

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



CICLOMOBILIDADE E CICLOTURISMO ENQUANTO EXPERIÊNCIA POSSÍVEL: PERSPECTIVAS PARA PENSAR A MOBILIDADE URBANA E O TURISMO SUSTENTÁVEL EM CURITIBA, PARANÁ, BRASIL

Cycling mobility and cycle tourism as a possible experience: perspectives for thinking about urban mobility and sustainable tourism in Curitiba, Paraná, Brazil

Kelly Cristine Panegalli Palhuk¹
Carlos Alberto Cioce Sampaio²
Roberta Giraldi Romano³

Veja a transmissão desta apresentação em: youtu.be/F2mZhZzIF4A?t=1167

eBook completo: bit.ly/ebook_3edesc

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

FORMATO PARA CITAÇÃO:

PALHUK; K. C. P.; SAMPAIO, C. A. C.; ROMANO, R. G. Ciclomobilidade e Cicloturismo enquanto experiência possível: perspectivas para pensar a mobilidade urbana e o turismo sustentável em Curitiba, Paraná, 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 Doutoranda do Programa de Gestão Ambiental (PGAMB), Universidade Positivo (UP)

² Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional, FURB; Programa de Gestão Ambiental (PGAMB), Universidade Positivo (UP)

³ Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional, FURB

RESUMO

Conforme projeções da Organização das Nações Unidas (ONU), em 2050 a população urbana representará mais de 68% da população mundial e concomitantemente a esse crescimento vislumbram-se impactos ao atendimento das necessidades da população e do desenvolvimento sustentável. Para a ecossocioeconomia o desenvolvimento só é possível por meio de processos participativos, onde iniciativas revelam redes de atores sociais e o impacto positivo desta ação sobre o território, culminando em resultados economicamente viáveis, socialmente justos e ecologicamente prudentes. Promover o acesso à cidade contemplando estas dimensões é um desafio e questiona-se se no rol da mobilidade urbana sustentável existem políticas públicas sistêmicas que utilizem a ciclomobilidade como modo protagonista neste processo. Assim, este artigo tem o objetivo de identificar pressupostos e cenários que justifiquem o uso da ciclomobilidade no contexto da mobilidade urbana sustentável e da promoção do cicloturismo na cidade de Curitiba, Paraná. Esta pesquisa exploratória é a etapa 1 de um projeto de tese que visa analisar experiências de mobilidade urbana sustentável, verificando as contribuições para melhor planejar a mobilidade urbana em Curitiba, e os reflexos da ciclomobilidade no cicloturismo como acréscimo qualitativo para este artigo. Nesta etapa, a pesquisa caracteriza-se como qualitativa, com base em referencial bibliográfico e documental. Identificou-se que a ciclomobilidade é parte essencial da mobilidade urbana sustentável, resultando em benefícios que contemplem as dimensões econômicas, sociais e ecológicas e deixando claro que as experiências ecossocioeconômicas de ciclomobilidade, podem gerar aprendizados que auxiliem cidades, estados e países que desejem fomentar a mobilidade urbana e o turismo sustentável.

PALAVRAS-CHAVE: qualidade de vida, mobilidade, turismo, sustentabilidade.

ABSTRACT

According to projections by the United Nations Organization, in 2050 the urban population will represent more than 68% of the world population and, concomitantly with this growth, there are glimpses of impacts to meet the needs of the population and sustainable development. For ecossocioeconomy, development is only possible through participatory processes, where initiatives reveal networks of social actors and the positive impact of this action on the territory, culminating in economically viable, socially just and ecologically prudent results. Promoting access to the city considering these dimensions is a challenge and it is questioned whether there are systemic public policies in the list of sustainable urban mobility that use cycling mobility as a protagonist in this process. Thus, this article aims to identify assumptions and scenarios that justify the use of cycling mobility in the context of sustainable urban mobility and the promotion of bicycle tourism in the city of Curitiba. This exploratory research is stage 1 of a thesis project that aims to analyze experiences of sustainable urban mobility, verifying the contributions to better plan urban mobility in Curitiba, and the reflexes of cycling mobility in cycling tourism as a qualitative addition to this article. In this stage, the research is characterized as qualitative, based on bibliographic and documentary references. It was identified that cycling mobility is an essential part of sustainable urban mobility, resulting in benefits that contemplate the economic, social and ecological dimensions and making it clear that the ecossocioeconomy experiences of cycling mobility, can generate lessons that help cities, that wish to promote urban mobility and sustainable tourism.

KEYWORDS: quality of life, mobility, tourism, sustainability.

1. INTRODUÇÃO

Segundo dados e projeções da Organização das Nações Unidas (2014), em 2050 a população que viverá na área urbana representará mais de 68% da população mundial. Em função dessa questão, há uma ampla discussão nos mais variados setores sobre formas de mitigar os impactos do crescimento populacional, atender as necessidades da população e promover o desenvolvimento sustentável. Assim sendo, quando se pensa em modelo de desenvolvimento, percebe-se que o mesmo procura ser pautado em eficiência no uso dos recursos urbanos, na melhoria da qualidade de vida dos cidadãos, no desenvolvimento do socioempreendedorismo e na busca por investimentos em projetos que tornam a cidade de vanguarda no âmbito local, nacional e global.

Outra característica necessária e amplamente estudada é o desenvolvimento sustentável, que necessita de alternativas que levem em consideração o tamanho da cidade, a natureza específica da mesma e o ambiente no qual está inserida. Dessa forma, surge a ecossocioeconomia, que se pauta pela premissa que o desenvolvimento realmente só ocorre por meio de processos participativos, onde iniciativas revelam redes de atores sociais e o impacto positivo dessa ação sobre o território, isto é, no movimento dos elementos sociais, geográficos e naturais e no entrelaçamento que os compõem, por meio de arranjos socioprodutivos e institucionais, levando em consideração saberes, conhecimentos e tecnologias apropriadas ao território, culminando assim em resultados ecossocioeconômicos (economicamente viável, socialmente justo e ecologicamente prudente. Para Sampaio (2010), a ecossocioeconomia analisa as complexidades do cotidiano, revelando novos elementos paradigmáticos, além de repensar a cadeia sistêmica socioeconômica de maneira a melhor distribuir os benefícios aos atores e sobretudo, impactar positivamente no território. Isto é, a ecossocioeconomia revela a ação de efetividade extraorganizacional para o desenvolvimento sustentável, uma vez que as cidades estão cada vez mais tornando-se maiores, necessitando de uma organização cada vez mais relevante para solucionar os problemas que surgem devido a essas aglomerações.

Dessa forma, tornam-se relevantes estudos que abordem uma base científica substancial sobre questões de mobilidade urbana sustentável, pois o paradigma predominante é a utilização do transporte individual motorizado, o qual precariza as condições de mobilidade das pessoas, por conta do congestionamento que vem se tornando um padrão, contribuindo na diminuição da qualidade de vida e aumentando a emissão de poluentes veiculares, um dos fatores preponderantes na emissão de dióxido de carbono (CO₂), que está associado ao tema das mudanças climáticas.

Assim sendo, verifica-se a seguinte problemática: ainda que as cidades necessitem de soluções para os problemas do cotidiano, entre esses o de mobilidade urbana, ocasionado pelo crescimento populacional que desencadeou mais deslocamentos de pessoas, questiona-se se

existem políticas públicas sistêmicas que procurem prevenir tal ocorrência e que utilizem a ciclomobilidade como o modal protagonista neste processo. Da mesma forma, qual o incentivo e a situação de sustentabilidade de um fenômeno de abrangência social, cultural e econômico denominado turismo, que se identifica com a movimentação de pessoas para fora de seu local de residência e cuja atividade reflete na economia, no ambiente natural e nas áreas urbanas, locais visitados, população e visitantes, bem como, a promoção do desenvolvimento sustentável de destinos turísticos através do cicloturismo.

Dessa forma, este artigo tem o objetivo de identificar pressupostos e cenários que justifiquem o uso da ciclomobilidade no contexto da mobilidade urbana sustentável e da ecossocioeconomia. Esta pesquisa exploratória é a etapa 1 de um projeto de tese que visa analisar experiências de mobilidade urbana sustentável, verificando as contribuições para melhor planejar a mobilidade urbana sustentável em Curitiba, com enfoque no modo cicloviário, e os reflexos da ciclomobilidade no cicloturismo como acréscimo qualitativo para este artigo, os quais serão detalhados na seção metodologia.

Este trabalho contempla uma abordagem sobre ecossocioeconomia em sua próxima seção, seguindo com o embasamento sobre mobilidade urbana e turismo sustentável, a metodologia utilizada e finalizando com os resultados e discussões e considerações finais.

2. ECOSSOCIOECONOMIA

Tem-se observado, no decorrer dos tempos, vários fatos que originaram e contribuíram para a degradação ambiental, entre estes, a Revolução Agrícola e a Revolução Industrial, até culminar com o atual modo de vida. Destaca-se que, a partir da Revolução Industrial, ocorreu uma mudança significativa na sociedade, na economia e na política: a migração do campo para a cidade, o que fez com que se alternasse de forma bastante aguda o espaço, iniciando assim o processo de urbanização, a qual definiu o que se conhece como uma sociedade industrial, de distribuição e de consumo (OLIVEIRA, 2013). Também é a partir da Revolução Industrial que se observa uma variedade de substâncias e materiais que até então não se observava no meio ambiente, pois a forma como a produção e consumo dos produtos passaram a ocorrer gerou recursos e resíduos em quantidades relevantes, que passaram a ameaçar a aptidão de suporte do planeta (BARBIERI, 2004). Verifica-se que atualmente a industrialização atingiu o seu ápice, contudo, concomitantemente, acarretou degradação ambiental sem precedentes, ocorrendo, ainda, aglomeramento de pessoas nas cidades (HAWKEN, *et al.*, 1999).

Em meados das décadas de 1960 e 1970 os impactos dessa nova sociedade começam a ser sentidos e é nesse momento que o economista Ignacy Sachs e a equipe do Centro Internacional de Pesquisa sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (CIRED/EHESS), concebe o conceito de ecodesenvolvimento. Nesse conceito o economista propõe uma concepção inovadora

para desenvolvimento, a qual é baseada no bom senso ecológico, na eficiência econômica e, também, na justiça social. Assim sendo, pode-se entender que naquele momento surgem com mais expressão os movimentos ambientalistas, quando a sociedade demonstra sua preocupação com problemas locais ainda focados nas questões de contaminação do meio ambiente e suas consequências, e quanto à utilização equivocada dos recursos naturais (OLIVEIRA, 2013). As questões ambientalistas foram se complexificando e ganhando relevância, de tal forma que passaram a fazer parte de pautas governamentais gerando regulações e a impactar no modo de gestão das organizações. São consideradas cinco grandes propensões de interesse global: (i) o ritmo acelerado de industrialização; (ii) o rápido crescimento demográfico; (iii) a desnutrição generalizada; (iv) o esgotamento dos recursos naturais não-renováveis e (v) a deterioração ambiental (MEADOWS *et al.*, 1972). Vale aqui destacar que essas tendências se interrelacionam e possuem implicações a longo prazo.

Para Veiga (2010), a solução dos problemas advém de atitudes e ações que, em sua síntese devem ocorrer sem assistencialismo; contudo, devem atender de forma simples a variedade dos problemas locais, regionais e globais. Enfim, é necessário pensar em outra forma de economia, como as opções ecossocioeconômicas que complexificam o fenômeno da economia, correlacionando-a com as demais dimensões da vida (SACHS, 2007). Como sugere Max-Neef (2012), a economia existe para servir as pessoas, e não as pessoas para servir a economia. Ainda para o mesmo autor, a crise contemporânea não se restringe à esfera econômica, social, cultural ou política, a crise é a confluência de todos esses fatores e diante desta circunstância é necessário que se busque o desenvolvimento à escala humana através de três pilares: o primeiro que é a satisfação das necessidades humanas, o segundo é o da autodependência e, o terceiro pilar que é a articulação orgânica dos seres humanos (MAX-NEEF, 2012).

Assim, diante de todas as insuficiências provocadas na sociedade, suas consequências e limitações para entendê-las, surge a ecossocioeconomia como forma de buscar as soluções para qualificar essas insuficiências e repensar em um novo desenvolvimento. Essa nova forma de desenvolvimento deve considerar que os problemas são sistêmicos e suas soluções passam por ações multiescalares e transdisciplinares (MAX-NEEF, 2012). A ecossocioeconomia apoia as ações de organizações, sendo estas, grupos produtivos, comunidades ou associações e este apoio não se restringe a resultar ganhos econômicos (SAMPAIO *et al.*, 2010). Este apoio nas práticas organizacionais é extremamente relevante pois pode-se citar como exemplo as comunidades que consomem seus recursos de forma rápida sem acompanhar a renovação dos mesmos, estas tendem a gerar resíduos que o sistema natural não consegue degradar, acarretando vários problemas locais. (RAI, 2012).

Para Sachs (2008), a ecossocioeconomia apresenta uma visão pragmática da teoria do ecodesenvolvimento, uma forma de regulamentar alternativas para solucionar problemas reais do cotidiano; sendo assim, procura criar alternativas aos problemas de cada cidade, município, micro

ou mesorregião. Ao realizar uma breve discussão acerca do conceito do espaço urbano, verifica-se que Carlos (2007) define a cidade através do processo histórico acumulativo, onde se observa a construção humana, o produto-social, também descreve a cidade como expressão e significação da vida humana, onde não se pode dissociar de sociedade e do momento histórico.

Para Lefebvre (1999), a cidade se constitui no modo como se vive. Dessa forma, verifica-se que as cidades necessitam de soluções para os problemas do cotidiano, entre estes, o de mobilidade, ocasionado pelo crescimento demográfico desordenado das cidades, o que ocasiona uma série de desarranjos como trânsito e poluição, entre outros. Nesse sentido, a ecossocioeconomia é um enfoque relevante, pois pondera a complexidade dos subsistemas vinculados às cidades, procurando atender às implicações da mobilidade sustentável, por meio da efetividade dos critérios extraorganizacionais (GARCIA *et al.*, 2014).

A ecossocioeconomia possui princípios claros os quais compreendem que, de forma similar às pessoas e às cidades, municípios, regiões e microrregiões também têm peculiaridades, pode-se assim entender que toda e qualquer ação ecossocioeconômica precisa levar em consideração as características de cada lugar, como as características sociopolíticas, culturais, naturais, históricas e tradicionais (SACHS, 2007). Os princípios da ecossocioeconomia são definidos por Sampaio (2010), como: (i) Gestão interorganizacional: ações a nível macroeconômico, onde ocorre a mediação dos interesses públicos e privados, e que sendo considerada uma ação coletiva, possibilita uma melhora nas oportunidades de trabalho e renda; (ii) Efetividade extraorganizacional: está baseada nos efeitos decorrentes da gestão interorganizacional, regulada nos critérios socioeconômicos e ambientais e associadas nas consequências societárias, pois procuram atender as demandas do território (dinâmica e junção econômica, social, geográfica e natural). Para Souto-Maior (2012), o conceito de efetividade é proporcionar o bem estar de todos os agentes através do alcance de resultados, e; (iii) Extra-racionalidade: o conhecimento que advém das experiências locais, territorializadas¹, conhecida como a dimensão tácita do conhecimento e de complexa apreciação racional. A extra-racionalidade, quando compartilhada, inspira organizações, resultando em um elemento central para incorporar princípios mais solidários nas decisões organizacionais.

O resultado observado é que toda ação intraorganizacional (interna) repercute extra-organizacionalmente (externo), ou seja, reflete no território no qual está inserida. Assim, Sampaio (2010) indica a necessidade de um processo de governança organizacional interorganizacional, para que ações da organização repercutam extraorganizacional, isto é, sejam efetivas às demandas socioambientais do território no qual está inserida a organização.

¹ É o conhecimento adquirido pelas pessoas que vivem no território ou pelas pessoas que sofrem os impactos das ações planejadas (SIGNORI E.; FELSKI H.; SAMPAIO C. 2008)

3. CICLOMOBILIDADE E TURISMO SUSTENTÁVEL

É notório relacionar três pontos nos quais os problemas de mobilidade surgiram nas cidades: o primeiro faz relação à história de desenvolvimento de cada uma, o segundo traz a inexistência de um planejamento adequado e por fim, o último demonstra a falta dos investimentos que deveriam ter sido realizados nas cidades. Assim, pode-se observar que o problema de mobilidade urbana é algo remoto. (RODRIGUES DA SILVA *et al.*, 2008).

Ao destacar o problema de mobilidade urbana como longínquo, faz-se referência à evolução da indústria automotiva no Brasil, que remonta à década de 1950 e ao observar esta trajetória pode-se dizer que a sociedade se transformou na sociedade da automobildade, segundo Sheller e Urry(2000). Ainda para Arup (2016), o século XX é considerado como o século dos carros devido ao que o autor chama de decisivo triunfo do automóvel.

Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2010), a partir da evolução da indústria automobilística no Brasil, ocorreu uma mudança relevante nos meios de transportes utilizados pela população, a qual passa a utilizar modos motorizados que privilegiam os deslocamentos individuais e que são dependentes de combustível fóssil. Os modos sobre trilhos tiveram uma grande redução e os bondes elétricos foram praticamente extintos, ou seja, esse processo relevantemente negativo, deixou de proporcionar um transporte urbano com deslocamentos coletivos, públicos, eletrificados e sobre trilhos, o que tornou a mobilidade urbana sustentável bastante deficitária. Para Banister (2002), não há solução para a mobilidade urbana sustentável quando se opta pela construção de mais vias, pois ocorrerá assim uma maior procura e por conseguinte mais congestionamentos, a solução se encontra na medida que se reduz a utilização do automóvel.

Quando o assunto é ciclomobilidade, a trajetória desse modo acompanhou a realidade dos problemas de mobilidade urbana devido à inexistência e/ou a falta de políticas públicas que o privilegiem e incentivem a população a utilizá-lo. Um breve histórico sobre políticas de ciclomobilidade no Brasil mostra que na década de 1970 o governo brasileiro realizou suas primeiras ações buscando expor a necessidade da ciclomobilidade, advindo da crise do petróleo e da retomada da ciclomobilidade na Europa. Já na década de 1980, cria-se um manual para o planejamento e desenvolvimento cicloviário, contudo observa-se que ainda existiam erros quanto a utilização da bicicleta enquanto modo, a qual não possuía características próprias de uso e impactos no meio ambiente e da mesma forma não existiam regras para o uso das bicicletas como forma de transporte relevante nos meios urbanos (SOARES *et al.*, 2015)

Segundo dados do IPEA (2010), devido ao forte e rápido processo de urbanização que provocou o crescimento abrupto e desordenado das cidades, a mobilidade no Brasil passou por grandes mudanças culminando no aumento significativo do uso do transporte individual motorizado. Essa situação reflete na deterioração das condições de mobilidade da população por alguns

fatores, como por exemplo, os congestionamentos de trânsito e a poluição pela emissão de poluentes veiculares, pois a partir da década de 1990 o Brasil atraiu investimentos da indústria automobilística, ocasionando assim, uma elevação da capacidade de produção de automóveis e veículos praticamente três vezes maior que a habitual. Dessa forma, essa produção precisou ser escoada, o governo então, lançou políticas de redução de carga tributária e expansão de crédito, a fim de maximizar as vendas de veículos (CARVALHO; PEREIRA, 2011). Em reflexo a situação supracitada, observou-se que o desenvolvimento da estrutura de mobilidade urbana ocorreu em consonância com a utilização do automóvel (NEWMAN; KENWORTHY, 2015).

De acordo com estudo e projeções da ONU (2014), o número de pessoas que viviam em áreas urbanas em 1950 perfazia 700.000 habitantes; em 2014 esse número se elevou a 3,9 bilhões de pessoas e a estimativa é que, até 2050, tenham-se 6,3 bilhões de pessoas em centros urbanos. Esta crescente urbanização da sociedade, associada a um acelerado ritmo de vida, ocasionou a dependência ao transporte motorizado individual pois os deslocamentos das pessoas se tornaram mais longos e mais complexos (BANISTER, 2008).

Diante desta circunstância há uma relevante necessidade de mudanças para que as externalidades provocadas por ambos os aspectos sejam minimizadas, pois o conceito de mobilidade vai muito além da quantidade de viagens que as pessoas realizam no seu cotidiano; a mobilidade envolve também questões relacionadas à saúde física e psicológica, à sociedade, à economia e ao meio ambiente (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2005). Desta forma, a sustentabilidade está inserida no cotidiano das pessoas e não somente ao meio ambiente, a dimensão pessoa está diretamente relacionada às questões de sustentabilidade (KUHLMAN; FARRINGTON, 2010).

A mobilidade urbana torna-se ainda mais importante quando se acrescenta a sustentabilidade ao termo mobilidade, pois, dessa forma, procura-se analisar alternativas que reduzam e/ou minimizam os efeitos negativos que os transportes ocasionam às questões supracitadas. O impacto da mobilidade sustentável ao meio ambiente não ocorre somente a nível de ecossistema, também há uma busca pela preservação da cultura dos povos, do patrimônio histórico e paisagista, também e não menos importante, a mobilidade sustentável é essencial à sobrevivência da espécie humana pois deve garantir ao cidadão segurança, acessibilidade, preservar a herança cultural e a identidade através de agrupamento multicultural (PIRES; PIRES 2014). Não obstante, quando se pensa em turismo sustentável há uma relevante concordância de que este está conectado a ciclomobilidade, então o termo cicloturismo se reveste sob um novo olhar sob o turismo pois contribui para a sustentabilidade, a conexão com a natureza, a saúde e as relações sociais (OLIVEIRA; ESPERANÇA, 2011).

Existe uma ampla discussão sobre como alcançar a sustentabilidade na mobilidade urbana; para Litman (2009), os sistemas de transportes atuais trazem muitas vantagens, contudo oferecem variados problemas. O autor elenca algumas dificuldades observadas, tais como a distribuição dos

custos e benefícios não equitativo; o encarecimento dos transportes para as famílias; a falta de interação entre as instituições privadas e as públicas, quanto à atenção dos elementos que compõem o movimento de bens e pessoas, haja visto suas necessidades; a infraestrutura e os equipamentos urbanos, bem como serviços e as normatizações emanadas; e ainda a precariedade na conservação ambiental e da qualidade de vida das pessoas. Ainda para Portney (2013), a sustentabilidade é efetivamente gerada quando as necessidades das pessoas são reconhecidas através das políticas públicas, isto é, da forma como os governantes entendem essa responsabilidade que lhe é incumbida.

Para Banister (2008), existem algumas ações que podem tornar a mobilidade urbana mais sustentável: (i) reduzir distâncias de deslocamento; (ii) adotar políticas de gestão territorial; (iii) motivar o uso de transportes públicos; (iv) redução do uso de automóveis; (v) utilizar novas fontes energéticas; (vi) promover a cooperação intersetorial; e (vii) conscientizar as pessoas. Diante de tantos problemas, a mobilidade urbana sustentável traz um alerta para o desenvolvimento sustentável das cidades: esse desenvolvimento deve estar embasado nas pessoas, nas suas necessidades e satisfação pois, para Max-Neef (2012), atender necessidades requer, essencialmente, entendê-las como um conjunto sincronizado, interdependentes, que espelham a própria vida, o desenvolvimento humano e seus componentes abstratos, bem como zelar para com o ambiente natural de forma a não comprometer a capacidade dos recursos para as demandas das próximas gerações.

Ainda tratando sustentabilidade e a sua relação com o turismo é notório que a sustentabilidade no destino turístico é um fator determinante, pois impacta na competitividade e proporciona subsídios para a conservação do meio ambiente natural para as gerações futuras. A inovação e a diferenciação no setor de turismo são muito relevantes, pois alavancam a competitividade (PUCCIO; GRANA 2008). Também pode-se considerar que a inovação nos destinos turísticos é um dos fatores que mais provocam resultados no desenvolvimento sustentável tanto enfatizado no item anterior intitulado ecossocioeconomia (MARÁKOVÁ; MEDVEĎOVÁ, 2016),

Existem práticas que auxiliam na obtenção de uma mobilidade sustentável: limitar a emissão de resíduos, reduzir os impactos sobre o uso do solo e a geração de ruídos, suportar uma economia competitiva e equilibrada, oferecer opções quanto à mobilidade, promover a equidade e assegurar os direitos básicos das pessoas. Uma delas é a ciclomobilidade, que pode ser compreendida como uma forma de solucionar os dilemas de mobilidade urbana por meio do uso da bicicleta (MAY; CRASS, 2007), Essa compreensão é citada por Furness (2013), que relaciona os problemas enfrentados quanto a mobilidade, questões econômicas e ecológicas e salienta a relevância da ciclomobilidade como um modo de potencial impacto sobre estes problemas para este século. Da mesma forma, países que estão realizando investimentos em mobilidade urbana sustentável estão utilizando o modo ciclomobilidade como forma de maximizar o desenvolvimento sustentável e a saúde das pessoas (CAVILL *et al.*, 2009). Em continuidade com o autor

supracitado, pode-se justificar que o cicloturismo vem em complemento as questões visualizadas pois o mesmo é conceituado como as visitas de lazer nas qual o ciclismo é predominante na viagem, independentemente do momento em que é realizado. Ainda, para o mesmo autor o cicloturismo pode ser entendido sob três formas: (i) cicloturismo em feriados, onde o ciclismo é o impulsionador, oferecendo a opção de pernoite para turistas do mesmo local e de outras localidades; (ii) férias de ciclismo, onde a ciclomobilidade é adotada durante o período de férias; (iii) excursões de bicicleta com duração de um dia, onde os passeios podem envolver multimodais devido a distância até o ponto da visita por bicicleta (EDRA *et al.*, 2017, p. 47).

Relacionando a ciclomobilidade ao cicloturismo, pode-se discernir algumas vantagens, tais como: (i) potencial oferta de turismo ecológico onde se pode maximizar um conjunto de serviços considerados tradicionais e inovar através do conceito de turismo sustentável e ecológico, o que está intimamente relacionado à tendências mundiais de bem viver e preservação do meio ambiente para todas as gerações; (ii) desenvolvimento de ganhos econômicos de forma direta e indireta pois surge a necessidade de novos postos de trabalho devido à necessidade em ofertar acomodações, alimentação, transporte e compras além de atividades e ainda, auxilia a assentar a população local; (iii) o cicloturismo permite a organização e oferta de eventos, competições e torneios o que pode também ser uma fonte de lucratividade e; (iv) baixo custo de manutenção de bicicletas se comparados com outros tipos de modais (ARAYA; VARAS, 2018).

Desta forma, a ciclomobilidade é entendida como o principal modo do transporte ativo, pois ciclistas conseguem alterar seus papéis na rede de automobilidade dominante (PESSÉS, 2010). O transporte ativo é composto pelos meios à propulsão humana (pedestres, bicicletas, triciclos, patins, patinetes), que possuem grande vantagem em sua utilização pois não geram poluição atmosférica, sonora, utilizam menos espaço físico, ocasionam um menor custo econômico e aproximam as pessoas (CARVALHO; FREITAS, 2012). Bantel (2005), descreve a bicicleta como um meio de transporte relevante do ponto de vista socioeconômico, uma vez que pode ser utilizado para os mais variados fins, como modal urbano, instrumento de lazer, de exercícios físicos e de saúde, proporcionando cidadania e inclusão social. Ainda segundo o mesmo autor, a bicicleta é o símbolo mundial da mobilidade sustentável.

Atualmente, o uso da bicicleta está sendo difundido como um meio de transporte nas grandes cidades e seus benefícios são temas de diversos trabalhos científicos, discussões e debates sobre as atuais políticas públicas urbanas, a fim de repensar estratégias e ações para uma mobilidade urbana sustentável, da mesma forma, o passeio de bicicleta é sentido como uma prática em progresso se transformando em uma opção turística em localidades que possuem características naturais e atrações culturais e patrimoniais.

O valor de uma bicicleta é geralmente considerado mais acessível que o valor de um automóvel e sua manutenção baixa, o que denota que essa forma de transporte, está mais próxima do orçamento de um maior percentual de pessoas. Além disso, a ciclomobilidade se distingue dos

demais modais devido a características como dimensão, velocidade e, também, vulnerabilidade de acordo com Tiwari (2008). Bianco (2008) corrobora com essa questão ao elencar a inclusão da bicicleta no meio urbano considerando-a como um modo que proporcionará alicerce para a mobilidade urbana sustentável.

Tiwari (2008), elenca a fragilidade da ciclomobilidade perante os benefícios que concede ao meio urbano, salientando assim a necessidade de segurança no trânsito e a utilização da ciclovia e ciclofaixa como formas de apoio a esse modal. Da mesma forma, Wilhelm (2013) destaca a necessidade de uma maior interação da bicicleta com o meio urbano citando a necessidade de bicicletários confiáveis em locais de grande circulação de pessoas como metrô e terminais de ônibus. Destaca-se aqui outro aspecto importante e que pode constituir uma motivação a utilização da ciclomobilidade, que é a integração a outros modais, isto é, a possibilidade de transportar bicicleta dentro de trens ou metrôs (BIANCO, 2008).

Assim, exprime-se a relevância para que os governos municipais agreguem recursos necessários à otimização da ciclomobilidade, de forma corrente ao planejamento, efetivando a construção de ciclovias, ciclofaixas e vias cicláveis, bem como realizem a sinalização essencial para a utilização da bicicleta de forma segura. Segundo Martens (2004), ao se utilizar multimodais, sendo estes a bicicleta e o transporte público, de forma mais relevante ao uso do automóvel se consegue alcançar inúmeros benefícios ambientais e sociais, os quais respectivamente podem gerar a redução na utilização de energia, na poluição atmosférica e sonora, bem como no congestionamento que é um fator gerador da má qualidade de vida para os cidadãos.

Para a Comissão Europeia (2015), a qualidade de vida, do ambiente e as economias a longo prazo possuem uma relação direta com os benefícios ocasionados pelo uso da ciclomobilidade. Esses benefícios podem ser destacados basicamente como uma redução direta dos congestionamentos em decorrência da redução dos automóveis, uma redução indireta dos congestionamentos em virtude da combinação multimodal de transporte público e da bicicleta, uma maior fluidez no trânsito e menor nível de poluição ambiental e sonora. Além desses, muitos outros benefícios podem ser elencados através do uso da ciclomobilidade: (i) economia de espaço, (ii) melhores investimentos em lugares públicos gerando maior atratividade; (iii) menor degradação do patrimônio público e (iv) minimização dos impactos do automóvel na cidade (Ibid).

Pode-se observar que a ciclomobilidade já faz parte do cotidiano de muitas cidades, com um maior impacto em países europeus. A Comissão Europeia (2015), em seus documentos públicos, relata o estímulo que as referidas cidades aplicam para que se utilize cada vez mais a ciclomobilidade, a socialização dos automóveis e principalmente as restrições ao seu uso em centro urbano. Sabe-se ainda que, em vários países europeus, inclusive nos considerados menos desenvolvidos, existe um incentivo maior para a ciclomobilidade. Isso se deve, prioritariamente, pela participação de relevantes políticas públicas voltadas para esse tipo de modo.

Segundo Vasconcelos (2015), a iniciativa em aderir a ciclomobilidade deriva de questões pessoais, tais como as de condição física, familiar, a cultura, a oferta de meios de transportes e as condições financeiras. Para Vale (2016), a escolha pela ciclomobilidade possui basicamente três fatores, o primeiro diz respeito a forma e características urbanas, a infraestrutura existente se traduz no segundo fator e, por último, cita-se a estrutura de apoio no destino. A estrutura natural do ambiente tem influência sobre a utilização de modais considerados mais sustentáveis, neste caso a bicicleta (ZAHARAN *et al.*, 2008). Da mesma forma, quando se relacionam atributos do ambiente construído, a proximidade entre origens e destinos, verifica-se que estes são igualmente relevantes para viagens de bicicleta, pois segundo o cicloturismo é considerado um modo distinto, porque viabiliza através da bicicleta que se visite inúmeros destinos, abarcando os vários setores da economia e requerendo uma infraestrutura local (SALDANHA *et al.*, 2015).

Assim sendo, quando se possui infraestrutura adequada, se consegue proporcionar educação, sensibilização e incentivo ao uso da bicicleta e do cicloturismo merecendo destaque à necessidade de políticas e ações propostas através do desenvolvimento territorial local, da participação de todos os atores sociais envolvidos nas dimensões ambiental, econômica, social e cultural e política.

4. METODOLOGIA

Esta pesquisa caracteriza-se como exploratória, qualitativa e com base em referencial bibliográfico e documental. Foram utilizadas obras como livros, teses, artigos de periódicos e documentos (legislação, documentos técnicos, entre outros) relevantes para o atendimento do objetivo proposto para esta etapa da pesquisa. O estudo absorveu para a pesquisa bibliográfica e documental informações relativas à sustentabilidade, mobilidade urbana e cicloturismo. Saliencia-se que mesmo com alguns hiatos, o que está apresentado neste trabalho foi fruto de esforços em trazer à luz da ciência o que se encontrou na prática sobre o tema abordado.

Assim sendo, pode-se dizer que este trabalho de predominância qualitativa, foi dirigido para realizar uma breve análise da situação de ciclomobilidade e cicloturismo em Curitiba.

Sabe-se que o processo de construção de uma pesquisa qualitativa adota essencialmente quatro fases: (i) o panorama teórico; (ii) as estratégias de pesquisa; (iii) os métodos de coleta de dados e (iv) a análise, interpretação e apresentação dos resultados (DENZIN; LINCOLN, 2006). Apropriando-se desse contexto, o Quadro 1 descreve as três etapas a serem adotadas para o estabelecimento dos procedimentos metodológicos deste trabalho, com destaque para a etapa 1, de onde parte as principais informações para este artigo.

Quadro 1. Etapas da Pesquisa

ETAPA	PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS
1ª Adequação do Tema	Revisão Bibliográfica do Tema em estudo Pesquisa Documental
2ª Procedimentos Metodológicos	Seleção e organização dos instrumentos de coleta de dados (base dados de periódicos, sites de órgãos governamentais e trabalhos já publicados sobre o tema)
3ª Análise, Interpretação e Conclusão	Elaboração dos Resultados Encontrados Considerações finais

Fonte: Elaboração própria.

5. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Observa-se que, com a mesma atenção requerida ao desenvolvimento sustentável, pode-se também aplicar ações de mobilidade sustentável em três dimensões principais – econômica, social e ambiental. Essas três dimensões, observadas no Quadro 2, se tornam essenciais em todo processo de planejamento, pois entende-se que são pressupostos básicos para a mobilidade urbana sustentável (CARVALHO, 2012).

Quadro 2. Mobilidade Sustentável

Autor	Sustentabilidade Ambiental	Sustentabilidade Econômica	Justiça Social
Sachs (1993)	Uso racional dos recursos naturais, redução do volume de resíduos e de poluição através da política 3R (reduzir, reutilizar, reciclar); Obtenção de tecnologias de baixo teor e adequada proteção ambiental.	Alocação e gerenciamento mais eficientes dos recursos e de constantes de investimentos públicos e privados que tenham como objetivo o alcance dessa forma de crescer.	Tornar a sociedade equilibrada através do desenvolvimento alicerçado a uma melhoria significativa na qualidade de vida da população: equidade na distribuição de renda, melhorias na saúde, na educação e nas oportunidades de emprego.
Pawlowski (2008)	Relaciona-se com a preservação da natureza, dirigindo-se às ações que possibilitem a proteção de recursos naturais, criação de áreas de preservação ambiental e a diminuição da poluição. Relaciona também à criação e à manutenção de áreas adequadas para habitação do homem.	As perspectivas econômicas e legais estão mais relacionadas se comparadas às demais. Taxas e impostos pagos pela poluição e utilização de recursos naturais sob um setor industrial e subsídios para empresas que desenvolvam projetos ambientais podem ser definidos para enquadrar o desenvolvimento sustentável a um mercado econômico, por meio de legislações.	O ambiente social deve salvaguardar os fundamentos sobre os quais a existência dos indivíduos baseia-se em ambos os seus aspectos materiais e espirituais.
Carvalho (2012)	Tecnologias mais limpas do ponto de vista ambiental (emissões e ruídos). Veículos e infraestrutura adequados ao ambiente da operação (áreas de preservação histórica/ambiental). Planejamento urbano e transporte integrados Baixa intrusão visual.	Cobertura dos custos, balanceamento da oferta/demanda. Investimento em expansão da rede permanente. Investimento na melhoria dos serviços permanentes. Modelos de financiamento e remuneração viáveis.	Tarifa de transporte público inclusiva; inclusão social. Atendimento às áreas mais carentes; equidade no uso do espaço urbano. Acessibilidade universal ao transporte público.

Fonte: Organizado pelos autores a partir de Carvalho (2012), Pawlowski (2008) e Sachs (1993).

Van Bellen (2008) elenca que o progresso em direção à sustentabilidade é uma escolha da sociedade, das organizações públicas e privadas, das comunidades e dos indivíduos, devendo existir um grande envolvimento de todos os segmentos. Alguns exemplos da utilização da ciclomobilidade no mundo mostram que essa modalidade de transporte depende de forma relevante de políticas de mobilidade urbana que, quando implementadas, determinam um maior incentivo para seu uso, independentemente das condições favoráveis ou não para o seu uso, como por exemplo, o clima e a geografia local. O Quadro 3 apresenta exemplos nacionais e mundiais da utilização da ciclomobilidade e seus impactos positivos para a qualidade de vida, o meio ambiente e a equidade social.

Quadro 3. Exemplos de Planejamento para Ciclomobilidade e seus Impactos para as Localidade

Local	Informações
Dinamarca	<ul style="list-style-type: none"> - Um terço da população de Copenhagen (um milhão e trezentos mil habitantes) se desloca ao trabalho de bicicleta - Em Copenhagen ocorreu redução do tempo médio de viagens de bicicleta em 15%, o aumento no número de ciclistas que se sentem seguros em 90%, e o aumento no número de ciclistas que utilizam a bicicleta para ir ao trabalho ou a escola em 50%. - Em 2010 a S-Train (operadora de trem em Copenhagen) deixou de cobrar aos usuários ciclistas o valor adicional para o embarque com bicicleta. A pesquisa também aponta que 27% dos ciclistas a bordo do trem disseram que não o teriam utilizado se não pudessem embarcar com a bicicleta, e 8% disseram que estão utilizando mais vezes o trem com suas bicicletas por não terem que pagar o valor adicional - Após a implantação do planejamento de ciclovias, registrou-se uma redução de 35% no número de acidentes de trânsito - Onde as medidas de melhoramento de transporte cicloviário foram executadas de maneira mais ampla, essa redução ficou entre 70% e 80%, e não se registrou qualquer prejuízo ao comércio local
Lyon	<ul style="list-style-type: none"> - Um ano após implantar sistema de aluguel de bicicletas, foi registrado um número superior a 22 mil aluguéis por dia para mais de 52 mil usuários cadastrados
Paris	<ul style="list-style-type: none"> - Um ano após implantar Sistema de aluguel de bicicletas já contava com 24 mil bicicletas disponíveis em 1.750 estações de aluguel.
Alemanha	<ul style="list-style-type: none"> - 9% dos veículos em trânsito são bicicletas. A estimativa é de que circulem mais 78 milhões de bicicleta pelo país, o que significa uma vez e meia do número de carros.
Amsterdã	<ul style="list-style-type: none"> - Com uma população de 730 mil moradores, existem 600 mil bicicletas - Possui mais de 400 quilômetros de ciclovias - 20% dos deslocamentos são realizados por bicicleta
Suécia	<ul style="list-style-type: none"> - Mesmo sendo um país frio 33% de todas os deslocamentos em Västerås (115.000 habitantes) são realizados por bicicletas
Suíça	<ul style="list-style-type: none"> - Não é um país plano, e mesmo assim a utilização da bicicleta corresponde a 23% dos deslocamentos em Basileia - Em Berna, onde suas ruas muitas vezes apresentam declive de 7%, os deslocamentos representam 15%.
Reino Unido	<ul style="list-style-type: none"> - Em Cambridge que é um local extremamente úmido, 27% dos deslocamentos fazem-se, em bicicleta
São Paulo	<ul style="list-style-type: none"> - A cidade de São Paulo 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 - O metrô possui ao todo 65 estações, destas 27 oferecem bicicletários ou paraciclos para os usuários. E a estação Jabaquara, possui serviço de bicicletário com aluguel de bicicletas.
Berlim	<ul style="list-style-type: none"> - Possui uma rede cicloviária de mil quilômetros.
Rio de Janeiro	<ul style="list-style-type: none"> - Integrou a bicicleta com o metrô, que possui três linhas, a Linha 1 passa por 20 estações; a Linha 2 por 26 estações; e a Linha 4 passa por seis estações, no total são 41 estações. - Possui 432,5 quilômetros de ciclovias
Bogotá	<ul style="list-style-type: none"> - A rede cicloviária passou de 30 km para aproximadamente 340 km de extensão em apenas sete anos e foi projetada para oferecer um total de 500 km de vias segregadas para o ciclista.

Fonte: Organizado pelos autores a partir de Comunidade Europeia (2000) e Teixeira e Edra (2018).

Da mesma forma, a resignificação do turismo em prol da sustentabilidade denota uma relevante preocupação com as questões de desenvolvimento, isto se dá, pois, o turista necessita de mobilidade e este sendo um serviço primordial nas visitas o cicloturismo começa a ganhar força em inúmeros locais no mundo. O Quadro 4 mostra as mudanças de infraestrutura para transportes de turistas em três capitais (SAMPAIO *et al.*, 2015).

Quadro 4. Mudanças na infraestrutura para transporte de turistas

Infraestrutura para transporte de turistas		
Curitiba	Amsterdam	Copenhague
Serviço de aluguel de bicicletas em parques da cidade, roteiros especiais e temáticos de ciclorotas turísticas, transporte de bicicleta em ônibus da linha de turismo (só para turistas).	Plano ciclista de longo prazo que considera a construção de 7000 estacionamentos baixo da água, 4000 sobre a água e avançar na meta de ter 40 mil novos estacionamentos e novas medidas de curto prazo para resolver o alto fluxo de ciclistas até 2030.	Parceria público-privada fez surgir o City Bike que oferece um serviço de aluguel de bicicletas, com GPS, em mais de 120 estações. Cicloturismo agendado e especializado com diversas rotas programadas. Empréstimo de bicicleta

Fonte: Sampaio *et al.* (2015).

A cidade de Curitiba é reconhecida por seu histórico exitoso de planejamento urbano e, dentre outras ações de referência, organizou um sistema de transporte coletivo inovador na década de 1970. Essa inovação gerou uma expectativa de que no futuro, Curitiba seria uma cidade com uma mobilidade urbana sustentável e que conseguiria mitigar o uso do automóvel como principal meio de transporte (VASCONCELOS, 2019). Analisando índices atuais sobre a mobilidade urbana sustentável em Curitiba, verificou-se que a expectativa de uma cidade com mobilidade sustentável não se concretizou, pois segundo dados do IPPUC (2019), o automóvel corresponde a 44,9% dos modos utilizados na cidade, enquanto a bicicleta colabora com apenas 2%.

Ainda para o IPPUC (2019), Curitiba acompanhou os grandes centros do Brasil com relação à mobilidade onde não ocorreram políticas de desenvolvimento urbano que motivasse os cidadãos a utilizar em menor escala o automóvel como meio de transporte. Atualmente, a extensão total do arruamento na cidade de Curitiba é de 4.814 km, sendo que a malha cicloviária corresponde a 208,5 km, com 4,3% implantada, de acordo com o IPPUC (2019). O Quadro 5 mostra com mais detalhes o histórico de implantação de ciclovias na cidade de Curitiba.

Quadro 5. Histórico de implantação de ciclovias em Curitiba

1977	1980	Década de 1990	2000-2011	2016-2018
Tem início o processo de implantação da rede cicloviária em Curitiba. Extensão de 3km. Apesar de ser chamada inicialmente de ciclovia, trata-se, na verdade, de uma calçada compartilhada	A malha cicloviária sofre um aumento exponencial em sua extensão, passando de 3 km para 35 km	Neste estágio a malha cicloviária atinge a marca de 87 km. Na época a ciclovia implantada em parte das faixas de domínio da RFSSA desde as proximidades com a antiga BR 116 até a região da Vila Guaira sofre processo de ocupação irregular (atual Ferrovia), ocasião em que a ciclovia foi descaracterizada. Outra descaracterização ocorre na região do Sítio Cercado, também motivada por ocupação irregular.	A malha Cicloviária implantada continua crescendo e passa de 87 a 117 km considerando ampliações à oeste, área central e importante ampliação na Linha Verde.	Com a implantação das ciclo faixas nas Vias Lentas, em trechos do Setor Estrutural, a caracterização de faixas preferenciais e ciclorrotas, a rede cresce para 208,5 km.

Fonte: IPPUC (2019)

Curitiba possui vários pontos positivos no que se refere a ciclomobilidade e cicloturismo: (i) existem atualmente oito parques interconectados por ciclovias que denota a utilização das ciclovias tanto para meio de transporte quanto para turismo; (ii) a cidade de Curitiba consegue aplicar seus atrativos turísticos de forma relevante no desenvolvimento do turismo, história e cultura, patrimônio arquitetônico, gastronomia e suas áreas naturais; (iii) possui vários parques, interconectados às ciclovias, áreas de lazer, sistema de transporte público exemplo para o mundo, distritos industriais e bairros residenciais que acolhem mais de 1,7 milhões de curitibanos; (iv) existe empenho por parte do setor público que busca motivar, promover e conscientizar a população para a ciclomobilidade através de redes sociais, panfletos e eventos (SEGOVIA; GRIMM, 2017, p.48).

Entretanto, as autoras destacam que também existem barreiras para alavancar a ciclomobilidade e o cicloturismo, em primeiro denota-se o clima de Curitiba, bastante chuvoso e considerado um fator inibidor da ciclomobilidade e do cicloturismo, outra questão importante seria a topografia, o relevo que pode causar desinteresse na prática desta mobilidade, visto que a cidade não conta ainda com multimodais para ciclistas de forma considerável para suprir este aspecto e, por fim, observa-se que ainda não há, de forma maciça e objetiva, a intenção de receber turistas para realizar cicloturismo.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nota-se que o contexto da sustentabilidade, como alicerce para solução de mobilidade, está ganhando cada vez mais relevância e traz consigo um conceitual contemporâneo para um novo

olhar sobre a mobilidade urbana sustentável. Visto que a mobilidade urbana sustentável pode ser alicerçada sob a mesma égide da sustentabilidade, verifica-se que são igualmente referenciadas as três dimensões: econômica, social e ambiental.

Diante do objetivo de “identificar pressupostos e cenários que justifiquem o uso da ciclomobilidade no contexto da mobilidade urbana sustentável e da ecossocioeconomia” entende-se que a ciclomobilidade é parte essencial do que se entende por mobilidade urbana sustentável, com potencialidade de promover menor nível de poluição ambiental e sonora, redução direta e indireta de congestionamentos, maior fluidez no trânsito, economia de espaço, melhores investimentos em lugares públicos gerando maior atratividade e menor degradação do patrimônio público.

A mobilidade urbana sustentável é dependente das escolhas e da interatividade entre a sociedade, as organizações públicas e privadas, as comunidades e os indivíduos, bem como do relevante envolvimento de todos. Assim, se torna primordial um plano cicloviário para sensibilizar e motivar o uso da ciclomobilidade; isso ocorre através um processo participativo de planejamento, implantação e gestão de um sistema cicloviário – nesse sentido, a teoria ecossocioeconomia e a análise de experiências ecossocioeconômicas de ciclomobilidade podem gerar aprendizados que auxiliem cidades, estados e países que desejem fomentar a mobilidade urbana sustentável.

O histórico de ciclomobilidade da cidade de Curitiba demonstra que apesar do interesse em promover a mobilidade urbana sustentável há uma grande lacuna de investimentos, experiências, ações concretas que consolidem seu interesse. Analisar experiências em curso exemplificadas, como as da Dinamarca, identificando diretrizes e fazendo aproximações pode facilitar e dar maiores chances de sucesso para Curitiba, ressaltando-se que não se trata de reproduzir o caso dinamarquês, pois a ecossocioeconomia reconhece que os condicionantes territoriais são determinantes, mas valorizar e aprender com casos de referência.

Também se faz relevante destacar que os pontos apresentados neste trabalho apontam que Curitiba pode vir a atender às condições para o cicloturismo através de serviços suplementares que possuam nível adequado para os turistas. Entretanto, é notório observar que, para ser considerada uma opção viável para o cicloturismo há uma exigência e maior comprometimento das autoridades na promoção da cultura turística de Curitiba, através do planejamento e execução de melhorias em infraestrutura para a utilização desta prática (ciclovias, placas, placas de informações com rotas, empréstimo de bicicletas, bicicletários, modos com espaço para os ciclistas e bicicletas, entre outros).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARAYA, P. S.; VARAS, M. C. Cicloturismo como alternativa estratégica para a promoção do turismo sustentável em áreas rurais do Vale do Elqui, Chile. *Rev. interam. ambiente. tur.*, Talca, v. 14, n. 2 P. 170-187, dez. 2018.

- ARUP. Cities Alive – Towards a walking world. Londres: Arup, 2016
- BANISTER, D. Transport Planning. Londres: Spon, 2002.
- BANISTER, D. The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15, 73-80, 2008.
- BANTEL, G. Bicicleta, Veículo não motorizado (VNM). *Revista de Transportes Públicos – ANTP*. Ano 27, 2o Trimestre, São Paulo. p. 59-68, 2005.
- BARBIERI, J. C. Gestão ambiental empresarial: conceitos, modelos e instrumentos. 1.ed. São Paulo: Saraiva, 2004.
- BIANCO, S. L. O papel da bicicleta para a mobilidade urbana e a inclusão social. 2008. Disponível em <[www.transporteativo.org.br/site/Banco/6clipping/MobilidadeSergio Bianco.doc](http://www.transporteativo.org.br/site/Banco/6clipping/MobilidadeSergio%20Bianco.doc)>. Acesso em: 15 de novembro de 2019.
- CARLOS, A. F. A. O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade de São Paulo. São Paulo: Labur Edições, 2007, 123 p.
- CARVALHO, C. H. R.; PEREIRA, R. H. M. Efeitos da variação da tarifa e da renda da população sobre a demanda de transporte público coletivo urbano no Brasil. Brasília: Ipea, 2011. (Texto para Discussão, n. 1595).
- CARVALHO, M. L.; FREITAS, C. M. Pedalando em busca de alternativas saudáveis e sustentáveis. *Ciência & Saúde Coletiva*, v. 17, n. 6, p. 1617-1628, 2012.
- CAVILL, N., KAHLMEIER, S.; RUTTER, H.; RACIOPPI, F.; OJA, P. 2009. Economic analyses of transport infrastructure and policies including health effects related to cycling and walking: a systematic review. *Transport Policy*, doi: 10.1016/j.tranpol.2008.11.001.
- COMISSÃO EUROPEIA. IN-DEPTH REPORT: Indicators for Sustainable Cities. *Science for Environment Policy*, 2015. Disponível em: https://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/pdf/indicators_for_sustainable_cities_IR12_en.pdf. Acesso em: 25 set. 2019.
- OLIVEIRA, J; ESPERANÇA, J. P. Bike usage and cycle tourism: The Pattern of Portuguese associated bike riders. *Book of Proceedings vol. I, International*, 2011.
- DENZIN, N. K.; LINCOLN, Y. S. (Org.) O planejamento da pesquisa qualitativa: teorias e abordagens. Porto Alegre: Artmed, 2006.
- EDRA, F. P. M.; CASTRO, J.; SALDANHA, L. E. C. *Cicloturismo Urbano em Foco*. Niterói: FTH/UFF, 2017. Disponível em: http://www.turismo.uff.br/images/Publi/ebook_cicloturismo.pdf. Acesso em 19 out. 2019.
- FURNESS, Z. Não temos nada a perder, exceto nossas correntes (de bicicleta): contemplando o futuro do cicloativismo e do carro. *Pós*, v. 12, n. 1, 2013.
- GARCIA, M.; SAMPAIO, C.A.C; GONZALEZ, A.D. *Ecosocioeconomics and logistics of urban delivery: sustainability indicators*. 2014.
- HAWKEN, P.; LOVINS, A.; LOVINS, L. H. *Capitalismo Natural*. 1. ed. São Paulo: Cultrix, 1999.
- IPPUC. INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA. *Plano de Estrutura Ciclovial*. Curitiba: IPPUC, 2019. Disponível em: <https://www.curitiba.pr.gov.br/locais/instituto-de-pesquisa-e-planejamento-urbano-de-curitiba-ippuc/1334>. Acesso em 1 de novembro de 2019.
- IPPUC. INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA. *Pesquisa com usuários de bicicleta na Via Calma da Avenida Sete de Setembro*. Curitiba: IPPUC, 2014. Disponível em:

- <https://www.curitiba.pr.gov.br/locais/instituto-de-pesquisa-e-planejamento-urbano-de-curitiba-ippuc/1334>. Acesso em 1 de novembro de 2019.
- IPEA. INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. A mobilidade urbana no Brasil. Infraestrutura social e urbana no Brasil: subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas. Brasília: Ipea, 2010.
- KUHLMAN, T.; FARRINGTON, J. What is sustainability? *Sustainability*, v. 2, n. 11, p.3436–3448, 2010.
- LEFEBVRE, H. A revolução urbana. Tradução de Sérgio Martins e revisão técnica de Margarida Maria de Andrade. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.
- LITMAN, T. Well weasured – developing indicators for comprehensive and sustainable transport planning. Vitoria Transport Policy Institute, Canada, 2009. Acesso em 10 out. 2019.
- MARÁKOVÁ, V.; MEDVED'OVÁ, M. Innovation in Tourism Destinations. *Forum Scientiae Oeconomia*, 4(1), 33–43, 2016. <https://doi.org/10.1300/J162v06n03>
- MARTENS, K. The bicycle as a feeding mode: experiences from three European countries. *Transportation Research Part D*, 9 – 281-294, 2004.
- MAX-NEEF, M. Desenvolvimento à Escala Humana: Conceção-Aplicação-Reflexos Posteriores. Blumenau: Edifurb, 2012.
- MAY, T.; CRASS, M. Sustainability in transport – implications for policy makers. Artigo apresentado no 86th Annual Meeting of the Transportation Research Board, Washington, D.C., 2007.
- MEADOWS, D. H.; MEADOWS, D.; RANDERS, J.; BEHRENS, W. W. Limites do Crescimento. 1.ed. São Paulo: Perspectiva, 1972.
- MINISTÉRIO DAS CIDADES. A mobilidade urbana no planejamento da cidade. Cartilha, Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2005.
- NEWMAN, P.; KENWORTHY, J. The End of Automobile Dependence. Washington: Island Press, 2015.
- OLIVEIRA, J. A. P. Empresas na sociedade: sustentabilidade e responsabilidade social. 2. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2013.
- ONU. Organizações das Nações Unidas. 2014. Disponível em: <http://www.onu.org.br/onu-no-brasil/pnuma/>. Acesso em: 28 set. 2019.
- PAWLOWSKI, A. How many dimensions does sustainable development have? *Sustainable Development*, São Francisco, v.16, n. 2, p. 81-90, 2008.
- PESES, M. W. Automobility, Velomobility, American Mobility: an exploration of the bicycle tour. *Mobilities*, v. 5, n. 1, p. 1-24, 2010.
- PIRES, A. C. M.; PIRES, L. R. G. M. A cidade: direito à moradia e à existênciadigna. In: ANDREUCCI, A. C. P. T. et al. (Org). Direitos humanos – perspectivas e reflexões para o século XXI. São Paulo: LTr, 2014.
- PORTNEY, Kent E. Taking Sustainable Cities Seriously. Cambridge: The MIT Press, 2013.
- PUCCIO, H.; GRANA, N. La innovación como requisito para la competitividad turística: Una metodología para su descripción y análisis. *Gestión Turística*, 10, 59–76. <https://doi.org/10.4206/gest.tur.2008>.
- RAI, P. T. Townships for Sustainable Cities. v. 37, p. 417–426, 2012.
- RODRIGUES DA SILVA, A. N.; COSTA, M.S.; MACEDO, M. H. Multiple views of sustainable urban mobility: the case of Brazil. *Transport Policy*, v. 13, n. 6, p. 350-360, 2008.

- SACHS, I. Estratégias de Transição para o Século XXI: desenvolvimento e meio ambiente. São Paulo: Studio Nobel e Fundação de Desenvolvimento Administrativo (Fundap), p.24-27, 1993.
- SACHS, I. Desenvolvimento includente, sustentável e sustentado. Rio de Janeiro: Garamond, 2008.
- SACHS, I. Rumo à ecossocioeconomia. Teoria a prática do desenvolvimento. São Paulo: Cortez, 2007.
- SALDANHA, L.; PEIXOTO, M.; FRAGA, C. O Papel de instrumentos de planejamento para o desenvolvimento do cicloturismo em âmbito internacional. XIII Rio de Transportes, 2015.
- SAMPAIO, C.A.C. Gestão que privilegia uma outra economia: ecossocioeconomia das organizações. Blumenau: Edifurb, 2010.
- SAMPAIO, C.A.C.; GRIMM, I.J.; SEGOVIA, Y. Mobilidade Urbana Sustentável e o Turismo: Análise Comparativa Brasil, Holanda e Dinamarca. Anais do XII Seminário da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo. Natal, 2015.
- SEGOVIA, Y.; GRIMM, I. J. O cicloturismo na perspectiva da gestão urbana na cidade de Curitiba - PR. In: EDRA, F. P. M.; DECASTRO, J.; SALDANHA, L. (Orgs.) Cicloturismo urbano em foco. Niterói: FTH/UFF, p. 44-53, 2017.
- SHELLER, M.; URRY, J. The city and the Car. International Journal of Urban and Regional Research, 24, 737-57, 2000.
- SIGNORI, E.; FELSKI, H.; SAMPAIO, C. O processo de tomada de decisão sob o viés da ecossocioeconomia das organizações: relevando a perspectiva da extra-racionalidade. Dynamis Revista tecno-científica n.14, vol.3, 01-08, 2008.
- SOARES, A. G., GUTH D., AMARAL, J. P., MACIEL M. A Bicicleta no Brasil. São Paulo, 2015.
- SOUTO-MAIOR, J. Planejamento estratégica e comunicativa. João Pessoa: Editora Universitária da UFPB, 2012.
- TEIXEIRA, C.; EDRA, F. Bicicleta no planejamento urbano e nas estratégias: um aproveitamento para o turismo. Revista Turismo & Desenvolvimento. 2018. Disponível em: <http://each.usp.br/turismo/publicacoesdeturismo/ref.php?id=48630>. Acesso em 10 de novembro de 2019.
- TIWARI, G. Urban Transport Priorities – Meeting the Challenge of Social-economic Diversity in Cities, a Case Study of Delhi, India. Cities, Vol.19, 95 – 103, 2008.
- VALE, D. S. A cidade e a bicicleta: Uma leitura analítica. Revista Portuguesa de Geografia, Lisboa, n. 103, p. 45-66, 2016.
- VAN BELLEN, H. M. V. Indicadores de Sustentabilidade: uma análise comparativa. 2 ed. São Paulo: FGV, 2008.
- VASCONCELLOS, E. A. Mobilidade urbana em Curitiba – os limites do sonho. Revista dos Transportes Públicos - ANTP - Ano 41, 2019.
- VASCONCELOS, Y. Ônibus mais sustentáveis. Pesquisa FAPESP, São Paulo, n.237, 2015.
- VEIGA, J. E. Desenvolvimento sustentável. O desafio do Século XXI. São Paulo: Garamond, 2010.
- WILHEIM J. Mobilidade urbana: um desafio paulistano. Estudos Avançados, 27(79), 7-26, 2013. Recuperado de <http://www.revistas.usp.br/eav/article/view/68699>
- ZAHARAN, S., BRODY, S.D., MAGHELAL, P., PRELOG, A., LACY, M. Cycling and walking: Explaining the spatial distribution of healthy modes of transportation in the United States, Transportation Research Part D, 13 – 462-470, 2008.