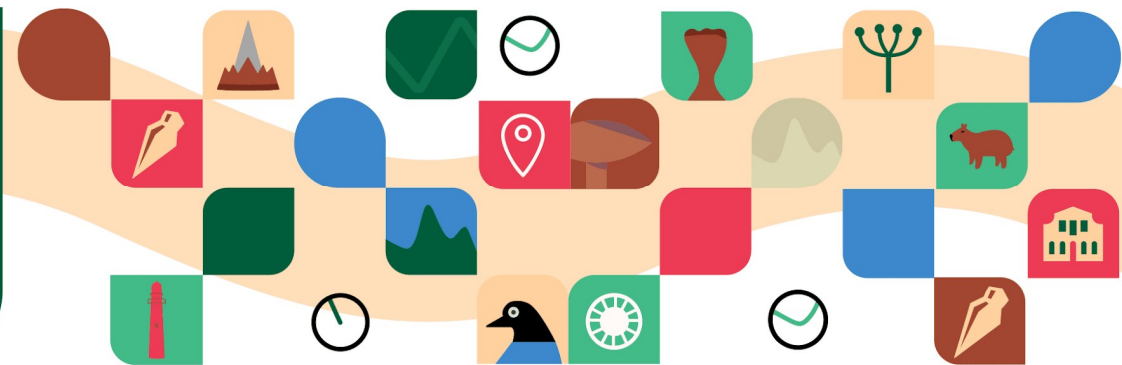




bit.ly/5edesc
planettt.com.br/edesc

CICLOMOBILIDADE, SUSTENTABILIDADE E TURISMO: POLÍTICAS PÚBLICAS E AÇÕES EM MARICÁ, NITERÓI E RIO DE JANEIRO

URBAN CYCLING, SUSTAINABILITY AND TOURISM: PUBLIC POLICIES AND ACTIONS IN MARICÁ, NITERÓI AND RIO DE JANEIRO

Elaine Gomes Borges¹

Fábio Márcio Andrade de França²

FORMATO PARA CITAÇÃO:

BORGES, E. G.; FRANÇA, F. M. A. Ciclomobilidade, sustentabilidade e turismo: políticas públicas e ações em Maricá, Niterói e Rio de Janeiro. In: ANAIS DO ENCONTRO PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO. 5, 2026, Curitiba, Paraná. Anais. Rio de Janeiro: Planettt, 2026. p. 79-103. ISSN 2965-3568. DOI: 10.5281/zenodo.19065538

¹ Centro de Desenvolvimento Sustentável da Universidade de Brasília – CDS-UnB.

² Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro – UFRRJ.

REALIZAÇÃO:



APOIO:



RESUMO

Este artigo analisa as políticas públicas e ações voltadas ao uso da bicicleta como modal urbano e catalisador de turismo sustentável nos municípios de Maricá, Niterói e Rio de Janeiro, no contexto da pandemia de Covid-19, durante o ano de 2021. A investigação contempla aspectos relacionados à infraestrutura cicloviária, impactos socioeconômicos, preservação ambiental e qualidade de vida. A abordagem metodológica é qualitativa e exploratória, fundamentada na triangulação entre revisão de literatura, análise documental de legislações e projetos institucionais, e entrevistas semiestruturadas com representantes das administrações municipais. Os resultados revelam avanços estruturais em Maricá e Niterói, com políticas públicas consolidadas que favorecem a ciclomobilidade e o cicloturismo. Em contraste, o município do Rio de Janeiro apresenta entraves institucionais e desafios na consolidação da bicicleta como alternativa sustentável de transporte. As interpretações evidenciam a importância de investimentos contínuos em infraestrutura, educação e engajamento social, como estratégias para fortalecer o cicloturismo e promover uma mobilidade urbana mais equitativa e sustentável.

Palavras-chave: Ciclomobilidade; Sustentabilidade; Turismo.

ABSTRACT

This article analyzes public policies and initiatives aimed at promoting bicycle use as an urban transport mode and a catalyst of sustainable tourism in the municipalities of Maricá, Niterói, and Rio de Janeiro, within the context of the Covid-19 pandemic during the year 2021. The investigation addresses aspects related to cycling infrastructure, socioeconomic impacts, environmental preservation, and quality of life. The methodological approach is qualitative and exploratory, grounded in the triangulation of literature review, documentary analysis of municipal legislation and institutional projects, and semi-structured interviews with representatives from local governments. The findings reveal structural progress in Maricá and Niterói, where consolidated public policies have fostered the expansion of cycling mobility and tourism. In contrast, the municipality of Rio de Janeiro faces institutional barriers and challenges in establishing the bicycle as a sustainable transportation alternative. The interpretations underscore the importance of continued investment in infrastructure, education, and public engagement as key strategies to strengthen cycle tourism and promote more equitable and sustainable urban mobility.

Keywords: Cycling Mobility; Sustainability; Tourism.

1. INTRODUÇÃO

O crescimento urbano acelerado e os desafios associados à mobilidade exigem soluções sustentáveis capazes de mitigar congestionamentos, reduzir a poluição atmosférica e melhorar a qualidade de vida nas cidades. Nesse cenário, a ciclomobilidade desponta como alternativa viável para integrar o transporte urbano e impulsionar o turismo sustentável, especialmente em contextos metropolitanos.

Este estudo investiga as políticas públicas e ações voltadas à ciclomobilidade nos municípios de Maricá, Niterói e Rio de Janeiro, com ênfase nas estratégias adotadas para consolidar o uso da bicicleta como modal sustentável para residentes e visitantes. A pesquisa foi desenvolvida por meio de revisão bibliográfica, análise documental de legislações e planos municipais, levantamento de projetos institucionais e entrevistas semiestruturadas com representantes da gestão pública local.

O objetivo geral consiste em analisar as políticas públicas e ações de ciclomobilidade com foco no turismo sustentável nas cidades de Maricá, Niterói e Rio de Janeiro, no ano de 2021 — período marcado pela declaração da pandemia de Covid-19 como Emergência de Saúde Pública de Importância Internacional (ESPII) pela Organização Mundial da Saúde (OMS).

Os objetivos específicos são: Identificar e comparar os marcos legais e investimentos públicos voltados à mobilidade ciclística nos três municípios; Analisar os impactos da bicicleta na mobilidade urbana, com foco na redução de congestionamentos, emissão de poluentes e melhoria da qualidade de vida; Verificar os benefícios da bicicleta para a saúde pública, destacando sua contribuição na promoção de hábitos saudáveis e na intensificação da interação social.

A matriz comparativa evidenciou avanços distintos entre os municípios: Maricá e Niterói apresentaram maior infraestrutura cicloviária e incentivos ao uso da bicicleta, enquanto o Rio de Janeiro demonstrou ações mais pontuais, com foco na integração modal e na promoção de uma mobilidade urbana sustentável.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

O modelo viário tradicional, baseado na predominância dos transportes motorizados, tem mostrado suas limitações devido a impactos como congestionamentos, poluição atmosférica e degradação de espaços urbanos (Araújo, 2014). Nesse contexto, a bicicleta ressurge como alternativa viável para repensar a mobilidade de forma sustentável, proporcionando deslocamentos mais eficientes, acessíveis e menos poluentes (Lacerda; Lobo, 2007).

Segundo a Comissão Europeia (2000), grande parte dos deslocamentos urbanos realizados por automóveis são de curta e média distância, tornando a bicicleta uma opção vantajosa para esses trajetos. Conforme Kirner (2006), seu uso contribui para a desobstrução do tráfego, melhoria na qualidade do ar e democratização do transporte urbano, permitindo acesso às camadas sociais menos favorecidas.

A bicicleta também representa uma redução significativa no uso de combustíveis fósseis, sendo uma solução eficaz para mitigar impactos ambientais e melhorar a qualidade de vida nas cidades (Associação Nacional dos Transportes Públicos, 2015). Além dos benefícios ecológicos, a ciclomobilidade impacta a mobilidade urbana como um todo, exigindo do poder público a implementação de infraestruturas cicloviárias adequadas. Estudos indicam que investimentos em ciclovias e integração com o transporte público são essenciais para consolidação de modelo urbano e turístico mais sustentável (Santos; Campos; Alves, 2016).

Uma abordagem necessária é o planejamento e a infraestrutura. O planejamento das rotas cicloviárias é fundamental para garantir segurança, acessibilidade e conservação ambiental. Segundo Lechner (2006), trilhas devem considerar a proteção das áreas naturais, tanto na criação de novas rotas quanto na manutenção de percursos existentes.

A respeito da infraestrutura urbana para ciclomobilidade, vale considerar que para que a bicicleta contribua de maneira eficaz é essencial a criação de ciclovias, ciclofaixas e bicicletários, garantindo segurança e conectividade com pontos turísticos (GEIPOT, 2001).

O planejamento urbano deve integrar a bicicleta aos outros modais de transporte, formando um sistema acessível e interconectado, capaz de reduzir congestionamentos urbanos e minimizar impactos ambientais (Araújo, 2014).

O setor público tem investido cada vez mais em infraestrutura cicloviária, justificando essa estratégia pelo seu baixo custo e alto benefício social (Kirner, 2006). Segundo Aibinder e Sirkis (2005), a valorização das ciclovias tornou-se uma prioridade em diversas administrações municipais, destacando-se como uma ferramenta eficaz de planejamento sustentável.

Medidas essenciais para a expansão da ciclomobilidade incluem (Teixeira, Edra e Sá, 2019; Litman, 2000): (I) Ampliação da infraestrutura cicloviária – ciclovias e ciclofaixas seguras; (II) Instalação de bicicletários e pontos de apoio – facilitação do uso da bicicleta em transporte intermodal; (III) Campanhas de conscientização e incentivo – valorização do cicloturismo e transporte sustentável; (VI) Apoio do setor privado – investimentos de redes hoteleiras e comerciantes locais para atrair cicloturistas. A opção pela bicicleta está diretamente ligada à qualidade da infraestrutura oferecida, sendo determinante para a escolha desse modelo de transporte pelos usuários.

O baixo custo de aquisição, manutenção e estacionamento das bicicletas favorece sua utilização no turismo. Relatórios da Associação Brasileira dos Fabricantes de Bicicletas (ABRACICLO) apontam que seu uso está distribuído da seguinte forma: 50% como meio de transporte diário; 32% para crianças e jovens; 17% para lazer; 1% em desafios competitivos (Carli, 2012). Esses dados indicam que a ciclomobilidade impacta o turismo, transforma o cotidiano urbano e a forma como as pessoas se deslocam.

O turismo sustentável tem sido amplamente estudado, destacando-se como um instrumento capaz de conciliar desenvolvimento econômico e conservação ambiental. Segundo Smith e Puckzo (2009), a prática turística pode proporcionar contato com a natureza, lazer e cultura, promovendo satisfação e bem-estar aos visitantes.

Nos últimos anos, a bicicleta tem se consolidado como transporte sustentável dentro do turismo, oferecendo deslocamento mais barato, saudável e ecológico (Schumacher, 2019). Seu uso exige do poder público uma atuação

mais eficaz na criação de infraestrutura cicloviária adequada e implementação de políticas que favoreçam o deslocamento seguro e planejado (Santos; Campos; Alves, 2016).

O cicloturismo é um segmento do turismo sustentável que utiliza a bicicleta como meio de deslocamento, promovendo a interação direta com o ambiente natural, a cultura local e habitantes. Sua prática combina mobilidade urbana sustentável, lazer, esportes e preservação ambiental, reforçando o contato do turista com o meio (Mota et al., 2019). Diferente do turismo tradicional, que depende de modais motorizados poluentes, o cicloturismo reduz emissões atmosféricas, melhora a qualidade do ar e proporciona benefícios físicos e sociais (Pedrini, 2013). Além disso, seu caráter democrático permite que seja praticado por pessoas de diferentes idades e perfis, podendo ocorrer individualmente ou em grupo, em percursos curtos ou extensos, sem caráter competitivo (Roldan, 2000).

São fatores essenciais para a eficiência do cicloturismo (Carvalho; Ramos; Sydow, 2013): (I) Infraestrutura adequada – presença de ciclovias e ciclofaixas sinalizadas; (II) segurança e equipamentos de proteção – uso de Equipamentos de Proteção Individual (EPI) por parte dos turistas; (III) Manutenção das bicicletas – condições ideais dos equipamentos para evitar acidentes; (IV) Planejamento de rotas – definição de pontos de descanso, alimentação e hospedagem para viagens mais longas.

Essa modalidade representa importante oportunidade econômica para as cidades, promovendo a geração de empregos, movimentação de comércio local e fortalecimento do turismo sustentável. O Ministério do Turismo (MTur) já investiu cerca de R\$ 20,2 milhões em infraestrutura cicloviária em diversos municípios brasileiros, visando consolidar esta prática como ferramenta de desenvolvimento. Estudos revelaram que o turismo de aventura e ecoturismo apresentaram crescimento de 21% no faturamento entre 2008 e 2009, e os turistas desse segmento chegaram a gastar uma média diária de R\$ 293,00 (MTUR, 2011). Esses números indicam que o cicloturismo, quando bem estruturado, fortalece a economia local.

Contudo, para que esses benefícios sejam efetivos, é necessária a implementação de políticas públicas que garantam (Edra; Castro; Saldanha, 2017): (I) Revitalização de espaços urbanos e áreas naturais - para receber turistas; (II) Campanhas educativas e mobilização - para reduzir riscos ao patrimônio ambiental e cultural; (III) Fiscalização - para coibir práticas prejudiciais, como estacionamento irregular em ciclovias e desmatamento em trilhas.

O cicloturismo insere-se no contexto de mobilidade sustentável ao proporcionar deslocamentos que minimizam impactos ambientais, estimulam a interação com a cultura local e ampliam as possibilidades de turismo responsável (Pedrini, 2013). A bicicleta possibilita um contato mais direto com o ambiente e com a população, promovendo experiências turísticas imersivas e reforçando a valorização do patrimônio cultural e ambiental (Santos; Campos; Alves, 2016).

Além da integração do turismo sob duas rodas com outros segmentos, como ecoturismo e turismo cultural, destaca-se a importância da infraestrutura cicloviária para garantir segurança e eficiência dos deslocamentos. Segundo Carvalho, Ramos; Sydow (2013), é essencial considerar: (I) Planejamento adequado das rotas - para acessibilidade e segurança; (II) Manutenção da bicicleta - para evitar acidentes e garantir conforto; (III) Sinalização e fiscalização das ciclovias - para assegurar fluidez e proteção aos turistas.

Investimentos públicos e privados no setor têm impulsionado essa prática, tornando-o um segmento estratégico para o turismo sustentável e o fortalecimento da economia local. O Programa Bicicleta Brasil foi uma iniciativa governamental voltada para incentivar políticas de infraestrutura cicloviária, redução da poluição e promoção da mobilidade urbana sustentável (BRASIL, 2018).

A prática de pedalar no turismo vai além da atividade física. Ela estimula contato direto com a natureza e experiências imersivas que valorizam a cultura e a preservação ambiental (Santos; Campos; Alves, 2016).

De acordo com essas referências, a bicicleta representa um meio de transporte alternativo e um modelo de mobilidade sustentável no turismo do

ponto de vista ecológico, responsável e consciente, impactando positivamente aspectos econômicos, ambientais e socioculturais.

3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A pesquisa utilizou uma abordagem qualitativa, de caráter exploratório, combinando diferentes estratégias para garantir uma análise estruturada sobre a relação da bicicleta na mobilidade urbana e no turismo dos municípios de Maricá, Niterói e Rio de Janeiro. Quanto à pesquisa qualitativa, Richardson (2018) apontou que ela permite descrever a complexidade de certo problema, analisar a interação de variáveis e classificar processos dinâmicos.

A primeira fase do estudo consistiu em uma revisão da literatura, baseada em obras acadêmicas, artigos científicos e documentos institucionais sobre ciclomobilidade, sustentabilidade e turismo para o planejamento cicloviário. Foram consultadas fontes reconhecidas, incluindo publicações internacionais, que permitiram fundamentar teoricamente a pesquisa. Ademais, na pesquisa bibliográfica, foram buscadas referências de estudos anteriores sobre políticas públicas, infraestrutura e impactos do uso da bicicleta. Essa etapa garantiu um embasamento teórico sólido para contextualizar e a posteriori interpretar os dados coletados. A pesquisa bibliográfica se desenvolve tentando explicar um problema a partir das referências teóricas publicadas em livros ou obras congêneres (Köche, 1985).

Em seguida, para obter informações sobre iniciativas governamentais e projetos de ciclomobilidade, à época da pesquisa de campo foram analisados dados dos sites oficiais das respectivas prefeituras. A pesquisa documental possibilita intenso e amplo exame de diversos materiais que ainda não receberam um tratamento analítico ou que podem ser reexaminados possibilitando outras interpretações ou informações complementares (Guba; Lincoln, 1981)

Uma etapa fundamental da pesquisa consistiu na realização de entrevistas semiestruturadas, conduzidas entre maio e junho de 2021, com três representantes de prefeituras municipais. Os entrevistados incluíram um agente da Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade (SMAS) de Maricá, um

representante da Niterói Empresa de Lazer e Turismo (NELTUR), e um membro da Secretaria Municipal de Turismo (SMTUR) do Rio de Janeiro. O roteiro das entrevistas contemplou questões voltadas à relação entre o uso da bicicleta e a melhoria da mobilidade urbana, bem como à redução da poluição ambiental nos deslocamentos intraurbanos. Também foram abordados os projetos e investimentos em andamento em cada município, as intervenções já realizadas na infraestrutura urbana, os impactos positivos do ciclismo sobre a saúde da população, os benefícios econômicos associados à prática, e o potencial do cicloturismo para promover a preservação ambiental e cultural. Por fim, investigou-se de que maneira o cicloturismo pode contribuir para o desenvolvimento de uma consciência coletiva voltada ao respeito e à convivência harmoniosa entre pedestres, ciclistas e motoristas no espaço urbano.

A sistematização e codificação dos dados empíricos foram conduzidas por meio da técnica de análise de conteúdo, conforme delineada por Bardin (1977), aplicada às entrevistas realizadas com os três agentes públicos atuantes à época, voluntariamente envolvidos na pesquisa. O procedimento analítico compreendeu três etapas interdependentes: (I) categorização temática das narrativas, com agrupamento dos enunciados em eixos centrais como sustentabilidade, infraestrutura e políticas públicas; (II) identificação de padrões discursivos, visando à comparação das abordagens institucionais e às distinções estratégicas entre os municípios investigados; e (III) interpretação crítica dos dados, orientada à avaliação dos efeitos das políticas públicas implementadas e à identificação de lacunas na governança do cicloturismo.

Para análise, foram estabelecidas as seguintes categorias: legislação municipal, mobilidade, projetos, infraestrutura, expansão, saúde e qualidade de vida, impacto econômico, preservação e educação. O estudo possibilitou a compreensão das iniciativas municipais, evidenciando desafios e oportunidades para consolidar o uso de bicicletas como instrumento de desenvolvimento sustentável, especialmente em um cenário influenciado pela pandemia da Covid-19. Apesar dos avanços observados, é importante reconhecer as limitações da coleta de dados no contexto da pandemia. A escassez de indicadores

atualizados e a dificuldade de acesso a dados econômicos e ambientais mais precisos limitaram a possibilidade de generalização dos achados.

4. RESULTADOS

4.1. Panorama da Ciclomobilidade dos municípios

Nos últimos anos, a crescente preocupação com a mobilidade urbana e a qualidade de vida da população impulsionou a adoção de estratégias voltadas ao uso da bicicleta como meio de transporte sustentável. Nesse contexto, os municípios de Maricá, Niterói e Rio de Janeiro, integrantes da região metropolitana do Estado do Rio de Janeiro, desenvolveram políticas públicas voltadas à infraestrutura cicloviária, visando à criação de rotas intermunicipais seguras e acessíveis (Edra, Castro & Saldanha, 2017). A interligação territorial entre os três municípios permite o deslocamento por bicicleta, embora com níveis distintos de planejamento e execução.

4.1.1 **Legislação municipal:** **Maricá** - Lei nº 2.862/2019: criou o sistema gratuito de bicicletas compartilhadas no município de maricá. (Maricá, 2019). **Niterói** - Lei 2832/2011 (instituiu o Estatuto da Bicicleta); Lei 2.499/2007 estabeleceu estacionamento de Bicicletas em shoppings e hipermercados; Decreto 11.358/2013 (sobre o Grupo de trabalho para o desenvolvimento de plano de mobilidade em bicicleta); Decreto 12.596/2017 (sobre o Bicicletário Arariboia); Lei 12460/2016 (regulamentou a instalação do mobiliário urbano bicicletário ou paraciclo nas vias e logradouros públicos) (Niterói, 2007; 2011; 2013; 2016; 2017). **Rio de Janeiro** - Decreto nº 26.448/2006 (para instalação de bicicletários em supermercados, centros comerciais e shoppings centers, estações de metrô e trens); Lei Complementar nº 199/2019 (instituiu e regulamentou o Plano Municipal Cicloviário); Lei Complementar nº 195/2018 (dispõe sobre a obrigatoriedade em destinar áreas para estacionamento de bicicletas em locais de grande afluxo de público e em determinados locais privados, revogou a Lei Complementar Municipal nº 77/2005, e dá outras providências); Decreto nº 43066/2017 (criação do GT para organização da Conferência Mundial Velo City 2018); Lei nº 5629/2013 (estabeleceu o limite de velocidade nas ciclovias, ciclofaixas e vias públicas em determinados horários) (Rio de Janeiro, 2006; 2013; 2017; 2018; 2019).

5º ENCONTRO PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO
CURITIBA, PR, 26 A 30 DE AGOSTO DE 2025

Quadro 1: Legislação Municipal sobre o Uso da Bicicleta (até 2021)

Município	Legislação principal	Destaques
Maricá	Lei nº 2.862/2019	- Iniciativa de acesso gratuito
Niterói	Lei nº 2.832/2011 (Estatuto da Bicicleta); Lei nº 2.499/2007; Decreto nº 11.358/2013; Decreto nº 12.596/2017; Lei nº 12.460/2016	- Infraestrutura cicloviária
Rio de Janeiro	Decreto nº 26.448/2006; Lei Complementar nº 199/2019; Lei Complementar nº 195/2018; Decreto nº 43.066/2017; Lei nº 5.629/2013	- Estrutura normativa sofisticada

Fonte: os pesquisadores, 2025.

Foi constatado que as legislações municipais, que normatizavam e incluíam o uso de bicicletas no sistema de trânsito até o ano de 2021, demonstravam um compromisso progressivo com a mobilidade de forma sustentável, embora com abordagens distintas. Maricá priorizava o acesso ao uso de bicicletas com a Lei nº 2.862/2019, que instituiu um sistema gratuito de compartilhamento de bicicletas. Niterói, por sua vez, apresentava um conjunto mais amplo de leis, incluindo o Estatuto da Bicicleta (Lei nº 2832/2011) e decretos voltados à infraestrutura cicloviária, bicicletários e planejamento urbano. Já o Rio de Janeiro tinha uma estrutura mais complexa, abordando desde a instalação de bicicletários (Decreto nº 26.448/2006) até planos estruturantes (Lei Complementar nº 199/2019).

4.1.2 Projetos: Maricá - O projeto "Ecobike", implantado na Unidade de Conservação (UC) do Espraiado, e com previsão de expansão para a UC do Silvado. O programa oferecia acesso gratuito a bicicletas para passeios em áreas naturais, proporcionando uma experiência voltada à conscientização ambiental e valorização da biodiversidade local. Outro projeto, desenvolvido em parceria entre a Prefeitura de Maricá e o grupo "Maricá Bike Club", promovia pedaladas pelo município, permitindo aos participantes apreciarem paisagens naturais, gastronomia e patrimônio cultural da cidade (Prefeitura de Maricá, 2019). Mais um destaque foi o projeto "Vermelhinhas", administrado pela Empresa Pública de Transporte (EPT), que oferecia bicicletas gratuitas para moradores e visitantes, mediante cadastro no aplicativo da EPT. Em sua fase inicial, o programa contaria com cinco estações na área central, permitindo o uso por 1 hora nos dias úteis e 2 horas nos fins de semana, incentivando deslocamentos sustentáveis para lazer e turismo (Prefeitura de Maricá, 2021);

Niterói - O Sistema Cicloviário da Região Oceânica previa a implantação de 60

quilômetros de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas, além da construção de bicicletários. O projeto representou um investimento de R\$ 4,5 milhões, com previsão de conclusão das obras em dezembro de 2021. A iniciativa visava promover mobilidade urbana sustentável, garantindo infraestrutura para a segurança e acessibilidade dos ciclistas (Prefeitura de Niterói, 2021); **Rio de Janeiro** - A cidade contava com diversas ações voltadas à promoção do uso da bicicleta: (I) Bike Rio – Sistema de compartilhamento de bicicletas; (II) Rio, capital da bicicleta (Prefeitura do Rio, 2019) – Programa voltado ao incentivo da ciclomobilidade; (III) Criação de Áreas de Proteção ao Ciclismo de Competição (APCC) – Destinadas à prática segura do ciclismo esportivo; (VI) Instalação de placas de advertência e redução de velocidade – Medidas para aumentar a segurança dos ciclistas no trânsito (Prefeitura do Rio, 2021); (V) Uso de bicicletas no patrulhamento urbano – Estratégia para integrar a mobilidade cicloviária a serviços públicos.

Quadro 2: Projetos de Ciclomobilidade e Cicloturismo (até 2021)

Município	Projetos	Destaques
Maricá	- Projeto Ecobike; Parceria com Maricá Bike Club; Programa Vermelhinhas	- Aposta na integração entre cicloturismo, lazer e educação ambiental,
Niterói	- Sistema Cicloviário da Região Oceânica	- Investe em infraestrutura cicloviária robusta
Rio de Janeiro	- Bike Rio; Programa Rio, Capital da Bicicleta; Áreas de Proteção ao Ciclismo de Competição (APCC); Instalação de placas de advertência e redução de velocidade; Uso de bicicletas no patrulhamento urbano.	- Apresenta uma abordagem multissetorial

Fonte: os pesquisadores, 2025.

Todos os municípios demonstraram esforços para fortalecer a ciclomobilidade. Maricá investia na integração entre cicloturismo e consciência ambiental e Niterói na expansão de sua malha cicloviária, e Rio de Janeiro implementou iniciativas de regulamentação e segurança para os ciclistas urbanos.

A) Mobilidade Sustentável: Maricá - O município buscava transformar a mobilidade urbana, incentivando e incorporando o uso da bicicleta no cotidiano, tanto para deslocamentos a trabalho quanto para momentos de lazer e turismo. Além de oferecer passeios sem emissão de poluentes, essa iniciativa aproxima visitantes e moradores da flora e fauna, promovendo

consciência ambiental e enfatizando a importância da preservação e conservação (Prefeitura de Maricá, 2021); **Niterói** - A bicicleta era promovida como um meio de transporte eficiente e saudável, sendo utilizada para deslocamentos ao trabalho, escola e comércio, além de ser uma opção para lazer e turismo. Essa estratégia contribuiria para a redução do tráfego, impactando diretamente na diminuição da poluição do ar e fortalecendo a mobilidade sustentável (Prefeitura de Niterói, s.d.); **Rio de Janeiro** - O crescimento do uso de bicicletas no município tem gerado um aumento significativo na integração com outros modais, como trens e barcas, tornando o transporte mais eficiente e sustentável (Prefeitura do Rio, 2010). Além disso, a bicicleta é um meio 100% não poluente, contribuindo na redução da emissão de gases de efeito estufa e incentivando seu uso como alternativa ao carro (Prefeitura do Rio, 2010).

A comparação entre as cidades evidenciou diferentes níveis de implementação da ciclomobilidade. Maricá se destacou pelo incentivo à bicicleta no turismo e na conscientização ambiental, em Niterói é demonstrado na integração urbana e infraestrutura cicloviária, enquanto Rio de Janeiro fortaleceu a conexão entre modais de transporte, mas sem avanços significativos na regulamentação específica. Investimentos contínuos em infraestrutura, conscientização e políticas públicas são essenciais para consolidar a bicicleta como um modal eficiente, econômico e ecologicamente responsável.

B) Expansão da infraestrutura: Maricá - O município tinha investido na implantação de sinalização e na construção de ciclovias e ciclofaixas, como parte do seu planejamento cicloviário. As principais vias contempladas foram: (I) São José x Centro – 11 km de infraestrutura cicloviária; (II) Ubatiba x Centro – 4 km de novas rotas para bicicletas; (III) Ponta Negra x Centro – Expansão de 26,5 km de ciclovias e ciclofaixas. Essas iniciativas vinham aumentando o fluxo de bicicletas na cidade, promovendo uma mobilidade mais sustentável e integrada (Prefeitura de Maricá, 2019); **Niterói** - Além da melhoria e ampliação da rede cicloviária, implementou outras ações para fortalecer a infraestrutura voltada ao ciclismo urbano, como: (I) Instalação de novos bicicletários, incluindo o Bicicletário Arariboia; (II) Incentivo ao setor privado para a instalação de bicicletários em estabelecimentos como mercados, shoppings, universidades e novos empreendimentos residenciais. Eram medidas para facilitar o acesso dos ciclistas à infraestrutura urbana, promovendo o uso da bicicleta como alternativa viável ao transporte motorizado (Prefeitura de

Niterói, s.d.); **Rio de Janeiro** - A cidade tinha adotado estratégias para manter e expandir sua malha cicloviária, incluindo: (I) Manutenção e ampliação da infraestrutura existente: garantindo segurança e acessibilidade aos ciclistas; (II) Instalação de pontos de guarda e empréstimo de bicicletas, espalhados por diferentes regiões do município. Essas ações reforçariam a importância da bicicleta como uma alternativa sustentável de transporte, integrando-a ao sistema urbano da cidade (Prefeitura do Rio, 2010).

Os municípios vinham adotando diferentes estratégias. Enquanto Maricá expandia sua rede cicloviária, Niterói investia em bicicletários e políticas de incentivo, e Rio de Janeiro ampliava seus espaços de locação e manutenção de bicicletas, promovendo um sistema mais acessível

C) Saúde e Qualidade de Vida: Maricá - O município incentivava hábitos de vida mais saudáveis, promovendo o uso da bicicleta como uma alternativa para o cuidado com a saúde física e mental de turistas e moradores. O estímulo à mobilidade ativa reforça a importância de práticas que contribuem para o bem-estar e qualidade de vida (Prefeitura de Maricá, 2021); **Niterói** - O uso da bicicleta no município tem impacto direto na redução dos riscos de doenças cardiovasculares, especialmente aquelas agravadas pelo estresse causado pelo trânsito intenso. Além disso, um levantamento revelou que 24,2% dos niteroienses optavam pela bicicleta para seus deslocamentos, tornando a população mais ativa e saudável (A Tribuna, 2020); **Rio de Janeiro** - O incentivo ao uso da bicicleta contribui para a melhoria da qualidade do ar, reduzindo a emissão de poluentes. Em períodos de pandemia, a bicicleta também se destacou como uma alternativa para evitar aglomerações no transporte público, proporcionando deslocamentos mais seguros e saudáveis (Prefeitura do Rio, 2021).

Os três municípios sinalizaram benefícios. Maricá deu ênfase ao incentivo a hábitos saudáveis, enquanto Niterói destacou os impactos na saúde cardiovascular, e Rio de Janeiro reforçou a contribuição da bicicleta para a redução da poluição e a segurança sanitária.

D) Impacto Econômico: Maricá - A cidade tinha investido na promoção do turismo e na consolidação da cadeia produtiva, fortalecendo setores como gastronomia e economia local. Além disso, o município

proporciona acesso gratuito a projetos voltados ao uso de bicicletas, incentivando uma mobilidade sustentável e gerando oportunidades econômicas para a população (Câmara Municipal de Maricá, 2019).

Niterói - O cicloturismo tem sido um fator importante para a geração de empregos e renda nas regiões onde a prática está consolidada. Com o incentivo ao uso da bicicleta, o município fortalece a economia local, impulsionando o comércio e serviços relacionados ao turismo sustentável (Prefeitura de Niterói, s.d.). **Rio de Janeiro** - A cidade destaca a economia de recursos financeiros municipais proporcionada pelo incentivo ao uso da bicicleta como meio de transporte. Esse estímulo reduz a necessidade de investimentos elevados em outros modais, tornando a mobilidade urbana mais acessível e eficiente (Prefeitura do Rio, 2019).

No contexto de todos os municípios, existiam ganhos econômicos. Para Maricá os benefícios econômicos do uso da bicicleta eram por meio da promoção do turismo sustentável. Para Niterói os benefícios se concentravam na geração de empregos no cicloturismo, enquanto que para o Rio de Janeiro se destacava a redução de custos na mobilidade urbana (Rio de Janeiro).

E) Preservação e educação: Maricá - O município promovia iniciativas que aproximam visitantes e moradores da fauna e flora locais, despertando a consciência ambiental e incentivando práticas sustentáveis na interação com o meio natural (Câmara Municipal de Maricá, 2019). **Niterói** - Além de conscientizar turistas e moradores sobre a proteção ambiental e a biodiversidade, Niterói também valorizava o intercâmbio cultural e a conservação do patrimônio material e imaterial da cidade, fortalecendo a identidade local e a sustentabilidade (Prefeitura de Niterói, s.d.). **Rio de Janeiro** - O incentivo ao uso de bicicletas no município teria contribuído significativamente para a redução da emissão de gases poluentes, melhorando a qualidade do ar e reforçando o compromisso com a sustentabilidade urbana (Diário do Porto, 2018).

Para todos, a ciclomobilidade era um instrumento importante na preservação ambiental e cultural. Para Maricá a bicicleta é importante para a preservação ambiental e cultural, seja por meio da aproximação com a fauna e flora locais, já para Niterói é a valorização do patrimônio e da biodiversidade e para o Rio de Janeiro destacou a redução da poluição atmosférica.

Em Maricá, eventos como a Taça Brasil de Mountain Bike XCO movimentaram setores como hospedagem e alimentação, com estimativas de geração de empregos temporários e fortalecimento da economia local (PREFEITURA DE MARICÁ, 2021). Em Niterói, o Plano Municipal de Cicloturismo prevê a expansão da malha cicloviária para 120 km até 2024, com potencial para atrair visitantes e impulsionar o comércio regional (PREFEITURA DE NITERÓI, 2021). No Rio de Janeiro, estudos do Instituto Pereira Passos indicam que o uso da bicicleta pode reduzir em até 12% as emissões de CO₂ no setor de transportes, contribuindo para metas ambientais municipais (AINBINDER; SIRKIS, 2005).

4.2 Resultados e Análise das Entrevistas

As entrevistas com representantes municipais possibilitaram a sistematização, em matriz comparativa, das principais ações voltadas à ciclomobilidade e ao cicloturismo em 2021, categorizadas em eixos como mobilidade urbana, infraestrutura cicloviária, saúde pública, impactos socioeconômicos, educação e sustentabilidade ambiental.

Quadro 3: Matriz Comparativa

Categorias	SMAS- Maricá	NELTUR – Niterói	SMTUR – Rio de Janeiro
Mobilidade sustentável	Redução de CO ₂ e de congestionamentos.	Infraestrutura barata e segura na pandemia.	Bicicleta melhora interação urbana.
Expansão	Sistema compartilhado (<i>vermelhinhas</i>); 35 km de novas ciclovias.	Niterói Biketur; Plano de Cicloturismo. expansão para 68 km.	Em estudo.
Saúde e Qualidade de Vida	Benefícios na imunidade.	Metabolismo e resistência muscular.	Bem-estar e interação urbana.
Impacto econômico	Movimentação da economia local.	Baixo custo de transporte e infraestrutura.	Não apresentou informações específicas.
Preservação	Pertencimento e conservação natural.	Turismo ecológico e sustentabilidade.	Valorização do patrimônio cultural.
Educação	Campanhas educativas em escolas.	Eventos e mobilização comunitária.	Consciência urbana como efeito natural.

Fonte: os pesquisadores, 2025.

A análise dos dados evidenciou confluências e divergências entre os municípios, destacando desafios e oportunidades. Enquanto Maricá investiu fortemente na expansão de ciclovias e no sistema de bicicletas compartilhadas, Niterói adotou políticas estruturadas para integração da bicicleta ao planejamento urbano, e Rio de Janeiro apresentou avanços mais pontuais.

(I) Mobilidade Sustentável - SMAS – Redução de congestionamentos e emissão de CO₂; **NELTUR** – Bicicleta como opção segura na pandemia e redução da poluição; **SMTUR** – Bicicleta como solução moderna e interativa para a cidade.

Com a proximidade das pessoas com o ambiente urbano, o conhecimento atrai naturalmente o nível de preservação e cuidado com o bem público, seja ele histórico, cultural ou natural. (Agente da SMTUR – Rio de Janeiro)

Enquanto Maricá enfatizou a diminuição do tráfego e da poluição atmosférica, Niterói apresentou a bicicleta como alternativa segura durante a pandemia, e o Rio de Janeiro ressaltou sua modernidade e interatividade no contexto urbano. Apenas Niterói relacionou o uso da bicicleta a fatores sanitários, como a transmissão da Covid-19.

(II) **Infraestrutura: SMAS** – Sistema de compartilhamento gratuito (“*Vermelhinhas*”) e cicloturismo em unidades de conservação; **NELTUR** – Planejamento estratégico do *Niterói Biketur*, integração com universidades e reformulação do programa cicloturístico; **SMTUR** – Ainda estava em estudo, sem definições concretas.

Maricá e Niterói desenvolveram projetos estruturados, como o sistema de compartilhamento gratuito de bicicletas e a reformulação do programa cicloturístico. No caso do Rio de Janeiro, o cicloturismo ainda estava em fase de estudo, sem definições concretas sobre sua implementação

(III) **Saúde e Qualidade de Vida: SMAS** – Destaque na imunidade como fator essencial na pandemia; **NELTUR** – Benefícios como emagrecimento, resistência muscular e metabolismo acelerado; **SMTUR** – Foco na interação urbana e saúde mental.

Apesar das abordagens distintas, os três agentes reconheceram que o uso da bicicleta contribui para o bem-estar físico e mental, fortalecendo a qualidade de vida dos usuários. Enquanto Maricá enfatizou a relação entre o ciclismo e a imunidade, o agente de Niterói destacou benefícios fisiológicos, como emagrecimento e resistência muscular, e o representante do Rio focou na interação urbana e na saúde mental.

A ciclomobilidade apresenta impactos diretos na saúde pública, especialmente em contextos urbanos. O uso regular da bicicleta contribui para a prevenção de doenças crônicas como hipertensão, diabetes tipo 2 e obesidade, além de melhorar a saúde mental e a qualidade do sono (MATSUDO, 2006).

Durante a pandemia de Covid-19, Niterói adotou iniciativas como o projeto “Vá de bike à escola”, promovendo o uso da bicicleta como alternativa segura ao transporte coletivo, reduzindo o risco de contágio e incentivando a atividade física ao ar livre (PREFEITURA DE NITERÓI, 2021).

A Organização Mundial da Saúde recomenda pelo menos 150 minutos semanais de atividade física moderada para adultos e reconhece o uso da bicicleta como uma prática eficaz para atingir essa meta, com benefícios comprovados para o sistema cardiovascular, a função cognitiva e o bem-estar geral (WORLD HEALTH ORGANIZATION, 2020).

(IV) Impactos Econômicos - SMAS – Movimentação econômica com eventos ciclísticos como a Taça Brasil de Mountain Bike XCO; **NELTUR** – Economia direta na substituição do transporte motorizado e infraestrutura cicloviária acessível; **SMTUR** – Abordou de forma vaga os impactos econômicos, sem detalhar benefícios concretos.

Os três agentes reconheceram que o cicloturismo pode gerar benefícios econômicos, seja por meio de eventos, redução de custos ou valorização da infraestrutura urbana. Enquanto Maricá e Niterói exploraram impactos financeiros concretos, Rio de Janeiro abordou a questão de forma mais vaga, sem fornecer informações objetivas sobre os benefícios econômicos.

(V) Preservação: SMAS – Cicloturismo como forma de sentimento de pertencimento e valorização da história local; **NELTUR** – Definição do cicloturismo como prática sustentável e ecológica; **SMTUR** – Conhecimento sobre o ambiente urbano gera preservação espontânea.

Os agentes vincularam o cicloturismo à conservação ambiental e cultural, reconhecendo seu papel na proteção do meio ambiente e na valorização da história local. Enquanto Maricá e Niterói enfatizaram ações mais estruturadas, o Rio de Janeiro sugeriu que a preservação ocorre espontaneamente pelo contato dos ciclistas com o ambiente urbano.

(VI) A) Educação: SMAS – Propõe campanhas educativas em escolas e bairros; **NELTUR** – Apoia eventos para ciclistas e mobilização social; **SMTUR** – Aponta que a civilidade urbana ocorre naturalmente com o uso de bicicletas.

É importante haver um trabalho de mobilização junto aos usuários de bicicleta com intuito de promover eventos e parcerias que contribuam com a mudança de comportamento das pessoas. Afinal, a rua é de todos e andar de bicicleta é ter melhor qualidade de vida, é praticar esporte, é encontrar com a turma para pedalar e é respeitar o espaço do outro. (Agente da NELTUR – Niterói)

Os agentes municipais reconhecem que o cicloturismo pode influenciar a conscientização e o comportamento urbano. Enquanto Maricá e Niterói propõem ações concretas, como campanhas educativas e eventos de mobilização social,

o Rio de Janeiro aposta em um efeito espontâneo da urbanização, sugerindo que o uso da bicicleta contribui naturalmente para a civilidade urbana.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise da ciclomobilidade nos municípios de Maricá, Niterói e Rio de Janeiro revelou avanços significativos, mas também desafios persistentes na consolidação da bicicleta como meio de transporte e instrumento de turismo sustentável. Cada município apresentou características distintas em suas políticas públicas, infraestrutura e articulação com o turismo, evidenciando diferentes estágios de maturidade institucional.

Maricá se destacou pela expansão de ciclovias e pela implementação de sistemas de bicicletas compartilhadas, como o “Vermelhinhas” e o Ecobike, fortalecendo a acessibilidade, o contato com o meio ambiente e a inclusão social. Niterói apresentou uma estrutura cicloviária mais avançada, com regulamentações específicas e planos de cicloturismo bem definidos, contribuindo para a valorização da bicicleta na mobilidade urbana e na promoção da saúde. Já o município do Rio de Janeiro demonstrou iniciativas promissoras, como o Bike Rio e as Áreas de Proteção ao Ciclismo de Competição, mas à época da pesquisa ainda carecia de um conjunto regulamentar robusto, o que dificultava a expansão do cicloturismo e da infraestrutura cicloviária de forma integrada.

A pesquisa evidenciou que a integração entre políticas públicas, infraestrutura, educação e participação social é essencial para consolidar o uso da bicicleta nas cidades estudadas. A ciclomobilidade, quando planejada de forma intersetorial e contínua, pode gerar impactos positivos em múltiplas dimensões: redução da dependência de veículos motorizados, promoção da saúde coletiva, valorização cultural e estímulo à economia local por meio do cicloturismo.

Recomenda-se que os municípios avancem na regulamentação específica, na ampliação da malha cicloviária com foco na intermodalidade e na segurança viária, e na promoção de campanhas educativas que estimulem a adoção da bicicleta como meio de transporte cotidiano e turístico. Incentivos econômicos ao setor privado e a criação de rotas cicloviárias intermunicipais

também podem fortalecer a governança urbana e ampliar os benefícios socioambientais da ciclomobilidade.

Para aprofundar os resultados aqui apresentados, sugere-se a realização de pesquisas futuras que analisem a adesão da população à ciclomobilidade e à prática cicloturística, bem como a evolução das políticas públicas e dos investimentos realizados após 2021. Avaliar a eficácia das ciclovias e sua contribuição para a multimodalidade do transporte urbano é igualmente essencial, especialmente em territórios periféricos e em contextos pós-pandêmicos.

A bicicleta, mais do que um veículo, representa uma possibilidade concreta de transformação urbana. Sua efetividade como política pública depende da convergência entre planejamento estratégico, vontade política e engajamento da sociedade civil, garantindo um futuro mais acessível, ecológico e integrado ao turismo sustentável

REFERÊNCIAS

- A TRIBUNA. Projeto aprovado cria lei que incentiva o uso de bicicletas em Niterói. 2020. Disponível em: <https://www.atribunarj.com.br/projeto-aprovado-cria-lei-que-incentiva-o-uso-de-bicicletas-em-niteroi/>. Acesso em: 30 maio 2021.
- AINBINDER, R.; SIRKIS, A. *Ciclovias Cariocas*. 1. ed. Rio de Janeiro: Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro – Instituto Pereira Passos, 2005.
- ARAÚJO, F. G. A influência da infraestrutura ciclovária no comportamento de viagens por bicicleta. 2014. Dissertação (Mestrado em Transportes) – Universidade de Brasília, Brasília, 2014.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP). Sistema de Informações da Mobilidade Urbana: Relatório Geral 2013. São Paulo: ANTP, 2015.
- BARDIN, L. Análise de conteúdo. Lisboa: Edições 70, 1977.
- BRASIL. Lei nº 14.071, de 13 de outubro de 2020. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para modificar a composição do Conselho Nacional de Trânsito e ampliar o prazo de validade das habilitações; e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/lei/l14071.htm. Acesso em: 24 jun. 2021.
- BRASIL. Programa Bicicleta Brasil. Brasília, DF: 2018. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Lei/L13724.htm. Acesso em: 9 jun. 2021.
- CÂMARA MUNICIPAL DE MARICÁ. Vereadores aprovam PL que cria o sistema de bicicletas compartilhadas. 2019. Disponível em: <https://marica.rj.leg.br/noticia/vereadores-aprovam-pl-que-cria-o-sistema-de-bicicletas-compartilhadas#>. Acesso em: 31 maio 2021.
- CARLI, M. F. N. O uso da bicicleta para além do esporte: mobilidade urbana nas cidades. In: CONGRESSO DE CIÊNCIAS DA COMUNICAÇÃO NA REGIÃO SUL, XIII., 2012,

5º ENCONTRO PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO
CURITIBA, PR, 26 A 30 DE AGOSTO DE 2025

- Chapecó. Anais. Chapecó: Intercom, 2012. Disponível em: <http://www.intercom.org.br/papers/regionais/sul2012/resumos/r30-1560-1.pdf>. Acesso em: 18 maio 2021.
- CARVALHO, T. J. L.; RAMOS, J. L.; SYDOW, E. O cicloturismo como fator de desenvolvimento da atividade turística nas cidades de Araguaína e Nova Olinda–Tocantins. *Revista Brasileira de Ecoturismo (RBEcotur)*, São Paulo, v. 6, n. 4, 2013.
- COMISSÃO EUROPEIA. Cidades para bicicletas, cidades de futuro. Luxemburgo: Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias, 2000. 61 p. Disponível em: <https://www.marica.rj.gov.br/2021/02/11/prefeitura-apresenta-as-vermelhinhas/>. Acesso em: 31 maio 2021
- DIÁRIO DO PORTO. Velo-City 2018: Rio capital mundial da bike. 2018. Disponível em: <https://diariodoporto.com.br/velo-city-2018-faz-do-rio-de-janeiro-a-capital-mundial-das-bikes/>. Acesso em: 27 maio 2021.
- 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: 14 maio 2021.
- GEIPOT. Manual do planejamento ciclovitário: diagnóstico nacional. 3. ed. Brasília, DF: GEIPOT, 2001.
- GUBA, E.; LINCOLN, Y. *Effective evaluation*. São Francisco: Jossey-Bass, 1981
- KIRNER, J. Proposta de um método para a definição de rotas cicláveis em áreas urbanas. 2006. Dissertação (Mestrado em Ciências Exatas e da Terra) – Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2006. Disponível em: <https://repositorio.ufscar.br/bitstream/handle/ufscar/4199/DissJK.pdf?sequence=1&isAlloved=y>. Acesso em: 9 jun. 2021.
- KÖCHE, J. C. *Fundamentos de metodologia científica*. 7. ed. Porto Alegre: Editora Vozes, 1985.
- LACERDA, J.; LOBO, F. J. Um panorama da bicicleta no século XXI. *Cadernos Técnicos ANTP*, São Paulo, v. 7, p. 10–19, set. 2007.
- LECHNER, L. Planejamento, implantação e manejo de trilhas em unidades de conservação. Curitiba: Fundação O Boticário de Proteção à Natureza, 2006.
- LITMAN, T. *Pedestrian and bicycle planning: a guide to best practices*. Victoria, BC, Canada: Victoria Transport Policy Institute, 2000.
- MACHADO, D. C. Cicloturismo: reflexões e experiências contemporâneas. São Paulo: USP, 2019. Disponível em: http://www.each.usp.br/turismo/livros/cicloturismo_reflexoes_e_experiencias_contemporaneas.pdf. Acesso em: 11 jun. 2021.
- MARICÁ. Lei nº 2.862, de 20 de maio de 2019. Cria o sistema gratuito de bicicletas compartilhadas no município. *Diário Oficial do Município de Maricá*, Maricá, 20 maio 2019. Disponível em: <https://www.marica.rj.gov.br/programa/vermelhinhas/>. Acesso em: 29 maio 2025.
- MARICÁ. Plano Diretor de Maricá. Maricá, RJ: Prefeitura de Maricá, 2006. Disponível em: https://www.marica.rj.gov.br/legislacao/legislacao_conexa/urbanismo/plano_diretor_marica.pdf. Acesso em: 31 mai. 2021.
- MATSUDO, S. M. Atividade física na promoção da saúde e qualidade de vida no envelhecimento. *Revista Brasileira de Educação Física e Esportes*, São Paulo, v. 20, p. 135–137, set. 2006.
- MINISTÉRIO DAS CIDADES (Brasil). Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta – Bicicleta Brasil: caderno de

**5º ENCONTRO PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO
CURITIBA, PR, 26 A 30 DE AGOSTO DE 2025**

referência para elaboração de plano de mobilidade por bicicleta nas cidades. Brasília, DF: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007.

MINISTÉRIO DO TURISMO (Brasil). Empresas de turismo de aventura faturam R\$ 551,9 milhões. Brasília, DF: Ministério do Turismo, 2011. Disponível em: <http://antigo.turismo.gov.br/%C3%BAltimas-not%C3%ADcias/2416-turismo-de-aventura-fatura-r-5519-milhoes.html>. Acesso em: 16 maio 2021.

MOTA, A. A.; CARVALHO, G. R.; SOUZA, G. R.; GOMES, G. A. T.; SILVA, E. G. B. Programa Experiências na Natureza: um estudo do perfil do turista. In: SALDANHA, L.; DECASTRO, J.; BALASSIANO, R. (Orgs.). II Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo: circuitos de cicloturismo e unidades de conservação. Rio de Janeiro: COPPE – UFRJ, 2019.

NITERÓI. Decreto nº 11.358, de 2013. Cria grupo de trabalho para elaborar o Plano de Mobilidade em Bicicleta da cidade de Niterói e as medidas para o estímulo do uso da bicicleta como meio de transporte. *Diário Oficial do Município de Niterói*, Niterói, 2013. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/rj/n/niteroi/decreto/2013/1135/11358/decreto-n-11358-2013-cria-grupo-de-trabalho-para-elaborar-o-plano-de-mobilidade-em-bicicleta-da-cidade-de-niteroi-e-as-medidas-para-o-estimulo-do-uso-da-bicicleta-como-meio-de-transporte>. Acesso em: 16 maio 2021.

NITERÓI. Decreto nº 12.460, de 7 de novembro de 2016. Regulamenta a instalação do mobiliário urbano, tipo bicicletário ou paraciclo, nas vias e logradouros públicos do município de Niterói. *Diário Oficial do Município de Niterói*, Niterói, 7 nov. 2016. Disponível em: <https://urbanismo.niteroi.rj.gov.br/anexos/legislacoes/Acessibilidade/Dec12460.2016.pdf>. Acesso em: 6 maio 2021.

NITERÓI. Decreto nº 12.596, de 2017. Regulamenta os parâmetros de uso e operação do bicicletário público situado à Praça Arariboia. *Diário Oficial do Município de Niterói*, Niterói, 2017. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/rj/n/niteroi/decreto/2017/1259/12596/decreto-n-12596-2017-regulamenta-os-parametros-de-uso-e-operacao-do-bicicletario-publico-situado-a-praca-arariboia-s-n>. Acesso em: 6 maio 2021.

NITERÓI. Lei nº 2.499, de 6 de dezembro de 2007. Dispõe sobre a obrigatoriedade de destinar áreas para estacionamento de bicicletas em shopping centers e hipermercados. *Diário Oficial do Município de Niterói*, Niterói, 6 dez. 2007. Disponível em: <https://urbanismo.niteroi.rj.gov.br/anexos/legislacoes/Edificações%20e%20Parcelamento/Lei%20Municipal%20nº%202499.2007%20-%20Bicicletário.pdf>. Acesso em: 24 maio 2025

NITERÓI. Lei nº 2.832, de 2011. Institui o Estatuto da Bicicleta e dá outras providências. *Diário Oficial do Município de Niterói*, Niterói, 2011. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/rj/n/niteroi/lei-ordinaria/2011/283/2832/lei-ordinaria-n-2832-2011-institui-o-estatuto-da-bicicleta-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 24 maio 2025.

PEDRINI, L. Cicloturismo no Circuito do Vale Europeu Catarinense: um estudo do comportamento do cliente. 2013. Dissertação (Mestrado em Turismo) – Programa de Pós-Graduação em Turismo e Hotelaria, Universidade do Vale do Itajaí, 2013. Disponível em: <http://siaibib01.univali.br/pdf/Luana%20Pedrini.pdf>. Acesso em: 16 mai. 2021.

PREFEITURA DE MARICÁ. Bicletas Vermelhinhas já estão à disposição da população. 2021. Disponível em: <https://www.marica.rj.gov.br/2021/03/09/bicicletas-vermelhinhas-ja-estao-a-disposicao-da-populacao/>. Acesso em: 31 mai. 2021.

**5º ENCONTRO PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO
CURITIBA, PR, 26 A 30 DE AGOSTO DE 2025**

- PREFEITURA DE MARICÁ. Prefeitura apresenta as Vermelhinhas. 2021. Disponível em: <https://www.marica.rj.gov.br/2018/09/26/com-mais-de-300-inscritos-bike-night-encerra-a-semana-nacional-do-transito/>. Acesso em: 31 mai. 2021.
- PREFEITURA DE MARICÁ. Projeto no Espraiado empresta bicicletas à população. 2019. Disponível em: <https://www.marica.rj.gov.br/2019/01/22/projeto-no-espraiado-empresta-bicicletas-a-populacao/>. Acesso em: 31 mai. 2021.
- PREFEITURA DE NITERÓI. Niterói de Bicicleta. Disponível em: <http://niteroidebicicleta.rj.gov.br/projetos/>. Acesso em: 30 mai. 2021.
- PREFEITURA DO RIO. CET-RIO realiza ações voltadas a motociclistas e ciclistas a partir desta quinta-feira. 2019. Disponível em: <https://prefeitura.rio/cidade/cet-rio-realiza-acoes-voltadas-a-motociclistas-e-ciclistas-a-partir-desta-quinta-feira/>. Acesso em: 24 jun. 2021.
- PREFEITURA DO RIO. CET-RIO reduz velocidade na Estrada Burle Marx para dar mais segurança aos ciclistas. 2021. Disponível em: <https://prefeitura.rio/cet-rio/cet-rio-reduz-velocidade-na-estrada-burle-marx-para-dar-mais-seguranca-aos-ciclistas/>. Acesso em: 27 maio 2021.
- PREFEITURA DO RIO. Rio, Capital Urbana da Mobilidade por Bicicleta. 2010. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/web/smac/rio-capital-da-bicicleta>. Acesso em: 24 jun. 2021.
- RICHARDSON, R. J. Pesquisa social: métodos e técnicas. São Paulo: Atlas, 2018.
- RIO DE JANEIRO. Decreto nº 26.448, de 4 de maio de 2006. Dispõe sobre o uso de bicicletários e dá outras providências. Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 4 mai. 2006. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/legislacao/307573/decreto-26448-06>. Acesso em: 31 mai. 2021.
- RIO DE JANEIRO. Decreto nº 43.066, de 27 de abril de 2017. Cria Grupo de Trabalho para organização da Conferência Mundial Velo City, que ocorrerá no Rio de Janeiro em 2018. Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 27 abr. 2017. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/rj/r/rio-de-janeiro/decreto/2017/4307/43066/decreto-n-43066-2017-cria-grupo-de-trabalho-para-organizacao-da-conferencia-mundial-velo-city-que-ocorrera-no-rio-de-janeiro-em-2018>. Acesso em: 31 mai. 2021.
- RIO DE JANEIRO. Lei Complementar nº 195, de 9 de outubro de 2018. Dispõe sobre a obrigatoriedade de destinar áreas para estacionamento de bicicletas em locais de grande fluxo de público e determinados estabelecimentos privados. Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 9 out. 2018. Disponível em: <https://e.camara.rj.gov.br/Arquivo/Documents/legislacao/html/C1952018.html>. Acesso em: 31 mai. 2021.
- RIO DE JANEIRO. Lei Complementar nº 199, de 17 de janeiro de 2019. Institui e regulamenta o Plano Municipal Cicloviário para a cidade do Rio de Janeiro. Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 17 jan. 2019. Disponível em: <https://aplicnt.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/a99e317a9cfec383032568620071f5d2/fffc64607196f50083258386004c9ec4?OpenDocument>. Acesso em: 31 mai. 2021.
- RIO DE JANEIRO. Lei nº 5.629, de 7 de outubro de 2013. Estabelece limite de velocidade nas ciclovias, ciclofaixas e vias públicas nos horários que menciona. Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 7 out. 2013. Disponível em: <https://e.camara.rj.gov.br/Arquivo/Documents/legislacao/html/L56292013.html?identificador=35003100340034003A004C00>. Acesso em: 27 mai. 2021.
- RIO DE JANEIRO. Projeto de Lei nº 1606/2019. Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2019. Disponível em: <http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/scpro2124.nsf/0/0325864700576D26832584A90063A2B8?OpenDocument>. Acesso em: 27 mai. 2021.

5º ENCONTRO PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO
CURITIBA, PR, 26 A 30 DE AGOSTO DE 2025

- ROLDAN, T. R. R. Cicloturismo: planejamento e treinamento. Campinas: Unicamp, 2000.
- SANTOS, A. J. C. et al. Turismo de experiência: inovação e criatividade na feira da Praia Grande em São Luís-MA. In: SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA, IX, 2012, Resende. Anais... Resende: [s.n.], 2012. Disponível em: <https://www.aedb.br/seget/arquivos/artigos12/54116869.pdf>. Acesso em: 16 maio 2021.
- SANTOS, C. A. J.; CAMPOS, A. C.; ALVES, L. A. C. Cicloturismo: mobilidade urbana e valorização do turismo da cidade de Aracaju – Sergipe. Revista de Direito da Cidade, Rio de Janeiro, v. 8, n. 4, 2016.
- SCHUMACHER, L. I. Circuitos de cicloturismo na cidade de Sapiranga/RS. 2019. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Gestão Pública) – Escola de Administração, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2019. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/210464>. Acesso em: 16 maio 2021.
- SMITH, M.; PUCKZO, L. Health and wellness tourism. Oxford: Butterworth-Heinemann, 2009.
- TEIXEIRA, C. A.; EDRA, F. P. M.; SÁ, M. C. Desenvolvimento da ciclomobilidade nas cidades do Rio de Janeiro e São Paulo: influência das leis brasileiras. In: SALDANHA, L.; DECASTRO, J.; BALASSIANO, R. (Orgs.). II Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo: circuitos de cicloturismo e unidades de conservação. Anais. Rio de Janeiro: COPPE – UFRJ, 2019.
- WORLD HEALTH ORGANIZATION. Global recommendations on physical activity for health. Geneva: WHO, 2020. Disponível em: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241599979>. Acesso em: 10 ago. 2025.