setores públicos, estaduais e municipais, entidades privadas e sociedade civil organizada, através de parcerias que possibilitem ao projeto continuar sendo sustentável e exitoso.

Comprova-se com esse estudo de caso que o cicloturismo urbano é influenciado de forma decisiva pelas mídias e tecnologias digitais. Constitui ferramenta imprescindível para a continuidade desses negócios e recurso de amplo espectro para o trade turístico.

O projeto é uma oferta gratuita a disposição do conhecimento, do ócio e do entretenimento. Por conseguinte, de suma importância para o turismo cultural, o despertar para a prática da atividade física, do lazer e o envolvimento da sociedade através do cerne da solidariedade.

Reforça-se a importância de continuidade e intensificação da divulgação nas mídias, em sites de roteiros de viagens, blogs de viajantes e turistas, nos aeroportos paulistanos, expandindo-se a divulgação na rede hoteleira, shoppings e polos gastronômicos, a fim de se incrementar as opções de captação do público residente e visitante. Entretanto sem nunca perder o foco do que nele é exposto e tão valioso: a proposta da vida saudável, a difusão da cultura e da solidariedade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGÊNCIA LÓGICA DIGITAL (2018). Mídia digital: definição e importância para o mercado atual. Disponível em: <https://www.logicadigital.com.br/midia-digital-definicao-e-importancia-para-o-mercado-atual/>. Acesso em: 04 jun. 2018.

BIKE TOUR SP (2018). Passeio Cultural Gratuito de Bicicleta. Disponível em: <http://www.biketoursp.com.br/#quemsomos>. Acesso em: Junho/2018.

BRASIL. Ministério do Turismo (2012). Turismo sobre duas rodas. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/ultimas-noticias/1253-turismo-sobre-duas-rodas.html>. Acesso em: Junho/2018.

CHIAVENATO, I., SAPIRO, A. (2003). Planejamento estratégico: fundamentos e aplicações. Elsevier: Rio de Janeiro.

CIDADE DE SÃO PAULO (2018). Informação turística. Disponível em: <http://cidadedesaopaulo.com/v2/vivasp/centrais-de-informacao-turistica/?lang=pt>. Acesso em: Junho/2018.

COMPANHIA DE ENGENHARIA E TRÁFEGO (2018). Mapa de infraestrutura cicloviária. Disponível em: <http://www.cetsp.com.br/consultas/bicicleta/mapa-de-infraestrutura-cicloviaria.aspx>. Acesso em: Junho/ 2018.

DRUCKER, P. F. (1976). Uma era de descontinuidade: orientações para uma sociedade em mudança. 3. ed. Zahar Editores: Rio de Janeiro.

FAT TIRE TOURS (2018). Where do you want to experience? Disponível em: <http://www.fattirebiketours.com>. Acesso em: Junho/2018.

FRAGA, C., FEIGELSON, S., ELICHER, M. J. (2017). Em busca de conexões entre cicloturismo urbano, criatividade e novas tecnologias de informação e comunicação na cidade do Rio de Janeiro. In: EDRA, F. P. M., CASTRO, J., SALDANHA, L. E. C. (Orgs.). Cicloturismo Urbano em Foco. FTM/UFF: Niterói.

GOMES, P. G. (2016). Midiatização: um conceito, múltiplas vozes. Rev Famecos (Online), 23(2), 1-20.

IGNARRA, L. R. (2013). Fundamentos do Turismo. Senac: Rio de Janeiro.

KOTLER, P., KELLER, K. L. (2006). Administração de Marketing. 12. ed. Pearson Prentice Hall: São Paulo.

KOTLER, P., BES, F. T. (2011). A Bíblia da Inovação. Leya: São Paulo.

LOHMANN, G., CASTRO, R., FRAGA, C. (2013). Transportes e destinos turísticos: planejamneto e gestão. Elsevier: Rio de Janeiro.

MARTELETO, R. M. (2001). Análise de redes sociais - aplicação nos estudos de transferência da informação. Ciência da Informação, 30(1), 71-81.

MIKE'S BIKE TOUR AMSTERDAM (2018). Daily City Tours. Disponível em: <http://www.mikebiketouramsterdam.com>. Acesso em: Junho/2018.

OBSERVATÓRIO DE TURISMO E EVENTOS DA CIDADE DE SÃO PAULO (2017). Dados e fatos. Disponível em: <http://cidadedesaopaulo.com/v2/pqsp/dados-e-fatos/?lang=pt>. Acesso em: 10 jun. 2018.

RODRIGUES, J. (2009). Turismo urbano y sistema territorial Alméria. Nimbus, 23 (24), 171-181. Disponível em: <http://repositorio.ual.es/bitstream/handle/10835/1562/Rodr%C3%ADguez%20Turismo.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: Junho/2018.

SEGOVIA, Y., GRIMM, I. J. (2017). O cicloturismo na perspectiva da gestão na cidade de Curitiba (PR). In: EDRA, F. P. M., CASTRO, J., SALDANHA, L. E. C. (Org.). Cicloturismo Urbano em Foco. FTM/UFF: Niterói.

SQUIRRA, S. (2002). O telejornalismo na Internet. Revista Comunicação&Sociedade, 24(38), 43-52.

TIGRE, P. B. (2006). Gestão de inovação: a economia da tecnologia do Brasil. Elsevier: Rio de Janeiro.

TOLEDO, M. (2018). MVP: o que é e como usar na sua startup. Disponível em: <http://marcelotoledo.com/mvp-o-que-e-e-como-usar-na-sua-startup/>. Acesso em: Junho/2018.

TRIPADVISOR (2018). Bike tour SP. Disponível em: <https://www.tripadvisor.com.br/Attraction_Review-g303631-d7011130-Reviews-Bike_Tour_SP-Sao_Paulo_State_of_Sao_Paulo.html>. Acesso em: Junho/2018.

TRIVIÑOS, A. N. S. (1987). Introdução á pesquisa em ciências sociais: pesquisa qualitativa em educação. Atlas: São Paulo.

VINHA, F. (2017). O que é o Eventbrite? Saiba como usar para eventos grátis. Disponível em: <https://www.techtudo.com.br/dicas-e-tutoriais/2017/06/o-que-e-o-eventbrite-saiba-como-usar-para-eventos-gratis.ghtml>. Acesso em: Junho/2018.

YIN, R. K. (2005). Estudo de caso: planejamento e métodos. Bookman: Porto Alegre.

O CICLOTURISMO COMO ATIVIDADE DE LAZER E TURISMO NO MUNICÍPIO DE MAGÉ

THE CYCLE TOURISM AS LEISURE AND TOURISM ACTIVITY IN THE CITY OF MAGÉ

Daiane Estacio da Silva [9]
Laissa Pacheco dos Santos [10]

eBook completo: bit.ly/ebook_iiedesc
Portal do Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo: planett.com.br/edesc/

FORMATO PARA CITAÇÃO:
SILVA, D. E.; SANTOS, L. P. O cicloturismo como atividade de lazer e turismo no município de Magé. 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.

9 Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (estaciodaiane@gmail.com).
10 Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (pachecolaissa@gmail.com).

RESUMO
É perceptível que a preocupação com o ecossistema e o bem estar do meio ambiente são assuntos que vêm sendo discutidos tanto em cenário nacional quanto mundial. Diante das problemáticas com relação a natureza, se intensifica a busca por maneiras alternativas de melhorar a qualidade de vida e agredir menos a esfera ambiental. Em vista disso, práticas ecológicas como o uso da bicicleta vem se popularizando e ganhando espaço no contexto atual como um meio de transporte não poluente. Concomitantemente com a propagação do discurso de preservação da natureza, gerou-se a preocupação com o turismo de massa, que muitas vezes se caracteriza por ser extremamente predatório para os recursos naturais. Dessa maneira, o cicloturismo se destaca por se tratar de uma atividade alternativa e menos agressiva. O município de Magé, possui potencial para a realização desse tipo de turismo, porque conta com diversas belezas naturais num território extenso onde os atrativos se encontram distantes uns dos outros, conjuntura essa que pode ser facilitada pela inserção do uso da bicicleta. Sendo assim, a presente pesquisa tem por objetivo propor o cicloturismo em Magé como uma atividade estratégica para o fomento e desenvolvimento do lazer e turismo. Para alcançar resultados, realizou-se pesquisa de campo em que se concluiu a inventariação do município e se aplicou questionários de opinião pública com relação ao incremento do turismo na região. Acrescenta-se também, questionário online para uma amostra de possíveis turistas praticantes de cicloturismo no município. A partir disso, foi constatado que 70,7% da população mageense considera que o local possui potencial para o turismo e considera que seria ótimo se houvesse mais incentivo no desenvolvimento desse setor. Já entre os não moradores do município, foi verificado que 85,2% acredita na potencialidade turística da Baixada Fluminense e que 50% possui interesse em praticar cicloturismo em Magé.

PALAVRAS-CHAVE: cicloturismo, Magé, meio ambiente.

ABSTRACT
It is noticeable that the concern for the ecosystem and the well-being of the environment are subjects that have been a highly discussed topic in the national and international scenario. In the face of the nature problems that are daily diffused in different kinds of media, intensifies the search for alternative ways to improve the quality of life and to try to impact less what is related to the environmental sphere. Considering that, ecological practices, such as, riding bikes has become popular and getting visibility in the current context as a non-polluting mean of transport. Concomitantly with the propagation of the nature conservation discourse, has arisen the concern with the mass tourism; which is often characterized as being extremely predatory to natural resources. In this way, cycle tourism stands out because it is an alternative activity and thus less aggressive. The city of Magé, in the Baixada Fluminense, has a great potential for this type of tourism, since it counts on several natural beauties in a very extensive territory, where the attractions are far from each other; a situation that can be facilitated by the insertion of the use of the bicycles. Hence, the present research aims to propose cycling in Magé as a strategic activity for the promotion and development of leisure and tourism in that location. In order to achieve results, a field survey was conducted in which the inventory of the city was concluded and public opinion questionnaires were applied to collect opinions about the increase of the tourism in the region. In addition to online surveys for a sample of possible tourists that practice cycling in the municipality. By that, the results show that 70,7% of the people of Magé considers that the place has potential for tourism and it would be great if there were more incentive in the development of this sector. Meanwhile, for those that doesn't live there, 85,2% believe in the tourist potential of the Baixada Fluminense and 50% have interesting in cycling in Magé.

KEYWORDS: cycle tourism, Magé, environment.

1. INTRODUÇÃO

Na Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro iniciou-se o projeto Observatório do Turismo da Região Baixada Verde, que tem por objetivo o fomento do lazer e turismo nos 10 municípios da Baixada Fluminense, sendo eles: Nova Iguaçu, Mesquita, São João de Meriti, Seropédica, Nilópolis, Duque de Caxias, Japeri, Magé, Queimados e Belford Roxo. Essas dez prefeituras se reúnem mensalmente em conjunto com a universidade a fim de discutir melhorias e estimular o desenvolvimento turístico nessas localidades, através da realização de pesquisa e extensão. A partir desse projeto, foi realizado o inventário turístico do município de Magé, o qual foi possível levantar dados positivos e negativos com relação a sua infraestrutura não somente turística, mas de maneira geral.

No ano de 2017, a Secretaria de Turismo do Estado do Rio de Janeiro (SETUR), afirmou que a região metropolitana do estado mantém 36,27% de seu território verde conservado. E 10,96% desse território conservado está localizado na região da Baixada Fluminense, sendo grande parte dessas áreas espaços protegidos, parques, reservas e estações ecológicas (SETUR, 2017). Justamente por essa razão, o estudo do tema foi motivado para evidenciar que a baixada fluminense também possui belezas e atrativos que muitas vezes não recebem devido valor e divulgação por serem ocultados pela insegurança e criminalidade.

Portanto, a situação do município de Magé é similar a outras da região, mas pode-se apontar algumas peculiaridades em sua organização estrutural que podem contribuir para o objetivo de desenvolver a atividade turística. Algumas forças são visíveis, como a existência de um interesse no desenvolvimento do turismo na cidade por parte do órgão público pela Secretaria de Esporte, Turismo, Lazer e Terceira Idade devido a algumas iniciativas empreendidas pela mesma, como: a elaboração de um folder turístico da cidade e o acompanhamento e o suporte de seus funcionários no processo de inventariação turística com os alunos do Instituto Multidisciplinar(IM) da UFRRJ. O inventário turístico consiste em um procedimento de análise complexa e detalhada da realidade de um local para que, a partir desse levantamento, se elaborem objetivos e soluções com o intuito de criar um cenário perfeitamente favorável ao turismo. (FONSECA FILHO, 2014).

Por meio desse processo então, foi verificado que o município de Magé, em sua totalidade, possui uma grande diversidade de atrativos. Dividido em 6 distritos, o município apresenta diferentes belezas em seus recursos naturais, onde encontram-se florestas, representado pelo bioma Mata Atlântica, picos, unidades de conservação, praias, e inúmeras cachoeiras e poços com grande potencial turístico. Apesar dessa quantidade de atrativos, os mesmos não são muito divulgados, e possuem pouquíssimos investimentos e conservação por parte do poder público.

Devido a esse fator, a presente pesquisa tem o objetivo de propor o cicloturismo em Magé a fim de desenvolver o bem-estar da população local, além de promover e evoluir o potencial do município como destinação turística na Baixada Fluminense. Para melhor visualização do local de estudo, segue o mapa do município com os distritos divididos.

Figura 1: Mapa dos distritos de Magé.
Fonte: Avifauna Magé (2013).

2. O CICLOTURISMO NO MUNICÍPIO DE MAGÉ

2.1. O uso da bicicleta como meio de transporte alternativo

Além da não divulgação dos atrativos presentes em Magé, outro problema verificado foi em relação aos serviços de transportes. As estações se encontram em estado de precariedade devido a má conservação, pois além de estarem localizadas em áreas consideradas inseguras, os espaços são mal planejados, sem bilheterias e carente de limpeza. Mesmo que o município seja atendido por dois ramais ferroviários, atualmente há poucas linhas intermunicipais que conectem Magé com a principal cidade do Estado, o Rio de Janeiro. Para mais, os trens que circulam nos ramais são de baixa qualidade, porque os mesmos são bem antigos, muitas vezes, sujos por dentro e por fora, com bancos quebrados e barras enferrujadas.

Com o intuito de sanar as problemáticas relativas à mobilidade, percebeu-se a viabilidade de introduzir a prática de ciclomobilidade e, em conjunto, fomentar o cicloturismo na região. Apesar dos problemas atuais do local, foi possível observar o potencial que o mesmo possui para atividade turística. Isso porque, Magé se caracteriza por ser um município repleto de recursos naturais, além de se destacar por suas particularidades como por exemplo, o único da região da Baixada a possuir praias. Essas riquezas e singularidade atrai o público para visitação dos atrativos, sejam eles naturais ou culturais. Entretanto, por se tratar de um município com área extensa, os pontos de maior interesse turístico geralmente estão distantes uns dos outros, em diferentes distritos. Em vista disso, o uso da bicicleta cabe como um artifício fácil e viável para locomoção entre os atrativos.

Além disso, o ciclismo traz benefícios tanto para o meio ambiente quanto para o próprio homem e para a sociedade onde ele reside. Uma das características favoráveis seria o baixo custo de aquisição e de manutenção e a baixa perturbação ambiental, diferentemente de qualquer outro transporte. E também o pequeno uso de espaço, pois em uma vaga para automóvel cabem cerca de dez bicicletas (GEIPOT, 1980). Portanto, o ciclismo pode ser um meio de transporte alternativo para que haja a diminuição de substâncias tóxicas no ar, poluição sonora e gastos com combustível, fomentando a prática de exercícios físicos e o custo benefício propício para a população.

2.2. A inserção da comunidade local na prática do cicloturismo através do lazer

Para além do planejamento voltado para o turista em si, é importante que a população local se sinta inserida nessa dinâmica, para que, dessa forma, a atividade turística satisfaça não somente os de fora, mas também os moradores locais, desenvolvendo assim, um turismo sustentável. O melhor meio de incorporar a comunidade local nesse contexto é através do lazer. Segundo a GEIPOT (1999) Magé se destaca no segmento lazer em relação à finalidade do uso da bicicleta.

Sendo assim, o cicloturismo assimilado ao caráter de lazer pelos moradores contribui na melhoria da qualidade de vida da população mageense. Segundo Carvalho e Pereira (2012, p. 9): "No entanto, a bicicleta está se tornando meio de transporte cada vez mais utilizado para alguns deslocamentos urbanos, aliada à sua condição natural de bem voltado para o lazer".

Na Constituição de 1988 a temática lazer também é um dos norteadores da legislação, garantindo-o como direito social juntamente com a educação, a saúde a alimentação, o trabalho, entre outros (BRASIL, 1988). De acordo com o artigo 217 no parágrafo 3°, é papel do poder público incentivar o lazer, como forma de promoção social. Contudo, segundo Duarte (2015, p. 31) "essa 'constatação' é, paradoxalmente, de muita e pouca valia, visto que, desatrelada de uma análise pragmática, (quase) nada tem a revelar sobre seu âmbito de proteção."

3. METODOLOGIA

A investigação apresentada consiste numa pesquisa qualitativa, pois "tem o ambiente natural como fonte direta de dados e o pesquisador como instrumento fundamental" (GODOY, 1995, p.62). Ademais, se trata de uma análise bibliográfica, descritiva e exploratória. Dado que, além da verificação de literaturas específicas sobre os assuntos abordados, ainda acrescenta-se a observação participante, diagnóstico a partir do inventário turístico como instrumento de coleta de dados e formulários online.

O trabalho de campo teve duração de três dias e os pesquisadores ficaram hospedados em uma pousada no distrito de Santo Aleixo. Durante o campo, formulários de opinião pública foram aplicados e os demais pesquisadores consentiram na utilização desses dados para a presente pesquisa. No total foram 41 formulários respondidos por moradores do próprio município uma vez que, o estudo de caso é "tipicamente não de um indivíduo, mas sim de uma organização ou comunidade" (BECKER, 1994, p.117). Esses formulários objetivavam compreender a visão deles sobre as condições gerais das estruturas e

serviços, como acesso, sinalização, segurança e outros. Além da sua perspectiva pessoal sobre o turismo em Magé e como seria o seu interesse nesse segmento. Entretanto, é importante enfatizar que foram estipulados alguns critérios para o preenchimento, sendo um deles a maioridade civil, levantamento do perfil e de preferência que o entrevistado resida a mais de três anos no local.

Além disso, entrevistas semiestruturadas foram aplicadas a moradores do estado do Rio de Janeiro com o intuito de identificar se praticam ou já praticaram o cicloturismo; se caso não, se gostariam de aderir a prática do mesmo no município de Magé. Os questionários, compostos por 5 perguntas, foram disponibilizados através da ferramenta online Google forms por um período de tempo de 1 semana e divulgados por meio de redes sociais, obtendo-se um total de 54 respondentes.

4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Por intermédio do trabalho de campo e a inventariação turística da localidade, foi possível observar que Magé possui mais de 50 atrativos que nem sempre são explorados como poderiam. Foi constatado que a maior parte deles não recebe o devido valor por conta da falta de conhecimento da população pela história ou, em alguns casos, até mesmo pela não ciência da existência dos atrativos ali. Mediante a essas circunstâncias averiguadas, acredita-se que o segmento de cicloturismo se encaixa na atual realidade do local como uma estratégia eficaz para a valorização dos atrativos e na promoção de Magé, de forma geral, como um destino de turismo e lazer na Baixada Fluminense.

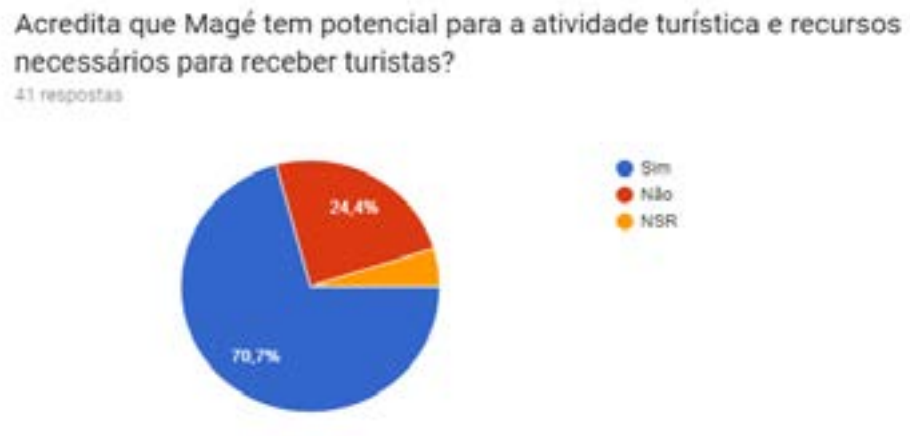


Figura 2: Formulário de Opinião Pública.
Fonte: Elaboração própria.

A partir da observação e da aplicação dos formulários em campo, percebe-se que o maior fluxo de visitação acontece no distrito de Guia de Pacobaíba, conhecido como Mauá, devido a beleza das praias da Baía de Guanabara. Com isso, um possível roteiro pode ser realizado nos distritos de Guia de Pacobaíba, Suruí e Magé. Entretanto, para desenvolver o tráfego cicloviário é importante que o município invista em segurança no trânsito para o ciclista. Portanto, se faz necessário a criação de ciclovias, ciclofaixas, sinalização e estacionamentos para as bicicletas. “As informações relativas ao financiamento das melhorias

em infraestrutura podem se tornar um importante instrumento de encorajamento e divulgação das metas e estratégias governamentais em relação ao uso da bicicleta." (SILVA JUNIOR e FONTENELE, 2015, p. 6). Isso proporciona o desenvolvimento do cicloturismo no município de maneira eficaz e produtiva.

Estes foram os resultados do formulário online com os moradores de diferentes cidades do Estado do Rio de Janeiro:

Tabela 1 – Respostas dos formulários de possíveis turistas.

Percentual	Atributo
70,40%	Reside na Baixada Fluminense
85,20%	Acredita que a Baixada Fluminense tem potencial turístico
88,90%	Praticou cicloturismo alguma vez
90,40%	Caso não praticou, gostaria de aderir a essa atividade
50%	Gostaria de praticar cicloturismo no município de Magé

Fonte: Elaboração própria.

Cerca de 50% dos que responderam gostaria de realizar o cicloturismo no município de Magé e apenas 7,4% constataram que não tem o desejo de aderir a essa prática naquela localidade. Esses resultados podem cooperar na percepção da população em ver o município como possível destino para praticar o cicloturismo.

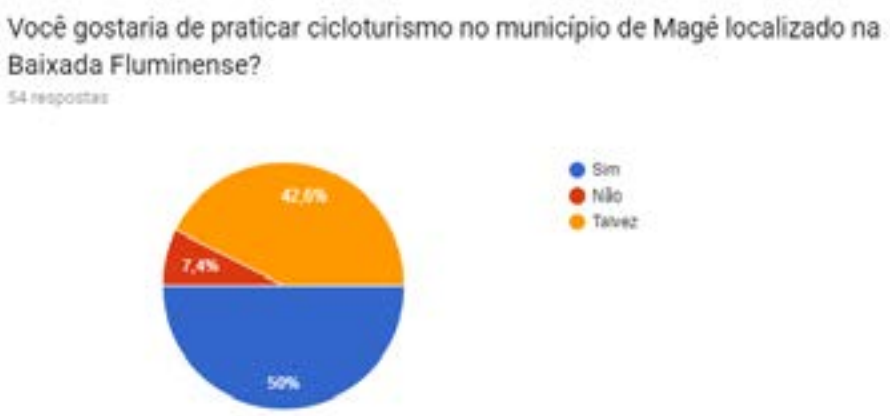


Figura 3: Formulário Online dos turistas em potencial
Fonte: Elaboração própria.

Segue a proposta de um roteiro organizado e padronizado para ser aplicado nos distritos de Guia de Pacobaíba,Suruí e Magé.

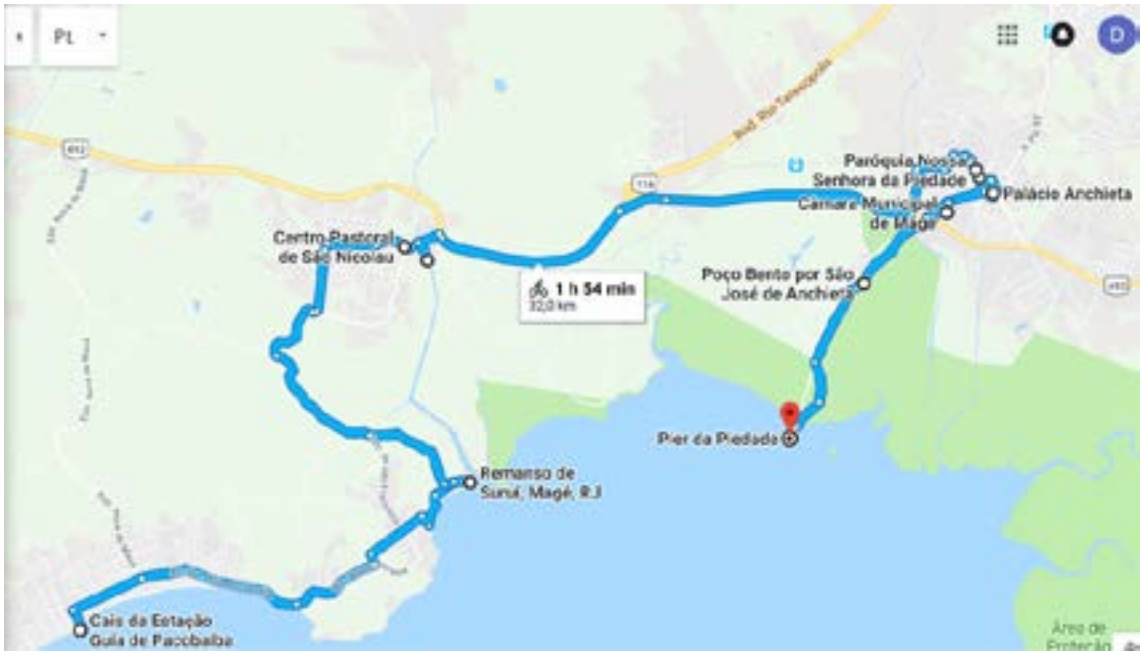


Figura 4: Roteiro de Cicloturismo em Magé.
Fonte: Elaboração própria.

Tabela 2 – Distância entre os atrativos.

Atrativo	Distância
1 - Cais da Estação Guia de Pacobaíba	7,5 km
2 - Remanso de Suruí	7,2 km
3 - Centro Pastoral São Nicolau	500 m
4 - Porto de Suruí	9,8 km
5 - Paróquia Nossa Senhora da Piedade	140 m
6 - Casa Mageense da Cultura	450 m
7 - Palácio Anchieta	2,0 km
8 - Câmara Municipal de Magé	2,2 km
9 - Poço Bento por São José de Anchieta	2,4 km
10 - Píer da Piedade	2,4 km

Fonte: Elaboração própria.

Roteiro: O roteiro proposto tem o objetivo de mostrar os atrativos culturais e naturais de três distritos específicos, sendo eles Guia de Pacobaíba, Suruí e Magé. A atividade se iniciará na Estação Guia de Pacobaíba, que tem fundamento histórico por ser a primeira estação de trens do Brasil e se tratar de um ambiente agradável devido a grama e a vista da Baía de Guanabara. O percurso passará pela orla das praias de Guia de Pacobaíba até chegar na praia do Remanso do Suruí, lá seguirão para o Centro Pastoral de São Nicolau que é uma igreja histórica do distrito; lá os ciclistas podem deixar suas bicicletas no estacionamento para realizar a visitação. Após conhecer a igreja, seguirão até o Porto de Suruí onde o guia de turismo local formado através de curso oferecido pela prefeitura de Magé contará a história e

a importância daquele lugar para o distrito de Suruí. O último distrito a ser visitado será o de Magé, os ciclistas podem deixar seus veículos no estacionamento propício para bicicletas e conhecer a Paróquia Nossa Senhora da Piedade, a Casa Mageense da Cultura, o Palácio Anchieta e a Câmara Municipal de Magé que ficam próximos. Assim que finalizarem a visitação poderão pegar suas bicicletas e seguir para o Poço Bento Padre José de Anchieta, que é um lugar histórico do distrito por ter sido encontrado pelo padre e até hoje os fiéis acreditam que aquela água pode oferecer a cura de doenças. O local de finalização do tour será o Pier da Piedade, onde os ciclistas poderão estacionar suas bicicletas, usufruir da vista e comer nos restaurantes especializados em frutos do mar nas proximidades.

No que tange a viabilidade desse roteiro, há muito para se desenvolver, porque não há disponibilidade de bicicletas compartilhadas em Magé e, como primeiro enfoque, seria interessante fomentar a atividade aos moradores como forma de lazer e após a consolidação desse segmento, a população estaria aberta para progredir no cicloturismo de maneira regional.

No total o percurso de bicicleta é de 1h54min, mas devido as paradas para explicação da história do local com o guia de turismo e a observação da paisagem pelo público, o horário pode e deve se estender para o melhor aproveitamento. Para evitar falhas e implicações na organização e realização, o presente roteiro precisará ser agendado previamente para sua elaboração.

Uma outra proposta é a criação de uma Associação de Ciclistas em Magé, para que haja incentivo e proatividade por parte da população com o propósito de requerer seus direitos e deveres em exercer o ciclismo no município. Sendo assim, a prefeitura pode atuar auxiliando e cedendo espaços a fim de promover eventos de cicloturismo e mountain bike, com o objetivo de divulgar a atividade entre os seis distritos e alcançar novos públicos fora do município.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O município de Magé tem potencial para o crescimento do lazer e do turismo, entretanto, para um resultado gratificante é necessário o envolvimento de toda a localidade, cada um cumprindo o seu papel coletivamente. As instituições públicas atuando como estimuladores, as instituições privadas como executores e os moradores usufruindo e se envolvendo no desenvolvimento turístico de Magé. Como resultado, a Baixada Fluminense alcançaria a visibilidade não apenas de moradores do município, mas também do entorno e possivelmente de outras cidades.

Através da presente pesquisa, é possível constatar que há aceitação do órgão público do município em melhorar sua infraestrutura para atender melhor a população local e possíveis turistas na região. Isso porque, investiram na locomoção para aplicação dos formulários de opinião pública, na hospedagem e nas visitas para conhecer os atrativos e levantar os dados para inventariação do município. Ademais, após essas visitas a prefeitura tem oferecido cursos de guia de turismo local para os moradores de Magé, a fim de incentivar e desenvolver o turismo.

Entretanto, ficou evidente que não há políticas claras para encorajar o uso da bicicleta, por isso propostas da implementação dessa atividade para benefício do lazer e da mobilidade dos moradores entre os distritos será um diferencial, podendo se desenvolver um novo segmento de mercado, resultando na divulgação dos atrativos da Baixada Fluminense, mais especificamente em Magé, e gerando emprego e renda.

Os roteiros evidenciam pontos positivos e negativos com relação ao caminho. De fato, destaca-se positivamente a riqueza de belezas naturais, cênicas, culturais e históricas durante os percursos. Contudo, por outro lado, levando em consideração ser um destino turístico em fase inicial, algumas questões ainda necessitam de reparos e incrementos. A título de exemplo, a falta de infraestrutura de auxílio aos turistas, como bebedouros e banheiros públicos, estacionamento de bicicletas, escassez de serviços de manutenção de bicicletas e má conservação de alguns trechos dos trajetos.

Para sanar esses impasses, planeja-se organizar workshops e reuniões com a comunidade local para conscientizá-los sobre os benefícios do investimento no turismo e apresentação de projetos de melhoria na infraestrutura local à prefeitura, obtendo assim apoio e envolvimento de todos na atividade. Com isso, o investimento no cicloturismo será uma forma de avançar no segmento turístico e oferecer o lazer para os mageenses.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AVIFAUNA MAGÉ. Mapa de Registros. Avifauna Magé Blogspot. Disponível em: <http://avifaunamage.blogspot.com/p/blog-page.html>. Acesso em 2018.

BECKER, H.S. Métodos de Pesquisa em Ciências Sociais. 2° Ed.São Paulo - Hucitec, 1994.

BRASIL. “Constituição da República Federativa do Brasil”, de 5 de outubro de 1988. Diário Oficial da União, Senado Federal, Brasília, DF.

CARVALHO, C. H. R., PEREIRA, R. H. M.. Gastos das famílias brasileiras com transporte urbano público e privado no Brasil: uma análise da POF 2003 e 2009. Texto para Discussão 1803. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA. Brasília, 2012.

DUARTE, B. A. F. Recriando o direito ao Lazer. In: GOMES, C. L.; ISAYAMA, H. F. (Orgs). Direito Social e Lazer no Brasil. São Paulo: Autores Associados, 2015. cap.2, p.29-50.

EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES – GEIPOT. Planejamento cicloviário; uma política para as bicicletas. 2 ed Brasília, 1980. 109 p. il.

FONSECA FILHO, A.S. Planejamento e organização do turismo. V.2. Rio de Janeiro: Fundação Cecierj / Consórcio Cederj, 2014.

GEIPOT. EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES. Manual de planejamento cicloviário. -- 3. ed., rev. e amp. -- Brasília : GEIPOT, 2001. xvii, 126p.: il.

GODOY, A. S. Introdução à pesquisa qualitativa e suas possibilidades. Rev. adm. empres., São Paulo, v.35, n.2, p.57-63, Abr. 1995 . Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-75901995000200008&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: Junho/2018.

SETUR. SECRETARIA DE ESTADO DE TURISMO. A Baixada Fluminense é Verde. Disponível em: <http://www.rj.gov.br/web/setur/exibeconteudo?article-id=3897989>. Acesso em: Junho/2018.

SILVA JUNIOR, C. A. P; FONTENELE, H. B. Ciclismo como um modo de transporte em cidades de pequeno e médio porte. Anais do XXIX Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, ANPET, Ouro Preto, 2015, v. 1, p. 1718-1729.

PROGRAMA EXPERIÊNCIAS NA NATUREZA: UM ESTUDO DO PERFIL DO TURISTA

EXPERIENCES IN NATURE PROGRAM: A STUDY OF THE TOURIST PROFILE

Adriane de Assis Mota [11]
Gabrielle Ramos de Carvalho [12]
Guilherme Rodrigues Souza [13]
Giovanna Adriana Tavares Gomes [14]
Elaine Gomes Borges da Silva [15]

eBook completo: bit.ly/ebook_iiedesc
Portal do Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo: planett.com.br/edesc/

FORMATO PARA CITAÇÃO:
MOTA, A. A.; CARVALHO, G. R.; SOUZA, G. R.; GOMES, G. A. T.; SILVA, E. G. B. Programa Experiências na Natureza: um estudo do perfil do turista. 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.

11 Graduanda do Curso Superior de Tecnologia em Hotelaria, Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Goiás, Campus Goiânia (adriane.tur@gmail.com).
12 Graduanda do Curso Superior de Tecnologia em Hotelaria, Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Goiás, Campus Goiânia, pesquisadora do Observatório do Turismo do Estado de Goiás (gabriellecarvalhoturismo@gmail.com).
13 Graduando do Curso Superior de Tecnologia em Hotelaria, Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Goiás, Campus Goiânia (guilhermerpufg@gmail.com).
14 Mestra em Turismo e Hotelaria pela Univali, Coordenadora do Observatório do Turismo do Estado de Goiás (giotavares.adriana@hotmail.com).
15 Mestra em Turismo e especialista em Gestão de Negócios Turísticos, Universidade de Brasília (elaineborgesturismo@hotmail.com).

RESUMO
O Cicloturismo vem se desenvolvendo sustentado na perspectiva da educação ambiental aos quais órgãos governamentais se propõem a elaborar políticas e atividades de desenvolvimento turístico pautado nesta modalidade do Turismo de Aventura. Este é o caso do Programa Experiências na Natureza, desenvolvido pela Goiás Turismo, em parceria como a Secretaria de Meio Ambiente (SECIMA) do Estado de Goiás. Nesta pesquisa foi traçado o perfil do turista que participou dos eventos do Programa, pontuando perspectivas para a atividade no Estado. Tomou-se como base de dados o documento "Programa Experiências na Natureza em Dados", desenvolvido por meio de pesquisa de campo realizada pelo Observatório do Turismo do Estado de Goiás. Conclui-se que o evento tomou proporções positivas, com ressalvas específicas quanto à organização, em relação à atividade turística sustentável no Estado de Goiás.

PALAVRAS CHAVE: turismo de aventura, cicloturismo, políticas públicas.

ABSTRACT
Cycle tourism has been developing sustained in the perspective of environmental education to which government agencies are proposing to elaborate policies and activities of tourism development ruled in this modality of Adventure Tourism. This is the case of the Experiences in Nature Program, developed by Goiás Turismo, in partnership with the Environment Secretariat (SECIMA) of the State of Goiás. This survey traced the profile of the tourist who participated in the Program's events, activity in the State. The document "Experiences in Nature in Data", developed by means of field research carried out by the Observatory of Tourism of the State of Goiás, was taken as a database. It was concluded that the event had positive proportions, with specific organization, in relation to the sustainable tourism activity in the State of Goiás.

KEYWORDS: adventure tourism, cycle tourism, public policies.

1. INTRODUÇÃO

O Turismo é uma atividade em processo de crescimento e se destaca como um fenômeno econômico e social, e percebe-se um aumento da consciência sobre o papel que o turismo desempenha ou pode vir a desempenhar, tanto de forma objetivo ou, indireta ou continuada, sobre uma economia, no que se refere a de valor. (IBGE, 2008). Segundo a Organização Mundial do Turismo (OMT), do ponto de vista formal, turismo é a soma de relações e de serviços resultantes de uma mudança de residência, temporária e voluntária, motivada por razões alheias a negócios ou profissionais. Já na ótica do autor Beni (1998, p. 38) turismo "é o estudo do homem longe de seu local de residência, da indústria que satisfaz suas necessidades, e dos impactos que ambos, ele e a indústria, geram sobre os ambientes físicos, econômicos e socioculturais da área receptora". Krippendorf (2000, p. 14) afirma que "A necessidade de viajar é, sobretudo criada pela sociedade e marcada pelo cotidiano. As pessoas viajam porque não se sentem mais à vontade onde se encontram, seja nos locais de trabalho, seja onde moram. Sentem necessidade urgente de se desfazer temporariamente da rotina do dia-a-dia com o propósito de retomá-la ao regressar". Um dos princípios mais relevantes encontrados nas definições de turismo são o tempo de permanência, o caráter não lucrativo da visita e a procura do prazer por parte dos turistas, como se pode perceber na explicação de De La Torre (1992 apud BARRETTO, 1995, p.13):

> Turismo é um fenômeno social que consiste no deslocamento voluntário e temporário de indivíduo ou grupos de pessoas que, fundamentalmente por motivos de recreação, descanso, cultura ou saúde, saem do seu local de residência habitual para outro, no qual não exercem nenhuma atividade lucrativa nem remunerada, gerando múltipla inter-relações de importância social, econômica e cultural.

Voltando para o foco das atividades turísticas e de lazer no meio natural, práticas esportivas se associaram para a criação de um produto que pudesse alcançar os turistas que buscavam elementos que compõem o que chamamos hoje de turismo esportivo, de aventura e ecoturismo. Estes três segmentos, definidos pelo Ministério do Turismo (BRASIL, 2010), se interagem pela possibilidade do desenvolvimento de atividades em ambientes naturais, através da prática esportiva que possuam ou não um teor de aventura, competitivas ou não. Direcionando para o ambiente em que a atividade turística se desenvolve, a natureza, padrões estratégicos de desenvolvimento e gerenciamento da atividade vem se direcionando sob a "pegada ecológica" no Brasil, a partir da inclusão de estratégias adotadas pelas Políticas Nacionais de Turismo no governo FHC, influenciadas pelas diretrizes estabelecidas na Rio 92 (BRASIL, 1995).

Tal processo resultou na busca por um Turismo Sustentável, que consiste em uma abordagem positiva que visa a redução dos impactos nocivos resultantes das interações entre empresas turísticas, turistas, meio ambiente e comunidades autóctones (BRAMWELL; LANE, 1993).

Protagonizando o Turismo de Aventura, o seguimento une atividades de aventura, esporte e recreação, executado predominantemente em ambientes externos e em meio à natureza (BRASIL, 2010). O público

que pratica esta atividade procura por paisagens naturais, ar puro, desafios, desenvolvendo uma consciência ecológica e de educação ambiental, cujo foco está na preservação da natureza (BRUHNS, 1997). Estas atividades estão ligadas também à prática de atividade física que, segundo Nahas (2001), é um hábito que possui fatores responsáveis pela qualidade de vida e saúde.

Para a OMT (2003, p.89), o Turismo de Aventura:

> Baseia-se em características naturais e ambientais, como montanhas, rios, florestas, etc. diferente dos passeios tradicionais, onde os recursos naturais são apreciados por sua beleza visual, o turismo de aventura leva a pessoa a um contato íntimo com o ambiente e toma algo a ser desafiado ou enfrentado.

Extraindo as modalidades possíveis dentro do segmento de Turismo de Aventura, podemos destacar o Cicloturismo, que consiste em viajar de bicicleta, em grupo, sendo competitiva e/ou cooperativa, com intuito de superação de limites, lazer e contemplação de paisagens. O cicloturista não se preocupa necessariamente com o destino final, mas sim com o trajeto, onde a principal atração é o caminho, a trilha, o percurso, e não o local em que irá repousar.

O Cicloturismo é um segmento de mercado de turismo que tem potencial para fornecer inúmeros benefícios econômicos, sociais e ambientais para a comunidade em geral (FAULKS, RITCHIE & FLUKER, 2007; LUMSDON, 1996, 2000; RITCHIE, 1998) indicam que o Cicloturismo pode ser resumido em fatores como:

• Pode estender-se em um único dia ou vários dias de viagem;
• Experiência de ciclismo em lugar afastado da região onde reside;
• A natureza da atividade de cicloturismo não é competitiva;
• Andar de bicicleta deve ser o objetivo principal da viagem;
• A participação no cicloturismo ocorre apenas em um ambiente ativo
• Cicloturismo é uma forma de recreação ou lazer.

Quadro 1: Fatores do Cicloturismo.
Fonte: Lamont (2009).

A representatividade do Cicloturismo no mundo pode ser observada sob a perspectiva econômica. Nos Estados Unidos, por exemplo, o segmento movimentou, para todas as atividades relacionadas ao ciclismo e turismo, uma grandeza próxima a USD 133 bilhões anuais – estimulando 1,1 milhão de empregos e gerando uma renda de USD 17,7 bilhões em impostos em nível federal, estadual e municipal (FLUSCHE, 2012). Destaca-se também os benefícios de perspectivas ambientais e sociais, como a redução da emissão de poluentes aéreos e sonoros, reutilização de recursos e vias já existentes e qualidade de vida (NTA, 2007). Assim, o desenvolvimento de redes cicloviárias se torna atraente e segura, porém ainda é incipiente em destinos turísticos, notadamente brasileiros (SALDANHA et al., 2015).

Cavallari (2012) afirma que o Cicloturismo vai além da eficiência e economia, pois a atividade pode ser utilizada como estratégia para a problemática da sazonalidade em destinos turísticos, pois permite a elaboração e estruturação de roteiros que contemplem um período de permanência menor e diversifi-

cação da oferta e atratividade turística.

Para Cavallari (2012, p.133):

> Hoje, o cicloturismo representa muito mais do que apenas uma forma eficiente e econômica de viagem. Em meio à crise climática, aos questionamentos éticos e econômicos sobre nosso atual estilo de vida, nossos métodos de produção e hábitos de consumo, diante da busca constante e mais responsável por melhor qualidade de vida, novamente a bicicleta, através do cicloturismo, apresenta seu discurso revolucionário e libertário.

No Brasil, a interface do ciclismo e do turismo possui uma visão integrada para o desenvolvimento do Cicloturismo fundamentada nas políticas cicloinclusivas. "Uma política cicloinclusiva é aquela que busca integrar o uso da bicicleta na rede de transporte com condições seguras e eficientes" (BID, 2015, p. 1). Parte do princípio de que toda a rede viária também é de utilização dos ciclistas, e que a visão interdisciplinar na teoria e na prática de planejamento tornou a bicicleta um importante instrumento estratégico para o gerenciamento da mobilidade em referência aos outros meios de transporte (SAGARIS, 2015).

As Políticas Públicas para o desenvolvimento do Cicloturismo no Brasil se faz um recurso essencial, pois, como nos mostra Beni (2003), o fortalecimento da atividade turística é dependente da compreensão de que as políticas públicas de turismo é o conjunto de fatores condicionantes e diretrizes básicas que exprimem caminhos para atingir objetivos globais, determinando prioridades da ação executiva, supletiva e assistencial do Estado.

Para melhor compreensão do conceito de Políticas Públicas, Dias (2003) afirma que se constituem em "conjunto de ações executadas pelo Estado, enquanto sujeito, dirigidas a atender às necessidades de toda a sociedade". São formadas por "linhas de ação que buscam satisfazer ao interesse público e têm que estar direcionadas ao bem comum" (DIAS, 2003, p. 121), sendo uma ação que reflete o pensamento e a ação do governo em favor do bem coletivo.

O Cicloturismo tem como uma de suas principais características a flexibilidade oferecida aos usuários, permitindo o acesso à diversos destinos turísticos que sejam poucos acessíveis por transportes motorizados. Todavia, para o desenvolvimento da atividade, se faz necessária uma infraestrutura adequada para a sua demanda real e potencial (NTA, 2007). Segundo o Sebrae (2009, p. 4):

> Conhecer o perfil do turista é indispensável para um destino turístico que deseja ser competitivo frente aos desafios do Setor. Sendo assim, faz-se necessário dispor-se de informações que norteiem assertivamente o planejamento estratégico de uma região, tanto para sua qualificação com o objetivo de atender e surpreender seus clientes, quanto para definições adequadas de ações de mercado e comercialização, promovendo, assim, o aumento do fluxo de turistas e o desenvolvimento sustentável dos destinos.

Nesta perspectiva, instrumentos de orientação para o desenvolvimento da atividade são criados, pensando na eficiência das políticas públicas que buscam um significativo retorno econômico e social do

Cicloturismo. Temos como exemplo o “Circuitos de Cicloturismo: Manual de incentivo e orientação para os municípios brasileiros”, que se caracteriza como um instrumento de orientação para técnicos e dirigentes do poder público e parceiros para o desenvolvimento de circuitos e/ou roteiros de Cicloturismo (SOARES, 2010).

Conforme Carvalho, Ramos e Sydow (2013) cabe a inspeção periódica e manutenção preventiva desses equipamentos. O responsável pela operação deve avaliar as habilidades do cliente em um percurso teste ou num trecho inicial do próprio percurso, cujo objetivo dessa avaliação é verificar sua aptidão física para seguir o roteiro. Antes da partida, os organizadores devem ainda esclarecer algumas informações tais como: tempo de duração e tipo do percurso, pontos e horários para alimentação; descrição das características do local; procedimentos de mínimo impacto ambiental; descrição dos cuidados com a segurança; verificação e exigência de vestuário apropriado para a atividade e se inclui seguro para os participantes.

No Estado de Goiás, as primeiras iniciativas que sustentam o Cicloturismo regional se concretizam com a criação de ciclovias no Município de Goiânia e nas rodovias estaduais, totalizando, em 2015, 76,8km de ciclovias goianas (GOIÁS, 2015a). Outro projeto de Cicloturismo desenvolvido pelo Estado de Goiás foi o Programa Experiências na Natureza, sob a responsabilidade da Goiás Turismo e da Secretaria de Meio Ambiente, Recursos Hídricos, Infraestrutura, Cidades e Assuntos Metropolitanos - SECIMA. O Projeto compõe o cenário de políticas públicas de turismo no estado, propondo um evento, sob o segmento de Turismo de Aventura, que proporcionasse a interação com a natureza (GOIÁS, 2016). Esta interação com a natureza se deu com a visitação e a prática do Cicloturismo em Unidades de Conservação no território goiano.

A partir da necessidade de uma observação aprofundada dos dados sobre os cicloturistas, definimos como questão norteadora deste trabalho: Como se caracteriza o perfil do cicloturista quanto aos aspectos sociodemográficos, bem como sua satisfação com o Programa Experiências na Natureza?

O estudo tem como objetivo propor um melhor entendimento do leitor sobre os conceitos do cicloturismo, bem como apresentar perfil do turista que participou do Programa Experiências na Natureza, desenvolvido pela Goiás Turismo em suas seis edições, e analisar qual o benefício do programa para a valorização das Unidades de Conservação e comunidades próximas através de uma análise crítica dos dados pesquisados e analisados pelo Núcleo de Pesquisa - Observatório do Turismo e divulgados por meio do relatório técnico “Programa Experiências na Natureza em Dados”.

2. MATERIAL E MÉTODOS

Para a realização deste trabalho, tomamos como aporte metodológico a revisão narrativa de literatura e análise crítica dos resultados. Para Cervo e Bervian (2002) a revisão narrativa de literatura resulta em uma síntese qualitativa dos resultados com análise crítica baseado nas leituras de obras e documentos.

O objeto abordado neste é o "Programa Experiências na Natureza" que compôs o Plano de Governo do Estado de Goiás denominado Experiências Inesquecíveis (2015/2016). O "Programa Experiências na Natureza" foi executado em parceria com a SECIMA, que cedeu o espaço de Unidades de Conservação no território goiano. Os dados a serem analisados são oriundos do documento "Programa Experiências na Natureza em Dados", fornecido pelo Observatório do Turismo do Estado de Goiás. O documento consiste em um relatório de pesquisa sobre questões que circundaram o "Programa Experiências na Natureza".

A partir de uma leitura geral do documento, foi selecionado o Resumo Geral dos Dados Programa Experiências na Natureza. Julgamos estes dados como suficientes para termos uma visão geral do que foi o Programa. Após a leitura do documento, tecemos inferências qualitativas para avaliar o Programa no que tange a sua execução, efetividade e responsabilidade.

3. RESULTADO E DISCUSSÃO

A Agência Estadual de Turismo (Goiás Turismo), órgão oficial de Turismo no Estado de Goiás que tem como missão executar a política estadual de turismo em conjunto com a SECIMA, desenvolveram o projeto do Cicloturismo e trilhas via Programa Experiências na Natureza que foi realizado entre os anos de 2015 e 2016, em cinco Unidades de Conservação de Proteção Integral no Estado de Goiás, envolvendo 11 municípios goianos, como podemos observar na Tabela 1.

Tabela 1 – Unidades de Conservação e Municípios do Programa Experiências na Natureza.

Unidade de Conservação	Esfera	Municípios envolvidos
Parque Estadual da Serra de Caldas Novas (PESCaN)	Estadual	Caldas Novas
Área de Proteção Ambiental (APA) Rio-Parque do Araguaia	Federal	Caiapônia
Parque Estadual de Terra Ronca (PETeR)	Estadual	São Domingos; Posse; Guarani
Parque Nacional da Chapada dos Veadeiros	Federal	Cavalcante; Alto Paraíso; São Jorge
Parque Estadual dos Pireneus	Estadual	Pirenópolis; Corumbá; Cocalzinho de Goiás

Fonte: Goiás (2016), adaptado.

O Programa realizou sete eventos, sendo que seis deles estavam ligados ao cicloturismo e um voltado para corrida/trilha. Apresentando os eventos, respeitando a cronologia da execução, primeiramente temos a "Expedição Experiência na Serra de Caldas Novas", realizado no dia 19 de dezembro de 2015, no PESCaN. Em seguida, temos a "Expedição Travessia Serra dos Caiapós", realizado no dia 24 de janeiro de 2016, na APA Rio-Parque do Araguaia. Prosseguindo, realizou-se nos dias 27 e 28 de fevereiro, a "Expedição Travessia Grutas e Cavernas Terra Ronca", no PETeR. Conseguinte, foi realizado a "Expedição Chapada dos Veadeiros", no dia 12 de março, em Alto Paraíso e São Jorge, Parque Nacional da Chapada dos Veadeiros. No dia 26 de março o Programa seguiu com a "Expedição Serra dos Pireneus", tendo o Parque Estadual dos Pireneus como palco. Finalizando a modalidade de cicloturismo, o programa volta

ao Parque Nacional da Chapada dos Veadeiros no dia 16 de abril, com o “Kalunga Mountain Bike”, no município de Cavalcante. Mudando o perfil esportivo, o programa retorna ao PESCaN com a “1ª Corrida Rústica Serra de Caldas Novas” no dia 30 de abril. Considerando o posicionamento geográfico de cada evento (apresentado complementarmente na Figura 1), podemos observar que o programa foi bem distribuído espacialmente, contemplando boa parte das regiões turísticas, com exceção da Região do Noroeste Goiano.

A atividade proposta pelo Programa Experiências na Natureza entra em consenso com o que os autores Neiman e Rabinovici (2002) abordam sobre a Educação Ambiental. Os mesmos acreditam que este processo de conscientização ambiental se dá através da relação direta do homem com a natureza, criando laços emocionais e sentimento de pertencimento do meio. Sendo assim, o Cicloturismo vai muito além, pois promove uma experiência única que pode influenciar na mudança de hábitos dos participantes e também movimentar a economia de base local das comunidades onde o evento ocorre.

Após o reconhecimento do ambiente e importância da execução do Programa Experiências na Natureza para melhorar a atratividade turística das unidades de conservação e qualidade de vida das comunidades autóctones, apresentamos os dados do perfil do participante, com o resultado quantitativo moderado entre os eventos.

Foram entrevistados 437 participantes durante todo o Programa, onde a predominância de gênero foi o masculino, com o número de 357 (81,7%) contra 80 (18,3%) do gênero feminino. A seguir, observamos o Mapa Geral com os dados sobre o gênero dos participantes detalhado por evento (Figura 1).

Neste dado, observamos uma disparidade significativa entre os gêneros dos participantes. Autores como Mourão (1998) e Goellner (2005) tratam a disparidade entre os gêneros de esportistas como resultado do patriarcado enraizado na cultura esportiva onde a participação do sexo feminino em competições esportivas só foi definitivamente creditada a partir do século XX, porém com ressalvas de participação em determinadas modalidades.

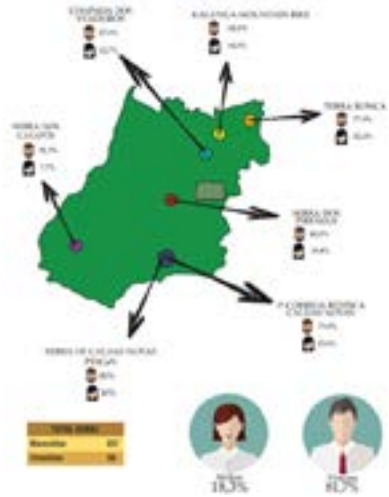


Figura 1: Mapa Geral do Gênero dos Participantes.
Fonte: Goiás (2016), adaptado.

No que trata sobre o perfil de aperfeiçoamento do atleta, observamos uma significativa participação de atletas amadores (67,5%) versus atletas profissionais (32,5%) (Figura 2), o que nos induz à percepção de maior envolvimento de pessoas que não são esportistas profissionais em atividades que buscam melhor qualidade de vida.

Profissional 32,5%

Profissional	
Serra de Caldas Novas - PESCaN	10,3%
Serra dos Calapós	5,8%
Terra Ronca	0,0%
Chapada dos Veadeiros	6,0%
Serra dos Pireneus	2,5%
Kalunga Mountain Bike	73,3%
1ª Corrida Rústica - Serra de Caldas	71,7%

Amador 67,5%

Amador	
Serra de Caldas Novas - PESCaN	89,7%
Serra dos Calapós	94,2%
Terra Ronca	100%
Chapada dos Veadeiros	94%
Serra dos Pireneus	97,5%
Kalunga Mountain Bike	26,7%
1ª Corrida Rústica - Serra de Caldas	28,3%

Figura 2: Percentual de Atletas Amadores e Profissionais.
Fonte: Goiás (2016), adaptado.

Este dado serve de alerta para a organização do evento, pois estes atletas possuem algumas necessidades específicas e precisam de orientações e acompanhamento direcionados em relação aos impactos, evitando possíveis lesões e contratempos que podem despender energia dos organizadores que não se precaverem quanto ao assunto. Como exemplo de importância sobre a questão, tomamos Lippo e Salazar (2007) que constataram em sua pesquisa, com uma amostra de 210 pacientes de uma clínica de fisioterapia, que a maioria dos lesionados por acidentes esportivos eram amadores, carentes de treinamento esportivo que os preparassem para resistir aos impactos decorrentes do esporte. Quanto à idade dos participantes, a média geral foi de 33,3 anos, com a mínima e a máxima variando entre 14 e 71 anos. Podemos observar a seguir (Figura 3) a idade média dos participantes em cada evento:

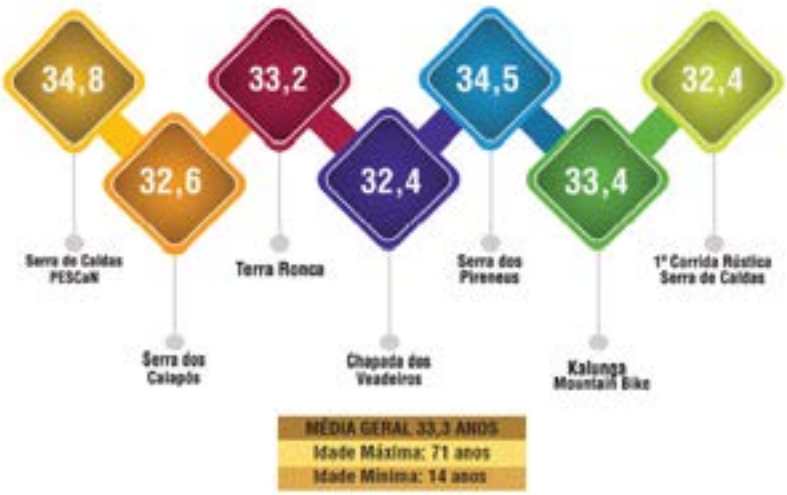


Figura 3: Idade Média Geral dos Participantes.
Fonte: Goiás (2016), adaptado.

Como observamos, a idade mínima registrada dos participantes na pesquisa foi de 14 anos. Esta situação nos mostra um equívoco da organização quanto ao cumprimento das regras. O Regulamento do Programa traz no item 1.3 como texto "Poderão participar ciclistas maiores de 18 anos, de ambos os sexos" (GOIÁS, 2015b). Registros fotográficos comprovam também que a regra foi burlada. Esta situação deve servir de atenção, pois quando se confeccionam regras de participação, o perfil do participante é delineado para melhor enquadramento das necessidades, assim, abrir exceção às regras pode ser uma ação irresponsável e, também, perigosa. Ao observarmos o poder econômico dos participantes, percebemos que a média da Renda Mensal Individual dos participantes do Programa foi de R$ 3.378,86, na época (Figura 4). Este valor era equivalente a aproximadamente quatro salários mínimos.

Figura 4: Renda Mensal Individual
Fonte: Goiás (2016), adaptado.

Julgando a partir destes valores, podemos afirmar que o participante possuía poder econômico que possibilitava a aquisição do material básico exigido para a participação do evento, como descrito no item 2.1 do regulamento. Na questão da origem dos participantes (Figura 6), o número ficou dividido em Turista (65%) e Turista Cidadão (35%). A proporção de Turista Cidadão é notoriamente significativa, por ocupar 1/3 do número de participantes. Isto mostra que o cidadão está tomando os seus espaços no que tange à qualidade de vida (SEIDL; ZANNON, 2004) e o direito ao lazer (PEREIRA, 2009).

Figura 5: Categoria dos Participantes
Fonte: Goiás (2016), adaptado.

O Programa buscou ter um retorno de informações em relação ao Planejamento, Organização e Apoio (Figuras 6 e 7). Quanto ao planejamento do evento, a nota de avaliação recebida foi de 4,01. Em relação à organização e apoio do evento, a nota de avaliação recebida foi de 4,36. Os resultados indicados mostram que a qualidade do evento ficou acima da média, porém, com ressalvas em relação ao horário das atividades e alimentação fornecida, por exemplo. Eventos esportivos carecem de detalhes específicos para garantir a segurança dos participantes e qualidade da atividade (ABEOC, 2013).

Figura 6: Avaliação do Planejamento do Evento.
Fonte: Goiás (2016), adaptado.

Figura 7: Avaliação da Organização e Apoio do Evento.
Fonte: Goiás (2016), adaptado.

Por último foi questionado ao participante qual fonte de informação ele teve conhecimento sobre o evento (Figura 8). Em primeiro lugar constam informações advindas das Redes Sociais (44%) e em segundo lugar a indicação de amigos e parentes (33,5%). Estes dados mostram que fontes de informação, virtual ou presencial, que contemplem a possibilidade de troca de expressões e sentimentos (relações sociais) foram as mais utilizadas para a tomada de decisão para a participação do evento.

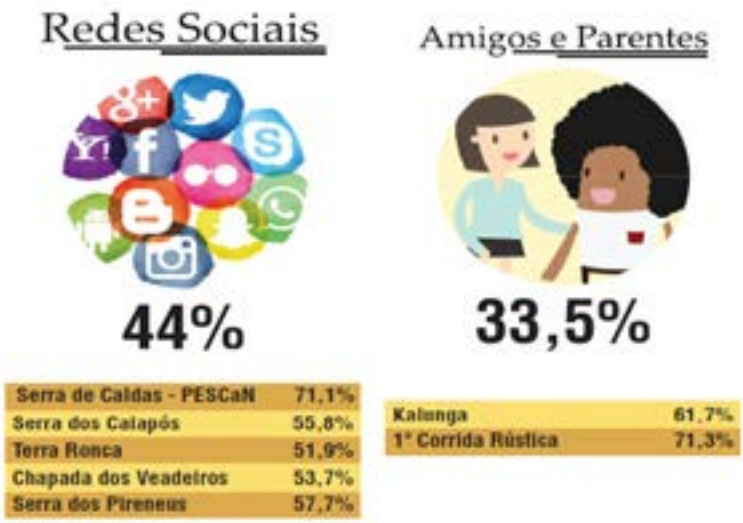


Figura 8: Principal fonte de Informação
Fonte: Observatório do Turismo do Estado de Goiás (2016), adaptado.

Dentre os aspectos na avaliação do consumidor, segundo Paiva e Neves (2008), destaca-se a "análise do processo de decisão de compra", que, para Kotler (apud PAIVA; NEVES, 2008), é influenciado por: estímulos de marketing, como o produto, preço, meios de comunicação e distribuição; estímulos de ambiente, como fatores econômicos, tecnologia, fatores políticos e culturais, e; características culturais, sociais, pessoais e psicológicas desse comprador (grifo nosso).

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa teve como tema focal o Cicloturismo, mais precisamente uma avaliação dos cicloturistas que participaram do Programa Experiências na Natureza nos seguintes itens: gênero dos participantes, percentual de atletas amadores e profissionais, idade média geral dos participantes, renda mensal individual, categoria dos participantes, avaliação do planejamento do evento, avaliação da organização e apoio do evento e principal fonte de Informação e percepção do cicloturismo como uma segmento de mercado propicio para fornecer inúmeros benefícios econômicos, sociais e ambientais para a comunidade onde ocorre o evento que foi idealizado e organizado pela Goiás Turismo, em parceria com a SECIMA, em cinco Unidades de Conservação sitiadas em território goiano, como uma política de estado via plano Turismo "Experiências Inesquecíveis" e seu programa "Experiências na Natureza" . O Programa, desenvolvido entre os anos de 2015 e 2016, teve como finalidade a apresentação da diversidade da fauna e flora de várias localidades do Estado de Goiás, além de promover um "turismo ecológico sustentável", como afirmou o Diretor de Desenvolvimento, Pesquisa Turística e Eventos da Goiás Turismo (GOIÁS, 2016).

A ideia de pesquisar o cicloturista surgiu da observação sobre a implementação de políticas públicas para o desenvolvimento do Cicloturismo, onde compreender o perfil dos consumidores é um pré-requi-

sito para um produto eficiente. Apenas conhecendo o consumidor, se pode construir um produto que atenda suas exigências.

O fato é que Goiás Turismo considerou importante a realização de pesquisas sobre o público, através do Observatório do Turismo do Estado de Goiás, tornando possível a realização deste trabalho, cujo objetivo geral era delinear o perfil do turista participante do Programa Experiências na Natureza, através de uma análise crítica dos dados coletados divulgados pelo documento "Programa Experiências na Natureza em Dados". Com os dados coletados com os 437 participantes do Programa Experiências na Natureza, pode-se concluir que o perfil do cicloturista é composto em sua maioria por homens, têm entre 14 e 71 anos, renda mensal individual média de R$3.378,86, e são, na maioria, atletas amadores. O público participante é composto por 2/3 turistas e 1/3 turistas cidadão.

Quanto às avaliações acerca do evento, os participantes avaliaram como boa a qualidade do evento, segundo a escala estabelecida no questionário aplicado, no que tange o planejamento, organização e apoio. Sobre a divulgação, boa parte das informações recebidas pelos participantes partiram de redes sociais e indicação de pessoas conhecidas, o que caracteriza que a pessoalidade na divulgação do evento foi uma garantia de participação. Com ressalvas que devem ser consideradas, a estrutura do Programa Experiências na Natureza é eficiente e bem recebida pelo público, pois a proposta foi realizada em sua primeira edição. Com tantos aspectos positivos, tomamos a liberdade de indicar a realização de uma nova edição, que mantenha a proposta de educação turística e ambiental, mas que contemple, também, novos espaços e comunidades, democratizando a prática da atividade turística. Considerando esta uma estratégia desenvolvida através de uma política pública, a mesma não deve ser traçada com o intuito de apenas realizar eventos. Deve-se levar em consideração que as estratégias devem contemplar, acima de tudo, um planejamento coerente com o protagonismo da comunidade receptora, a responsabilidade ambiental e a responsabilidade social, não visando apenas o aspecto econômico, e sim a qualidade de vida do cidadão.

No decorrer da pesquisa concluímos que o cicloturismo vai muito além de um simples nicho de mercado, é uma experiência única que pode mudar os hábitos das pessoas participantes e também a economia de base local das comunidades que habitam as proximidades dessas unidades de conservação.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABEOC BRASIL. Associação Brasileira De Empresas De Eventos. (2012). MTur incentiva cicloturismo. Disponível em: <http://www.abeoc.org.br/2012/02/mtur-incentiva-cicloturismo/>. Acesso em: Agosto/2017.

ABEOC BRASIL. Igor de Mesquita Pípolo (2013); DSE; ASE. Associação Brasileira De Empresas De Eventos. Evento Seguro: Orientações sobre segurança em eventos. Disponível em: < http://www.abeoc.org.br/wp-content/uploads/2014/02/cartilha_evento-seguro_web.pdf>. Acesso em: Agosto/2017.

ABNT. Associação Brasileira De Normas Técnicas (2007). NBR 15509-1: Cicloturismo – Parte 1: Requisitos para produto. 1 ed. Rio de Janeiro: Abnt.

ABNT. Associação Brasileira De Normas Técnicas. (2016). Guia de implementação: Turismo de aventura – Sistema de gestão da segurança [recurso eletrônico]. Associação Brasileira de Normas Técnicas, Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas. Rio de Janeiro: ABNT; Sebrae. Disponível em: <http://abnt.org.br/paginampe/biblioteca/files/upload/anexos/pdf/bdca9a1aa7e53c40a9785ed2674002ff.pdf >. Acesso em: Agosto/2017.

ALEXANDRE, L.M.M. (2003). Política de turismo e desenvolvimento local: um binômio necessário. In: BEZERRA, D.M.F. (org.) Planejamento e gestão em turismo. São Paulo: Roca.

ANDRÉ GERALDO SOARES (2010). Viaciclo - Associação dos Ciclousuários da Grande Florianópolis. Circuitos de Cicloturismo: manual de incentivo e orientação para os municípios brasileiros. Florianópolis: Viaciclo. Disponível em: <http://www.clubedecicloturismo.com.br/arquivos/Manual-Circuitos-Cicloturismo.pdf>. Acesso em: Agosto/2017.

BENI, M. C. (2002). Análise Estrutural do Turismo. 7ª. ed. São Paulo: SENAC.

BID. Banco Interamericano De Desenvolvimento. (2015). Ciclo-inclusión em América Latina y el Caribe: Guía para impulsionar el uso de la bicicleta. Cidade do México: BID.

BRAMWELL, B.; LANE, B. (1993). Sustainable Tourism: An Evolving Global Approach. Journal Of Sustainable Tourism, v. 1, n. 1, p.1-5. Disponível em: <http://www.tandfonline.com/doi/ref/10.1080/09669589309450696?scroll=top>. Acesso em: Agosto/2017.

BRASIL. Fernando Henrique Cardoso (1995). Presidência da República. Política de Turismo: 1996-1999. Brasília.

BRASIL. Ministério do Turismo. (2010). Segmentação do turismo e o mercado. Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação Geral de Segmentação. Brasília: Ministério do Turismo, 2010.

BRASIL. Ministério do Turismo. (2011). Roteiros do Brasil. Brasília: Ministério do Turismo.

BRASIL. Pedro Fideles. (2016). Ministério do Turismo. Cicloturismo promove paisagens naturais, história e cultura de Minas: Experiência de contato com a natureza e com o estilo de vida dos destinos encantam os viajantes que optam pela bicicleta. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/últimas-notícias/6188-cicloturismo-promove-paisagens-naturais,-história-e-cultura-de-minas-gerais.html>. Acesso em: Agosto/ 2017.

BRUHNS, H. T. (1997). O corpo visitando a natureza: possibilidades de um diálogo crítico. In: SERRANO, Célia e BRUHNS, Heloísa T. (Orgs). Viagens à natureza: turismo, cultura e ambiente. Campinas, SP: Papirus.

CARVALHO, T,J.L; RAMOS, J.L.; SYDOW, E. O cicloturismo como fatorde desenvolvimento da atividade turística nas cidades de Araguaia e Nova Olinda (TO). Anais do IX Congresso Nacional de Ecoturismo e do V Encontro Internacional de Turismo em Unidades de Conservação. Revista Brasileir de Ecoturismo. São Paulo, v.6, n. 4, Nov 2013, p,p 63-82.

CAVALLARI, G. (2012). Manual de mountain bike & cicloturismo. São Paulo: Kalapalo.

CERVO, A. L.; BERVIAN, P. A. (2002). Metodologia científica. 5. ed. São Paulo: Prentice Hall.

DIAS, R. (2003). Planejamento do Turismo: política e desenvolvimento do turismo no Brasil. São Paulo: Atlas.

GOELLNER, S. V. (2005). Gênero. In: GONZÁLEZ, F. J.; FENSTERSEIFER, P. E. Dicionário Crítico de Educação Física. Ijuí: Unijuí, p. 207-209.

GOIÁS. (2015a). Agência Goiana de Transportes e Obras. Ciclovias no Estado. Disponível em: <http://www.agetop.go.gov.br/noticias/ciclovias-no-estado/202004>. Acesso em: Agosto/2017.

GOIÁS. (2015b). Goiás Turismo. Agencia Estadual de Turismo. Programa Experiências na Natureza: Regulamento. Goiânia: Goiás Turismo, 7 p.

GOIÁS. Giovanna Adriana Tavares Gomes. (2016) Goiás Turismo (Org.). Programa Experiências na Natureza em Dados. Goiânia: Goiás Turismo. 125 p. Observatório do Turismo do Estado de Goiás.

LAMONT, Matthew. Reinventing the Wheel: A Definitional Discussion of Bicycle Tourism.Journal of Sport & Tourism.Vol. 14, No. 1, February 2009.

LIPPO, B.; SALAZAR, M. (2007). Etiologia das lesões esportivas: um estudo transversal. Revista Brasileira de Prescrição e Fisiologia do Exercício, São Paulo, v. 1, n. 2, p.25-34, mar/abr.

MOURÃO, L. (1998). A representação social da mulher brasileira na atividade físico-desportiva: da segregação à democratização. Tese (Doutorado em Educação Física). Programa de Pós-Graduação em Educação Física da Universidade Gama Filho. Rio de Janeiro: UGF.

NAHAS, M.V. (2001) Atividade Física, Saúde e Qualidade de Vida Conceitos e Sugestões Para Um Estilo de Vida Ativo. Londrina:

Midigraf.

NEIMAN, Z.; RABINOVICI, A. (2002). O cerrado como instrumento para Educação Ambiental em atividades de Ecoturismo. In: NEIMAN, Z. (org.). Meio ambiente, educação e ecoturismo. Barueri: Manole.

NTA. National Transport Authority. (2007). A strategy for the development of Irish Cycle Tourism: Conclusions Report. Dublin.

OMT. Organização Mundial do Turismo (2001). Introdução ao Turismo. Madrid.

OMT. Organização Mundial do Turismo. (2003). Turismo Internacional: uma proposta global. Porto Alegre. Bookmann / OMT--OWT-BTO.

PAIVA, H. A. B. de; NEVES, M. F. (2008). Planejamento Estratégico de Eventos: Como organizar um plano estratégico para eventos turísticos e empresas de eventos. São Paulo: Atlas.

PEREIRA, M. A. S. (2009). DIREITO AO LAZER E LEGISLAÇÃO VIGENTE NO BRASIL. Revista Eletrônica do Curso de Direito [online], v. 4, n 2, p. 1-17. Disponível em: <https://periodicos.ufsm.br/revistadireito/article/view/7030/4248>. Acesso em: Agosto/2017.

RITCHIE, Brent W. TKACZYNSKI, Aaron. FAULKS, Pam. Understanding the motivation and travel behavior of cycle tourists using involvement profiles. Journal of Travel & Tourism Marketing, 27:409–425, 2010.

RODRIGUES, A. B. (1997). Turismo desenvolvimento local. São Paulo: Hucitec.

SAGARIS, L. (2015).Lessons from 40 years of planning for cycle-inclusion: Reflections from Santiago, Chile. Natural Resources Forum, v. 39, n. 1, p. 64–81.

SALDANHA, L.; FRAGA, C. (2015). SANTOS, M. P. DE S. Discussões preliminares sobre serendipidade, bicicleta e turismo envolvendo a Ilha de Paquetá no Rio de Janeiro (RJ). Caderno Virtual do Turismo, v. 15, n. 3, p.378-389.

SEIDL, E. M. F.; ZANNON, C. M. L. da C. (2017). Qualidade de vida e saúde: aspectos conceituais e metodológicos. Cad. Saúde Pública [online]. 2004, v.20, n.2, p.580-588. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-311X2004000200027&script=sci_abstract&tlng=pt>. Acesso em: Agosto/2017.

WWF BRASIL. World Wide Fund For Nature. Pegada Ecológica? O que é isso? [201-?]. Disponível em: <http://www.wwf.org.br/natureza_brasileira/especiais/pegada_ecologica/o_que_e_pegada_ecologica/>. Acesso em: Agosto/2017.

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 Teixeira[16]
Fátima Priscila Morela Edra[17]
Michelle Cardoso de Sá[18]

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. Dezesseis 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 ciclopista; 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 existes 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 metrôs" (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 trans-

porte 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 ciclorro-

tas 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	- 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	- Promoção do uso da bicicleta nas escolas de bairros, por meio da construção de ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas, e bicicletários.
Promover a segurança	- Desenvolver programas de educação para ciclistas e motoristas; - Implantar sinalização de trânsito específica.
Estimular o uso	- 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	- Estímulo à organização das entidades do setor; - Criação de espaços de discussão com o poder público.
Articular com a política	- 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 cicloviárias 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 Cicloviário. Caracterizado pelo Artigo 248, o Sistema Cicloviário, 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 cicloviária e sistema de compartilhamento de bicicletas como equipamentos de infraestrutura cicloviária (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 cicloviária" (Lei Municipal 16.050, inciso IV, art. 228), de forma a ser determinada a implantação do sistema cicloviário 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, consequentemente, com propensão ao desenvolvimento mais eficaz da mobilidade urbana por bicicleta. Além disso, a capital paulista possui uma malha cicloviária 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 BIBLIOGRÁFICAS

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/wv3/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._____. Renato Barreto. Instituto de Energia e Meio Ambiente (Org.). A Bicicleta e as cidades: Como inserir a Bicicleta na Política de Mobilidade Urbana. 2010. Obtido em: <https://www.ciclocidade.org.br/biblioteca/file/7-a-bicicleta-e-as-cidades-como-inserir-a-bicicleta-na-politica-de-mobilidade-urbana>. Acesso em: Julho/2018._____. Leinº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Politica 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-embassy.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. TOURISM COPENHAGEN. (Org.). Visit Copenhagen. Disponível em: <http://www.visitcopenhagen.com/copenhagen/bycyklen-gdk495345>. Acesso em: Julho/2018..

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.

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_esquematico.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 Estacionamento de Bicicletas em Shopping Centers e Hipermercados.. Rio de Janeiro, RJ, Disponível em: <http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/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-cicloviaria.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.cidadedesaopaulo.com/spdebike/index-desktop/>. Acesso em: Julho/2018.SILVA, Eduardo Fernandez. 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, Marilia 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.; CASTRO, Juliana de; SALDANHA, Luiz E. C. (Org.). Cicloturismo urbano em foco. Niterói: FTH/UFF, 2017. p. 50-62. Disponível em: <http://planett.coppe.ufrj.br/images/documentos/publicacoes/2017.09---I-Encontro-para-o-Desenvolvimento-do-Cicloturismo.pdf>. Acesso em: Outubro/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.

PARTE III

Encaminamentos e Informações do Evento

CONSTRUÇÃO DA AGENDA NACIONAL E ESTADUAL DO CICLOTURISMO

Apesar de ainda ser um tema incipiente e pouco explorado no Brasil, em comparação aos países da Europa, América do Norte e da Oceania (SALDANHA; FRAGA; SANTOS, 2015), o desenvolvimento do cicloturismo nacional se encontra num estágio inicial de articulação entre pesquisas e iniciativas pontuais que ocorrem de forma isolada por todas as macrorregiões brasileiras. Portanto, é relevante que seja discutida a construção de uma agenda integrada para que todas as ações possam ser vistas e conhecidas por todos, permitindo uma troca de expertise entre gestores, pesquisadores, tomadores de decisão, empreendedores e outros interessados em qualquer Unidade Federativa ou país vizinho e/ou com mesmo contexto socioeconômico e ambiental. As apresentações de casos do poder público, da operação de receptivo e da atuação da sociedade civil em relação à atividade selecionadas para este painel, ilustram os gargalos para se construir uma sinergia de organização e aplicação das temáticas abordadas no evento.

O setor privado se fez presente no painel com Rodrigo Fernandez, representante da ABETA (Associação Brasileira das Empresas de Ecoturismo e Turismo de Aventura) no Estado do Rio de Janeiro. Através do vídeo institucional da edição de 2017 do Congresso Brasileiro de Ecoturismo e Turismo de Aventura, ABETA Summit, ocorrida na Serra da Mantiqueira, Rodrigo ressaltou a dificuldade de se implantar produtos com a escassez de dados sobre a atividade turística nacional e regional e como isso influência no sucesso dos empreendedores da área. O segmento do cicloturismo vem recebendo cada vez mais importância entre os associados da ABETA e é possível uma comunicação maior entre a academia e o setor privado a partir de parcerias institucionais e eventos já existentes (como o próprio EDesC e o ABETA Summit) para a sensibilização e mobilização de pesquisadores e operadores de receptivo sobre a necessidade de diálogo entre as partes numa relação ganha-ganha.

Em seguida, a Diretora Comercial da Secretaria de Turismo de Minas Gerais (SETUR/MG), Renata Toffoli, exibiu como o cicloturismo se insere no projeto de Fomento aos Parques Naturais de Minas Gerais, do Programa +Turismo. A situação dos parques nacionais e estaduais que estão incluídos na missão de estimular o fluxo turístico dos destinos mineiros foi relatada para debater o papel da SETUR na integração das ações dos órgãos de meio ambiente nacional e estadual, e expor como a parceria com o setor privado facilitou a promoção desses espaços através do incentivo ao uso público de forma sustentável. A bicicleta, vista muitas vezes como elemento altamente impactante no meio ambiente pelas entidades gestoras de Unidades de Conservação, teve cinco exemplos de sucesso nos parques naturais mineiros explorados por Renata para exemplificar como é possível alinhar o segmento gastronômico, de natureza e cultural abrangido pelos eixos estratégicos da SETUR impactando positivamente na economia local e aumentando a conscientização de conservação ambiental de residentes e moradores.

Para concluir, Roberto Nascimento, da Associação Amigos do Parque Nacional da Tijuca - RJ, evidenciou o papel que a sociedade civil pode desempenhar no suporte e na cobrança de iniciativas pró-Unidades de Conservação. O exemplo desta associação que atua desde 1999 e colabora diretamente nos conselhos consultivos do Parque Nacional da Tijuca e do Mosaico Carioca, apoiando financeiramente a conservação, gestão, pesquisa e outras ações do parque em questão, é de grande interesse para se

replicar em outras Unidades de Conservação pelo país (considerando e respeitando as devidas realidades). O principal projeto apresentado foi o Programa Ciclista Amigo do Parque que, ao perceber o elevado percentual de ciclistas associados e engajados com a associação, criou um Grupo de Trabalho específico para tratar as necessidades encontradas por esses usuários do parque – que, apesar de ser referência no fluxo de ciclistas e infraestrutura para a atividade, ainda se cerca de discussões para constantes melhorias nas suas zonas de conservação e de amortecimento.

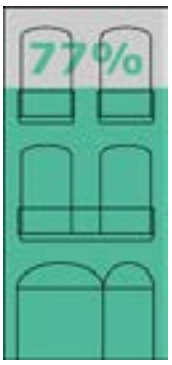
Subsequentemente às apresentações do painel, debateu-se com o público presente tópicos de encaminhamentos necessários para se integrar uma agenda para o desenvolvimento do cicloturismo no Brasil: criação de uma coalisão para o cicloturismo; discussão sobre o transporte de bicicletas em ônibus intermunicipais e aviões comerciais; discussão sobre o uso ou apropriação de linhas férreas desativadas, ociosas ou subutilizadas; e a instigação do público para o desenvolvimento local através de programas/eventos de sensibilização e mobilização. O desenvolvimento de uma agenda de âmbito nacional que identifique e coordene a integração de agendas estaduais traz a possibilidade de compreender cada contexto regionalizado para criar um canal de diálogo consistente e produtivo.

Ver cada apresentação na íntegra:
Cicloturismo em Minas Gerais, Fomento ao Turismo nos Parques Naturais de MG (Renata Toffoli, SETUR / MG)
Programa Ciclista Amigo do Parque (Roberto Nascimento, Amigos do Parque / RJ)
Apresentação do ABETA Summit 2017 (Rodrigo Fernandez, ABETA)

RELATORIA GERAL DO EVENTO

O local de realização do evento foi o Centro Carioca de Design, amplamente utilizado para eventos de mobilidade cicloviária por sua disposição que permite maior interatividade entre os participantes e por sua localização no Centro do Rio de Janeiro. Com capacidade para até 70 pessoas, o primeiro dia contou com um público de 54 participantes. Já o segundo dia obteve 50 pessoas marcando presença nas atividades do evento. Ocorreu, também, uma transmissão espontânea em tempo real por parte de um dos participantes, em uma página do Facebook especializada na temática geral da bicicleta que atingiu, em média, 197 visualizações por vídeo (de 6 vídeos no total, variando de 50 a 376 visualizações).

1º dia



2º dia

Os setores das instituições representadas pelos participantes foram relativamente equilibrados, sendo: academia (32%); setor privado (25%); sociedade civil (25%); e poder público (17%). A Unidade Federativa de origem também se manteve bem abrangente, não atingindo apenas a Região Norte. Marcaram presença os Estados de Goiás, Paraná, Ceará, São Paulo, Minas Gerais, Bahia e Rio de Janeiro, além do Distrito Federal. A expectativa para que o EDesC comece a circular pelo país se inicia pelo Estado de Santa Catarina onde está prevista a realização da III Edição do evento. Esta prerrogativa é bastante positiva e acontece em excelente momento para o debate sobre as Instâncias de Governança Regionais (IGR) e amadurecimento da atividade no Brasil.

CONSOLIDAÇÃO DE ENCAMINHAMENTOS DO II EDESC NO PORTAL DO PLANETT

Como consolidação de um dos encaminhamentos do II Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo, ainda no primeiro semestre de 2019, foi lançado um Portal voltado exclusivamente para o planejamento de rotas de cicloturismo, sejam elas urbanas, rurais ou em Unidades de Conservação:

planett.com.br/cicloturismo/

O portal apresenta informações básicas sobre a organização da atividade, publicações nacionais institucionais e acadêmicas relacionadas à temática, além de informações sobre eventos que discutam o desenvolvimento da atividade no país. Um levantamento feito pelo Radar Acadêmico do Observatório do Cicloturismo de trabalhos acadêmicos foi organizado em uma seção especial do Portal de Cicloturismo para facilitar o embasamento de estudos a pesquisadores e interessados sobre o assunto:

planett.com.br/observatorio-do-cicloturismo/

Por fim, convidamos mais uma vez a conhecer o Portal do Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo. Nele, todas as informações de todas as edições passadas do EDesC e previsões para as que estão por vir poderão ser acessadas - basta clicar em planett.com.br/edesc/ e contate-nos caso queira maiores detalhamentos ou para nos contar um pouco mais de você!

Comitê de Organização Geral do EDesC: planett@pet.coppe.ufrj.br

Anexos relacionados ao

II Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo

ANEXO I: PROGRAMAÇÃO DO II EDESC

	1º dia
09h00 09h30	**Cerimônia de abertura** Marina Grossi, CEBDS Fátima Priscila M. Edra, PPGTUR-UFF Ronaldo Balassiano, PLANETT Zé Lobo, TRANSPORTE ATIVO
09h30 11h00	**Painel | Cicloturismo e Unidades de Conservação: Potencialidades no cenário nacional** Bike em Unidade de Conservação Pedro Menezes, ICMBio Unidades de Conservação e Cicloturismo: oportunidades de engajamento e conservação Erika Guimarães, SOS Mata Atlântica Programa Vem Pedalar Ciro Moura, INEA/RJ O Parque Nacional da Tijuca e o Ciclismo Ernesto Castro, Parque Nacional da Tijuca/RJ
11h00 12h30	**Painel | Intermodalidade inter e intra destinos** Ferrovias e Ciclovias Eduardo Beira, MIT Portugal [videoconferência] Integração de bicicletas Diego Iecker, CCR BARCAS A importância da intermodalidade para gerenciamento da mobilidade em áreas turísticas Ronaldo Balassiano, PLANETT/UFRJ
12h30	**Intervalo**
13h30 14h30	**Painel | Promoção de circuitos de cicloturismo** Circuito Turístico Serras de Ibitipoca, Minas Gerais, Brasil Gabriel Fortes, Volta das Transições (MG) Cicloturismo na Costa do Cacau - BA: Potencial e Iniciativas Juliano Mendonça, Costa do Cacau (BA) Apresentação do caso da Volta do Desengano Rodrigo Lima, Volta do Desengano (RJ) Moderação: Rodrigo Fernandez, ABETA
14h30 15h30	**Painel | Ferramentas de gestão de circuitos** Tecnologia para o monitoramento de cicloturismo Alexandre Lorenzetto, SACIS / Eco Counter Gestão de Rotas de Cicloturismo Rodrigo Telles, Clube de Cicloturismo do Brasil O Cicloturista Brasileiro 2018: Apresentação do estudo Luiz Saldanha, PLANETT/UFRJ

15h30 17h00	**Painel | Potencialidades do cicloturismo fluminense** Caminhos de Darwin: uma iniciativa para a Popularização da Ciência e para o Turismo Científico Kátia Mansur, IGEO/UFRJ Turismo científico: “Caminhos de Darwin” na cidade do Rio de Janeiro Jaqueline Elicher, Escola de Turismo/UNIRIO Movimento ciclístico no Sul Fluminense: Construindo uma identidade Vicente Sacramento Junior, ACICLICA

	2º dia
09h00 12h00	**Mostra acadêmica | Apresentação oral dos trabalhos científicos** Artigos apresentados segundo ordem dos Anais da Mostra Acadêmica. **Encaminhamentos da academia para o desenvolvimento do cicloturismo** Rodada de discussão
12h30	**Intervalo**
13h00 14h00	**Painel | A economia da bicicleta para o desenvolvimento do turismo** A interface do turismo e bicicleta no desenvolvimento econômico José Eduardo Ramos Gonçalves, ABRACICLO O Poder do Cicloturismo Adriana Marmo, Aliança Bike Potencial Econômico da Bicicleta Juliana DeCastro, PLANETT/UFRJ
14h00 17h00	**Workshop | Construção da agenda nacional e estadual do cicloturismo** Cicloturismo em Minas Gerais (Fomento ao Turismo nos Parques Naturais de MG) Renata Toffoli, Setur / MG Programa Ciclista Amigo do Parque Roberto Nascimento, Amigos do Parque / RJ Apresentação do ABETA Summit 2017 Rodrigo Fernandez, ABETA

ANEXO II: SOBRE OS PALESTRANTES

ADRIANA MARMO
Adriana Marmo é jornalista, passou pelas redações das principais publicações do país, como os jornais O Estado de S Paulo, Folha de São Paulo e revistas Capricho, AnaMaria, Manequim, VejaLuxo e atualmente é coordenadora de comunicação da Aliança Bike. Desde 2014 a bicicleta é o seu meio de transporte em São Paulo e, as cicloviagens, sua grande paixão.

ALEXANDRE LORENZETTO
Biólogo, Mestre em Gestão de Áreas Naturais Protegidas pela Universidade Autônoma de Madrid – Espanha. Possui experiência de pesquisa em projetos de campo, no Brasil, Espanha, Itália e países da América Latina principalmente em criação, manejo e avaliação de gestão de áreas naturais protegidas, pesquisa e monitoramento de aspectos relacionados a visitação. Pesquisador associado ao Programa Parkswatch – Greenvest (www.parkswatch.org) desenvolvendo atividades de análise de efetividade de manejo para áreas naturais protegidas Latinoamericanas. É membro da Comissão Mundial de Áreas Protegidas- WCPA da União Internacional Para Conservação da Natureza- UICN. Atualmente é Coordenador Geral do Corpo de Socorro em Montanha-COSMO, ONG voltada à formação de técnicos, prevenção de acidentes, busca, resgate e manejo de trilhas na Serra do Mar paranaense. Sócio-administrador da empresa SACIS (Soluções Ambientais com Inovação e Sustentabilidade – www.sacis-solucoes.com.br), empresa que trebalha com consultoria ambiental e é pioneira no Brasil em monitoramento automático de ciclistas e pedestres em áreas naturais e urbanas, representando a Eco-Counter, empresa francesa líder mundial neste segmento. Montanhista, ciclista e cicloturista nas horas vagas!

CIRO MOURA
Graduado em Engenharia Florestal pela UFRRJ (2004), M.Sc. em Ecologia e Evolução pela UERJ (2011) e doutorando em Engenharia Ambiental pela UFRJ. Atua como Assistente Técnico da Diretoria de Biodiversidade e Áreas Protegidas do INEA RJ. Possui experiência na área de planejamento, pesquisa e implantação de projetos voltados a conservação da natureza, ecologia, meio ambiente, restauração florestal e controle de espécies exóticas. Trabalhou como Engenheiro Florestal em diversos projetos voltados a gestão de recursos naturais, gestão de unidades de conservação, pelo IEF-RJ, INEA, Instituto Ambiental Vale do Rio Doce e empresas de consultoria. Praticante de mountain bike cross country e entusiasta do ciclismo, participou da criação do Programa Vem Pedalar, que visa estimular a prática do ciclismo nas Unidades de Conservação e seu entorno.

DIEGO IECKER
Engenheiro de Produção especializado em Gestão de Projetos pela UFF, responde atualmente pelas atividades de Operações Náuticas da Concessionária CCR Barcas, orientando 370 colaboradores e garantindo o deslocamento de cerca de 80 mil pessoas diariamente. A CCR Barcas é uma das cinco maiores operações de transporte aquaviário do mundo e referência na integração barcas+bicicleta.

EDUARDO BEIRA
Eng Químico (1974, FEUP). Depois de uma primeira carreira académica na Universidade do Porto (Faculdade de Engenharia), foi durante mais de vinte anos gestor e administrador de empresas de serviços e industriais. Regressou em 2000 à vida académica, desta vez na Universidade do Minho, tendo depois integrado o programa MIT Portugal a partir de 2008 e sido responsável, entre outras, por cadeiras de inovação para os programas doutorais da Escola de Engenharia da U. Minho e do Programa MIT Portugal. Tradutor das obras dos filósofos Michael Polanyi (1891-1976) e Andrew Feenberg (1943-...).

Senior Research Fellow do IN+ (IST, Lisboa) desde 2013. Coordenador do Programa de Modernização e Valorização do Ensino Politécnico desde janeiro de 2016. Entre 2010 e 2016 coordenou o programa FOZTUA (www.foztua.com), em que a questão das vias ferroviárias antigas foi tratada e foi também publicado um livro sobre "New uses of old railways".

ERIKA GUIMARÃES

É bióloga formada pela Universidade Federal do Mato Grosso do Sul e Mestre em Ciências pela Universidade de São Paulo. Possui mais de 20 anos de experiência trabalhando em projetos de conservação na natureza em biomas como o Pantanal, Cerrado e a Mata Atlântica, sempre com foco na criação e gestão de Unidades de Conservação públicas e privadas. É co-autora do livro BiodiverCidade: desafios para a gestão de áreas protegidas urbanas. Atualmente é gerente de áreas protegidas da Fundação SOS Mata Atlântica.

ERNESTO DE CASTRO

Biólogo e mestre em ecologia com ênfase em Biologia da Conservação (UFRJ). Experiente analista ambiental e amante dos esportes de aventura na natureza, foi chefe do Parque Nacional da Serra dos Órgãos (2004-2011), Coordenador Geral de Uso Público do ICMBio (2011-2012) e atualmente é chefe do Parque Nacional da Tijuca e Membro do Grupo de especialistas em Uso Público e Áreas Protegidas da União Internacional para a Conservação da Natureza e dos Recursos Naturais (IUCN).

GABRIEL FORTES

Idealizador e Implantador do Projeto de Cicloturismo Volta das Transições. Vice –Presidente do Circuito Serras de Ibitipoca Empresário e Proprietário da Agencia e Receptivo de Turismo, Sauá Turismo Ibitipoca. Guia Turístico ha mais de 20 anos Guia Montain Bike e apoios logísticos de ciclismo Instrutor de Rafting Socorrista e Brigadista Tecnólogo em Agropecuária Apoio Eventos Esportivos e consultoria em operações Turísticas.

JAQUELINE ELICHER

Geógrafa, com mestrado e doutorado em Geografia nas áreas de Desenvolvimento Regional e Urbano e de Ordenamento Territorial Ambiental, respectivamente. Jaqueline é Professora Adjunto do Curso de Turismo da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO) e possui experiência na docência nas áreas de Geografia do Turismo, Turismo e a Produção do Espaço, Turismo e relações com a arte, em especial a Literatura, e discussões das interferências das NTICs na Educação.

JOSÉ GONÇALVES

É graduado em Comunicação Social e certificado em Gestão Avançada de Empresas pela Fundação Dom Cabral e a business school INSEAD, da França. Tem Longa experiência no setor automotivo, com atuações na Scania Latin America (caminhões E ônibus) e Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores - Fenabrave, além de gerente da Associação Brasileira dos Distribuidores Volvo - Abravo e da Associação Brasileira dos Concessionários Hyundai - Abrahy. Também foi diretor de Redação da Gazeta Mercantil, empresa jornalística onde atuou por 10 anos, com várias funções editoriais e diretivas em São Paulo/SP, Fortaleza/CE e Curitiba/PR. Desde 2012, é diretor executivo da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares - Abraciclo. É ciclista amador.

JULIANA DECASTRO

Bióloga especialista em Planejamento e Gestão Ambiental e Mestre em Engenharia de Transportes. Desde 2012 desenvolve pesquisas pelo Programa de Engenharia de Transportes (Coppe/UFRJ) com

enfoque na relação entre transporte, energia e meio ambiente. Atualmente integra o Núcleo de Estratégico de Transporte e Turismo (PLANETT) e apoia como conselheira a Associação Transporte Ativo (TA). Também foi responsável pelas relações institucionais da ANPET (Associação Nacional de Ensino e Pesquisa em Transporte) e do Coppe-Idea (UFRJ), onde atou no fortalecimento da comunicação entre academia-empresa-sociedade por meio do fomento à inovação e à cultura empreendedora na área de Pesquisa & Desenvolvimento. Além de possuir experiências em Consultoria e Assessoria Técnica para desenvolvimento de projetos relacionados à Mobilidade Sustentável, Meio Ambiente e Educação.

JULIANO BORGHI DE MENDONÇA

Juliano, 36 anos, é Geógrafo e Gestor Ambiental, especialista em gestão para a sustentabilidade e Mestre em Desenvolvimento Sustentável. Apaixonado por esportes de natureza, adora viajar e conhecer novos territórios, culturas e paisagens de bicicleta. Já viajou em bicicleta por diversos países da América do Sul, México e França. Recentemente concluiu sua pesquisa de mestrado sobre estratégias para o fomento ao cicloturismo na Costa do Cacau, Região Sul da Bahia. Dedicou os últimos 10 anos à projetos socioambientais, atuando em organizações não governamentais e centros de pesquisa em renomadas instituições brasileiras. Atualmente, busca unir sua paixão por cicloturismo e experiência profissional na área socioambiental, anfitriando grupos que buscam vivencias inesquecíveis na região da Costa do Cacau.

KATIA MANSUR

É bióloga formada pela Universidade Federal do Mato Grosso do Sul e Mestre em Ciências pela Universidade de São Paulo. Possui mais de 20 anos de experiência trabalhando em projetos de conservação na natureza em biomas como o Pantanal, Cerrado e a Mata Atlântica, sempre com foco na criação e gestão de Unidades de Conservação públicas e privadas. É co-autora do livro BiodiverCidade: desafios para a gestão de áreas protegidas urbanas. Atualmente é gerente de áreas protegidas da Fundação SOS Mata Atlântica.

LUIZ SALDANHA

Bacharel em Turismo pela UNIRIO, Mestre e Doutorando em Engenharia de Transportes, é pesquisador do Núcleo de Planejamento Estratégico de Transportes e Turismo (PLANETT) com a linha de pesquisa voltada para a interface da mobilidade ativa junto ao turismo no contexto brasileiro.

PEDRO MENEZES

É bióloga formada pela Universidade Federal do Mato Grosso do Sul e Mestre em Ciências pela Universidade de São Paulo. Possui mais de 20 anos de experiência trabalhando em projetos de conservação na natureza em biomas como o Pantanal, Cerrado e a Mata Atlântica, sempre com foco na criação e gestão de Unidades de Conservação públicas e privadas. É co-autora do livro BiodiverCidade: desafios para a gestão de áreas protegidas urbanas. Atualmente é gerente de áreas protegidas da Fundação SOS Mata Atlântica.

RENATA TOFFOLI

É bióloga formada pela Universidade Federal do Mato Grosso do Sul e Mestre em Ciências pela Universidade de São Paulo. Possui mais de 20 anos de experiência trabalhando em projetos de conservação na natureza em biomas como o Pantanal, Cerrado e a Mata Atlântica, sempre com foco na criação e gestão de Unidades de Conservação públicas e privadas. É co-autora do livro BiodiverCidade: desafios para a gestão de áreas protegidas urbanas. Atualmente é gerente de áreas protegidas da Fundação SOS Mata Atlântica.

ROBERTO NASCIMENTO

É bióloga formada pela Universidade Federal do Mato Grosso do Sul e Mestre em Ciências pela Universidade de São Paulo. Possui mais de 20 anos de experiência trabalhando em projetos de conservação na natureza em biomas como o Pantanal, Cerrado e a Mata Atlântica, sempre com foco na criação e gestão de Unidades de Conservação públicas e privadas. É co-autora do livro BiodiverCidade: desafios para a gestão de áreas protegidas urbanas. Atualmente é gerente de áreas protegidas da Fundação SOS Mata Atlântica.

RODRIGO FERNANDEZ

É bióloga formada pela Universidade Federal do Mato Grosso do Sul e Mestre em Ciências pela Universidade de São Paulo. Possui mais de 20 anos de experiência trabalhando em projetos de conservação na natureza em biomas como o Pantanal, Cerrado e a Mata Atlântica, sempre com foco na criação e gestão de Unidades de Conservação públicas e privadas. É co-autora do livro BiodiverCidade: desafios para a gestão de áreas protegidas urbanas. Atualmente é gerente de áreas protegidas da Fundação SOS Mata Atlântica.

RODRIGO TELLES

Engenheiro, fundador do Clube de Cicloturismo do Brasil, fabricante dos equipamentos de cicloturismo AraraUna. Presta consultoria para implementação de circuitos de cicloturismo. Realizou diversas viagens de bicicleta desde 1997 pelo Brasil e outros países.

RODRIGO TORRES LIMA

Natural de Santa Maria Madalena/RJ, graduou-se em Turismo e complementou seus conhecimentos em Marketing e Engenharia Ambiental. Tem publicações e pesquisas relacionadas à Unidades de Conservação, Gestão de Recursos Hídricos, Educação Ambiental dentre outros temas correlatos. Atuou em ONGs, empresas privadas e no Poder Público com projetos ambientais que englobaram especialmente Turismo, Agricultura e Patrimônio Histórico. Nos último anos vem se dedicando mais à atividades ligadas ao ciclismo tendo feito alguns estudos, organizado passeios, eventos e competições. Foi idealizador da Volta do Parque Estadual do Desengano e articulador para realização do X Encontro Nacional de Cicloturismo no Estado do Rio de Janeiro. Muito recentemente retomou o hobbie pela fotografia.

RONALDO BALASSIANO

Ronaldo Balassiano é engenheiro civil (UFRJ) com pós-doutorado em engenharia de transportes (Universidade da Califórnia) e mestrado em planejamento energético e ambiental (COPPE) . Atuou como diretor do Instituto para Política de Transporte e Desenvolvimento (2009-2010) e foi diretor de transporte e mobilidade da Empresa Olímpica Municipal (2012-2015). Atualmente é professor associado do Programa de Pós-graduação em Engenharia de Transportes e coordenador do Núcleo de Planejamento Integrado de Transporte e Turismo (Planett).

VICENTE SACRAMENTO

Coordenador do Encontro Sul Fluminense de Cicloturismo, Engenheiro, Presidente da Associação de Mobilidade Urbana do Sul Fluminense (ACICLICA) e Articulador do Bike Anjo Sul Fluminense, acredita que a bicicleta possui um papel transformador na vida das pessoas e cidades.

ANEXO III: REGISTROS FOTOGRÁFICOS

II ENCONTRO
DESENVOLVIMENTO
DO CICLOTURISMO
PLANETT
PLANETT.COM.BR