

A demanda reprimida do turismo de bicicleta

The Repressed Demand of Bicycle Tourism

DOI:10.34117/bjdv8n5-622

Recebimento dos originais: 21/03/2022

Aceitação para publicação: 29/04/2022

Victor Vasconcellos

Graduando em Turismo

Instituição: Faculdade de Turismo e Hotelaria, Universidade Federal Fluminense
FTH/UFF

Endereço: Rua Prof. Marcos Valdemar de Freitas Reis, s/n° bloco H

3° andar, Gragoatá, Niterói, RJ – CEP: 24210-201

E-mail: victorvasconcellos@id.uff.br

Fátima Priscila Morela Edra

Doutora em Ciência Política

Instituição: Programa de Pós Graduação em Turismo, Universidade Federal Fluminense
PPGTUR/UFF

Endereço: Rua Prof. Marcos Valdemar de Freitas Reis, s/n° bloco H

3° andar, Gragoatá, Niterói, RJ – CEP: 24.210-201

E-mail: fedra@id.uff.br

RESUMO

A mobilidade cicloviária tem se apresentado como alternativa de planejamento e humanização de zonas de circulação em consonância à praticidade e fruição de deslocamento no tempo e espaço. Nesse contexto, processos culturais e afirmações contemporâneas, dentre eles o turismo, destacam a bicicleta como oferta de transportes, segmento de mercado e estilo de vida. Este estudo teve por objetivo verificar a influência de movimentos sociais cicloinclusivos para o fomento ao turismo de bicicleta. Realizou-se pesquisa com participantes das ações mensais da rede de ciclistas e ativistas, Escola Bike Anjo, dos municípios de Niterói (RJ) e Recife (PE). Observou-se que 20,5% dos respondentes indicaram utilizar a bicicleta para cicloturismo e 5% para cicloviagens. A principal motivação indicada para o uso da bicicleta foi ser mais saudável para mente e corpo (92%), enquanto que falta de infraestrutura cicloviária (42%) e falta de segurança no trânsito (38%) foram apontados como principais impedimentos. A análise revelou uma demanda reprimida da mobilidade cicloviária para uso diário e lazer, incluindo o turismo de bicicleta, devido à falta de segurança para pedalar em vias urbanas compartilhadas com outros meios de transporte como os automóveis, decorrente da falta de conectividade da malha cicloviária somada à escassez de infraestrutura como ciclovias, ciclofaixas e sinalização. Ponderou-se que para existir turismo de bicicleta e atender às demandas, precisa ocorrer um processo de cultura da mobilidade cicloviária na sociedade brasileira, tal como a rede Bike Anjo que incentiva, nacionalmente, por meio de ações sociais, condições que viabilizem a ciclabilidade nos espaços.

Palavras-chave: ciclovias, mobilidade, cicloturismo, cicloviagem.

ABSTRACT

Cycling mobility has been presented as an alternative for planning and humanizing circulation zones in line with the practicality and enjoyment of displacement in time and space. In this context, cultural processes and contemporary assertions, including tourism, highlight the bicycle as a transport offer, a market segment and a lifestyle. This study aimed to verify the influence of cycloinclusive social movements to promote cycling tourism. A survey was carried out with participants of the monthly actions of the network of cyclists and activists, Escola Bike Anjo, in the municipalities of Niterói (RJ) and Recife (PE). It was observed that 20.5% of respondents indicated using the bicycle for cycle tourism and 5% for cycle travel. The main motivation indicated for using a bicycle was being healthier for mind and body (92%), while lack of cycling infrastructure (42%) and lack of traffic safety (38%) were mentioned as the main impediments. The analysis revealed a repressed demand for cycling mobility for daily use and leisure, including cycling tourism, due to the lack of safety to pedal on urban roads shared with other means of transport such as automobiles, due to the lack of connectivity of the combined cycling network the lack of infrastructure such as cycle paths, cycle lanes and signaling. It was considered that for bicycle tourism to exist and meet the demands, there needs to be a process of cycling mobility culture in Brazilian society, such as the Bike Anjo network, which nationally encourages, through social actions, conditions that enable cycling in spaces.

Keywords: bike paths, mobility, cycle tourism, cycling.

1 INTRODUÇÃO

O crescimento exponencial da demanda pela compra e venda de automóveis iniciado no século XX garantiu a experiência de fruição ao utilizar um transporte revolucionário com tecnologia, autonomia e conforto.

Por outro lado, ao decorrer do tempo, potencializou-se números de acidentes e mortes em trânsito, poluição e degradação dos recursos naturais, além da hegemonia do automóvel no planejamento urbano das cidades em detrimento de transportes alternativos.

Tais fatos geraram desordem nos espaços urbanos e desequilíbrio entre alternativas existentes que podem proporcionar igual ou superior fruição de deslocamento em tempo e despesas, capazes de gerar menos efeitos nocivos para o ambiente, além de benefícios para a saúde, mente e corpo. Nesse cenário, destaca-se a bicicleta e a importância de repensá-la como modo de transporte para uso diário, lazer e turismo.

As duas primeiras décadas do século XXI foram marcadas por iniciativas governamentais e da sociedade civil para estimular a adesão popular da bicicleta para deslocamento em espaços urbanos, identificando-se lacunas e necessidades para o uso efetivo da bicicleta, tais como infraestrutura de mobilidade urbana (bicicletários,

ciclofaixas, ciclovias, sinalização e sistema de bicicleta compartilhada) e, não menos importante, saber pedalar em segurança em vias públicas.

Isto posto, ações com vistas à reconfiguração do desenho das cidades para a mobilidade ativa, com implementação de políticas públicas ciclo inclusivas e infraestrutura para ciclismo e caminhadas, são materializadas em documentos como a Política Nacional de Mobilidade Urbana¹ no qual verifica prioridade aos meios não motorizados (ciclistas e pedestres) sobre os meios motorizados, integração entre os modos de transporte e equidade no uso do espaço público para circulação (Brasil, 2012; 2020), além da Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas (ONU) que enquadra a bicicleta como instrumento catalisador dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ONU, 2015).

Destinos mundialmente referenciados pela imagem da bicicleta como transporte e estilo de vida, a exemplo de Amsterdam, Dinamarca e outras regiões dos Países Baixos, nem sempre foram espelho do ciclismo: ocorreu um processo de (re)cultura do significado e uso da bicicleta nesses lugares, iniciado por ativismo e movimentos sociais de reivindicação do uso dos espaços públicos para garantir direitos à mobilidade por transportes alternativos como a bicicleta (traduzido de The Guardian, 2015; Russell, 2016).

Na América Latina, continente cuja população é historicamente influenciada pela cultura do automóvel, não tendo a bicicleta como parte inerente da cultura de mobilidade como ocorre nas regiões da Europa, no entanto, há ações de cunho ideológico que tentam posicionar o ciclismo como alternativa modal para deslocamento no cotidiano, reveladas como ciclo ativismo, realizado por ciclistas urbanos que lutam há décadas pela inclusão da bicicleta nas vias públicas e nas pautas do Estado, em busca da intermodalidade entre os transportes urbanos e da participação civil (La Cruz, 2016).

“Apesar dos recentes avanços na adoção de políticas ciclo inclusivas, a precariedade de dados nacionais persiste como uma barreira para o aproveitamento dos múltiplos benefícios do uso da bicicleta” (Brasil, 2007; 2012 citado por DeCastro, Saldanha e Edra, 2016, p.99).

Na intenção de apurar o nível de influência dos movimentos sociais e desbravar a relação entre bicicleta, mobilidade e turismo, considerada pouco compreendida no Brasil

¹ A Lei nº. 12.587 de 3 de janeiro de 2012 institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana com alterações das datas de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana pela Lei nº. 14.000 de 19 de maio de 2020.

(DeCastro, Saldanha e Edra, 2016), este trabalho tem por objetivo verificar se ações de associações e organizações civis para fomento ao uso da bicicleta em espaços urbanos têm efeitos multiplicadores para o turismo de bicicleta.

2 REVISÃO DE LITERATURA

É certo de que as circunstâncias mundiais desde o advento da pandemia do coronavírus trouxeram e aceleraram modificações nos hábitos cotidianos no meio urbano, e a mobilidade cicloviária destaca-se por ser uma alternativa de deslocamento sem aglomeração, conferindo as ideias de segurança, praticidade e mobilidade.

Tais fatos são comprovados pelo aumento na procura por serviços de produção, compra e venda de bicicletas usadas e novas no Brasil e mundo (Abraciclo citado por Sodré, 2020; Buzzani, 2020; Granjeia, 2021), e também pela implantação de rotas cicláveis em destinos turísticos, a exemplo de Paris, que teve 170 quilômetros de ciclovias instaladas em 2020, gerando aumento de 62% de ciclistas nos últimos dois anos (El País, 2021).

Quando se pensa em realizar viagens e turismo, múltiplos sentidos e símbolos relacionados a destinos turísticos são criados no imaginário popular. Este fenômeno foi potencializado a partir das mudanças globais de deslocamento e transportes no século XX e atribuído por John Urry (1990; 1999) como ‘o olhar do turista’.

Certo dos efeitos da globalização para os movimentos de pessoas entre fronteiras por meio das viagens, Urry (2001) ponderava que, assim como o olhar turístico, os destinos têm sido reconfigurados para potencializar a oferta de infraestrutura, serviços e equipamentos para atender aos fluxos de turistas e viajantes, estimulando o consumo dos espaços e gerando um processo de reflexividade turística.

Nesse sentido, o autor declara que:

“tais procedimentos “inventam”, produzem, divulgam e circulam, principalmente por meio da televisão e da internet, lugares novos, diferentes, repaginados e relacionados a um nicho específico, bem como suas imagens correspondentes.” (traduzido de Urry, 2001; Otto, 2016, p.143).

Para se chegar ao contexto do turismo de bicicleta como imagem que alimenta o processo de reflexividade turística de uma região, é preciso acontecer um processo de (re)cultura de pensamento na sociedade e a reivindicação do espaço em um processo reverso, pois nesse cenário da hegemonia dos automóveis e da tecnologia, que outrora

indicava não haver mais espaço físico ou moral para as bicicletas, precisaria de readequações para atender um “novo” público: ciclistas e praticantes da mobilidade ativa.

Do ponto de vista da antropologia, Gilberto Velho (1978) afirmava a importância de (re)observar o ambiente e o que é considerado habitual ou familiar, distanciar-se minimamente dos valores cotidianos para melhor compreender os fenômenos existentes².

A respeito da hierarquia de valores estabelecidos pelos marcos históricos na trajetória das sociedades, incluindo a ressignificação do olhar popular sobre os espaços públicos e os meios de transporte, reitera-se: “é preciso chamar atenção para o fato de que mesmo nas sociedades mais hierarquizadas há momentos, situações ou papéis sociais que permitem a crítica, a relativização ou até o rompimento com a hierarquia” (1978, p. 127).

Tais ideais podem ser ilustrados a partir da União Europeia (UE), região conhecida pela prática do ciclismo para deslocamento diário, lazer e turismo, tendo Amsterdam como ‘a capital da bicicleta’, título conquistado por iniciativas populares para redemocratização dos modais de transporte e dos espaços públicos iniciadas a partir das décadas de 1960 e 1970, que hoje reflete a bicicleta como transporte mais utilizado na cidade, com números superiores à população de habitantes³ (Van der Zee, 2015; Ferrer, 2019).

Além disso, a UE destaca-se pelas políticas públicas e sociais integradas a saúde, intermodalidade e desenvolvimento sustentável, o que gera uma extensão de 70 mil quilômetros de rotas cicláveis e economia anual de bilhões de euros por meio da plataforma de ciclismo e turismo de bicicleta, o programa EuroVelo (Teixeira, 2020; Teixeira e Edra, 2020).

No contexto histórico da retomada da bicicleta como elo entre transporte e cultura do cotidiano europeu, nota-se o despertar de uma assertiva: repensar os espaços públicos de circulação, a oferta modal e as imobilidades por outros meios como a bicicleta passou a ser prerrogativa da população e do Estado (Van der Zee, 2015).

Esses movimentos pró-bicicleta ganharam visibilidade no decorrer das décadas espalhando-se ao redor do globo como manifestação de resiliência das cidades, ideologia e estilo de vida.

² O antropólogo referia-se a sociedade como objeto de estudo de pesquisas de natureza qualitativa nas ciências sociais na ideia geral de “pôr-se no lugar do outro” (Velho, 1978, p. 127). Desta forma, o pesquisador poderia melhor compreender “o ponto de vista e a visão de mundo de diferentes atores em uma situação social” (1978, p. 127) e assim desenvolver melhor análise e discussão dos dados.

³ A província de Amsterdam, capital da Holanda, possui 17 milhões de habitantes e 23 milhões de bicicletas, onde 84% da população utiliza a bicicleta como transporte mais utilizado, sendo “o país com mais bicicletas por habitantes” (Zúmer, 2018; Ferrer, 2019).

Na América Latina, a cultura da mobilidade por duas rodas se manifesta de forma tímida, ainda que existam movimentos ativistas para o fomento da ciclabilidade e da cicloinclusão no meio urbano como organizações e associações civis, redes de ciclistas e campanhas educativas (La Cruz, 2016; Anjo, s/d), além da academia que realiza pesquisas e estudos transversais sobre ciências sociais, transportes e mobilidade ativa.

DeCastro, Saldanha e Edra (2016) ponderam a importância dos esforços entre organizações da sociedade civil e a academia ao incentivo da mobilidade cicloviária de forma a angariar dados e informações que subsidiem à tomada de decisões do poder público em relação ao planejamento urbano cicloviário e a implementação efetiva das políticas cicloinclusivas, para que os espaços sejam requalificados à caminhabilidade por meios não motorizados.

Entende-se que desenvolver a mobilidade cicloviária por meio de elaboração de políticas públicas cicloinclusivas como a PNMU e campanhas ao uso da bicicleta como opção modal é uma decisão favorável tanto para o sistema de mobilidade urbana como ao fomento do turismo sustentável (DeCastro, Saldanha e Edra, 2016).

De acordo com estimativa do Instituto Multiplicidade, a frota de bicicleta no Brasil é de 33.230.198, média de 16 bicicletas para cada 100 habitantes (Pereira, 2021). Em contrapartida, a frota de automóveis é estimada em 58.125.111 (Brasil, 2021).

São números desproporcionais à 84,72% da população total residente em áreas urbanas (IBGE, 2015), sobretudo para as demandas reais e potenciais do ciclismo urbano para fins de deslocamento (cotidiano e/ou ocasional) e para o turismo de bicicleta, considerando a relação interdependente entre mobilidade e turismo, pois “[...]não existe atividade turística sem a geração (produção e atração) de fluxos de deslocamento no território.” (DeCastro, Saldanha e Edra, 2016, p. 101).

Tais fatos revelam um processo de ciclabilidade influenciado por necessidades e condições que dificultam a adesão e o desenvolvimento da modalidade cicloviária em território nacional.

De acordo com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), para existir mobilidade por bicicleta e cicloinclusão nas cidades, é preciso congregiar quatro fatores, sendo “[...]a infraestrutura e os serviços, os aspectos normativos e a regulação, a participação dos cidadãos e a operação (gestão e controle da intermodalidade).” (La Cruz, 2016, p. 1)

Paralelamente, para compreender a mobilidade cicloviária como parte da cultura e do sistema de transportes de uma região que pode beneficiar tanto a população local

como fluxos de turistas e visitantes, torna-se importante descortinar os conceitos utilizados pela academia científica e poder público que caracterizam as modalidades da bicicleta para turismo: cicloturismo, turismo desportivo e turismo de bicicleta.

As ciclovias são roteiros programados para períodos superiores a 24 horas entre cidades e/ou estados e/ou países por meio da bicicleta em que o equipamento é considerado a razão para a movimentação turística. Teixeira e Edra (2020, p. 329) classificam essa modalidade como “viagem de longa distância que utiliza a bicicleta como principal meio de transporte ao mesmo tempo em que é o principal atrativo da viagem”.

De acordo com categorização no Decreto nº 7.381 que institui a Política Nacional de Turismo, o cicloturismo é uma das alternativas da oferta de turismo de aventura e ecoturismo (Brasil, 2010).

Para além disso, o cicloturismo trata da atividade turística por meio da bicicleta em deslocamento de curta e/ou média distância, com ou sem pernoite, em meio urbano e/ou rural. Telles (2018) justifica essa dicotomia de espaço e necessidades entre cicloturismo convencional e cicloturismo urbano. Nesse sentido, Teixeira e Edra denominam o conceito de cicloturismo urbano, que seria:

“atividade turística, em que o turista pode optar por realizar os trajetos até os atrativos turísticos ou conhecer a cidade de bicicleta, podendo a bicicleta ou o triciclo ser o principal meio de transporte ou transporte de apoio durante a experiência turística” (2020, p. 329).

A partir das conceituações de cicloturismo e cicloturismo analisados em estudo epistemológico e bibliográfico de Teixeira e Edra (2020), nota-se certa dificuldade para classificar o turismo de bicicleta com clareza, fato que pode verificar o uso inadequado de tais termos para roteiros e/ou estudos relacionados.

Ainda nesse contexto justifica-se a ideia geral de que “apesar de ambas as atividades utilizarem a bicicleta nos deslocamentos, o meio que se percorre, o tipo de interação que o turista tem com o espaço e o tempo de utilização são diferentes, assim como os propósitos e as motivações.” (p. 328)

Ademais, as autoras declaram que os termos “[...] não representam a complexidade do turismo de bicicleta.” (p. 330), expressão indicada como segmento turístico que, por sua vez, “[...]incluiria tanto o uso da bicicleta em atividades turísticas no meio urbano quanto em longas viagens.” (p. 328)

Portanto, entende-se que o turismo de bicicleta seria o termo mais adequado para atender à categoria de segmento turístico, tendo o cicloturismo urbano e a cicloturismo como subsegmentos turísticos (Teixeira e Edra, 2020).

Desta forma, acredita-se que pesquisas focalizadas nos interesses e necessidades do público de cada subsegmento poderão ser aprofundadas e melhor compreendidas, bem como a “[...] diversificação de oferta de produtos turísticos que utilizem a bicicleta (turismo de sol e praia, turismo cultural, turismo de aventura, entre outros) [...]” (DeCastro, Saldanha e Edra, 2016, p. 113).

3 METODOLOGIA

O desenvolvimento do trabalho far-se-á com o objetivo de apurar o nível de influência das ações da organização civil e rede de ciclistas e ativistas, Bike Anjo, e efeitos multiplicadores para o turismo de bicicleta.

Nesse sentido, analisar-se-á base de dados sobre perfil dos participantes das oficinas da Escola Bike Anjo (EBA), iniciativa que ensina, de forma gratuita, cidadãos a pedalar com segurança em vias públicas urbanas.

A rede Bike Anjo é referência no Brasil e exterior em ciclo ativismo e inclusão, atendendo pelo propósito de ser difusora dos múltiplos benefícios da bicicleta para as pessoas e cidades (Anjo, s/d).

A gênese do projeto é de 2010, na cidade de São Paulo, espalhando-se em território nacional no ano seguinte nas cidades de Aracaju, Manaus, Niterói e Recife. Em 2012, iniciou-se as atividades da Escola Bike Anjo (Anjo, s/d).

A rede influenciou e inspirou outros países como Portugal com o projeto Bike Buddies em 2011, e Austrália, em 2013, com o projeto Bike Buddies Sydney (Anjo, s/d).

Desde 2015, há mais de 1.500 voluntários ‘bike anjos’ espalhados em 250 cidades do Brasil, além de outros cinco países [Equador, França, Estados Unidos, Austrália e Portugal] (Anjo, s/d).

Para o presente estudo, de natureza quali-quantitativa, trabalhar-se-á com amostra de dados das EBAs das regiões sudeste e nordeste do Brasil, em Niterói, município da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, e Recife, capital do Estado de Pernambuco: Bike Anjo Niterói (EBA-Nit)⁴ e Pernambuco Bike Anjo (PEBA)⁵.

⁴ <https://www.instagram.com/bikeanjoniteroi>.

⁵ <https://www.instagram.com/pernambucobikeanjo/>.

Os dados contemplados na análise foram gerados a partir de pesquisa online no *Google Forms* com participantes das ações mensais da EBA, referentes a cinco anos da EBA Niterói (2015, 2016, 2017, 2018 e 2019) e nove anos de EBA Recife (2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 e 2020⁶).

Os participantes foram contatados para responder ao questionário online por meio de convite via e-mail. As respostas foram tabuladas e analisadas no Microsoft Excel.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Os dados correspondem à pesquisa online realizada com 243 respondentes que participaram das ações mensais das EBAs de Niterói (48,6%) e Recife (51,4%).

Deste total, 20,5% indicaram utilizar a bicicleta para conhecer lugares e/ou realizar passeios em destinos turísticos em meio urbano, e 5% indicaram utilizar a bicicleta para viagens entre cidades e/ou estados e/ou países.

Ainda que os resultados gerais da pesquisa indiquem maior participação da EBA Recife, observou-se maioria de participantes da EBA Niterói (56%) que praticam turismo de bicicleta (ciclovigagem e/ou cicloturismo urbano) após ações cicloinclusivas da EBA.

O município de Niterói possui área aproximada de 133km² e 58,8% de vias públicas urbanizadas (IBGE, 2010; 2020), e atualmente possui malha cicloviária de 45 quilômetros, com projeção de ultrapassar a marca de 100 quilômetros até a conclusão do processo de requalificação da malha cicloviária em diferentes regiões da cidade, iniciado em 2020 pela Coordenadoria Niterói de Bicicleta (Dávila, 2021).

Nesse processo também se inclui licitação para implantação de sistema de bicicleta compartilhada, que decerto será catalisador da ciclabilidade e do turismo de bicicleta no município, considerando que 34% dos respondentes totais da EBA indicaram a falta de infraestrutura cicloviária como principal impedimento ao uso da bicicleta como meio de transporte urbano, na medida em que 38% dos respondentes que indicaram realizar turismo de bicicleta utilizaram serviço de bicicleta compartilhada em destinos nacionais que contemplam infraestrutura cicloviária como as capitais do Rio de Janeiro e São Paulo.

Os participantes da EBA Niterói utilizaram a bicicleta no meio urbano como centro e litoral da zona sul dos municípios de Niterói e Rio de Janeiro, visitando atrativos turísticos como o Campo de São Bento e a Fortaleza de Santa Cruz da Barra, o Parque

⁶ Meses de janeiro e fevereiro, antecedentes à pandemia da Covid-19, que inibiu as ações mensais não somente da PEBA como de todas as demais cidades brasileiras com EBA.

Nacional da Tijuca e a Lagoa Rodrigo de Freitas, bem como destinos culturais e de sol e praia como Paraty e Paquetá. Observou-se a prática do turismo de bicicleta em outras regiões brasileiras como São Paulo, Minas Gerais e Paraná, e destinos internacionais como Florença, Vancouver e Portugal.

Recife tem área aproximada de 218km² e 49,6% de vias públicas urbanizadas (IBGE, 2020a), com 180 quilômetros de malha cicloviária, sendo 150km permanentes e 30km de ciclofaixas operacionais aos domingos e feriados (Prefeitura de Recife, 2021).

Os participantes da EBA Recife utilizaram a bicicleta para visitar atrativos turísticos no meio urbano do município como a praça do Marco Zero, o Instituto Ricardo Brennand e o Alto da Sé, bem como atrativos naturais, a Praia do Paiva e Porto de Galinhas, fato que confere a ligação intrínseca entre mobilidade e turismo, independente do segmento. Observou-se a prática do turismo de bicicleta em outras regiões brasileiras como Rio de Janeiro, São Paulo e Porto Alegre, e em destinos internacionais como Buenos Aires e Paris.

Ainda que o turismo de bicicleta seja, de forma geral, realizado mais por homens, os resultados da pesquisa com a EBA mostram mais mulheres interessadas em aprender a pedalar (74%). Observação interessante, pois a partir desses dados é possível refletir sobre a mobilidade feminina emergente que, por sua vez, é ancorada pelos objetivos da PNMU⁷, com vistas à redução da desigualdade e inclusão social nos meios de transporte.

Em relação aos praticantes do cicloturismo urbano, os resultados da pesquisa apontam para cenário entre mulheres (54%) e homens (46%) de faixa etária variável entre 15 a 54 anos, predominantemente adultos de 35 a 44 anos (30%), com média de deslocamento de 2 dias/semana.

Em relação aos praticantes da cicloviação, majoritariamente do gênero homem (75%) de 35 a 44 anos, observou-se mudança no uso da bicicleta como meio de transporte diário após experiência na EBA (75%), tendo em média 2 a 5 dias/semana de deslocamento sobre duas rodas. No entanto, notou-se mudanças pouco significativas quanto à substituição do carro particular ou alugado (táxi e/ou Uber) pela bicicleta no cotidiano desta parcela (25%).

E, considerando que 42% desses cicloviantes foram à EBA para aprender a pedalar, entende-se que antes não sabiam pedalar seguramente em vias compartilhadas com automóveis (avenidas, rodovias e estradas) e, portanto, puderam ter a experiência da

⁷ Art. 7º, inciso I (Brasil, 2012).

cicloviação e fruição a partir das ações multiplicadoras da EBA. Em paralelo, 100% dos cicloviantes também realizaram cicloturismo urbano.

Os resultados da pesquisa apontam que os participantes têm duas finalidades principais para o uso do modal no cotidiano: lazer (recreativo e desportivo) e a própria atividade turística (viagens entre regiões e/ou passeios em destinos turísticos). Tais dados equiparam-se ao panorama da Pesquisa Nacional do Perfil do Ciclista Brasileiro que confere as mesmas razões para o uso da bicicleta em Niterói e Recife (Transporte Ativo, 2015), e corrobora a possibilidade de formação do perfil do ciclista urbano dessas regiões a partir de iniciativas sociais como a EBA.

Os respondentes têm como maior motivação para o uso da bicicleta o fato de ser mais saudável para mente e corpo (92%), à medida em que os principais impedimentos são dados pela falta de infraestrutura cicloviária (42%) e falta de segurança no trânsito da cidade (38%).

Tais fatos permitem inferir sobre a demanda potencial nos espaços urbanos em virtude dos múltiplos benefícios da bicicleta para saúde, meio ambiente e desenvolvimento socioeconômico.

Em paralelo, percebe-se a demanda reprimida do turismo de bicicleta, em razão das lacunas existentes no sistema de mobilidade cicloviária em termos de infraestrutura (ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas e sinalização), bem como à questão da conectividade da malha cicloviária ao sistema de mobilidade urbana, considerando que, para os ciclistas de Niterói e Recife, vias de circulação compartilhadas com carros, não segregadas, representam desafios à mobilidade nas cidades, gerando medo e insegurança para pedalar (36%), o que inviabiliza o turismo de bicicleta.

Participantes que realizaram ciclovias apontaram a travessia entre os centros de Niterói e Rio de Janeiro pela Baía de Guanabara, cujo percurso é possível devido à integração modal da barca hidroviária com transportes leves como a bicicleta. E, desde 2017, foi instalado o Bicicletário Araribóia⁸ ao lado da estação das barcas, fato que corrobora a importância pela intermodalidade do sistema de transportes da região e fomenta o deslocamento cicloviário, além do turismo de bicicleta entre municípios vizinhos.

⁸ Mais informações sobre o bicicletário Araribóia, que faz parte do programa Niterói de Bicicleta e do plano estratégico Niterói que queremos, ambos com ações de planejamento urbano cicloinclusivo, estão disponíveis para consulta pública em <http://niteroidebicicleta.rj.gov.br>.

Observou-se diferença entre os participantes de Niterói e Recife em relação à substituição e/ou menos utilização de outros meios de transporte pela bicicleta. Respondentes de ambos municípios substituíram, principalmente, o deslocamento a pé pela bicicleta, enquanto o uso de automóveis particulares, após ações cicloinclusivas da EBA, diminuiu 16% em Niterói e 26,4% em Recife.

Recife destaca-se por apresentar congestionamento no meio urbano, sendo a primeira cidade brasileira a ocupar por dois anos consecutivos o décimo lugar no ranking internacional Tom Tom Traffic Index⁹ (2020), o que corrobora os dados encontrados sobre a substituição do carro pela bicicleta como alternativa mais rápida e prática no município.

Paralelamente, pesquisa realizada pelo aplicativo de transportes 99 (Veja Rio, 2018) apresenta Niterói como a cidade com o pior trânsito do Brasil, seguida de Recife, pois nos horários de pico os deslocamentos podem chegar a 78% a mais do tempo em comparação aos horários de tráfego livre.

Estes dados conferem tráfego intenso de automóveis pelas vias públicas de ambos municípios, o que pode gerar conflito entre motoristas e ciclistas para dividir os espaços de circulação. E, ainda que a mobilidade por bicicleta possua prioridade sobre os meios motorizados, conforme informado na PNMU, o cenário hegemônico da cultura do automóvel, somado aos fatores psicológicos como insegurança para pedalar e à falta de infraestrutura cicloviária, impedem o desenvolvimento do ciclismo urbano e do turismo de bicicleta.

16% dos participantes totais da pesquisa passaram a utilizar a bicicleta como meio de transporte. Considerando que 79,5% destes que aderiram ao ciclismo urbano como alternativa para deslocamento tinham como motivação inerente o desejo de aprender a pedalar em vias urbanas, percebe-se que a EBA conseguiu atender, ainda que parcialmente, alguns dos objetivos principais de ensinar cidadãos a pedalar e incentivar o ciclismo nas cidades por meio da adesão da bicicleta no dia a dia.

⁹ Em 2017 e 2018 Recife ocupava a 10ª posição; em 2019 foi para 15ª e em 2020, 24ª, diminuição justificável devido à pandemia do covid-19 e também pelo acréscimo de ciclistas nas ruas. Nesse ranking, que contempla mais de 400 cidades do mundo, Recife é a primeira cidade brasileira destacada, seguida do Rio de Janeiro que em 2020 ocupava a 40ª posição.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho teve por objetivo verificar os efeitos multiplicadores das ações da organização civil Bike Anjo para o fomento do turismo de bicicleta. Foram analisados dados dos participantes das oficinas mensais da Escola Bike Anjo em Niterói, no período de 2015 a 2019, e em Recife, de 2012 a 2020, com vistas à adesão da bicicleta como alternativa para deslocamentos urbanos após experiência ciclo inclusiva na EBA.

Com base no exposto, foi possível perceber contingente de participantes das EBAs que utilizaram a bicicleta para conhecer e/ou visitar destinos turísticos, bem como para viajar entre cidades e/ou estados e/ou países. Tais resultados qualificam as ações sociais da rede Bike Anjo com efeitos multiplicadores para o ciclismo urbano e ao turismo de bicicleta.

No entanto, os resultados revelam a demanda reprimida da mobilidade cicloviária para uso diário e lazer, incluindo o turismo de bicicleta, devido à falta de segurança para pedalar em vias urbanas compartilhadas com outros meios de transporte como os automóveis, e falta de infraestrutura como ciclovias, ciclofaixas e sinalização.

Esses fatores impeditivos são corroborados pelas mudanças pouco significativas quanto à substituição e/ou utilização menos frequente dos automóveis pela bicicleta no cotidiano, que majoritariamente substituíram o deslocamento a pé pela bicicleta.

É certo que, para existir turismo de bicicleta, precisa ocorrer o processo de cultura da mobilidade cicloviária na sociedade, ancorada pelas condições necessárias que viabilizem a ciclabilidade nos espaços.

Mais do que isso, é necessário perceber a complexidade do turismo de bicicleta como segmento turístico com dados concretos que permitam interpretar e verificar a existência de demanda real, potencial e reprimida das modalidades para atividade turística (cicloturismo e cicloturismo urbano).

Nesse contexto, aplicado à realidade dos dados coletados e analisados nesta pesquisa, pondera-se a ideia de que o processo de cultura da mobilidade cicloviária no Brasil potencializará o processo de reflexividade turística dos espaços, como afirmava John Urry, e também promoverá condições para o desenvolvimento do turismo de bicicleta (e de outros segmentos e produtos turísticos que utilizam o modal para deslocamento e fruição) para novos ciclistas formados pela organização civil Bike Anjo.

AGRADECIMENTOS

Ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico pela bolsa de Pesquisa de Iniciação Científica concedida à Victor Vasconcellos.

À Rede Bike Anjo e Escolas Bike Anjo da cidade de Niterói e do estado de Pernambuco pela parceria e apoio ao desenvolvimento da pesquisa.

REFERÊNCIAS

- Anjo, Bike. Rede Bike Anjo. Recuperado de <https://www.bikeanjo.org>.
- Brasil. (2010). Decreto no 7.381 de 2 de dezembro de 2010 – Política Nacional de Turismo. Recuperado de http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/decreto/d7381.htm.
- Brasil. (2012). Lei 12.587 de 3 de janeiro de 2012 – Política Nacional de Mobilidade Urbana. Recuperado de http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm.
- Brasil. (2020). Lei 14.000 de 19 de maio de 2020. Recuperado de http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2020/Lei/L14000.htm#.
- Brasil. (2021). Ministério da Infraestrutura. Frota de veículos no Brasil. Recuperado de <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-denatran/frota-de-veiculos-2021>.
- Buzzani, Andrezza. (2020). Aumenta a procura por bicicletas durante a pandemia. *Band News FM Rio*. Recuperado de <http://www.bandnewsfmrio.com.br/editorias-detalhes/aumenta-a-procura-por-bicicletas-durante-a-pa>.
- Dávila, Ulisses. (2020). Niterói, uma cidade com vocação para pedalar cada vez mais. *O Fluminense*. Recuperado de <https://www.ofluminense.com.br/cidades/niteroi/2020/11/1150641-niteroi-uma-cidade-com-vocacao-para-pedalar-cada-vez-mais.html>.
- DeCastro, J., Saldanha, L., Edra, F. P. M. (2016). Mobilidade cicloviária: a convergência entre o urbano e o turístico. In: Andrade, V., Rodrigues, J., Marino, F., Lobo, Z (Orgs.). Mobilidade por bicicleta no Brasil. Rio de Janeiro: PROURB/UFRJ. pp. 99-117.
- Ferrer, Isabel. (2019). Holanda não sabe onde colocar tanta bicicleta e constrói estacionamentos subterrâneos. *El País*. Recuperado de https://brasil.elpais.com/brasil/2019/02/01/internacional/1548981501_029083.html
- Granjeira, Julianna. (2021). Explosão na demanda, aperto na oferta: como a pandemia impactou o mercado de bicicletas no Brasil. *BBC News Brasil*. Recuperado de <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-56119561>
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2010). Cidade de Niterói. Recuperado de <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/niteroi/panorama>.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2015). Populações em áreas urbanas. Recuperado de <https://cidades.ibge.gov.br/brasil>
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2020). Cidade de Niterói. Recuperado de <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/niteroi/panorama>.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2020a). Cidade do Recife. Recuperado de <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pe/recife/panorama>.

La Cruz, Ramiro Escobar. (2016). Revolução na América Latina: bicicleta e a humanização das cidades. *El País*. Recuperado de https://brasil.elpais.com/brasil/2016/01/29/sociedad/1454077587_107612.html.

Prefeitura de Niterói. (2021). Região Oceânica de Niterói terá mais 60 quilômetros de ciclovias. Recuperado de <http://www.niteroi.rj.gov.br/2021/04/29/regiao-oceanica-de-niteroi-tera-mais-60-quilometros-de-ciclovias/>.

Prefeitura de Recife. (2021). Malha cicloviária do Recife. Recuperado de <http://dados.recife.pe.gov.br/ne/dataset/malha-ciclovitaria-do-recife>.

Pereira, Glaucia. (2021). Estimativa de frota de bicicletas no Brasil. *Journal of Sustainable Urban Mobility*, v.1, n.1. Recuperado de <https://multiplicidademobilidade.com.br/josum/>.

Russell, Helen. (2016). O segredo da Dinamarca. Rio de Janeiro: Leya. 368p.
Sodré, Eduardo. (2020). Venda de bicicletas cresce em meio à pandemia e cria oportunidades. *Folha de São Paulo*. Recuperado de <https://www1.folha.uol.com.br/mpme/2020/11/venda-de-bicicletas-cresce-em-meio-a-pandemia-e-cria-oportunidades.shtml>.

Telles, R. (2018). Cicloturismo: lazer e mobilidade sustentável. Recuperado de <http://bicicletanosplanos.org/wp-content/uploads/2018/06/Infogra%CC%81fico-Cicloturismo-Bicicleta-nos-Planos.pdf>.

Teixeira, Camila de Almeida & Edra, Fátima Priscila Morela. (2020). Cicloturismo: Origem e conceito da palavra a partir de Koselleck. *Turismo, Visão e Ação*, v.22, n.2. pp. 318-333. Recuperado de <https://siaiap32.univali.br/seer/index.php/rtva/issue/view/589/showToc>.

Teixeira, Camila de Almeida. (2020). Turismo de bicicleta: a dinâmica das ciclovias na perspectiva dos cicloviantes (Dissertação de Mestrado). Programa de Pós-graduação em Turismo. Faculdade de Turismo e Hotelaria. Universidade Federal Fluminense. RJ, Brasil. Recuperado de https://pedalufftur.blogspot.com/p/blog-page_9.html.

Tom Tom Traffic. (2021). Recife Traffic Index. Recuperado de https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/recife-traffic/.

Transporte Ativo. (2015). Pesquisa Nacional do Perfil do Ciclista Brasileiro. Recuperado de <http://www.ta.org.br/perfil/ciclista.pdf>.

Urry, John. (1999). O olhar do turista: lazer e viagens nas sociedades contemporâneas (2ª Ed.). Studio Nobel. 232p.

Urry, John. (2001). Globalizing the tourist gaze. Cityscapes Conference. Recuperado de <https://www.lancaster.ac.uk/fass/resources/sociology-online--papers/papers/urry-globalising-the-tourist-gaze.pdf>.

Urry, John. (2001). Tradução de Otto, Natália. (2016). Globalizando o olhar do turista. *PLURAL: Revista do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da USP*, v.23.2, p.142-155. Recuperado de https://www.researchgate.net/publication/312141072_Globalizando_o_olhar_do_turista_de_John_Urry.

Van der Zee, Renate. (2015). How Amsterdam became the bicycle capital of the world. *The Guardian*. Recuperado de <https://www.theguardian.com/cities/2015/may/05/amsterdam-bicycle-capital-world-transport-cycling-kindermoord>.

Veja Rio. (2018). Niterói tem o pior trânsito do país segundo aplicativo 99. Disponível em <https://vejario.abril.com.br/cidade/niteroi-tem-o-pior-transito-do-pais-segundo-aplicativo-99/>.

Velho, Gilberto. (1978). Individualismo e cultura. *Observando o familiar*. Rio de Janeiro: Zahar. pp. 123-132.

Zúmer, Carlos. (2018). Las bicis cambiaron el mundo... Y volverán a hacerlo. *El País*. Recuperado de https://elpais.com/cultura/2018/06/29/actualidad/1530272106_985032.html.