

III ENCONTRO PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO



Governança para o desenvolvimento regional



III ENCONTRO PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO



Governança para o desenvolvimento regional

1ª Edição
Rio de Janeiro
2021

Realização:



Fomento:



Patrocínio:



Oferecimento:



**LUIZ SALDANHA
HELOANT ABREU SILVA DE SOUZA
JULIANA DECASTRO
RONALDO BALASSIANO**
(Organizadores)

III Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo: Governança para o desenvolvimento regional

1ª Edição
Coppe-UFRJ
Rio de Janeiro
2021

III Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo: Governança para o desenvolvimento regional

Organizadores do livro:

Luiz Saldanha
Heloant Abreu Silva de Souza
Juliana DeCastro
Ronaldo Balassiano

Autores convidados (em ordem alfabética):

Ana Destri
Arlete Scoz
Ivan Mendes
Ricardo Brandão de Oliveira
Rodolfo Guimarães Silva
Therbio Felipe M. Cezar
Tiago Piontekiewicz

Diagramação e Projeto Gráfico:

Milla Scramignon

Capa:

soualexandrerocha/stock.adobe.com

Editora:

Coppe-UFRJ

Autores dos trabalhos publicados nos Anais da Mostra Acadêmica (em ordem alfabética):

Ana Carolina Vollani
Andrea Souza Santos
André Correia Brandão
Camila de Almeida Teixeira
Carlos Alberto Cioce Sampaio
Ciro José Ribeiro de Moura
Fátima Priscila Morela Edra
Geisy Leopoldo Barbosa
Guilherme Pires Veiga Martins
Gustavo da Rosa Borges
José Carlos Assunção Belotto
Jose Julian Orjuela Sepúlveda
José Sabino
Kelly Cristine Panegalli Palhuk
Marcos Rosa Filho
Marina Leite de Barros Baltar
Rafael Machado Amorim
Roberta Giraldi Romano
Silvana Nakamori
Tarcísio Silva e Cunha
Victor Hugo Souza de Abreu

III Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo: Governança para o desenvolvimento regional. Luiz Saldanha, Heloant Abreu Silva de Souza, Juliana DeCastro, Ronaldo Balassiano – Rio de Janeiro: Coppe-UFRJ, 2021.

195p.: 21 x 29,7cm

Inclui bibliografia
ISBN 978-85-285-0381-4

1.cicloturismo. 2.governança. 3.bicicleta. 4.turismo.
I. Saldanha, Luiz. II.Souza, Heloant Abreu Silva de. III.DeCastro, Juliana.
IV. Balassiano, Ronaldo.



ANAIS DA MOSTRA ACADÊMICA



POTENCIAL DE CAMPO GRANDE COMO POLO DE CICLOTURISMO, UMA CAPITAL NO CENTRO-OESTE DO BRASIL

Campo Grande as a potential cycle tourism hub, a main city in Midwest Brazil

Jose Julian Orjuela Sepúlveda¹
Guilherme Pires Veiga Martins²
José Sabino³

Veja a transmissão desta apresentação em: youtu.be/F2mZhZzIF4A?t=2617

eBook completo: bit.ly/ebook_3edesc

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

FORMATO PARA CITAÇÃO:

SEPÚLVEDA, J. J. O.; MARTINS, G. P. V.; SABINO, J. Potencial de Campo Grande como polo de cicloturismo, uma capital no centro-oeste do Brasil. In: SALDANHA, L.; SOUZA, H. A. S.; DECASTRO, J.; BALASSIANO, R. (Orgs.) III Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo: Governança para Desenvolvimento Regional. Rio de Janeiro: COPPE - UFRJ, 2021.

¹ Programa de Pós-Graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento Regional Sustentável - Universidade Anhanguera-Uniderp: joscamus@gmail.com

² Geografia Bacharelado – UFMS: sccpguilherme1@gmail.com

³ Programa de Pós-Graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento Regional Sustentável - Universidade Anhanguera-Uniderp: sabino-jose@uol.com.br

RESUMO

Este artigo analisa a cidade de Campo Grande, capital do estado de Mato Grosso do Sul, a partir do conceito de polo de cicloturismo. É uma análise baseada na revisão bibliográfica sobre critérios como a integração da bicicleta ao transporte público, a qualidade da infraestrutura cicloviária, os modos de hospedagem e a atratividade turística da cidade. O potencial de Campo Grande é forte devido à sua malha cicloviária e uma rede de hospedagem capaz de receber turistas de diversos perfis. Entretanto há necessidade de regulamentar várias políticas municipais da bicicleta e criar uma nova que integre e ajude desenvolver os critérios elencados pelo conceito do polo de cicloturismo, para assim ser considerada um portal de entrada à atividade na região.

PALAVRAS-CHAVE: turismo sustentável, mobilidade urbana, bicicleta, cicloturismo.

ABSTRACT

This article analyzes Campo Grande, capital city of Mato Grosso do Sul state in Midwest Brazil, as a potential cycle tourism hub. The assessment is based on bibliographic reviews for criteria, such as bicycle infrastructure, bicycle integration to public transport, tourist accommodation and attractiveness of the city as tourist destination. Assessment indicates that Campo Grande has a strong potential due to its bicycle lane system and hosting network. However, regulation of bicycle policies and creation of a cycle tourism policy must be priority for the municipality in order to integrate and develop the other criteria to become a cycle tourism hub for the region.

KEYWORDS: sustainable tourism, urban mobility, bicycle, cycle tourism.

1. INTRODUÇÃO

O cicloturismo urbano é uma modalidade sustentável do turismo nas cidades (KARANIKOLA *et al.*, 2018), justamente por ter como protagonista das suas atividades um meio de locomoção que promove na prática alguns dos 17 objetivos do desenvolvimento sustentável: a bicicleta (UCB, 2016). Suas atividades envolvem passeios diários para conhecer atrativos culturais (festivais, feiras, museus), ambientais (parques, praças, unidades de conservação urbanas) e arquitetônicos da cidade que podem ser realizados tanto por residentes quanto visitantes de forma autônoma ou guiada (oferecidos por agências, profissionais ou outros residentes) (ROLDAN, 2000).

O cicloturismo pode trazer numerosos benefícios para uma cidade, não só econômicos (ligados ao setor do turismo e do comércio de bicicletas), mas também socioambientais, como a requalificação de espaços públicos, a inclusão socioespacial e o fortalecimento da identidade cidadã (LEDO, 2017). Além disso, sua prática tem se tornado uma solução importante para promover a competitividade e atratividade turística de grandes e famosos centros urbanos como Amsterdã, Bogotá, Copenhague, Curitiba, Londres e Nova York, onde a mobilidade por outros meios de transporte é um desafio muitas vezes estressante e caro (SAMPAIO *et al.*, 2015; BOGOTÁ, 2019). Isso porque a bicicleta tem a capacidade de aproximar o turista do seu entorno de forma diferenciada, pois possibilita contemplar a paisagem e conhecer lugares que não estavam previstos no roteiro original, tornando a simples experiência de pedalar pela cidade mais um atrativo turístico.

Em estudos recentes que quantificam detalhadamente o capital gerado pelos diversos benefícios que o uso da bicicleta proporciona, o cicloturismo é destaque (ECF, 2020). Na união Europeia por exemplo, a atividade gerou 44 bilhões de euros, 525 mil empregos e 2,3 bilhões de viagens com finalidades turísticas em 2012 (6 bilhões de euros e 199 mil empregos a mais do que a indústria do turismo de cruzeiros). Só na França um cicloturista pode gastar em média até 20% a mais que um turista comum.

No Brasil, por sua vez, o Ministério do Turismo destinou R\$ 20,2 milhões para incentivar a construção de ciclovias em 53 municípios (CASTRO, 2017) e, segundo as prefeituras das capitais, a malha cicloviária no país mais que duplicou, passando de 1.414 km em 2014 para 3.291 km em 2018 (VELASCO *et al.*, 2018).

Entretanto, além do investimento em infraestrutura cicloviária existem outros elementos e estratégias para planejar o cicloturismo em qualquer território (seja este urbano ou não) para que este consiga engajar a sociedade efetivamente (SALDANHA, *et al.*, 2015). Dentre eles, destaca-se o polo de cicloturismo ou *cycling hub* em inglês (NTA, 2007), um conceito que integra todos os elementos listados por outras estratégias (SALDANHA *et al.*, 2020). Ele foi desenvolvido pela autoridade nacional em transportes da Irlanda (NTA, 2007) na tentativa de identificar os critérios e

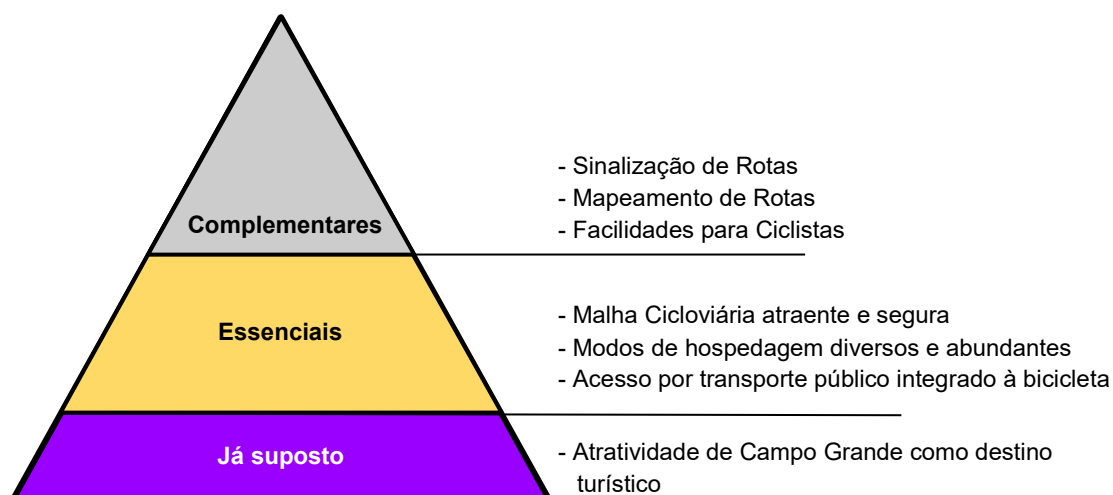
ações requeridas para constituir uma rede nacional de ciclismo que tornasse o país um destino mais atrativo e competitivo para o turismo de bicicleta.

Neste trabalho, é analisado o potencial cicloturístico da cidade de Campo Grande, capital do estado do Mato Grosso do Sul no centro-oeste brasileiro, por meio dos elementos que conceituam um polo de cicloturismo.

2. POLO DE CICLOTURISMO (CYCLING HUB)

Em sua essência, o planejamento estratégico para desenvolver projetos de cicloturismo urbano tem como objetivo transformar a cidade destino em um portal para a atividade, isto é, um polo de cicloturismo (NTA, 2007). Esse conceito lista diversos critérios que determinam o quanto uma cidade é (ou pode vir a ser) atrativa para ser conhecida de bicicleta (SALDANHA, 2017). Dentre eles, a atratividade turística da cidade é a base que sustenta outros elementos considerados essenciais para determinar seu potencial, tais como: modos de hospedagem diversos e receptivos à bicicleta (se possível); malha cicloviária atraente e segura que acesse os principais atrativos da cidade (fundamental); e integração da bicicleta aos serviços do sistema de transporte público. Critérios como o mapeamento e a sinalização de rotas, além de outras facilidades para ciclistas como o aluguel de bicicletas, oficinas de reparo e uma comunidade de apoio ao uso bicicleta, são de carácter complementar determinante (Figura 1).

Figura 1. Pirâmide de critérios para designar uma cidade como potencial polo de cicloturismo.



Fonte: Elaboração própria a partir de NTA (2007) e SALDANHA (2017).

3. METODOLOGIA

A análise do potencial cicloturístico de Campo Grande está pautada pelos critérios essenciais apontados por NTA (2007), para designar uma cidade como potencial polo de cicloturismo (Figura 1).

A análise do critério da atratividade de Campo Grande como destino turístico está baseada na diversidade de recursos naturais e áreas verdes que apresenta dentro do seu perímetro urbano, além da qualidade e importância dos espaços histórico-culturais mais emblemáticos que representam a tradição e memória de seus cidadãos. Também pelo grau de conectividade que a cidade tem com o resto do mundo através das diferentes alternativas que existem para acessar a cidade e a percepção da população local em relação ao uso da bicicleta.

Os critérios relacionados à malha cicloviária de Campo Grande e às alternativas que o transporte público oferece para quem está interessado em conhecer a cidade pedalando estão analisados sobre a ótica dos resultados de pesquisas recentes sobre o perfil do ciclista (TRANSPORTE ATIVO, 2018) e a percepção cidadã da mobilidade urbana e uso da bicicleta em Campo Grande (BICI NOS PLANOS CG, 2020).

Já a análise do critério sobre a diversidade dos modos de hospedagem está feita em base a publicações oficiais sobre a cidade e sua atividade turística (PLANURB, 2017; SEMAGRO, 2018).

4. CAMPO GRANDE COMO POLO DE CICLOTURISMO EM POTÊNCIA

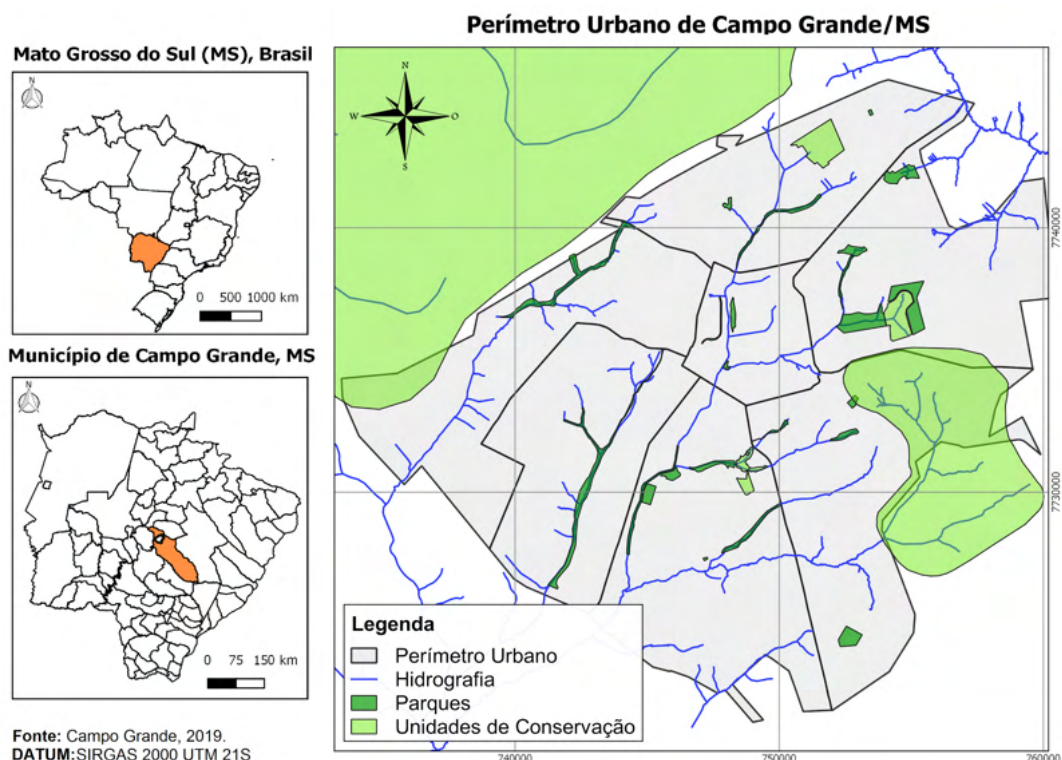
4.1. Atratividade da cidade como destino turístico

4.1.1. Recursos Naturais

Campo Grande é uma cidade localizada na região centro-oeste do Brasil, entre as bacias do alto Paraguai e Paraná, no bioma Cerrado (Figura 2). Sua área urbana tem aproximadamente 357,66 km² (SIMGEO, 2019) e conta com uma população estimada de 895.982 habitantes (IBGE, 2019), revelando uma densidade demográfica aproximada de 2505 habitantes/km². Assim, embora o município seja muito populoso, sua densidade demográfica ainda não é tão alta quando comparada com regiões metropolitanas do Brasil e do mundo.

A cidade é reconhecida pelas Organização das Nações Unidas por ser bastante arborizada e ter mais de 90 espaços abertos para lazer entre parques e praças distribuídos por toda a cidade (TREE CITIES, 2020). É uma das poucas capitais brasileiras que contempla em seu perímetro urbano vários tipos de unidades de conservação, além de parques lineares e ecológicos com fauna e flora abundante remanescente do cerrado que também lhe outorga o título de capital do turismo de observação de aves (SANTOS & KRAWIEC, 2011; MAMEDE & BENITES, 2018).

Figura 2. Localização e principais áreas verdes de Campo Grande, Mato Grosso do Sul-Brasil.



Fonte: Elaboração própria.

Um dos principais destinos turísticos da cidade é o Complexo do Parque dos Poderes que na sua área de influência (880,79 ha) contempla três parques diferentes: O Parque das Nações Indígenas - PNI (1), o Parque Estadual do Prosa - PEP (2) e o Parque dos Poderes - PP (Figura 3). Juntos contemplam o maior remanescente de cerrado em área urbana e pode ser considerado como um dos maiores parques urbanos do mundo.

O PEP (2) é uma unidade de conservação integral de 135 hectares de vegetação protegidas (controlado pelo órgão ambiental do estado, com visitação apenas em horários específicos). Abriga duas nascentes de um dos principais córregos da cidade, sendo possível observar animais nativos dentro e nas redondezas do parque.

Do lado oeste do PEP está o PNI (1) de 119 ha, o mais conhecido e frequentado tanto por visitantes quanto residentes, sendo um dos cartões postais da cidade. Devido a sua proximidade com o PEP, no PNI é possível avistar facilmente animais como a arara-canindé (*Arara ararauna* Linnaeus, 1758), o mutum-de-penacho (*Crax fasciolata*, Spix 1825), veado-mateiro (*Mazama americana*, Erxleben, 1977), quati (*Nasua nasua*, Linnaeus, 1766) e muitas capivaras (*Hydrochoerus hydrochaeris*, Linnaeus, 1758). Dentro do PNI há um lago onde é permitida a prática de canoagem, também é possível pedalar ao longo de uma ciclofaixa em formato de circuito de 3,2 km. O parque oferece, ainda, infraestrutura para a prática de outros esportes, parquinho, banheiros, pista de caminhada e apresentações culturais na concha acústica Helena Meirelles.

O PP (3), de 100,45 ha, é a sede administrativa do governo estadual onde estão localizados os órgãos dos poderes executivo, judiciário e legislativo. Contempla 8 blocos de edificações que começaram ser construídos na década de 1980 em meio à mata nativa do cerrado (IBGE, 2020). Em outubro de 2016 após a implementação da Lei nº 4682 de 12/06/2015, ficou instituído o projeto “Amigos do Parque”, que destina uma das vias que contorna o PEP para uso exclusivo de lazer, esporte e transportes ativos nos finais de semana e feriados, das 07:00h às 19:00h. Também durante finais de semana e feriados existem iniciativas privadas de aluguel de bicicletas na região, o aluguel é cobrado por hora e são disponibilizadas bicicletas infantis e adultas.

Figura 3. Complexo do Parque dos Poderes em Campo Grande, Mato Grosso do Sul, Brasil.

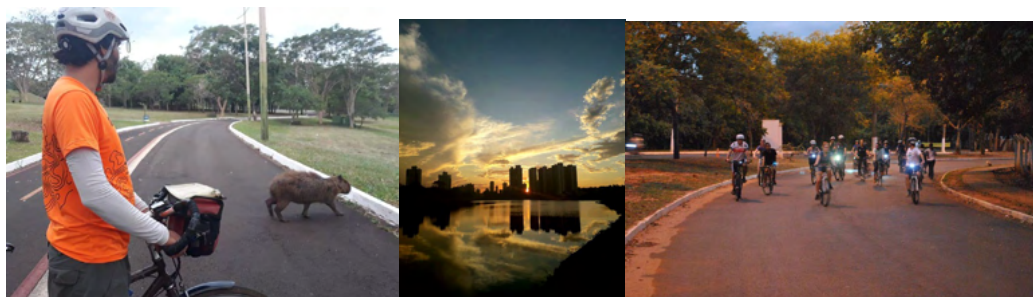


Legenda: 1 - Parque das Nações Indígenas; 2 - Parque Estadual do Prosa; 3 - Parque dos Poderes.

Fonte: Elaboração própria por meio da ferramenta Google Earth.

Assim, a área contemplada pelo Complexo do Parque dos Poderes é o principal espaço público da cidade destinada para atividades de lazer, turismo e contato com a natureza (ASATO *et al.*, 2016), a região é muito frequentada pela comunidade de ciclistas para passeios, treinos e trajetos diários (MARTINS *et al.*, 2020) (Figura 4).

Figura 4. Experiências e atrativos no Complexo do Parque dos Poderes, Mato Grosso do Sul, Brasil.



Fonte: Acervo pessoal dos autores.

Outro conhecido atrativo turístico e de beleza natural em Campo Grande/MS é a Cachoeira do Céuzinho (Figura 5), localizada na Área de Proteção Ambiental Municipal (APA) da Bacia do Córrego Ceroula, a aproximadamente 11 km do centro da cidade. A região abriga por volta de cinco quedas d'água protegidas pela mata fechada, que podem ser acessadas por trilha beirando o córrego (VALENTIM, 2019). Ao final da trilha após a última cascata é possível encontrar vestígios da “Usina do Ceroula”, que foi a primeira usina hidrelétrica de Campo Grande, construída no início do século XX, desativada há muito tempo, no local encontram-se as ruínas da edificação, a turbina e tubulações da usina (Figura 5) (VALENTIM, 2019).

Figura 5. Cachoeira do Céuzinho e Ruínas da turbina da Antiga Usina do Ceroula em Campo Grande, Mato Grosso do Sul, Brasil



Fonte: Acervo pessoal dos autores e Valentim (2019).

Outra área verde relevante para a cidade é o campus da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul - UFMS, a qual possui uma Reserva Particular do Patrimônio Natural (RPPN) de aproximadamente 62 hectares que também abriga diversas espécies de fauna e flora do bioma Cerrado. O campus também conta com uma represa conhecida como “Lago do Amor”, que possui cadeiras, mirante, barracas com bebidas e comidas. A universidade é acessível por ciclovia e possui quadras poliesportivas, local para descanso com mesas e cadeiras, sanitários e bebedouros, além de ser palco de diversos eventos educacionais e culturais.

4.1.2. Patrimônios materiais e imateriais (históricos, culturais e arquitetônicos)

A principal avenida da cidade é a Afonso Pena, que corta a cidade no eixo leste-oeste e dispõe de ciclovia localizada no canteiro central da via por toda a sua extensão, o qual é tombado como patrimônio histórico-cultural e paisagístico da cidade (DELVIZIO, 2018). Pela avenida existe uma ampla gama de atrações turísticas, culturais e históricas, como a Casa do Artesão, Morada dos Baís, praças Ari Coelho e do Rádio Clube, monumentos a famosos poetas e pioneiros da região, além de bares e casas de shows e acesso para o PEP e a outras importantes ciclovias da cidade.

O Mercado Municipal (Mercadão) está localizado próximo à Avenida Afonso Pena, é um prédio antigo inaugurado em 1958 e que foi revitalizado em 2006: aqui encontram-se especiarias, temperos, artesanato, doces caseiros, assim como diversos produtos regionais como o tereré, mandioca, feijão de bugre, guariroba. O local também conta com uma feira na qual índios de diversas etnias, como a Terena, vendem produtos agrícolas trazidos das aldeias.

Um dos principais acervos museológicos da cidade está localizado no “Parque das Nações”, que abriga o Museu de Arte Contemporânea (MARCO) e conta com mostra permanente de obras de seu acervo, além de espaço para quatro outras mostras temporárias que variam conforme a sua programação anual. O parque também abriga o Museu das Culturas Dom Bosco (MCDB), conhecido como o Museu do Índio, é reconhecido mundialmente pelo seu grande acervo de peças de diferentes áreas como etnologia, arqueologia, paleontologia, mineralogia e zoologia, com foco nas etnias indígenas locais como Bororo, Xavante, Kadiwéu, Guarani, entre outros.

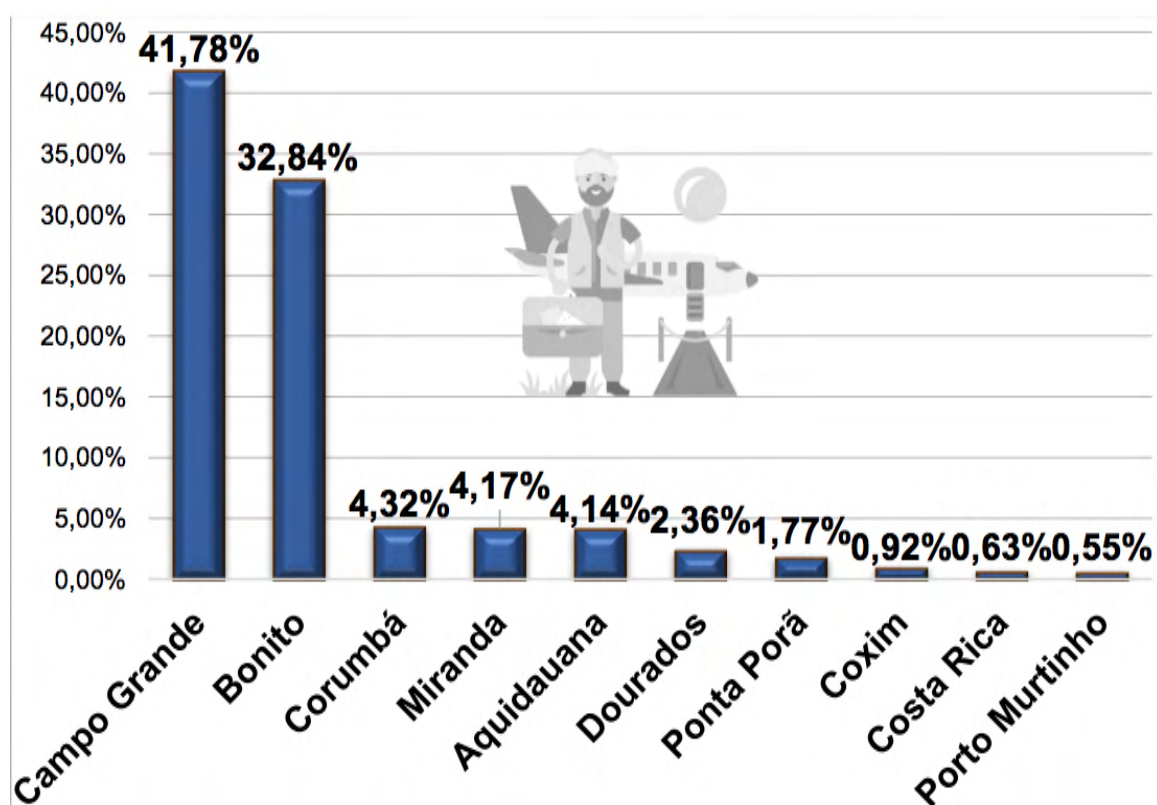
Em Campo Grande existe o complexo ferroviário da antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB), local que sofreu um processo de tombamento federal realizado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, em 2009. O conjunto possui 22,3 hectares e 135 edifícios em alvenaria e madeira, erguidos em datas diferentes a partir do desenvolvimento da região e ainda mantém parte dos trilhos que não foram retirados da área urbana da cidade. O local passou por um processo de revitalização urbana, a partir da manutenção dos prédios existentes e ocupação para outras atividades, como a Feira Central, que hoje é o espaço com maior visibilidade dentro do complexo ferroviário e demonstra uma dinâmica de moradores e turistas muito intensa, dispondo de espaço fixo de gastronomia, lojas de artesanatos, shows e festivais.

4.1.3. Portões de entrada (Aeroportos, rodoviárias, rodovias principais)

Os dois principais meios de transporte para chegar em Campo Grande/MS são o rodoviário e o aéreo. Segundo o Observatório do Turismo de Mato Grosso do Sul (2019), de 4.716 pessoas abordadas na sala de embarque do aeroporto internacional de Campo Grande entre julho e setembro de 2019, 57% eram turistas não residentes no estado, a maioria deles brasileiros (84,82%), onde o destino mais visitado do estado foi Campo Grande (Figura 6).

Pelo fato da cidade estar localizada no centro de um estado fronteiriço e ser a capital estadual, ela é um ponto estratégico de interconexão com diversas rodovias internacionais (da Bolívia e Paraguai) e nacionais/estaduais, sendo os principais exemplos a BR-163 que conecta a região sul e norte do Brasil, atravessando todo o estado e passando pela capital, e a BR-262 que conecta o litoral sudeste brasileiro até Corumbá/MS e é a principal rodovia para acessar a região do pantanal sul-mato-grossense.

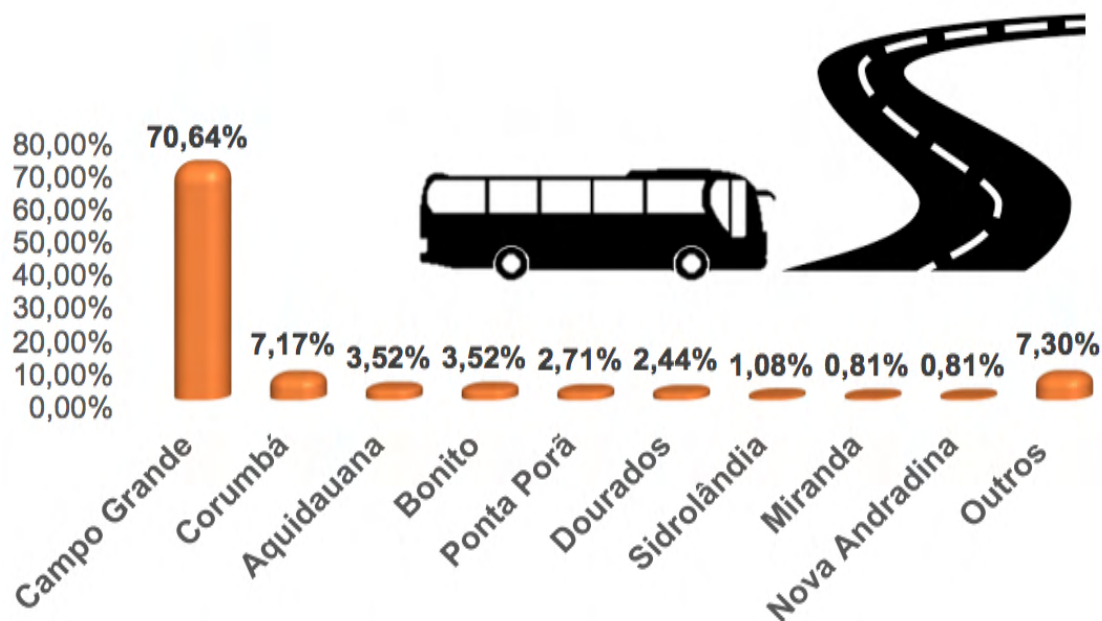
Figura 6. Ranking dos municípios mais visitados no Mato Grosso do Sul, Brasil, no 3º trimestre de 2019 (n=4.716).



Fonte: Observatório de Turismo de Mato Grosso do Sul (2019).

Entre julho e setembro de 2019, os dados do Observatório de Turismo do Mato Grosso do Sul (2019), mostraram que de 2.106 passageiros desembarcados na rodoviária municipal de Campo Grande, 35% eram turistas nacionais, a maioria procedentes de estados vizinhos e com a capital como destino final (Figura 7).

Figura 7. Municípios sul-mato-grossenses de destino dos passageiros desembarcados na rodoviária municipal de Campo Grande, Mato Grosso do Sul, Brasil, entre julho e setembro de 2019 (n=2.106).



Fonte: Observatório de Turismo de Mato Grosso do Sul (2019).

Dentro da cidade, tanto a rodoviária quanto o aeroporto possuem infraestrutura cicloviária adjacente que possibilitam o deslocamento por bicicleta logo após o desembarque na cidade. Também há paraciclos, mas não existem opções de aluguel de bicicletas nesses locais ou áreas para montar e desmontar a bicicleta.

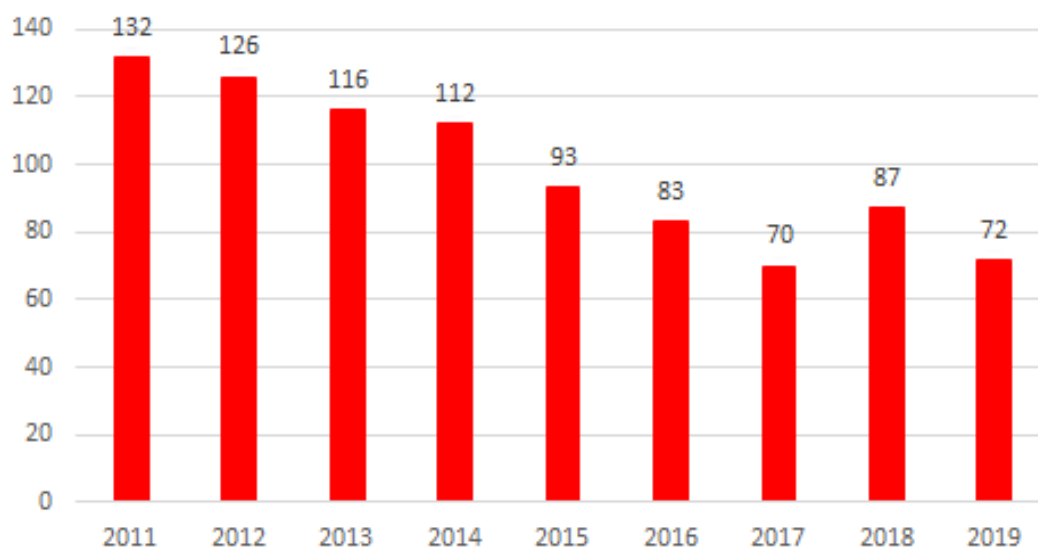
4.1.4. Vias (infraestrutura e trânsito)

Campo Grande conta com uma malha viária de 4.078 km, dos quais 70% são asfaltados. As vias são largas nas avenidas principais comportando de 3 a 4 faixas para carro como mínimo. O trânsito na cidade é caracterizado por uma alta taxa de uso de transporte motorizado individual, e há um veículo para cada habitante acima de 20 anos (MARTINS *et al.*, 2020). Segundo pontuações nas tabelas de desempenho global do tráfego, Campo Grande é a quarta capital brasileira (nº 67 no mundo) onde mais se gasta tempo no congestionamento: 121 horas ao ano (INRIX, 2018).

Em Campo Grande o automóvel também é o principal causador de acidentes e mortes no trânsito da cidade: em 2014 dos 12.241 acidentes totalizados, o carro estava envolvido em pelo menos 52% dos casos, entretanto, as vítimas fatais resultantes desses acidentes são especialmente motociclistas, pedestres e ciclistas (MARTINS *et al.*, 2020). Entretanto, as mortes relacionadas aos acidentes de trânsito vêm gradualmente apresentando redução (Figura 8), especialmente após o início da execução do programa “Vida no Trânsito” em 2010. Tal programa busca desenvolver ações de vigilância, controle e prevenção de óbitos e lesões no trânsito,

gerando queda de quase a metade do número de mortes no trânsito entre 2011 e 2019 (AGETTRAN, 2020).

Figura 8. Comparativo dos óbitos em acidentes de trânsito no período de 2011 a 2019, com a implementação do programa “Vida no Trânsito”.



Fonte: Organizado pelos autores, com base em Agetran (2020).

4.1.5. Receptividade da população à bicicleta

Pesquisas recentes sobre a percepção da população campo-grandense a respeito do uso da bicicleta (BICI NOS PLANOS CG, 2020) revelam que a maioria dos entrevistados (n=386) é composta por motoristas (52%) ou usuários do transporte público (20%) que enxergam o modo como algo positivo para a cidade (Quadro 1), onde o maior interesse é seu uso para lazer (Quadro 2).

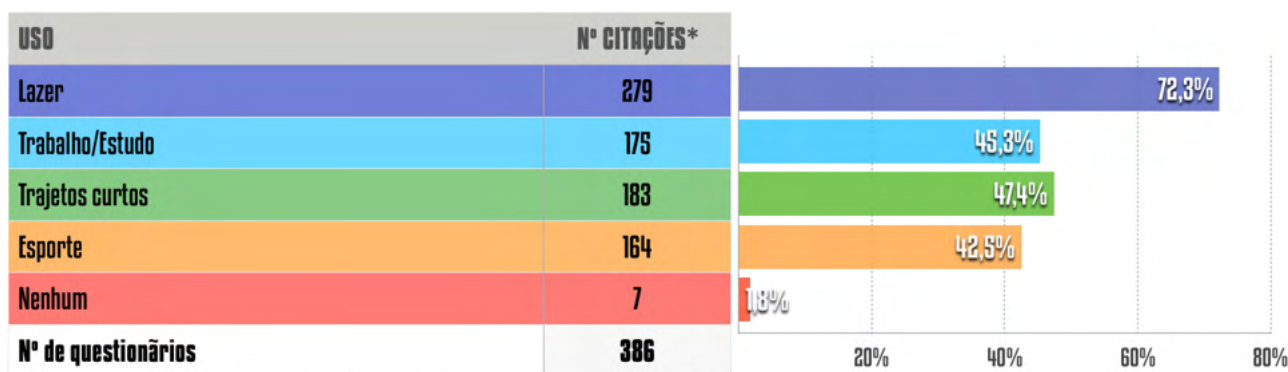
Quadro 1. Percepção cidadã da bicicleta em Campo Grande, Mato Grosso do Sul, Brasil.

RESPONDENTE	Nº CITAÇÕES*	%**
Alternativa ultrapassada, incômoda e só causa mais acidentes no trânsito	2	0,5%
Boa alternativa, mas as condições em geral ainda não são suficientes para transitar a vontade	271	70,2%
Uma excelente opção e com potencial para ser explorada em Campo Grande	117	30,3%
Nº de questionários	386	

*A quantidade de citações supera o nº de questionários devido as respostas múltiplas (2 no máximo). ** % de citações em relação ao nº de questionários (n=386)

Fonte: Bici nos Planos CG (2020).

Quadro 2. Uso potencial da bicicleta em Campo Grande, Mato Grosso do Sul, Brasil.



*A quantidade de citações supera o nº de questionários devido às respostas múltiplas (4 no máximo).

% de citações em relação ao nº de questionários (n=386)

Fonte: Bici nos Planos CG (2020).

4.2. A Malha Cicloviária de Campo Grande

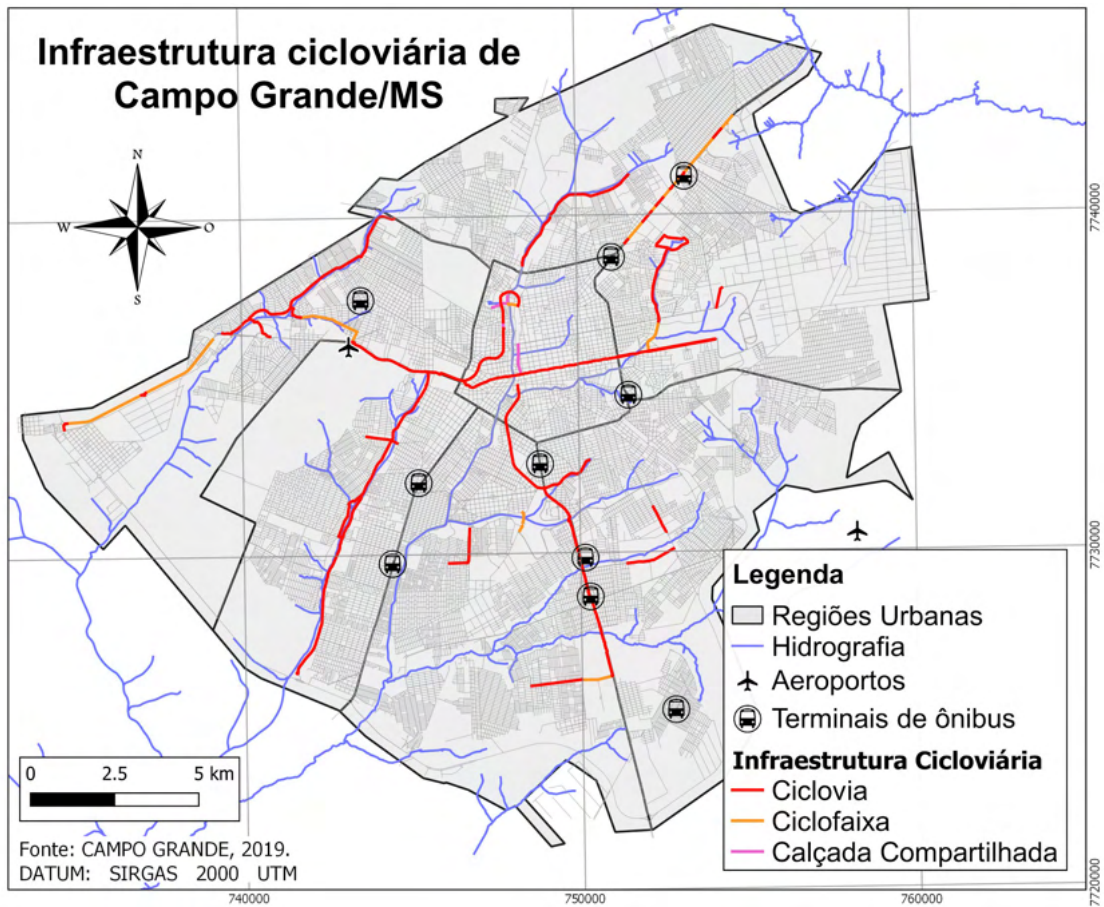
Campo Grande conta com 86,336 quilômetros de infraestrutura cicloviária, sendo 67,371 km de ciclovias, 17,127 km de ciclofaixas e 1,839 km de calçadas compartilhadas (SIMGEO, 2019). Essa infraestrutura contempla 3% da malha viária pavimentada da cidade, pela qual é possível acessar diversos parques, pontos turísticos, entre outras atrações culturais da cidade (Figura 9).

4.2.1. Avaliação das Ciclovias

A receptividade da população em relação à malha cicloviária é positiva, mas não satisfatória (Figura 10), sendo que apenas 16% dos campo-grandenses se sentem motivados a pedalar em função da infraestrutura para a bicicleta na cidade. Tanto usuários da bicicleta quanto não usuários demandam por sua ampliação, manutenção e maior conectividade, segundo as pesquisas de percepção cidadã (BICI NOS PLANOS CG, 2020).

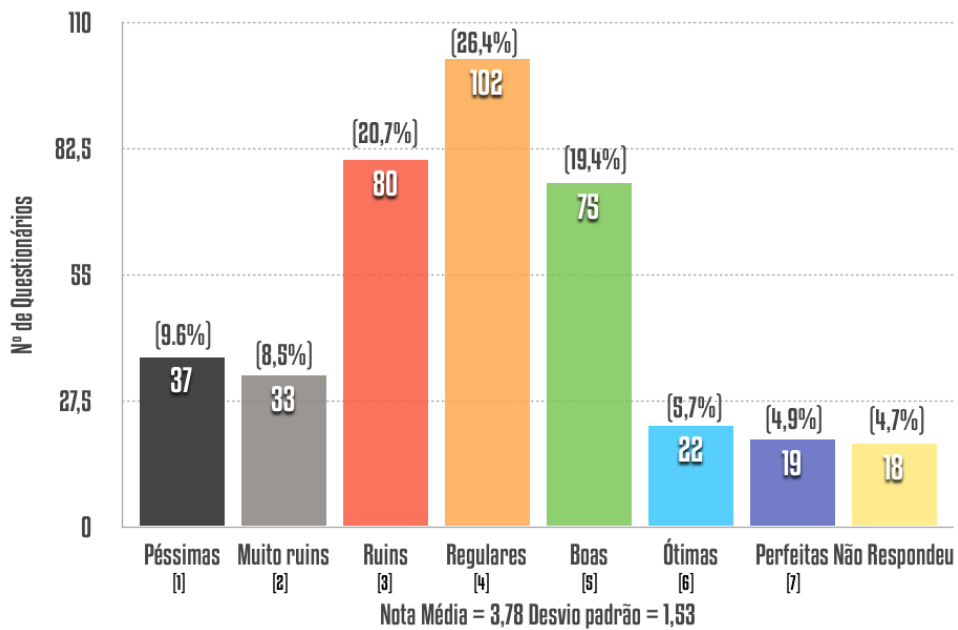
Os ciclistas que pedalam a cidade diariamente há mais de 5 anos também apontam que o maior problema é a falta de infraestrutura e sensação de insegurança no trânsito (TRANSPORTE ATIVO, 2018). Outros relatam diversos problemas relacionados à presença de pedestres nas vias exclusivas para bicicletas e cruzamentos perigosos que os expõem a conflitos com veículos motores (MARTINS *et al.*, 2020). Mesmo assim, este tipo de ciclista mais experiente também não reconhece a cidade como um lugar perigoso quanto à segurança pública (Figura 11).

Figura 9. Mapa da infraestrutura cicloviária de Campo Grande, Mato Grosso do Sul, Brasil.



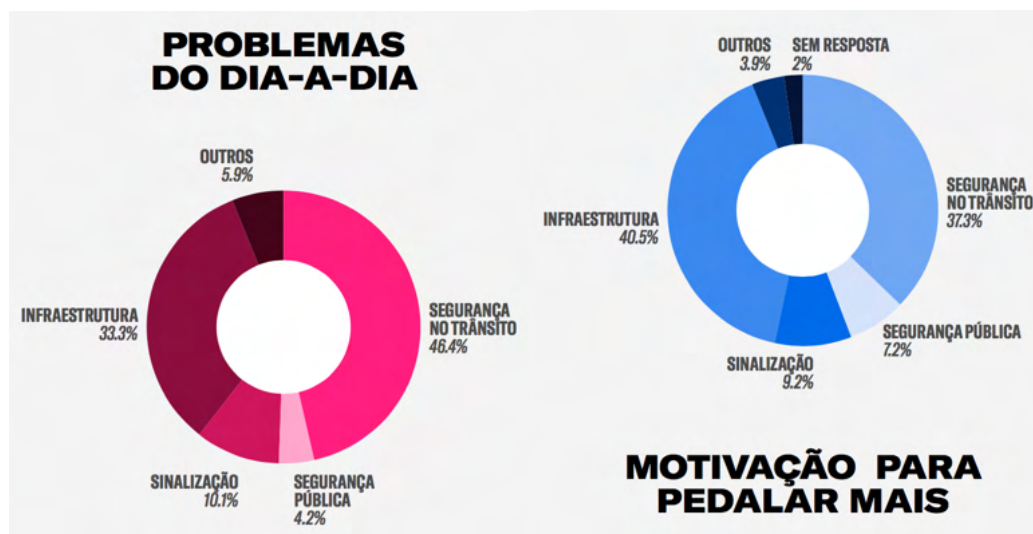
Fonte: Elaboração própria.

Figura 10. Avaliação da malha cicloviária de Campo Grande, Mato Grosso do Sul, Brasil, pela população (n=386).



Fonte: Bici nos Planos CG (2020).

Figura 11. Problemas e motivações dos ciclistas que pedalam Campo Grande, Mato Grosso do Sul, Brasil, diariamente (n=306).



Fonte: Transporte Ativo (2018).

4.3. O Acesso por Transporte Público

4.3.1. Intermodalidade

O transporte público em Campo Grande não é integrado à bicicleta, mesmo que no Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana vigente existam propostas para a criação de bicicletários junto a alguns dos terminais de ônibus da cidade (DIOGRANDE, 2015). Ainda na Lei nº 5.177/2012, que institui o plano de ciclovias no município, o art. 7 determina a inclusão de estacionamentos e guarda de bicicletas em todos os projetos de implantação de quaisquer equipamentos urbanos associados aos serviços de transporte coletivo (DIOGRANDE, 2012).

Entretanto, nenhuma das iniciativas ou orientações indicadas por estas duas leis têm sido implementadas com sucesso por falta de regulamentação. Ainda assim, 29% dos ciclistas em Campo Grande já utilizam a bicicleta em combinação com outro modo de transporte (TRANSPORTE ATIVO, 2018), o que demonstra que existe uma demanda potencial para fundamentar projetos de intermodalidade para a bicicleta na cidade (Figura 12).

4.3.2. Sistemas de bicicletas compartilhadas

Atualmente, a cidade não conta com um sistema de bicicletas compartilhadas implantado, embora a Lei nº 6.242/19 autorize a Prefeitura Municipal de Campo Grande a criar o “Sistema de Bicicletas Públicas” (DIOGRANDE, 2019). A lei explicita todos os detalhes de implantação e logística de funcionamento, prevê estações inteligentes conectadas a uma central de operações, distribuídas em pontos estratégicos da cidade nos quais as pessoas interessadas em utilizar esse sistema deverão ser cadastradas para viabilizar a retirada e devolução da bicicleta na mesma ou

em outra estação após o seu uso. Entretanto, a referida lei é muito recente e ainda precisa ser regulamentada.

Figura 12. Utilização da bicicleta em combinação com outro modo de transporte em Campo Grande, Mato Grosso do Sul, Brasil (n=306).



Fonte: Transporte Ativo (2018).

4.4. Modos de Hospedagem

Como um dos 65 destinos indutores do turismo no Brasil (PLANURB, 2017) e por ter como principal demanda turística o segmento de negócios e eventos, Campo Grande consegue comportar mais de 7000 leitos distribuídos numa rede hoteleira diversa e espalhada pela cidade desde 2015 (SEMAGRO, 2018). Entre hotéis e hostels urbanos, além de pousadas rurais nas redondezas da cidade (pois o turismo rural está crescendo), há alguns que já oferecem bicicletas para aluguel que permitem aos hóspedes conhecer a cidade e entorno pedalando. A cidade também conta com 7 centros de atendimento ao turista espalhados pelas diferentes regiões urbanas para oferecer apoio.

Recentemente Campo Grande demonstrou sua capacidade como anfitriã ao sediar uma das maiores feiras de ciência e tecnologia na América Latina, a 71ª Reunião Anual da Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência – SBPC-2019 – para a qual precisou acionar toda sua rede de hotelaria e de hospedagem solidária.

5. DISCUSSÃO E CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise de Campo Grande a partir dos critérios que constituem um polo de cicloturismo mostra que seu potencial está baseado na sua atratividade como destino turístico, uma malha cicloviária que leva aos seus principais atrativos e uma rede de hospedagem com logística

suficiente para oferecer apoio a qualquer pessoa interessada em conhecer a cidade de bicicleta, mas é preciso desenvolver ainda mais esses três elementos para que o potencial seja consolidado.

Começando pela malha ciclovária que tem demonstrado ser até fonte de motivação para quem pedala a cidade há mais de 5 anos (Figura 11), sua extensão e distribuição deve ser mais bem reconhecida pela população, além de divulgada e aprimorada pelo poder público, privado e/ou organizações civis envolvidas com a bicicleta. A melhor forma de conseguir tal feito é regulamentando as políticas que regem seu planejamento e implantação, além de incluí-la como um programa de desenvolvimento nas principais políticas públicas do município, seja no Plano Plurianual, Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana ou Plano de Desenvolvimento Econômico e Social (NOGUEIRA; GONÇALO, 2018).

Quanto à integração da bicicleta ao sistema de transporte público em Campo Grande, critério essencial para um polo de cicloturismo, a prioridade é garantir a regulamentação de estacionamentos para a bicicleta em todos os terminais de ônibus e um novo serviço de bicicletas compartilhadas para a cidade, como já é previsto pelas leis municipais revistas na seção 4.3 deste artigo. Essas duas medidas são essenciais para impulsionar tanto o potencial da intermodalidade que já acontece na cidade (Figura 12), quanto para incentivar a já boa receptividade da população local pelo uso da bicicleta (Quadro 1).

Entretanto, a possibilidade de transportar bicicletas em linhas de ônibus locais não é tão determinante para Campo Grande quanto é para grandes metrópoles. Seu perímetro urbano não supera os 8 km de extensão do centro até a periferia, o que torna a cidade vantajosamente propícia para o deslocamento por bicicleta (BICICLETA BRASIL, 2007). Uma iniciativa mais adequada para o contexto local seria incentivar as empresas de ônibus intermunicipais a promover descontos nos seus serviços de transporte de bicicletas (que quando existem, são pouco divulgados).

Em relação aos critérios complementares do polo de cicloturismo, como a acessibilidade da bicicleta aos atrativos turísticos e à rede de hospedagem, é imprescindível desenvolver uma política municipal de fomento ao cicloturismo para que a cidade consiga oferecer melhores e mais diferenciados serviços para esse ramo do turismo (GRIMM; RODRIGUES, 2018). Essa política deve incluir o desenvolvimento de infraestrutura de apoio ao ciclista nesses lugares e a promoção de parcerias público privadas em eventos relacionados ao ciclismo não competitivo. Ela pode se constituir na ferramenta necessária para oficializar e desenvolver circuitos para o turismo em bicicleta na cidade por meio de sinalização turística específica, mapeamento e divulgação das rotas (elementos complementares de um polo de cicloturismo), além de incluir a atividade nos levantamentos das pesquisas oficiais de desempenho do turismo feitas pelo estado e município (SALDANHA *et al.*, 2015). Isso pode exaltar o potencial turístico da bicicleta na cidade para vários atores e aumentar seu uso pela população local, aspecto determinante para o desenvolvimento organizado do cicloturismo urbano (SAMPAIO *et al.*, 2015).

O potencial da bicicleta para o turismo em Campo Grande é semelhante ao de outras capitais brasileiras: forte, mas pouco explorado e aproveitado (IHA, 2017). Entretanto, como visto pela análise a partir do conceito de polo de cicloturismo, já há condições favoráveis para que este ramo do turismo seja reconhecido e explorado.

Finalmente, o quadro geral delineado – se for adequadamente aproveitado por políticas públicas e privadas – colocaria Campo Grande em amplo alinhamento com agendas planetárias relacionadas à redução de emissão de gases de efeito estufa, uso de serviços ecossistêmicos e mobilidade urbana (JOLY *et al.*, 2019).

6. AGRADECIMENTOS

Agradecemos ao coletivo da bicicleta em Campo Grande no Mato Grosso do Sul, BICI NOS PLANOS CG, por se dedicar com tanto esmero a fazer da bicicleta um modal mais visível e importante, tanto nas pesquisas quanto nas ruas. Sem suas contribuições nas principais pesquisas que fundamentam este trabalho, não seria possível ter um panorama melhor dos potenciais de Campo Grande para o cicloturismo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ASATO, T. A.; DORSA, A. C.; RECH, R. G. Parques Urbanos e Meio Ambiente: um estudo de caso em Campo Grande - MS. Revista Meio Ambiente e Sustentabilidade, Curitiba, vol. 10, nº.5, p. 26-46, maio. 2016. Disponível em: http://www.observatorioturismo.ms.gov.br/wp-content/uploads/2018/07/Parques_Urbanos_Meio_Ambiente_2016.pdf. Acesso em: 17 fev. 2020.
- AGETTRAN. Vítimas Fatais de acidentes de trânsito em Campo Grande - 2011 - 2020. Agência Municipal de Transporte e Trânsito AGETTRAN. Campo Grande/MS, 2020. Disponível em: <http://agetran.ms.gov.br/agetran/estatisticas>. Acesso em: 17 fev. 2020.
- BICICLETA BRASIL. Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007.
- BICI NOS PLANOS CG. Percepção cidadã da mobilidade urbana e uso potencial da bicicleta em Campo Grande-MS (2016-2017). Relatório-I 2020. Disponível em: <https://bicinosplanoscg.wordpress.com/pesquisas-e-projetos/projetos-academicos/> Acesso em: 17 fev. 2020.
- BOGOTÁ, Alcaldía Mayor. Bogotá: Capital Mundial de la Bici, una visión de ciudad. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá y Secretaría Distrital de Movilidad, 2019.
- CASTRO, J. Como as cidades são vistas dentro do planejamento dos roteiros de cicloturismo. In: EDRA, F.; CASTRO, J.; SALDANHA, L. (Orgs.). Cicloturismo urbano em foco. Niterói: FTH/UFF, 2017. p. 13-14. Disponível em: http://www.each.usp.br/turismo/livros/cicloturismo_urbano_em_foco.pdf. Acesso em: 15 fev. 2020.
- DELVIZIO, V. M.; Análise ambiental da paisagem: Transformações e preservação na avenida Afonso Pena em Campo Grande/MS. Campo Grande: Uniderp, 2018. Disponível em: <https://repositorio.pgskroton.com/bitstream/123456789/22936/1/VICTORIA%20MAURICIO%20DELVIZIO.pdf>. Acesso em: 15 fev. 2020.
- DIOGRANDE. Sistema de Bicicletas Públicas de Campo Grande - Lei n. 6.242, de 23 de julho de 2019. Campo Grande: Diário Oficial de Campo Grande-MS; 2019. Disponível em: http://portal.capital.ms.gov.br/egov/downloadFile.php?id=7633&fileField=arquivo_dia_ofi&table=diario_oficial&key=id_dia_ofi&sigla_sec=diogrande. Acesso em: 17 fev. 2020.

- DIOGRANDE. Plano de Transporte e Mobilidade Urbana (PDTMU) de Campo Grande - Decreto n. 12.681, de 9 de julho de 2015: Relatório Final – Trânsito e Sistema Viário. Campo Grande: Diário Oficial de Campo Grande-MS; 2015. Disponível em: <http://www.campogrande.ms.gov.br/planurb/downloads/plano-diretor-de-transporte-e-mobilidade-urbana-pdtmu-de-campo-grande-decreto-n-12-681/>. Acesso em: 17 fev. 2020.
- DIOGRANDE. Plano de Ciclovias no município de Campo Grande-MS - Lei n. 5.177, de 28 de dezembro de 2012. Campo Grande: Diário Oficial de Campo Grande-MS; 2012. Disponível em: <http://www.campogrande.ms.gov.br/planurb/downloads/plano-de-ciclovias/>. Acesso em: 17 fev. 2020.
- ECF. The benefits of cycling: Unlocking their potential for Europe. Disponível em: <https://ecf.com/resources/cycling-facts-and-figures>. Acesso em: 28 mai. 2020.
- GRIMM, I. J.; RODRIGUES, A. A. Mobilidade Urbana e o Ciclismo: Para (re) pensar o Planejamento das Cidades. In: SIMPÓSIO INTERNACIONAL DE GESTÃO DE PROJETOS, INOVAÇÃO E SUSTENTABILIDADE — VII SINGEP, 7, São Paulo, 2018.
- IBGE. Estimativas da população residente com data de referência 1o de julho de 2019. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - Cidades. Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais, 2019.
- IBGE. Vista [aérea] do Parque dos Poderes: Bloco das secretarias: Campo Grande, MS. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - Biblioteca-Catálogo. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=442142&view=detalhes>. Acesso em: 17 fev. 2020.
- IHA, M. M. S. Os potenciais do ciclismo urbano brasileiro: estudo da cidade de São Paulo. In: EDRA, F.; CASTRO, J.; SALDANHA, L. (Orgs.). Ciclismo urbano em foco. Niterói: FTH/UFF, 2017. p. 17-18. Disponível em: http://www.each.usp.br/turismo/livros/ciclismo_urbano_em_foco.pdf. Acesso em: 15 fev. 2020.
- INRIX. 2018 Global Traffic Scorecard. Disponível em: <https://inrix.com/scorecard/>. Acesso em: 15 fev. 2020.
- JOLY, C.A.; SCARANO F.R.; SEIXAS C.S.; METZGER J.P.; OMETTO J.P.; BUSTAMANTE M.M.C.; PADGURSCHI M.C.G.; PIRES A.P.F.; CASTRO P.F.D.; GADDA T.; TOLEDO P. (eds.). 1º Diagnóstico Brasileiro de Biodiversidade e Serviços Ecossistêmicos. São Carlos: Editora Cubo, 2019. Disponível em: <http://doi.editoracubo.com.br/10.4322/978-85-60064-88-5>. Acesso em: 6 jun. 2020.
- KARANIKOLA, P.; PANAGOPOULOS, T.; TAMPAKIS, S.; TSANTOPOULOS, G. Cycling as a Smart and Green mode of Transport in Small Touristic Cities. Sustainability, Basel, vol. 10, nº.1, p. 268, jan. 2018. Disponível em: <https://www.mdpi.com/2071-1050/10/1/268/htm>. Acesso em: 15 fev. 2020.
- LEDO, I. C. G. Estratégias para o desenvolvimento do ciclismo urbano. In: EDRA, F.; CASTRO, J.; SALDANHA, L. (Orgs.). Ciclismo urbano em foco. Niterói: FTH/UFF, 2017. p. 17-18. Disponível em: http://www.each.usp.br/turismo/livros/ciclismo_urbano_em_foco.pdf. Acesso em: 15 fev. 2020.
- MAMEDE, S.; BENITES, M. Porque Campo Grande é a capital brasileira do turismo de observação de aves e propostas para o fortalecimento da cultura local em relação a esta prática. Atualidades Ornitológicas, Ivaiporã, nº. 201, p. 8-18. jan-fev. 2018. Disponível em <http://www.biofaces.com/upload/post/2019/01/1548444465.pdf>. Acesso em: 15 fev. 2020.
- MARTINS, G. P. V.; DE SOUZA, E. P.; DE VARGAS, I. A. Transporte Sustentável e Ferramenta de Educação Ambiental: Ciclismo no Entorno do Parque Estadual do Prosa (PEP) em Campo Grande/MS. A educação no Brasil e no mundo: avanços, limites e contradições 6. Ponta Grossa, PR: Atena Editora, 2020. p. 1-388–416.
- NOGUEIRA, S. L.; GONÇALO, J. E.; Ciclovias-Promoting a sustainable bicycle program in São Paulo City. In: GRAFL, K.; BUNTE, H.; DZIEKAN, K; HAUBOLD, H. (Eds.). Framing the Third Cycling Century: Bridging the Gap between Research and Practice. Bruxelles: European Cyclists Federation/German Environment Agency 2018. p. 89-97. Disponível em: https://ecf.com/system/files/181128_uba_fb_third_cycling_century_bf_small.pdf. Acesso em: 29 mai. 2020.
- NTA. NATIONAL TRANSPORT AUTHORITY. A strategy for the development of Irish Cycle Tourism: Conclusions Report. Dublin. 2007. Disponível em: http://www.failteireland.ie/FailteIreland/media/WebsiteStructure/Documents/3_Research_Insights/1_Sectoral_SurveysReports/CyclingStrategy2007.pdf?ext=.pdf. Acesso em: 15 fev. 2020.

- OBSERVATÓRIO DO TURISMO DE MS. Boletim de dados turísticos do Mato Grosso do Sul 2019 (3º trimestre/2019). Campo Grande, n. 7, 2019. 52p. <http://www.observatorioturismo.ms.gov.br/7a-edicao-do-boletim-trimestral/>. Acesso em: 17 fev. 2020.
- PLANURB - Agência Municipal de Meio Ambiente e Planejamento Urbano. Perfil Socioeconômico de Campo Grande. Campo Grande: Instituto Municipal de Planejamento Urbano - PLANURB. 24. ed. rev., 2017. Disponível em: <http://www.campogrande.ms.gov.br/planurb/wp-content/uploads/sites/18/2018/01/perfil-socioeconomico-2017.pdf>. Acesso em: 30 mai. 2020.
- ROLDAN, T. R. R. Cicloturismo: Planejamento e Treinamento. Campinas: Unicamp/ Faculdade de Educação Física, 2000.
- SALDANHA, L. E. C.; FREITAS, L.; BALASSIANO, R.; FRAGA, C. Cicloturismo no planejamento integrado da cidades e o caso da região metropolitana de Curitiba. Revista Turismo Em Análise, São Paulo, vol. 31, nº. 2, p. 296-315, ago. 2020. Disponível em <https://doi.org/10.11606/issn.1984-4867.v31i2p296-315>. Acesso em: 5 abr. 2021.
- SALDANHA, L. E. C. Políticas cicloinclusivas e cicloturismo: o caso do Rio de Janeiro/RJ. Rio de Janeiro: UFRJ/COPPE, 2017.
- SALDANHA, L.; SANTOS, M. P. DE S.; FRAGA, C. O papel de instrumentos de planejamento para o desenvolvimento do cicloturismo em âmbito internacional. In: CONGRESSO RIO DE TRANSPORTES — XIII Rio de Transportes, 13, Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: <http://www.riodetransportes.org.br/wp-content/uploads/artigo17.pdf>. Acesso em: 15 fev. 2020.
- SAMPAIO, C. A. C.; GRIMM, I. J.; SEGOVIA, Y. M. S. Mobilidade Urbana Sustentável e o Turismo: Análise Comparativa Brasil, Holanda e Dinamarca. In: ANPTUR— XII Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo, 12, Natal, 2015.
- SANTOS, C. F.; KRAWIEC, V. A. A situação ambiental e a administração das Unidades de Conservação em Campo Grande - MS, na visão de seus gestores. Floresta e Ambiente, Rio de Janeiro, vol. 18, nº. 3, p. 334-342, set. 2011. Disponível em: <https://www.floram.org/article/10.4322/floram.2011.053/pdf/floram-18-3-334.pdf>. Acesso em: 15 fev. 2020.
- SEMAGRO. Plano de Marketing de Campo Grande e Região Caminho dos Ipês. 2018. Disponível em: http://www.semagro.ms.gov.br/wp-content/uploads/2019/02/PL_MKT_CG_P6vs01.pdf. Acesso em: 17 fev. 2020.
- SIMGEO. Base Cartográfica de Campo Grande/MS, 2019. Disponível em: www.campogrande.ms.gov.br/simgéo. Acesso em: 17 fev. 2020.
- TRANSPORTE ATIVO. Pesquisa Perfil do Ciclista 2018. Disponível em: <http://ta.org.br/perfil/ciclista18.pdf>. Acesso em: 15 fev. 2020.
- TREE CITIES. Tree cities of the world Recognized Communities for Brazil. Disponível em: <https://treecitiesoftheworld.org/tree-cities.cfm?chosen=BRA>. Acesso em: 13 fev. 2020.
- UCB. A bicicleta como promotora dos 17 ODS: contexto brasileiro. Balneário Camboriú: União de Ciclistas do Brasil. 2016. 9p. Disponível em: <http://uniaodeciclistas.org.br/wp-content/uploads/2016/07/BicicletaEosODS.pdf>. Acesso em: 15 fev. 2020.
- VALENTIM, D. Há 2 décadas, Elzio diz que na brincadeira deu nome à cachoeira do Ceuzinho. Campo Grande News. Campo Grande, 14 jun 2019. Disponível em: <https://www.campograndenews.com.br/lado-b/comportamento-23-08-2011-08/ha-2-decadas-elzio-diz-que-na-brincadeira-deu-nome-a-cachoeira-do-ceuzinho>. Acesso em: 10 fev. 2020.
- VELASCO, C.; RAMALHO, G.; MASSUELLA, L.; REIS, T.; G1; GLOBONEWS. Malha ciclovária das capitais cresce 133% em 4 anos e já passa de 3 mil quilômetros. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2018/08/28/malha-ciclovitaria-das-capitais-cresce-133-em-4-anos-e-ja-passa-de-3-mil-quilometros.ghtml>. Acesso em: 15 fev. 2020.