

# Cicloturismo: reflexões e experiências contemporâneas



**CICLOTURISMO: REFLEXÕES E EXPERIÊNCIAS  
CONTEMPORÂNEAS**

**FÁTIMA PRISCILA MORELA EDRA**  
**(Organizadora)**

**CICLOTURISMO: REFLEXÕES E EXPERIÊNCIAS  
CONTEMPORÂNEAS**

**1ª Edição**

**Niterói - RJ**  
**Faculdade de Turismo e Hotelaria**  
**2019**

Projeto gráfico: Camila de Almeida Teixeira

Revisão: Lucas Rocha Sá Moreira

---

EDRA, Fátima Priscila Morela Edra (Org.).

Cicloturismo: reflexões e experiências contemporâneas. Niterói: FTH/UFF, 2019.

83 p. Inclui bibliografia.

ISBN 978-85-93858-01-7

1. Cicloturismo 2. Turismo 3. Bicicleta

I Fátima Priscila Morela Edra

---



## AGRADECIMENTOS

Ao Senhor, que me deu uma ideia, que proporcionou meu encontro com diferentes ciclistas, que restabeleceu meu equilíbrio sobre uma bicicleta, que permitiu a atração e consequente multiplicação de uma nova paixão: a bicicleta e suas interfaces com a ciclomobilidade e o cicloturismo.

Aquele que não mediu esforços para encontrar, adquirir e me presentear com a magrela dos meus sonhos, meu marido, Marcelo. Eu te amo.

Ao meu filho Miguel, que mesmo não tendo iniciado suas pedaladas autônomas, foi corajoso em me acompanhar na cadeirinha infantil e, diante de uma ladeira, me incentivar gritando que eu conseguiria. Eu consegui! Obrigada filho.

Aos professores da Faculdade de Turismo e Hotelaria, pois mesmo não atuando juntamente comigo nos projetos sobre bicicleta, sempre estiveram prontos para me auxiliar diante das dificuldades, a me motivar com palavras de elogio e encorajamento.

Aos alunos, bolsistas e voluntários, que confiaram em mim e nos projetos que desenvolvo desde 2014 relacionados à bicicleta. Sem vocês, nada seria possível. Somos uma equipe!

Àqueles que estiveram diretamente envolvidos no I Encontro para Desenvolvimento do Cicloturismo. Na organização: Isabela Ledo, Juliana de Castro, Luiz Saldanha e Sérgio Franco. Como palestrantes no Ciclo de Palestras, os mesmos que tiveram suas falas transcritas nesta obra e que autorizaram sua publicação: Axel Grael, Jose Haddad, Marcello Tomé, Ronaldo Balassiano, Peter, Márcio Deslandes, André Soares, Therbio Felipe, Gustavo Carvalho, Cristóbal Peña, Marcelo Iha, Mauro Tavares, Rosaly Almeida e Rodrigo Telles. Ao Fabio Nazareth, mestre de cerimônia e pessoa que disponibilizou, emprestou e montou o aparelho para a gravação do áudio.

E, principalmente, aos alunos que participaram da construção dessa obra fazendo as transcrições dos áudios: Ana Paula Silva de Souza, Antonio Pimentel Sequeira Junior, Camila de Almeida Teixeira, Renan Sales Alfradique, Tiago da Silva Sampaio Rodrigues e Ynaiara Moreira Bento. E, ao Lucas Rocha de Sá Moreira, pela revisão dos textos.



## SUMÁRIO

Prefácio	09
Introdução	12
1 Mesa de abertura	15
2 Como as cidades são vistas dentro do planejamento dos roteiros de cicloturismo	24
EuropeanCyclist'sFederation - ECF	25
União de Ciclistas do Brasil - UCB	30
3 Cicloturismo como fomentador de novos negócios	37
Revista Bicicleta	38
KuritBikeCicloturismo Urbano	42
Terra Brasilis Viagens	48
BellaBike Chile	51
4 Estratégias para o desenvolvimento do cicloturismo	56
Programa Niterói de Bicicleta - PNB	57
Secretaria de Agricultura e Reforma Agrária de Pernambuco	61
SP de Bike – São Paulo Turismo	64
Programa Rio – Estado da Bicicleta	70
Clube de Cicloturismo do Brasil - CCB	75
Posfácio	82



## PREFÁCIO

O uso extensivo de veículos automotivos apresenta diversas externalidades negativas a uma localidade, envolvendo custos individuais, como tempo e, custos sociais, como poluição sonora e do ar, que afetam a qualidade de vida. Como alternativa a estes meios de transporte motorizados, novas políticas e, igualmente, iniciativas da sociedade civil e do empresariado, vem surgindo com vistas a pensar a mobilidade urbana a partir de uma ótica de sustentabilidade.

Especificamente, a nossa “magrela”, apelido da bicicleta, apresenta características interessantes como meio não motorizado de transporte: é quase tão flexível quanto o pedestre, porém muito mais rápida, sendo ideal para locomoção em pequenas distâncias (até 5 km), ocupa pouco espaço tanto nas ruas quanto no estacionamento (em repouso, ocupa o espaço de 1/10 de carro) e permite um contato maior do indivíduo com o ambiente por onde se passa. Pode-se apreciar melhor os lugares, as paisagens e igualmente, permitir maior interação com as pessoas pelo caminho! Neste sentido, nada mais interessante que também pensar a bicicleta como uma alternativa modal para o turismo!! Seja o turismo ecológico/sustentável, ou o turismo histórico, criativo ou cultural; dentre outras opções.

Este livro, fruto do I Encontro para Desenvolvimento do Cicloturismo, ocorrido nos dias 26 e 27 de outubro de 2016 pela Faculdade de Turismo e Hotelaria da UFF, nos traz várias reflexões sobre experiências governamentais, empresarias e civis na área de cicloturismo e ciclomobilidade. Ao mesmo tempo, nos conduz a um caminho para acreditar que as alternativas para incentivar o uso da bicicleta, seja como modal do “dia a dia”, ou seja como modal para o turismo, são muito factíveis e, sobretudo, originais e interessantes.

Diversas cidades no mundo buscam promover o ciclismo através de políticas públicas, melhorando a infraestrutura da malha cicloviária, promovendo ações educativas e criando equipamentos importantes para o uso cotidiano das bicicletas, como estacionamentos, etc. A sociedade civil também se organiza. A experiência da Federação de Ciclistas Europeus, por exemplo, mostra o quão é importante unir esforços de ciclistas de diferentes países para pensar em estratégias de estímulo ao uso da bicicleta. Um dos projetos incentivados por esta Federação é o Eurovelo, onde são estabelecidas ciclorrotas para o turismo em toda a Europa.

No Brasil, o Estatuto da Cidade (Lei Federal 10.257/2001) estabeleceu aos municípios com mais de 20 mil habitantes o dever de elaborar Planos Diretores que reduzissem eventuais distorções espaciais causadas pelo crescimento desordenado. Uma das prerrogativas era tornar

o espaço urbano um ambiente social com melhor qualidade de vida da população, incluindo gestão de trânsito, infraestrutura urbana e serviços públicos. A política nacional de transportes e mobilidade urbana também estabeleceu diretrizes para o estímulo ao ciclismo, a caminhada e ao uso de meios de transporte coletivos em relação aos veículos individuais. Algumas cidades investiram numa infraestrutura voltada para a bicicleta, seja a partir da expansão da malha cicloviária ou a por ações mais específicas, como o desenvolvimento de sistemas de aluguel de bicicletas de baixo custo, com objetivo de estimular o uso da bicicleta no dia-a-dia.

No lado da sociedade civil, a mobilização para o ciclismo parte de ações conjuntas para democratizar e generalizar o uso da bicicleta. Daí a importância da União de Ciclistas do Brasil e de todas as movimentações civis com vistas a tornar mais difundida a ideia da importância de migrarmos para um padrão de mobilidade menos motorizado. Os custos de saúde e ambientais são grandes, daí ser crucial repensar as cidades de forma mais inteligente, permitindo o maior uso da bicicleta para locomoção diária.

Este livro também mostra experiências bem criativas e sustentáveis, tais como o Kuritibikes e o Terra Brasilis Viagens no Brasil e o BellaBike no Chile. Como pessoas que acreditavam na “magrela” reinventaram um novo modo de fazer turismo. A base é a bicicleta e a partir dela, roteiros turísticos são construídos e alternativas de mobilidade tornaram-se sustentáveis.

Se por um lado, algumas ações empresariais e da sociedade civil emanam mostrando que a magrela tem um papel importante, de outro lado, o governo também tem também responsabilidade nesta evolução. Conforme já dito, o Plano de Mobilidade Urbana tem em seu bojo a ideia de que novas alternativas sustentáveis devam ser motivadas pelos governos locais. No livro, as estratégias para o desenvolvimento do cicloturismo mostram a importância de uma malha cicloviária adequada. As ações empregadas pelos governos devem ter como objetivo melhorar as condições dos ciclistas e superar as barreiras do uso do veículo, que envolvem mudanças na infraestrutura das ruas e programas relativos à educação no trânsito.

Existem várias mudanças que podem ser feitas no âmbito das ações governamentais no sentido de melhorar o cenário para o uso das bicicletas como meio de locomoção/transporte. Dentre elas, podemos citar: (i) a criação de ciclovias e de estacionamentos para bicicletas; (ii) adoção de medidas para redução do tráfego e da velocidade dos carros; (iii) estabelecimento de eventos de incentivo ao uso de bicicleta; (iv) mapeamento da cidade com melhores rotas para ciclistas; (v) permissão do carregamento de bicicletas em transportes públicos, de modo a tornar o ciclismo uma opção de locomoção mesmo para distâncias maiores; (vi) programas de redução de uso de automóvel na locomoção ao trabalho; (v) sistema de bicicletas públicas.

O uso frequente da bicicleta traz benefícios diversos à sociedade e ao indivíduo. São inúmeros estudos que mostram que há impactos em termos de redução dos gastos com saúde, pois a atividade física aumenta, de diminuição do custo advindo de externalidades negativas tais como poluição do ar e sonora, acidentes, congestionamento e mudança de clima. E mais importante ainda, a bicicleta estimula a construção e preservação de espaços voltados para convívio humano nas comunidades. Propicia, portanto, um ambiente à troca de experiências, essencial para o turismo.

Acredito que este livro contém elementos para entendermos as interações entre estratégias de mobilidades voltadas ao ciclismo e ações voltadas a um turismo mais humano e criativo. Neste sentido, convido a todos a pedalar pelas suas páginas!

Danielle Carusi Machado

Professora Associada da Faculdade de Economia da UFF

## INTRODUÇÃO

Esta obra é resultado da transcrição do Ciclo de Palestras realizado no I Encontro para Desenvolvimento do Cicloturismo nos dias 26 e 27 de outubro de 2016 sob a coordenação da organizadora, Fátima Priscila Morela Edra, professora Adjunta no curso de graduação em Turismo e colaboradora do Programa de Mestrado em Turismo (PPGTUR), ambos da Faculdade de Turismo e Hotelaria da Universidade Federal Fluminense (FTH/UFF) e que contou com apoio financeiro do Conselho Nacional de Pesquisa (CNPq) e as parcerias da Prefeitura de Niterói por meio do Programa Niterói de Bicicleta (PNB) no que se refere aos espaços físicos para realização das atividades previstas, do Coletivo Mobilidade Niterói e Núcleo de Planejamento Estratégico de Transporte e Turismo (PLANETT), ambos para organização e realização.

Por que transcrever as palestras?

Livro publicado na Europa na década de 1990<sup>1</sup> sobre turismo mostrava o desenvolvimento da atividade turística com base nas mudanças ocorridas no sistema de transportes. Interessante que, até aquele momento, os autores identificavam quatro períodos com distâncias de tempo progressivamente menores devido às mudanças da tecnologia que promoviam alterações na sociedade cada vez de forma mais rápida.

Nos últimos 30 anos, o gerenciamento da mobilidade e a inserção da alta tecnologia no sistema de transportes desde o projeto, passando pela estrutura, operacionalização, comercialização, divulgação e controle, promoveram muitas transformações, principalmente no que se refere aos deslocamentos, sejam eles diários ou por motivos de lazer e viagens.

E, ao mesmo tempo em que vemos o desenvolvimento de trens de alta velocidade, aeronaves cada vez maiores e mais rápidas, estudos e testes para viagens espaciais em meio a discussões sobre sustentabilidade e cidades para pessoas, ressurgem um antigo modelo, carinhosamente nomeado por alguns como magrela, a bicicleta.

Mas, que motivos justificam a inclusão de um modelo “tão antigo”, desprovido de tanta tecnologia (se comparada aos demais veículos), em cidades tão diferentes de um século atrás, tempo em que a bicicleta aparecia como desejo de muitos transeuntes?

Diante do caos das cidades frente aos intensos e extensos engarrafamentos, tempo de percurso entre curtas distâncias cada vez maiores, poluição atmosférica, sonora e

---

<sup>1</sup>Lickorish, Leonard J.; Jenkins, Carson L. An introduction to tourism. Buerworth-Heinemann: 1997.

arquitetônica resultante do elevado quantitativo de veículos automotores, as bicicletas reaparecem como o veículo que possibilita o “deslocamento saudável com liberdade”.

O uso da bicicleta possibilita percorrer percursos mais distantes de forma mais rápida do que a pé e/ou percorrer percursos mais curtos de forma mais rápida do que o veículo automotor. Seu uso promove uma sensação de liberdade, as vias se tornam mais simpáticas, pessoas passam a se cumprimentar e, ao mesmo tempo em que se deslocam, é possível a realização da atividade física. Que benefício à saúde!

Quanto mais se pedala, mais se quer pedalar. Depois que se passa a utilizar a bicicleta como veículo e se percebe o quão atrativo é, cada vez mais ela se torna importante na vida das pessoas, cada dia se faz mais e maiores percursos. Mais pessoas de bicicleta nas ruas promovem o interesse em mais pessoas de fazerem o mesmo. E, assim, a bicicleta tem se tornado tema central de políticas públicas de mobilidade em grandes cidades.

Por outro lado, cada vez mais cidades urbanas têm atraído a demanda turística. E quando esta é ciclista, acaba por procurar localidades que propicie utilizar seu meio de transporte favorito, a bicicleta. Logo, surgem discussões sobre cicloturismo.

Na verdade, a grande discussão está na interface entre a ciclomobilidade e o cicloturismo. Discussão esta que aconteceu no Ciclo de Palestras devido à diversidade de conhecimento e experiências dos participantes convidados. E, por isso, tão importante de ser registrada.

Ressalta-se, também, que o assunto no Brasil é bastante recente, ainda na primeira década de discussões e com quantidade de material acadêmico bastante restrito. Com termos de busca “bicicleta turismo” e “cicloturismo”, somando-se portal de periódicos CAPES e plataforma SciELO, são 17 publicações sobre a temática<sup>2</sup>.

A obra esta dividida em quatro partes. Na primeira, mesa de abertura, tem-se os discursos produzidos pelas autoridades presentes sobre o tema. Em seguida, inicia-se o tema “Como as cidades são vistas dentro do planejamento dos roteiros do cicloturismo”, onde pode-se observar a diferença entre Europa e Brasil no que se refere ao planejamento do segmento e as interfaces com mobilidade e turismo. Na terceira parte, “Cicloturismo como fomentador de novos negócios”, apresentam-se quatro segmentos de negócios privados: uma revista especializada no segmento da bicicleta, duas agências de turismo receptivo (nacional e internacional), todos localizados no Brasil e mais a experiência de uma empresa de

---

<sup>2</sup> SALDANHA, Cruz. O estado da arte e a mostra acadêmica. In: EDRA, Fátima Priscila Morela et al (Org.). *Cicloturismo urbano em foco*. Niterói: Faculdade de Turismo e Hotelaria, 2017. P. 27-28.

cicloturismo localizada no Chile. E, na quarta e última parte, mostram-se ações desenvolvidas no Brasil pelo poder público para fomentar a bicicleta e seu uso para o turismo.

Espera-se que a leitura se torne uma agradável viagem cicloturística.



MESA DE ABERTURA





*Mestre de Cerimônia (MC), Fabio Nazareth*

Senhoras e senhores, muito bom dia. A Faculdade de Turismo e Hotelaria da Universidade Federal Fluminense tem o imenso prazer de recebê-los para o Iº Encontro para Desenvolvimento do Cicloturismo.

No atual contexto nacional de crise econômica e de mobilidade urbana, diversas cidades brasileiras têm investido em políticas de incentivo ao uso da bicicleta como alternativa para esses problemas. Para além de facilitar os deslocamentos diários, a bicicleta tem sido também considerada importante ferramenta para o desenvolvimento do turismo local e regional, contribuindo para o aquecimento de negócios relacionados e para a valorização do patrimônio natural e construído destes locais.

Visando refletir sobre algumas experiências nacionais e internacionais emblemáticas sobre o tema do cicloturismo urbano, a Universidade Federal Fluminense, em parceria com a Universidade Federal do Rio de Janeiro, a Prefeitura Municipal de Niterói e o Coletivo Mobilidade de Niterói, organiza este evento com a participação de diversos atores que já trabalharam nesta área, entre eles os setores privado e público, a academia e organizações não governamentais. Espera-se que com esta iniciativa novos projetos e oportunidades de negócio possam se concretizar, contribuindo para o desenvolvimento do turismo e do ciclismo no âmbito nacional.

Gostaríamos de convidar a compor a mesa as seguintes autoridades: o excelentíssimo Senhor Axel Graef, vice-prefeito de Niterói; o Senhor José Haddad, Presidente da Niterói Empresa de Lazer e Turismo (NELTUR); o Professor Doutor Marcello Tomé, Diretor da Faculdade de Turismo e Hotelaria da Universidade Federal Fluminense; o Professor Doutor Ronaldo Balassiano, Coordenador do Núcleo de Planejamento Estratégico de Transportes e Turismo (Planett); e também o Senhor Peter Barcelos, Assessor Chefe de Comunicação Social da Setur, que está representando o Secretário de Turismo do Rio de Janeiro. E, por fim, a Professora Doutora Fátima Priscila Morela Edra, Coordenadora do Iº Encontro para Desenvolvimento do Cicloturismo. Obrigado.

Para darmos início a este evento, passamos a palavra à Professora Fátima.



*Coordenadora do I Encontro para Desenvolvimento do Cicloturismo*

*Fátima Priscila Morela Edra*

Bom dia, mesa. Bom dia aos participantes. Aproveito o momento para agradecer ao CNPq pela aprovação do projeto para realização do evento e pela verba disponibilizada que possibilitou sua realização.

Aos colaboradores que estiveram desde o início da submissão da proposta ao edital e que formam a equipe da organização: Juliana DeCastro e Luiz Saldanha, do Núcleo de Planejamento Estratégico de Transportes e Turismo (Planett); à Isabela Ledo e Marina Barcellos, do Programa Niterói de Bicicleta; ao Sérgio Franco, do Mobilidade Niterói, e aos alunos do curso de turismo da UFF, Fellipe Santos, Letícia Silva e Matheus Costa.

Àqueles que auxiliaram em algum momento ou integraram a equipe posteriormente: professores do curso de turismo da UFF, Lucia Silveira, Telma Lasmar, Marcello Thomé e João Evangelista; alunos do curso de turismo da UFF, Breno Quintanilha e Camila Teixeira. À ThaysaAlexandrisky da NELTUR e aos colegas, Felipe Simões e MennoTrautwein.

Não podemos esquecer aos que cederam espaços, equipamentos e pessoal de apoio; são eles: Teatro Municipal, Reserva Cultural e Museu de Arte Contemporânea.

Também aos parceiros: ECF, UCB, Clube de Cicloturismo, Labmob, Revista Bicicleta, Terra Brasilis, Lev, EDG Gráfica, Hotel Village Icaraí, Tribo, Prefeitura de Niterói, Neltur, Balada Mix e restaurante À Mineira e, ao copatrocinador: Banco Itaú.

Registro e agradeço a presença dos professores Ricardo Vilela, Valéria Lima, Paola Lhoman e o Senhor Liberato Pinto, da NELTUR.

E, por fim, mas não menos importante, à graça de Deus que nos guiou em sabedoria e entendimento para chegarmos até aqui.

Quero dizer que é um prazer realizar o evento e recebê-los aqui. Espero que seja produtivo a todos.

Obrigada.

*MC*

Falará agora o Sr. Peter Barcelos, representando o Secretário de Turismo do Rio de Janeiro.

*Assessor Chefe de Comunicação Social da Setur*

*Peter Barcelos*

Em nome do Secretário Nilo Sérgio, trago os cumprimentos da Secretaria ao Vice-Prefeito Grael e ao Haddad, nosso amigo da NELTUR que sempre está muito presente nos eventos e que hoje também preside o fórum de secretários do estado.

Acho que Niterói é a segunda cidade que mais recebe turistas no Estado do Rio. Niterói possui uma vista incrível e uma geografia peculiar para prática do turismo, e a secretária se coloca disponível para projetos neste sentido.

*MC*

Passamos a palavra agora ao Professor Doutor Ronaldo Balassiano, coordenador do Núcleo de Planejamento Estratégico de Transporte e Turismo.

*Coordenador do Núcleo de Planejamento Estratégico de Transporte e Turismo - PLANETT*

*Ronaldo Balassiano*

Bom dia a todos.

Primeiro, gostaria de agradecer o convite de estar aqui com vocês. Acredito que será um evento muito interessante, discutindo o papel da bicicleta e, sobretudo, da bicicleta no contexto do cicloturismo.

Quero parabenizar meus colegas aqui presentes e dizer para vocês que eu coordeno um grupo de planejamento estratégico de transportes e turismo; esse grupo não possuía turismo na sua denominação, quando foi fundado em 1998. O grupo foi adequado recentemente (2015), incluindo o turismo em suas atribuições, pela importância que ele tem no contexto da mobilidade urbana. E, quando fazemos a incorporação do cicloturismo ao turismo e ao transporte, estamos planejando no curto, médio e longo prazos.

Um planejamento que permita desenvolver projetos de cicloturismo num horizonte de cinco, dez ou vinte anos é importante, pois estamos exatamente em um momento de substituição dos nossos prefeitos. O recado que eu gostaria de deixar aqui é que essa mudança não deveria interferir nos programas e projetos já existentes nas atuais prefeituras que desenvolvem e implementam o cicloturismo nas cidades. Dessa forma estaremos trabalhando

para que o uso da bicicleta se torne cada vez mais efetivo e que a mobilidade das cidades seja cada vez mais sustentável.

Obrigado a todos.

*MC*

Ouviremos agora o Professor Doutor Marcello Tomé, Diretor da Faculdade de Turismo e Hotelaria da Universidade Federal Fluminense.

*Diretor da Faculdade de Turismo e Hotelaria da UFF*

*Marcello Tomé*

Bom dia a todos.

É uma alegria muito grande estar presente nesta manhã, iniciando um evento com uma temática tão relevante para todos nós, que é a relação da bicicleta com o cicloturismo.

Estou como Diretor da Faculdade de Turismo e Hotelaria da Universidade Federal Fluminense e sem dúvida é um elemento muito significativo poder desenvolver o turismo por meio de uma atividade pouco impactante ambientalmente, em que boa parte de suas características são focadas na percepção da sustentabilidade, que viabiliza uma melhoria de saúde, já que está relacionada à atividade física e em localidades como o município de Niterói, cuja planície litorânea propicia um deslocamento tranquilo por meio da bicicleta. Então, é um elemento extremamente interessante de utilização para o fomento do turismo de nossa cidade e em boa parte da região metropolitana.

É claro que ainda temos muitas indagações para desenvolvermos essa atividade com plenitude para que possamos alcançar todos os efeitos positivos dessa atividade. No caso, a cicloturística. Acho que teremos um espaço muito interessante para refletirmos e buscarmos respostas para essas indagações aqui neste evento.

Destaco, também, o papel da Professora Fátima Priscila Morela Edra, coordenadora desse evento e que vem desenvolvendo atividades de ensino, pesquisa e extensão focadas no cicloturismo. Para nós, é uma alegria muito grande podermos desenvolver, acolhermos e ser pioneiros nestes trabalhos de pesquisa, extensão e ensino desenvolvidos dentro da faculdade por meio da Professora Priscila.

Destaco mais uma vez a relevância do tema a ponto do CNPq apoiar financeiramente a organização deste evento, mesmo no contexto de crise que vivemos hoje. Isso demonstra a

qualidade do projeto enviado, assim como a relevância dos temas que serão tratados nestes dois dias.

Então, agradeço a todos os envolvidos pela oportunidade de refletirmos, debatermos sobre o cicloturismo, não apenas no município de Niterói, não apenas na região metropolitana, mas no Brasil e em casos interessantes fora do nosso país.

Agradeço imensamente a presença de todos, como professor, a presença dos meus alunos, ex-alunos, colegas aqui presentes, a todos que estão aqui propiciando e compartilhando o conhecimento e participando ativamente deste evento durante esses dois dias.

Muito Obrigado.

*MC*

Com a palavra, o Sr. José Haddad, Presidente da empresa Niterói Lazer e Turismo, NELTUR.

*Presidente da Neltur*

*José Haddad*

Muito bom dia.

Gostaria de saudar a mesa na figura do Vice-Prefeito Axel e da Professora Priscila e o público na pessoa da Isabela, que se desdobra na cidade com essa missão de desenvolver toda uma mentalidade para o uso de bicicleta.

Bicicleta é um dos transportes de um futuro sem poluição. O Ministério do Turismo, nos últimos dez anos, disponibilizou 25 milhões em recursos para a construção de ciclovias no país, uma verba ainda pequena considerando que o Brasil é o terceiro produtor de bicicletas no mundo, mas isso eu acredito que seja uma tarefa precipuamente idealizada pelo município, que tem esse entendimento, que tem a ciclovia como qualidade de vida e dentro de uma consciência mais abrangente, eu diria até planetária.

Niterói, nesses três anos e meio dentro dessa última gestão, acordou para essa realidade, criou um núcleo espacialmente voltado para isso, que é o Niterói de Bicicleta, capitaneado muito bem pelo nosso ambientalista e Vice-Prefeito Axel Graef, e hoje nós já contamos com aproximadamente 35 km de ciclovia na cidade.

O Brasil conta, salve enganos, com 1600 km de ciclovias e nós estamos inseridos aí, em boa parte. É uma preocupação extrema nosso túnel Charitas x Cafubá que contemplou também a ciclovia e, por isso, daqui a pouco, nós aqui de Icaraí poderemos ir à praia na região oceânica de bicicleta, em um sistema completamente preservado, separado, com uma ventilação especial no túnel. Niterói dará um exemplo e tentará contagiar outros municípios do Brasil para que façam o mesmo.

Eu fico muito feliz por Niterói ter sido escolhida para sediar esse evento. Hoje eu voltei ao passado, quando eu tinha 2 anos de idade. Lembrei-me da minha primeira Caloi, eu pedi a Papai-Noel; meus pais se esforçaram muito para me dar aquela Caloi, voltar a infância foi muito gostoso.

Bicicleta tem tudo a ver com qualidade de vida, natureza, respeito a natureza e ligação com uma consciência próspera. Penso que Niterói está de parabéns pelo trabalho que vem desenvolvendo. Todos que estão envolvidos nos projetos estão de parabéns. Sabemos que mudanças são desafiadoras, nós sabemos disso.

Para instalar ciclovias em Niterói, foi necessário ocorrer uma mudança de cultura, e recentemente eu dei uma palestra na semana do trânsito e a minha palestra foi: Dirigindo a sua vida, sinalizando rotas e corrigindo rumos. Porque dirigir um carro é como dirigir a vida, o comportamento que a gente tem na vida é muito intrínseco com o que a gente tem no trânsito, então abrir uma faixa de ciclovia onde se respeita o pedestre e a bicicleta é uma mudança de cultura, é um trabalho de formiguinha, um trabalho de persistência, de paciência e mais que isso, de conscientização.

Se a gente não expande a nossa consciência, a gente nunca vai fazer novas escolhas. Precisamos abrir a mente para uma nova realidade. Então, parabéns, vocês todos são heróis nesse contexto de abraçar essa bela bandeira que é a ciclovia. Além de gerar bem estar.

Que seja um belo evento, que tenhamos mais que afetividade, que seja afetivo e que possamos contagiar mais mentes para que a gente possa um dia nos orgulhar de todo o trabalho e toda energia que colocamos à disposição desse projeto.

Muito obrigado.

*MC*

Encerrando está mesa de abertura, começa a falara agora o Excelentíssimo Sr. Vice-Prefeito Axel Grael.

*Vice-Prefeito da cidade de Niterói*

*Axel Grael*

Bom dia a todos.

Gostaria de saudar aqui a nossa mesa de abertura, a todos os organizadores deste nosso encontro de cicloturismo. Saudar esse encontro da Prefeitura de Niterói com a Universidade, com todos esses agentes que promovem o avanço do turismo e do uso das bicicletas em Niterói.

Acho que os que me antecederam aqui fizeram algumas ressalvas importantes sobre a importância das bicicletas e como Niterói se encaixa bem nessa temática. Eu sempre me lembro da década de 1980, quando eu participava de um grupo de ambientalistas aqui de Niterói, que se chamava Resistência Ecológica MORE, e nós organizávamos algumas manifestações pedindo ciclovias em Niterói e as pessoas olhavam pra gente como se fôssemos ET's, dizendo que Niterói nem tinha relevo apropriado para as bicicletas e nem clima e nós, naquela época, já argumentávamos que clima pode ser um obstáculo em alguns países e que mesmo assim as pessoas usam muito a bicicleta.

Temos um clima atraente para uso da bicicleta, enquanto em alguns países você tem convívio com a neve, com o frio. Então, às vezes, o clima pode ser muito mais um obstáculo lá do que aqui e agora com as obras que estão sendo desenvolvidas na transoceânica, por exemplo, com ciclovias, aonde você vai poder circular por todo o projeto de malha cicloviária já desenvolvido aqui para Niterói e que agora terá maior intensificação, nós vamos poder vir de Itacoatiara, Itaipu até o Barreto, pedalando praticamente no plano.

Dentro desse contexto e com as atrações e com o que nós já praticamos com o tema de turismo aqui, Peter mesmo lembrou que nós somos a segunda cidade que recebe turistas no nosso estado, então Niterói é um belo laboratório para que a gente reflita os nossos potenciais do cicloturismo. Nós temos, não como novo pra gente, algumas experiências que são desenvolvidas.

A NELTUR tem o BikeTur, que é desenvolvido junto com o programa Niterói de Bicicleta; nós temos o Evandro representando a Terra Brasilis, um empresário da nossa cidade que já recebe a alguns anos turistas estrangeiros que vêm para Niterói e já usufruem das possibilidades turísticas e cicloturísticas de Niterói. Ou seja, nós não estamos falando de algo para o futuro, pois nós já temos uma experiência no presente e temos um potencial muito maior a ser desenvolvido e que eu tenho certeza que as pessoas que estão reunidas aqui no nosso encontro, com suas experiências e olhares especializados na questão do turismo e da

bicicleta saberão apontar esse potencial e até mesmo nos orientar nos futuros investimentos públicos na implantação dessa malha cicloviária e que a gente possa cada vez mais atrair turistas para Niterói, que venham para cá olhando a cidade como uma oportunidade para o ecoturismo através dos parques que estão sendo implantados aqui em Niterói.

Em função da decretação do PARNIT em 2014, nós já temos praticamente a metade do território de Niterói protegido com área de preservação, possuindo um potencial muito grande para o ecoturismo, e essas atividades junto ao cicloturismo podem andar muito juntas também.

Enfim, eu acho que nós temos aqui um ambiente fértil para que a gente planeje, pense cada vez mais Niterói mais ciclável e mais amiga da bicicleta e cada vez mais atraente para o turismo.

Bom proveito para todos e que esse encontro tenha excelentes resultados, bom dia a todos.

COMO AS CIDADES SÃO VISTAS DENTRO DO  
PLANEJAMENTO DOS ROTEIROS DE  
CICLOTURISMO





## *European Cyclist's Federation – ECF*

*Márcio Deslandes<sup>3</sup>*

Bom, continuando a quebrar o protocolo, será que eu posso tirar esse microfone e falar? Porque realmente para mim é muito difícil falar parado.

Bom dia a todos, o meu nome é Márcio e eu estou aqui representando a Federação Europeia de Ciclismo.

Primeiramente, gostaria de agradecer a organização do evento pelo convite. Apesar de eu morar na Europa, eu sou carioca e é sempre um grande prazer falar de bicicleta em português e na minha cidade. Outra coisa também é a importância do cicloturismo, porque eu acabei trabalhando na ECF exatamente quando eu comecei a procurar uma rota para ir da Croácia até a Grécia e foi assim que eu acabei no site da ECF e consegui esse emprego.

Então, nessa apresentação, eu vou falar um pouquinho o que é a ECF, World Cycling Alliance e o impacto econômico do cicloturismo na Europa. Eu vou me focar na Europa porque eu acho que nem tenho autoridade suficiente pra falar de cicloturismo aqui no Brasil e eu acho que vocês têm muito mais. Também vou falar um pouco da nova agenda urbana Habitat 3 e o impacto urbano do cicloturismo no contexto urbano.

A ECF é a Federação Europeia de Ciclista. Nós temos membros que são associações de ciclistas nacionais da Europa e em outros lugares do mundo, e o que fazemos é representá-los unindo uma voz para todos os ciclistas dentro das instituições europeias. Há três anos, nós lançamos o que chamamos a aliança mundial da bicicleta, que é uma iniciativa parecida, mas para unir vozes de ciclistas no mundo inteiro e trabalhar junto as instituições internacionais como a ONU, banco de desenvolvimento e etc.

Antes de eu começar essa parte mais econômica, impacto econômico, eu queria contar para vocês uma história que o Zé Lobo do Transporte Ativo me contou um dia durante a nossa conferência Velocity em Taiwan, esse ano. Ele chegou numa palestra e o cara que estava palestrando começou a palestra perguntando para a pessoa: você tem 5 dólares? E a pessoa dava 5 dólares para ele, e ele devolvia 10 dólares para pessoa. Ele ia para outra

---

<sup>3</sup> Apaixonado pela vida urbana e mobilidade ativa. Marcio tornou-se responsável pela Conferência Velo-city junto à ECF e vem desenvolvendo os programas intelectuais da mesma, o que traz a ele um vasto conhecimento de vários aspectos e perfis da bicicleta. Dando continuidade à carreira de Ciências Políticas, Marcio ocupou cargo adjacente dentro da ECF para gerenciar a rede World Cycling Alliance e estender o trabalho da ECF além de fronteiras europeias. Com isso, Marcio também exerce cargo de diretor de Políticas Globais na ECF, trabalhando para que a bicicleta seja reconhecida em processos globais, tais como Habitat III, COP 21 e um dia dedicado à bicicleta reconhecido pela ONU – O Dia Mundial da Bicicleta.

pessoa e falava: você tem 10 dólares? Ele pegava os 10 dólares e dava 20 dólares para pessoa. Isso para mostrar que, com o investimento em bicicleta, você tem pelo menos o dobro de volta, e aí como eu vou falar de turismo na Europa, eu acho importante a gente olhar um pouco qual é o mercado de turismo em geral na Europa.

Números e fatos inclui a Europa inteiro, até países novos como a Lituânia e a Romênia, que não são tão desenvolvidos. Quando você vai para o centro da Europa, os números se tornam mais altos.

Agora, falando de cicloturismo, o nosso maior projeto em cicloturismo se chama Eurovelo e o objetivo é conectar a Europa inteira por ciclorrotas para turismo, ou seja, uma ideia parecida com estradas, que conectam os países, conectar os países com ciclorrotas. Hoje a gente tá desenvolvendo para realmente cobrir a Europa inteira com ciclorrotas.

Agora uma coisa muito interessante que mostra também como o cicloturismo também está ligado a qualquer tipo de política ciclável, é que essas rotas têm uma infraestrutura tão boa que elas começaram a ser usadas em contextos regionais, ou seja, cidadezinhas pequenas. Pessoas que moram numa cidade pequena e que trabalham na outra, estão começando a usar essas rotas para se locomover, e com o advento das bicicletas elétricas, mais ainda.

E esse impacto desse projeto Eurovelo foi tão grande que o parlamento europeu abriu os olhos e encomendou o estudo sobre o impacto econômico dessas rotas, copulando informações já existentes, identificando novos aspectos do cicloturismo. E as conclusões são: hoje na Europa você tem 2.3 bilhões de ciclovagens feitas por bicicletas, e o impacto econômico total do cicloturismo na Europa é de, em média, 44 bilhões de euros, o que é maior do que a indústria de cruzeiros. Isso achei interessante colocar porque esses cruzeiros que estão na Europa no verão europeu, eles geralmente estão aqui na costa brasileira no verão brasileiro, então, vamos imaginar se a gente tivesse uma rede de cicloturismo boa, qual seria o potencial desse cicloturismo no Brasil?

E aí, parte do estudo ver também com a estimativa de quando essa, toda a Europa, tiver conectada por essas rotas que é a estimativa em 2020. Serão mais de 60 milhões de ciclovagens, gerando mais de 7 bilhões de euros por ano.

No hankingdos países, a Alemanha é onde tem a melhor infraestrutura; eu sempre digo que a Alemanha é para o cicloturismo como a Holanda e a Dinamarca são para o ciclismo urbano.

Agora eu vou falar um pouquinho do nível nacional, passando para o nível regional, para chegar ao contexto urbano.

Eu gosto sempre de usar o Reino Unido, ou seja, a Inglaterra como um bom exemplo, porque eles sempre estudam qual é o impacto da bicicleta não só no cicloturismo, mas da bicicleta em geral em outros campos, como da saúde, ou seja, o cicloturismo, o benefício econômico no setor de saúde, de 4 milhões de pounds, e o setor de eventos 5.6, lazer 1.5, os cicloturistas gastam pra caramba, e o impacto econômico é de mais ou menos de 117 a 239 milhões de pounds, ou seja, o custo benefício é super bom.

Agora, um exemplo super regional, que é também super interessante, no oeste da Irlanda, eles fizeram o que eles chamam de *Great West Grimes*, que eles transformaram uma antiga ferrovia, que já não era mais usada, numa rota de cicloturismo e ficou super popular, e o custo foi de 6 milhões de euros, e aí você vê o crescimento: você têm 145 mil visitantes em 2011, que subiu em três anos pra 200 mil visitantes e criou 38 novos setores de emprego ajudando a manter 53 setores de empregos, e isso também gerou novos desenvolvimentos de pacotes turísticos como *sickle gourmet* e entre outros. E o valor para economia local é de 7.2 milhões ao ano. Isso mostra muito bem que em um ano você já cobre todo o custo, todo investimento que foi feito nessa rota.

Agora, quais são os investimentos necessários para o cicloturismo funcionar? Então, nas nossas pesquisas, a gente vê que o cicloturista quer rotas atrativas e confortáveis. O que significa isso, na prática?

Primeira coisa, é a infraestrutura, é super interessante ver que para mim, por exemplo, quando eu penso em cicloturismo, eu sempre acho que o que eu quero é uma via segura, separada da via dos carros, como a gente fez as pesquisas.

Não é o caso.

O caso é que a maioria gosta de vias públicas asfaltadas, mas de tráfego baixo. Eles não querem estas separadas. O asfalto também é super importante pela questão do conforto, até porque a gente passa o dia inteiro pedalando.

E o segundo, são as vias segregadas e as vias de alto tráfego. Eu fui olhar e, psicologicamente, percebe-se que quando você está viajando de bicicleta, você quer se sentir como os outros modais que estão ali dividindo as rotas com você. Não é o caso para mim, mas foi o que eu achei.

Agora, nessa rota, é importante que tenha negócios onde os ciclistas se sintam bem vindos, onde eles possam aproveitar da cultura local. Aí você vê na França a degustação de vinho, onde tem alojamento, de todo o tipo de alojamento, do mais caro ao mais barato, têm atrações culturais no caminho, serviços disponíveis e sinalização. Sinalização é super

importante para o cicloturismo, porque quando você não conhece o lugar, se sentir perdido te deixa numa situação muito vulnerável.

Outra coisa é a integração da bicicleta em outros tipos de transportes para fazer a sua viagem mais fácil, e o planejamento com aplicativos, mapas e sites para você planejar e fazer a sua viagem também de forma eficiente.

Agora, falando também do cicloturismo e impacto urbano, semana passada aconteceu em Quito uma conferência da ONU Habitat, que se chama *Habitat three*, que é exatamente uma conferência para determinar diretrizes de políticas urbanas sustentáveis, e o interessante é que houve uma urgência, nesse documento, que mais de 50% da população do mundo vive em cidades, e que o crescimento cresce desvairadamente. Acredita-se que em 2050 mais de 70% da população vai viver em cidades.

Tem um problema, porque apesar das nossas cidades serem lugares fascinantes... bom, eu adoro a cidade porque é onde você tem acesso à educação, cultura, trocas, diversidade, e se não houver um crescimento sustentável, elas vão virar fontes de problema, são nas cidades que nós temos grande emissão de gases, violência, porque não tem mais as oportunidades que tinham antigamente, entre outros problemas, e daí a importância do cicloturismo, não só cicloturista, mas a bicicleta em geral e uma coisa que, são esses três pontos, eu acho bem importantes, eu não vou falar da bicicleta nesse documento *A nova agenda urbana do habitat três*, porque senão eu poderia passar pelo menos uma semana falando sobre isso, mas uma coisa muito importante é a capacidade.

Hoje em dia, já não há capacidade no transporte das cidades para a quantidade de pessoas que vivem nas cidades. Cidades que têm fluxo de turista muito grande, já sofrem muito com a capacidade, unindo os turistas e os habitantes. A bicicleta é uma maneira de desafogar o transporte, pelo menos você está dando uma opção, não só para o turista, mas para as pessoas locais como alternativa de transporte.

Outra coisa é revitalização econômica de cidades pequenas e médias, onde você coloca uma ciclorrota. Toda cidade que passa por essa ciclorrota, ela passa por uma revitalização econômica e também fazem as pessoas mudar esse conceito de que só na cidade grande que tem opções. Têm dois exemplos muito interessantes, um deles é o leste da Alemanha, que quando o muro caiu, todo mundo fugiu, e uma das rotas dessa Eurovelo se chama a rota da cortina de ferro, revitalizou várias cidades, atraindo muitos jovens que saíram da sua cidade pequena para ir à cidade grande estudar e voltar porque começou a ter oportunidade, com hotéis, restaurantes, toda a demanda do cicloturismo.

O outro exemplo muito interessante foi em Taiwan. Eles investiram enorme no cicloturismo na ilha, e hoje em dia é considerado o paraíso do cicloturismo. Várias cidadezinhas que eram consideradas cidades fantasmas, quase fantasma, porque tinha uma população de 100 pessoas com mais de 70 anos, por causa do cicloturismo, teve uma demanda tão grande que todos os jovens que foram estudar na cidade grande, começaram a voltar e fazer toda uma economia local vibrante.

O terceiro fato é que o cicloturismo gera um novo setor, gerando crescimento e mais empregos.

Agora, as bicicletas da cidade, dois pontos que eu acho superimportantes. Ela tem que ser de fácil acesso para todos, tem que ser uma coisa para o turista, mas também para todos os moradores da cidade. Tem que ter um planejamento, tem que pensar na integração da bicicleta como meio de transporte, porque o uso da bicicleta tem que ser eficiente. Só quando é eficiente e fácil que a gente vai optar pelo uso da bicicleta, ter políticas interdisciplinares, ou seja, fazer essa cidade amiga da bicicleta e infraestrutura, infraestrutura e infraestrutura. Só quando a gente se sente seguro, que o meio de transporte é eficiente, a gente vai escolher ele para nossa locomoção.

Eu não ia colocar muito das bicicletas públicas, mas eu achei esse artigo ligado a bicicleta pública e cicloturismo urbano que é sobre o *Vélib* de Paris, que é o sistema de bicicletas públicas, que hoje em dia, está sendo visto como mais uma atração turística. Pessoas vão à Paris para utilizar o *Vélib*, e por que isso? Porque quando você pega uma bicicleta e está descobrindo a cidade de bicicleta, você está se transportando e tendo a experiência do turismo, que não acontece quando você pega o metrô. Quando você pega o metrô ou um ônibus, você bloqueia a sua experiência de turismo para se locomover do ponto A ao ponto B e quando você sai desse meio de transporte, é quando você começa a experimentar o turismo novamente.

Então, o cicloturismo hoje é... teve um aumento de 20% nas últimas décadas, gera mais emprego que a indústria de aço e carvão na Europa. Cicloturistas gastam muito mais do que outros tipos de turistas porque eles não têm que gastar com meio de transporte, aumenta as economias locais e tem um baixo investimento para o alto benefício.

Antes de eu terminar, eu gostaria de perguntar para vocês: se eu voltar aquela historinha que o Zé Lobo me contou, por exemplo, você tem 5 reais? Quanto você acha que eu tenho que te dar de volta? Pelo menos 10, mas acho que quando se fala do cicloturismo, eu tinha que te dar pelo menos 15, senão 20, de volta.

Muito obrigado.

## *União de Ciclistas do Brasil - UCB*

*André Geraldo Soares<sup>4</sup>*

O cicloturismo precisa da ciclomobilidade

Bom dia! É uma satisfação enorme estar aqui com vocês.

Eu fico satisfeito em constatar que quem se dedica à mobilidade urbana ou quem trabalha com a bicicleta como meio de transporte e mobilidade também está envolvido em projetos de cicloturismo – e espero que nessa nossa conversa consigamos compreender um pouco mais sobre por que isso é importante.

Eu vou deixar para falar da UCB, a União de Ciclistas do Brasil, no final, se me sobrar tempo e vou de dedicar a atender à solicitação de quem nos convidou, que tem por objetivo aprimorar o cicloturismo e ao mesmo tempo contribuir para que a bicicleta seja um instrumento de mobilidade urbana. Por que este também é meu objetivo, especialmente porque precisamos dar condições, a sociedade precisa dar condições, de que a bicicleta possa contribuir em toda sua potencialidade para a eficiência da mobilidade urbana e para a qualidade de vida em geral – e isto hoje não está ocorrendo porque não existe incentivo para a bicicleta.

Primeiro, eu quero fazer um pequeno passeio sobre o status, sobre o símbolo, sobre o que representa a bicicleta hoje em dia na sociedade brasileira.

Quando nos referimos à bicicleta como meio de lazer, ela nos lembra alegria, descontração, bem estar, o que é bem representada pela fofura e meiguice de uma criança fofura pedalando no parque.

Já quando falamos na bicicleta como meio de esporte, pensamos em saúde, performance, superação, desenvolvimento, principalmente quando a aliamos com os grupos que praticam pedal noturno ou trilhas nos finais de semana, grupos que se proliferam a cada ano. Este fenômeno contribui para melhorar a visibilidade da bicicleta na cidade, porque esse público dialoga com camadas sociais e com setores econômicos que, muitas vezes, não se sensibilizam com a bicicleta.

---

<sup>4</sup>Bacharel e Licenciado em Filosofia, Especialista em Educação Ambiental, Mestre em Sociologia Política. Educador social, educador ambiental, consultor em mobilidade ciclística, professor e pesquisador. Ex-membro do Conselho Municipal de Transportes de Florianópolis, Coordenador do Departamento de Mobilidade da ACBC – Associação de Ciclismo de Balneário Camboriú e Camboriú, Diretor Presidente da UCB – União de Ciclistas do Brasil.

E quando nos pensamos no cicloturismo, nos remetemos à aventura, à liberdade, à exploração de lugares diferentes, seja em paisagens distantes, seja na nossa própria cidade.

Mas, quando pensamos na bicicleta como modo de mobilidade e transporte, nós temos duas situações bem distintas

Se vemos a imagem de um europeu, pensamos em desenvolvimento social e em qualidade de vida, em respeito ao cidadão, porque sabemos que os países que investem em bicicletas são aqueles mais desenvolvidos economicamente e que alcançaram melhor justiça social.

Mas este não é esse o caso que nós vivemos no Brasil. A situação aqui é diferente. Nas cidades brasileiras a bicicleta não tem o mesmo status que tem nas cidades europeias. Aqui a bicicleta ainda tem o significado de meio de transporte de trabalhadores desqualificados, da população de baixa renda e, por isso, não conta com os investimentos necessários em infraestrutura e em políticas complementares para que ela possa contribuir com todo o potencial para melhorar a qualidade de vida urbana, a economia doméstica, a economia pública, a qualidade ambiental.

É esta situação que nós queremos mudar, e entendemos que o cicloturismo também contribui para a reversão deste modelo econômico e cultural.

Recapitulando, hoje, no Brasil, nós vivemos uma situação antagônica. Quando pensamos em cicloturismo, tudo é bonito, tudo é agradável, tudo é atraente – quando pedalamos pelo interior, carregados de alforjes, as crianças correm até o portão e gritam “olha, venham ver um ciclista passando”; as pessoas se admiram, nos param e perguntam de onde viemos.

Entretanto, na mobilidade urbana, ainda vivenciamos uma luta diária para todos sobre os benefícios da bicicleta, sobre dos direitos dos ciclistas, buscando o reconhecimento da dignidade dos ciclistas. E essa luta é promovida, quase exclusivamente, pela sociedade civil, por organizações de ciclistas.

Essa é a realidade brasileira que nós temos que mudar. A falta de incentivo para a bicicleta contribui para a diminuição do acesso à cidade, para a restrição do direito à cidade, ou seja, gera segregação social, na medida em que não se concede à bicicleta as condições dela alcançar a capilaridade plena. Quanto mais dificuldade das pessoas acessarem os serviços públicos, de exercerem sua função social, maior a segregação social entre quem possui carro e quem não possui carro. A maior parte dos espaços públicos, nas cidades brasileiras, é destinada ao transporte individual motorizado, e isso tem um custo social econômico que é

pago por todos os cidadãos, inclusive por aqueles que não tem carro, quem não podem ter carro ou quem não querem ter carro.

Os custos de saúde, os custos ambientais, que são enormes, e os gastos em infraestrutura para o transporte individual motorizado, são bancados também por quem se locomove de pé, de ônibus e de bicicleta. Isso gera “efeitos colaterais” e externalidades econômicas: em média, 45 mil mortes anuais na violência viária, cidades paralisadas e perda de autonomia (porque as pessoas necessitam se encaixar em sistemas pensados de forma estruturada para as massas).

Isso é particularmente evidente quanto pensamos nas crianças. Estudos no Reino Unido demonstram que quase 20% do trânsito matinal é composto por pais levando seus filhos de carro para a escola. São crianças e jovens que poderiam exercer sua autonomia, mas que são desencorajados pelo arranjo da cidade, que foi desenhada para os automóveis. E não foi à toa que na cidade do Rio de Janeiro, para evitar congestionamentos durante as Olimpíadas, foram interrompidas as aulas.

A solução para acabar com estes problemas não requer nenhuma receita, nenhuma novidade. Apesar de termos uma frota de aproximadamente 80 milhões de bicicletas, apenas três ou, no máximo, quatro por cento dos deslocamentos feitos no Brasil, em média, usam a bicicleta. Precisamos permitir que esta frota ganhe as ruas, com segurança e conforto.

Onde estão todas essas bicicletas? Porque elas só são usadas eventualmente, uma ou outra vez, e depois ficam enferrujando nas garagens? Certamente é porque seus donos não se sentem seguros e valorizados para usá-las. Resgatar a caminhabilidade, investir no transporte público, reverter os valores sociais, ou seja, resignificar o modo de viver a cidade, reconhecer a dignidade dessas formas de mobilidade é o que vai reverter esta situação.

As cidades pequenas e médias não podem repetir os erros das cidades grandes, que hoje estão tentando consertar os problemas gerados por décadas de investimentos em transporte motorizado individual, o que provocou o baixo rendimento do transporte coletivo e o medo de pedalar. Precisamos copiar nossos colegas europeus no que eles têm de bom a oferecer do ponto de vista da simplicidade eficiente, e não apenas sua tecnologia e sua economia. Hoje, a Europa, que alcançou a pujança, nos mostra isso, que para evoluir bem, com saúde e bem estar, nós temos que viver de forma simples, e isso é possível de alcançar por todas as pessoas – não é possível que todos tenhamos um estilo de vida sofisticado, mas é possível que todos tenhamos um estilo de vida simples.

Então, agora relacionando com o cicloturismo, para que ele cresça, é preciso investir não apenas em cicloturismo, mas em ciclomobilidade. E eu quero tratar isso em duas frentes:



a da coerência e a da oportunidade – porque se não investirmos em ciclomobilidade, não avançaremos no desenvolvimento do cicloturismo.

Por coerência, porque uma cidade que deseja atrair os cicloturistas para visitas breves (mesmo que durem 15 dias), deve demonstrar que valoriza a bicicleta também para seus cidadãos que a usam no dia a dia. Não faz sentido que alguém, de bicicleta, vá fazer turismo em uma cidade onde os próprios cidadãos, o que inclui os trabalhadores do turismo, não possuem condições adequadas de usar a bicicleta no dia a dia. É preciso coerência, ética, respeito à legislação – e a legislação atual é suficiente para inserir a bicicleta em termos de prioridade no trânsito, vide o Código de Trânsito Brasileiro e o Plano Nacional de Mobilidade Urbana.

Criar uma nova geração de ciclistas é importante porque nas últimas décadas nós deixamos de criar novos ciclistas, nós matamos gerações de ciclistas. Os adultos de hoje, que foram de bicicleta para a escola, hoje não têm coragem de deixar seus filhos fazerem o mesmo. Precisamos criar condições para que as crianças se tornem ciclistas, porque se nós apenas queremos convencer os adultos, o nosso resultado será insuficiente.

Reverter os efeitos de décadas de falta de investimentos, criar uma nova cultura de mobilidade urbana e de segurança viária, principalmente para os mais vulneráveis, como crianças, idosos e mulheres (que são vítimas de assédio), esta deve ser a prioridade das políticas públicas de mobilidade, inclusive para o desenvolvimento do cicloturismo.

E assim chegamos à questão da oportunidade. O potencial de atratividade cicloturística de uma cidade é contrastante com as condições oferecidas para a prática do cicloturismo. A cidade que quer receber cicloturistas para que eles conheçam suas paisagens agrestes precisa aproveitar também para que eles vivenciem a sua vida urbana, senão estaremos jogando fora uma parte importante desses atrativos. É necessário fazer da cidade, da parte urbana do município que tem atrativos cicloturísticos, mais do que um ponto nodal no trajeto do cicloturista. Hoje a cidade é um ponto nodal hostil ou, pelo menos, desagradável, de onde o cicloturista quer fugir o quanto antes para vivenciar a tranquilidade da cena campestre.

A maior parte do cicloturismo praticado no Brasil é agreste ou em estradas vicinais, percorrendo zonas rurais. Mas, geralmente a viagem se inicia em uma cidade, passa por uma ou várias cidades e termina em uma cidade. Ali o cicloturista dorme, busca serviços, etc. Se a cidade não possui atrativos e, mais que isso, oferece riscos, ela se torna um empecilho. As cidades, assim, são nós desagradáveis da rede.

E, mais do que pontos nodais agradáveis, as cidades podem e devem também ser destinos cicloturísticos, ou que sejam atraentes para o cicloturismo, contribuindo para o aumento da permanência do cicloturista. Podem ser criados roteiros urbanos, aproveitando a infraestrutura ciclovária – que ainda precisa ser instalada em todas as cidades, de médias a grandes – ofertada aos seus moradores.

O aumento da permanência dos turistas ocorrerá com a diversificação dos atrativos, com a oferta de serviços. E tornar as cidades cicláveis ou cicloamigáveis provoca o aumento paulatino da quantidade de ciclistas, estimula o uso da bicicleta e, com isso, faz crescer a quantidade de cicloturistas e incrementa o mercado cicloturístico. Cidades cicláveis são nascedouros de cicloturistas, e eles irão visitar outras cidades. Portanto, investir em mobilidade urbana significa, também, investir no cicloturismo – assim como também significa investir no ciclismo esportivo, pois mais pessoas estarão pedalando e, dali, podem surgir mais atletas, melhores atletas.

Vamos pensar por que os cicloturistas são importantes? É porque eles se interessam mais pelo trajeto do que pelo destino, e isso é contrário do que ocorre com o turismo convencional.

Os cicloturistas, na maior parte, são mais instruídos em questões de mobilidade urbana e estão mais aptos para distinguir as cidades cicloamigáveis. São pessoas que, quando voltam de uma viagem, dizem se a cidade visitada é boa ou não para pedalar, se é segura, e não apenas se ela é bonita.

Todos os cicloturistas evitam cidades desagradáveis e hostis e são agentes espontâneos de publicidade. Quando um cicloturista retorna de uma viagem, carrega centenas de fotos na internet, posta nas redes sociais – alguns até tem blogs dedicados ao assunto, fazem parte de grupos de comunicação, constituindo-se, assim, em divulgadores espontâneos. Por isso, as cidades que não são atrativas serão mal faladas por um público exigente e qualificado.

Como tornar as cidades mais seguras e atraentes? Não há nenhum segredo para isso. É só realizar o óbvio: infraestrutura segura (ciclovias, ciclofaixas, redutores de velocidade, sinalização), educação para uma nova cultura de trânsito e fiscalização (e punição) contra as infrações.

Vejam o caso de Balneário Camboriú, em Santa Catarina. Ainda falta muito, mas pelo menos no quesito infraestrutura houve um bom avanço, que fez a diferença. Nos últimos quatro anos a cidade dobrou a quantidade de ciclovias e ciclofaixas. É a segunda cidade com maior rede ciclovária no país, se nós a dividirmos pela quantidade de habitantes (só perdendo para Praia Grande, no litoral paulista). Lá foi implementada uma medida praticamente

impensável para os padrões desenvolvimentistas do turismo convencional brasileiro: a retirada de toda a faixa de estacionamento da avenida na orla, que somava 6 km, para a instalação de uma ciclofaixa. A administração municipal e os cicloativistas enfrentaram uma grande resistência dos comerciantes locais, mas hoje eles já se convenceram de que ciclofaixa é benéfica para seus negócios, pois aumentou exponencialmente a quantidade de pessoas na rua – não apenas ciclistas, mas skatistas, patinadores e corredores –, tanto que hoje ela está regulamentada como sendo uma via compartilhada para as modalidades ativas.

Também é preciso contar com a iniciativa privada, porque ela é o elo principal da cadeia, pois ela venderá os produtos e serviços e, do seu lucro, pagará seus tributos à cidade. O setor econômico precisa investir em segurança e conforto para os seus clientes – os cidadãos locais, e não somente visando os cicloturistas – e para seus funcionários, com bicicletários, armários, chuveiros. Mas é o poder público quem deve induzir e estimular esta mudança.

Também precisamos de políticas públicas estaduais e federais para incentivar o cicloturismo. Os cicloturistas geralmente percorrem trechos com mais de uma cidade, fazem percursos intermunicipais, trafegam em rodovias estaduais e federais, onde a falta de segurança é notória. E, novamente, se estas esferas não se mobilizarem, cabe ao município demandar as melhorias.

Precisamos também de muitas pesquisas, e por isso é importante que este evento esteja sendo promovido por universidades. Nós conhecemos muito pouco sobre nossa realidade; conhecemos pouco sobre quantos são e o que pensam os ciclistas e os cicloturistas, e menos ainda sobre o impacto dos mesmos para a economia. O Ministério do Turismo, apesar dos apelos do setor, tem se limitado a replicar notícias de blogs e iniciativas externas. Não possui nenhuma linha de investimento no cicloturismo. Em 2015 foi realizado na cidade de Itajaí, em Santa Catarina, o Seminário Catarinense de Circuitos de Cicloturismo, no qual aprovamos uma moção, entregue ao Ministério do Turismo e à Secretaria Estadual de Turismo, Esporte e Lazer de Santa Catarina, reivindicando políticas e investimentos.

Enfim, o que eu quis dizer nesta comunicação é que todas as instituições interessadas em promover o cicloturismo, de todos os setores sociais – econômico, estatal ou da sociedade civil – precisam, para ter sucesso, ser agentes políticos pela inclusão ciclística em geral, pela ciclomobilidade e não apenas do cicloturismo.

Por fim, ouçam a sociedade civil. Primeiramente, pelo princípio inarredável da democratização da gestão pública. Sobretudo no segmento da ciclomobilidade, mas também no segmento do cicloturismo, os poucos mas importantes avanços foram conquistados pela

sociedade civil, através de incidência política, de comunicação social e, é claro, arriscando seus ossos no trânsito brasileiro.

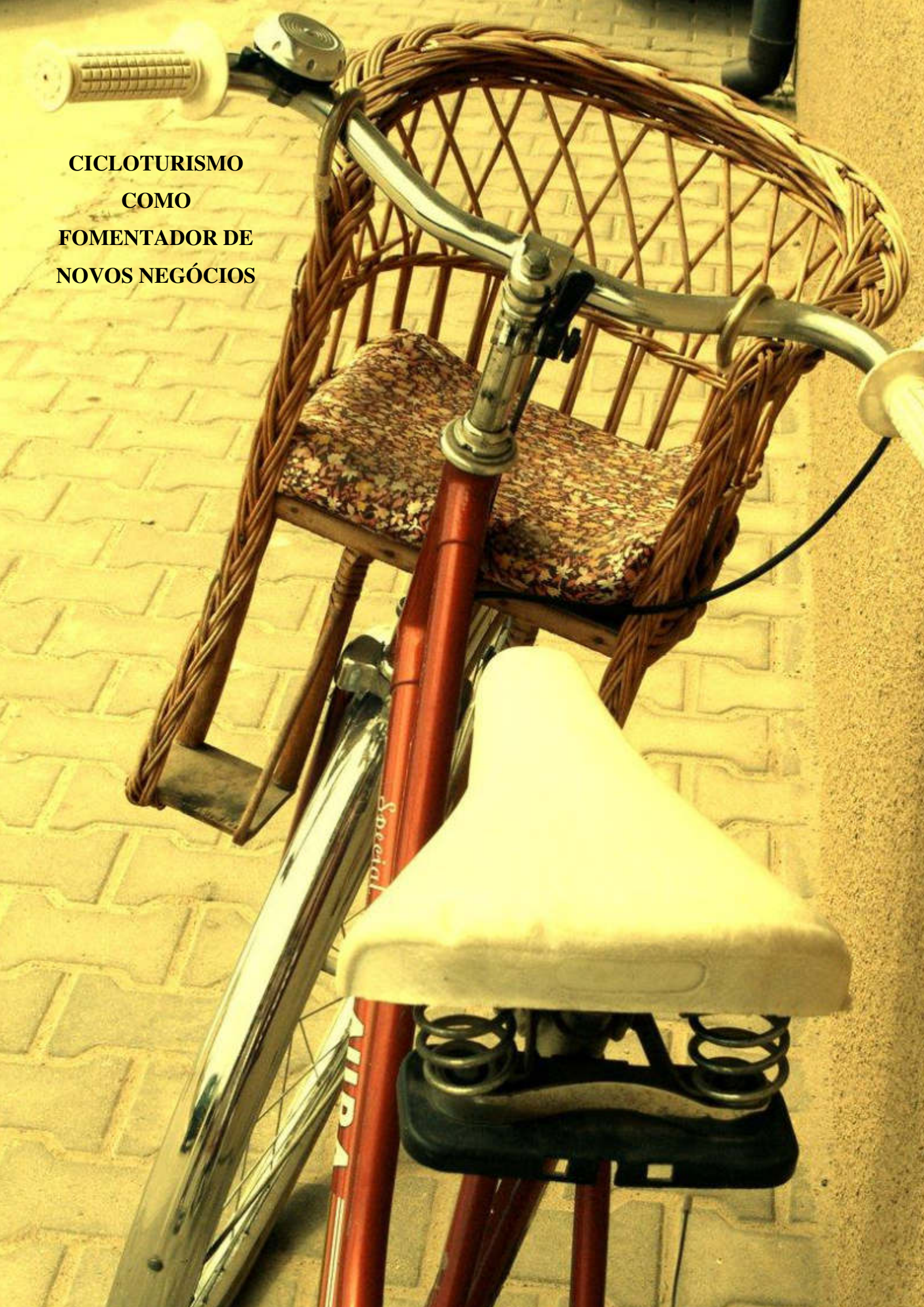
E também porque a sociedade civil conhece e interfere na realidade do cicloturismo mais do que o poder público. Por exemplo, o Circuito de Cicloturismo do Vale Europeu teve uma participação importante da Associação Blumenauense pró-Cicloviás; a Associação de Ciclismo de Balneário Camboriú e Camboriú faz a administração técnica do Circuito de Cicloturismo Costa Verde e Mar; em Joinville, o Circuito de Cicloturismo Dona Francisca nasceu com a força do Movimento Pedala Joinville. E, é claro, o Clube do Cicloturismo do Brasil, cujo fundador irá falar daqui a pouco, que elaborou todos estes roteiros citados, é uma organização da sociedade civil.

Enfim, a sociedade civil é agente fundamental e fundante do cicloturismo no Brasil. Por isso, deixo, como última palavra, um estímulo para que todos apoiem suas iniciativas, valorizem suas produções e, é claro, somem-se a elas, associem-se às organizações de ciclistas de suas cidades e, também, à UCB.

Muito obrigado pela atenção.



**CICLOTURISMO  
COMO  
FOMENTADOR DE  
NOVOS NEGÓCIOS**





## *Revista Bicicleta*

*Therbio Felipe Moraes Cezar<sup>5</sup>*

Bom, é uma imensa satisfação voltar a Niterói tantas e tantas vezes.

Foi interessante ouvir os que me precederam falarem sobre o valor que o segmento da bicicleta nos confere. E esse valor vem para nós quase que gratuitamente. A ideia de fomentar negócios talvez possa ser analisada como uma maneira de transformar vidas. E é neste aspecto que penso, humildemente, que o Turismo possa responder às expectativas tanto de visitantes quanto de visitados.

Então, como Bacharel em Turismo, me sinto satisfeito em poder voltar a Niterói e poder dialogar e compartilhar dessas outras perspectivas que poderão nos indicar cenários futuros bem mais promissores do que o turismo de massa, infelizmente, tem conferido à algumas destinações no Brasil.

A organização do evento sugeriu que a gente apontasse oportunidades e desafios, abordasse algumas condições pressupostas e aspectos que pudessem ser geradores de um conceito mais amplo a respeito do cicloturismo urbano e, talvez, vir a sensibilizar potencialmente os presentes sobre tudo aquilo que o cicloturismo pode ou o que melhor faz com as comunidades que o desenvolvem.

Como Editor Executivo da Revista Bicicleta, tenho a oportunidade de escrever sobre minhas viagens e os lugares por onde passo e, melhor ainda, tenho o extremo privilégio de falar a respeito pessoas do universo do Cicloturismo, como o Beto Ambrósio, o Antônio Olinto e a Rafaela Asprino, o Thiago Fantinatti, o Charles Zimmermann, a Ada Cordeiro e a Juliana Hirata, apenas para exemplificar, enfim, como tantos ciclonautas que empreendem viagens usando esse veículo tão simpático em direção a destinações que precisam ou que são carentes destes tipos de visitantes. É, a gente tem andado por aí, nos últimos 20 anos, e temos visto o quanto cidades e suas gentes necessitam de visitantes tão ilustres como os cicloturistas.

Vou tentar ser um pouco ou não tanto acadêmico, mas penso que precisamos falar de algumas coisas.

---

<sup>5</sup>Editor Executivo da Revista Bicicleta, Turismólogo, EnoGastrônomo, Cicloturista, Especialista em Educação Ambientale Projetos Socioambientais, Mestrando em Planejamento e Estratégias Territoriais, Sócio-Proprietário da ElleutheraDesenvolvimento Humano, Consultor em Planejamento Turístico e Gastronomia, com mais de 100 matérias publicadas em revistas no Brasil, Portugal, Argentina, Chile, Uruguai e Angola.

Eu sou natural de Pelotas, Rio Grande do Sul, mas vivo no Alto Vale Catarinense, no Alto Vale das Cachoeiras, numa cidade extremamente agradável, seja para caminhantes, seja para pedalantes. E o cicloturismo lá é, não somente uma realidade, mas uma perspectiva.

Compreendemos que o se quer é formar cidades mais dinâmicas, com certeza, aliando-se a ideia de mínima interferência no espaço, mas o jargão que precisa ser usado é “efetivamente mais humanas”. Peço que me desculpem, mas a palavra sustentabilidade se tornou insignificante de tão banalizada que foi. Precisamos revisar essa questão porque somos todos impactantes do espaço e somos impactados por ele enquanto o transformamos.

Foi citado aqui, logo no começo, essa questão do ecoturismo, turismo na casa, mas que casa é essa que não é a minha cidade? Que casa é essa que eu consigo impactar drasticamente com a minha presença e com o meu ‘egoturismo’? Turismo para mim e não para os outros, não é mesmo?

Engraçado, talvez por ser Bacharel em Turismo e ainda como um apaixonado por esta área, é que sempre entendi que a necessidade que eu tenho de visitar é diretamente proporcional à necessidade do outro de ser visitado, e que depois do encontro entre visitantes e visitados jamais um e o outro serão os mesmos.

Quando eu vou a Curitiba, não volto o mesmo para Santa Catarina e nem os meus amigos, lá de Curitiba, permanecem os mesmos. A ideia que tento repassar é que se trate de entender a cidade como meio ambiente urbano, e parar com essa dicotomia absurda e extremamente caduca de achar que algo se trata do meio ambiente e nós.

Então, o turismo, feliz ou infelizmente, não é ciência, não é? Um campo de saber irrigado por outras ciências e que, infelizmente, durante muitos anos no Brasil e por mais de 40 anos a EMBRATUR conseguiu firmar aquela ideia na cabeça do visitante que aqui encontraria o melhor do samba, suor, cerveja, bumbum de mulher, etc.

Com o renascimento dessa ideia de visitação do outro no seu espaço, cumulando no que se ousou chamar de Turismo de Experiências, talvez a gente tenha evoluído da visão economicista, que só consome as paisagens e as culturas, passando pela visão sist mica como assim pensava o querido Mário Beni até chegar, quem sabe, a uma visão antológica, como uma frui o das experiências e dos sentidos através da viagem.

Aliás, a viagem   apenas uma das partes do turismo, ela não é tudo como pensávamos até bem pouco tempo atrás. Milton Santos nos ajuda a perceber que a cognoscibilidade   real no cicloturismo porque nos d  a chance de viajar no tempo e no espaço para conhecer o acontecer do outro.

Eu não saberia o que seria comer um peixe em Jurujuba se eu não tivesse vindo até aqui, pedalado até aqui, ido até os fortes, enfim. É, então, momento de se repensar este novo sentido da viagem, do tempo das experiências, do tempo das sensações.

Temos dito que existe o cicloturismo de destino, onde o verbo em destaque é ‘chegar’, e também existe o cicloturismo de paisagem onde o viajante e tudo mais são paisagem. Também nos tornamos paisagem enquanto pedalamos pelas dimensões da bicicleta.

Uma das peculiaridades do cicloturismo é o fato de permitir ao ciclovijante acessar facilmente a oferta turística. Este é um pressuposto que o cicloturismo permite perceber. É permitido acessar da mesma forma o patrimônio humano, então, estamos falando das pessoas, sim, e por que não? Não visitamos um sítio arqueológico, mas a cultura em torno daquele sítio, da mesma forma que aquele obelisco, casario ou praia que virou balneário, né?! Eu preciso compreender que eu visito as pessoas e a cultura ali inserida.

Se faz necessário garantir que os serviços estejam avivados e seus prestadores seja aptos, capacitados. Se eu quiser entrar com minha bicicleta no quarto do hotel, eu vou entrar. Se você vai guardar o carro na garagem, eu vou guardar minha bicicleta no quarto.

Para amplificar a potencialidade de escolha por parte do cicloturista em relação a um determinado destino, se faz necessário desenvolver programas de sensibilização comunitária para garantir o cicloturismo e todas as suas possibilidades, além de realizar intensamente promoção em mídia especializada.

Desculpe-me, eu sou da Revista Bicicleta e, infelizmente, maioria das cidades no Brasil que se creem turísticas continua investindo na em mídias não especializadas e não investem em revistas segmentadas. Aliás, os circuitos de cicloturismo fazem a mesma coisa, o que é uma lástima.

Algumas ideias, gostaria de sugerir bem rapidamente. Primeiro, que o cicloturista vai contemplar mais do que consumir, vai interagir mais do que mercantilizar, vai experimentar mais do que passar ao largo. O cicloturismo torna a viagem muito mais terna do que comprometida com o desempenho e, sim, se trata de um tempo de ir-se profundamente.

E, sim, eu já não consigo mais distinguir onde está o urbano e seus limites. São mais de 5.000 cidades no Brasil. E o que é urbano e o que é rural efetivamente? É necessário revisitar e resignificar os espaços urbanos porque, senão, viveremos efetivamente em gaiolas. Envolver as classes, as experiências, as expectativas, totalmente distintas. Precisamos parar de segregar. O cicloturismo não aceita segregação.



A viagem, como eu já disse, é apenas uma das partes do cicloturismo, porque eu viro paisagem quando estou pedalando por La Paloma, no Uruguai, o que é maravilhoso! Aliás, lá também recebem muito bem.

Ao mostrar uma imagem da Ilha de Paquetá, eu poderia dizer que é qualquer outra destinação, mas o mais incrível, é que se trata de Paquetá. Aqui em Niterói, vocês gozam de uma vista privilegiada do Rio, mas ainda não gozam efetivamente de um cicloturismo profissional nesta cidade.

Gramado não precisa fazer promoção, mas faz promoção do mesmo jeito. Gramado é reconhecida no mundo inteiro como uma cidade maravilhosa, assim como Foz do Iguaçu. Porém, Gramado também faz promoção da bicicleta e para cicloturistas, e nem precisaria.

O cicloturismo nos dá a chance de experimentar o autêntico. Nas cidades onde visito, não quero comer filé de peixe a *belle meunière* porque efetivamente não estará me dando nada que seja autêntico. Se quero *Steakaupoire*, eu vou à França, não vou para qualquer outro lugar. Assim deveria ser.

O Turismo é para todos, inclusive para aqueles que não têm escolhas. Nós precisamos escolher por aqueles que não podem escolher. O cicloturismo colabora com esta perspectiva dada a dimensão de proximidade entre o cicloturista e o autóctone.

Ao final, deixo uma imagem de quem, talvez, mais amou Niterói as bicicletas, e à sua maneira fez por onde mostrar essa cidade para o mundo. Fica aqui meu beijo e minha emoção em homenagem ao Arquiteto Urbanista e Ciclista Glauston Pinheiro.

## *KuritBikeCicloturismo Urbano*

*Gustavo Carvalho<sup>6</sup>*

Pessoal, gostaria de agradecer muito pelo convite. Quando eu olho para o banner do evento e leio cicloturismo urbano, eu lembro de seis anos atrás quando eu abri minha agência e escolhi botar isso aqui estampado no nome da minha agência.

Eu pensei assim: Olhar para esse banner aqui hoje e falar num encontro acadêmico, lembrar que há seis anos atrás eu tinha que ensinar para o meu cliente o que eu fazia e como foi louco, muito louco. Então, é a Kuritbike, uma agência lá de Curitiba.

Eu fundei a empresa em 2010, fruto de uma crise pessoal, eu sou músico. Eu era músico profissional, agora estou mais lá de hobby. Então, numa crise pessoal aos 29 anos eu falei: “Eu tenho que fazer outra coisa da minha vida” e a bicicleta veio como uma aparição.

Eu sempre pedalei, fiz faculdade em Floripa, pedalava 40 quilômetros diariamente para ir de casa até a faculdade. Só que quando eu me mudei para Curitiba em 2007 a trabalho, eu deixei a bike, fui morar de favor. Então, falei: “Vou levar só meus instrumentos que já ocupam bastante espaço”, a bike, tadinha, ficou abandonada, de herança para amigos.

Por três anos eu fiquei trabalhando sem bike. Quando eu retomei, eu falei assim: “Cara, eu já estou pirando no profissional, vou ter que me resgatar no pessoal, pelo menos... vou comprar uma bike”. Comprei com a grana que eu estava guardando para comprar um carro, felizmente. Eu, uau, não tenho nem carteira até hoje, com 35 anos.

Então, quando eu comprei a bike, passei a pedalar em Curitiba, na cidade que eu conhecia somente sob a ótica do carro, do táxi, do ônibus, da carona. Quando eu reencontrei a cidade com a bike, foi uma coisa inevitável. Foi um choque, um contraste que eu não tive como não perceber e felizmente eu estava nessa fase de crise. Então, eu falei: “o que eu vou fazer é o seguinte, vou montar um negócio onde eu mostre as pessoas essa cidade que eu estou acabando de conhecer”. E assim nasceu a Kuritbike em 2010.

A gente começou com a proposta exclusiva de fazer cicloturismo urbano, mas percebemos uma carência no mercado. Lá não existia nenhuma empresa profissional, nem de aluguel de bicicleta. Estamos falando de Curitiba e de 2010!

---

<sup>6</sup>Fundador e Diretor da KuritBike desde 2010 é também o atual Presidente do Núcleo de Turismo Receptivo de Curitiba, conselheiro do Conselho Municipal de Turismo de Curitiba e consultor da Instância de Governança Regional da região de Maringá, a RETUR. Em 2015 recebeu, através do trabalho da KuritBike, o prêmio de Melhor Empreendimento do Brasil no Fomento ao Uso da Bicicleta.

Passamos a alugar bike também para suprir uma demanda que existia. Curitiba não tem bikesharing até hoje. É, nossa proposta de cicloturismo urbano começou com uma coisa muito singela, muito óbvia no início, que era usar a malha cicloviária que existia e contemplava muito bem o uso de lazer na cidade. Para deslocamento diário urbano ela não é tão eficiente, mas para lazer ela é muito eficiente e a gente começou com roteiros que conectavam os parques pelas ciclovias, só com o amadurecimento dessa vivência e o de experimentar a cidade através da bicicleta.

Felizmente, usamos a bike como meio de transporte, o que nos permite experimentar a cidade diariamente sob a ótica desse meio que uso para trabalho e que uso para apresentar a cidade para as pessoas. Essa proposta foi amadurecendo para coisas muito legais. Esse é um pouco da nossa história.

Então, o que é mais importante e que eu quero falar para vocês nesse pouco tempo que eu tenho é o seguinte: o cicloturismo urbano é uma grande fonte de descoberta da cidade. Tanto que eu intitulo o meu trabalho como um trabalho de arqueologia urbana, a gente tem que explorar a cidade na sua minúcia e encontrar novas facetas para que a gente possa apresentar. Vou dar um exemplo: vejo Curitiba altamente subexplorada no turismo. É uma cidade que tem muitos atrativos, mas todos eles subutilizados. Gosto de usar uma metáfora lá que é muito forte. A gente tem lá, as Cataratas no Paraná, né? As Cataratas estão em um parque maravilhoso, altamente aproveitado com muita interação, oferece muita oportunidade para vivenciar aquele espaço de várias maneiras. Eu brinco que se as Cataratas fossem em Curitiba, não teria o bote embaixo das cachoeiras, não teria passeio de bike, não teria rapel, não teria nem passarela em cima da água porque não pode, entendeu?

Curitiba possui uma beleza natural muito exuberante, muitos parques na cidade, mas não é nenhum santuário vivo da natureza intocável. Tem parque que era pedreira, neguinho estourava dinamite até dez anos atrás ali. Então a gente tem uma visão muito ingênua ainda para não falar outra coisa, uma visão muito provinciana. O turismo de Curitiba podia ser muito mais se fosse explorado da maneira que nossos vizinhos, Foz e Santa Catarina, fazem. Temos um potencial para criação de roteiros de cicloturismo tão grande quanto Santa Catarina, as cachoeiras, os cânions e por aí vai.

Trazendo esse olhar para a cidade Curitiba, a partir da vivência, acabei descobrindo coisas que nem turísticas eram na época em que começamos a trabalhar, mas iniciamos com os parques que eram os que nos procuravam para fazer. Depois fomos amadurecendo para uma coisa do tipo “O que a cidade tem que ninguém está oferecendo? O que pode ser um atrativo?”

Nessa arqueologia urbana, nesse escavar, descobrimos que atualmente o Brasil é o maior produtor de café do mundo, produzimos um dos melhores cafés e estamos caminhando para ser o maior consumidor de café, perdendo apenas para os EUA porque eles tomam uma grande quantidade. Você calcula per capita, isso não é um belo potencial para uma cidade? Estrangeiros vêm para o Brasil para experimentar café. E descobri que Curitiba é a capital dos cafés especiais. Descobri, não; o pessoal do meio já sabia, mas as coisas ficam muito segmentadas nos meios e esse é um grande potencial da bike, conectar os meios, conectar os segmentos, gastronomia, lazer. Então criamos um tour de degustação de cafés especiais.

Quem trabalha com os passeios e pacotes de turismo tem esse poder de conectar as coisas. Recentemente, falando em academia, a gente fez parte de uma pesquisa onde estão estudando os roteiros gastronômicos feitos em Curitiba, que foi uma nova geração de serviço que começou depois da gente, então temos roteiro de degustação de doces, roteiro de cerveja, roteiro de comida de boteco, que foi uma geração que a gente tem orgulho de ter inaugurado porque deu uma guinada na concepção de turismo na cidade e se descobriu que praticamente ninguém é do turismo e ninguém é da gastronomia; as galeras são dos criativos, jornalista, designer, pessoas que têm esse poder de conectar os segmentos.

Então, é mais ou menos isso. Esse foi um dos roteiros que a gente criou nessa pegada tipo “vamos olhar o diferente, tentar descobrir mais a cidade e apresentar coisas genuínas”, entendeu? Coisas que a pessoa não estava esperando encontrar e que ela se surpreende.

Todo esse trabalho que a gente vem fazendo há seis anos nos garantiu algumas coisas muito legais. Então, somos uma empresa que eu digo assim, você fala assim: “Ah, Kuritbike? Você vê os números, caraca mano! Seis anos, somos duas pessoas, eu e minha mulher, vivemos disso. E pensamos o que já conseguimos alcançar...

Fiquei super feliz quando recebi o e-mail da organização falando: “Oh, Gustavo, essas são as diretrizes, pensa nisso. Estamos baseando a organização do evento numa matéria do Ministério de Turismo de 2012”. Eu nem sabia da existência dessa matéria, fui ver lá e falava da Kuritbike, entendeu?! O poder que a gente tem de transformação é muito grande.

Eu tenho um parceiro, por exemplo, no roteiro de cafés. A cafeteria mais conceituada da cidade, que existe há 15 anos, botou um bicicletário na frente do estabelecimento porque a gente criou o roteiro de visitação, entendeu?! A gente não pode nunca menosprezar o nosso poder de transformação por menor que seja. E é isso se articulando, fazendo o que a gente acredita. Então, nesses seis anos a gente conquistou tudo isso, cara.

E assim, a gente é uma vitrine para cidade, transformou o jeito que o turista olha para Curitiba. Estamos em primeiro lugar no TripAdvisor, todo turista internacional que procurar

por Curitiba nesse, que é o maior site de turismo, o maior site de depoimentos de turismo a nível mundial, a gente encontra lá na primeira posição, entendeu?

Com o nosso trabalho, estamos transformando a imagem prévia que as pessoas já tem da cidade. Isso é muito importante porque é nessa hora que o cara escolhe o destino. Na hora que ele está se planejando. “Puts, vou pra cá, vou lá, não sei o que, ponto, bateu o martelo”, entendeu? E por ai vai.

Isso aqui eu quero ressaltar porque tem a ver com o que a gente tá falando. Quando a gente começou em 2010, uma prévia amostra, né? Comecei a empresa com cinco mil e quinhentos reais. Não precisa de muito para fazer. Tinha cinco bikes e a nossa sede era em 6m<sup>2</sup> da parede de uma oficina mecânica de um cara, que é o nosso anjo, que entregou a chave na minha mão e disse: “Oh, agora você tem as bikes, agora você vai precisar começar a trabalhar e entrar aqui a hora que você quiser.”

Quero ressaltar essa parte aqui. Os parceiros iniciais - o dono da bicicletaria, a associação de hostels e parceiraço do caminho do sertão, que eram nossos amigos da época da faculdade - foram uma inspiração pra gente. Também o Beto Batata, que era o dono do restaurante que eu tocava na época e que me cedeu espaço, era um espaço super conceituado em Curitiba que infelizmente não existe mais, mas que falou assim: “pode inaugurar a tua empresa aqui”.

Eu nem tinha as bikes quando eu fechei a data.

Eu falei: “vai ser dia 22 de setembro”, aí corri atrás para descolar o dinheiro e consegui emprestado com dois amigos que banco nenhum... enfim.... Mas seis anos depois... E parceiros muito legais. E assim vai. Isso aqui é crucial no turismo.

Se queremos conquistar espaço para alguma coisa na bicicleta, é crucial emparceirar, dialogar, trabalhar junto, ou ficamos limitados e não conseguimos alcançar muita coisa.

Estou perdendo o fio da meada porque eu me emocionei demais, mas estamos juntos. Vou apresentar para vocês o roteiro que a gente tem, hoje em dia. Atualmente, são nove opções de roteiros. Vou fazer uma prévia para vocês aqui, inclusive... até atrasamos a comemoração do nosso aniversário de seis anos, que é no dia 22 de setembro. A gente vai fazer ele no final de novembro ou começo de dezembro porque a gente tem muita coisa para divulgar, para compartilhar, entre elas a criação de novos roteiros.

Já estamos com nove e vamos criar mais um roteiro, que foi contribuição da minha esposa, que é um tour com visitaço de brechós. Curitiba tem uma cena muito legal de brechós. Brechós, inclusive, que são lojas colaborativas com produtores locais, com marcas locais independentes. Então, esse é um roteiro “animal” que a gente vai lançar.

Também vamos lançar um novo tour que tem a ver com o que todo mundo falou aqui de estrutura, que é um parque lindo, maravilhoso e que não é turístico, denominado Parque Bacacheri, do lado de um museu egípcio que é lindo e não conseguíamos conectar porque não tinha estrutura legal para chegar numa distância razoável.

De acordo com o perfil do nosso público, montaram uma via calma nova lá que pá, ligou. Roteiro novo. Então, você tem o atrativo, mas sem estrutura você não consegue conectar e a coisa não acontece. E o cicloturismo, principalmente urbano, é segurança, segurança e segurança.

Temos um tour super bacana, que é o tour fotográfico noturno, que é um que eu criei pela demanda de um cliente. O cara fez o tour dos grafites comigo que eu vou apresentar mais na frente e ele falou “adorei o passeio”, ele fotografou pra caramba, assim, compulsivo. Aí ele falou assim: “eu quero fazer um”. Olha o desafio! “Eu quero fazer outro roteiro contigo, só que eu não quero nenhum que está no teu site”. E eu já tinha nove opções de passeio. Ele também falou: “Oh, parque para mim é tudo igual, eu já vi três e já estou satisfeito”. É o que o cara quer fazer, né?! Aí eu falei assim: “Você gosta de fotografia? Vamos fotografar à noite? Vou te mostrar os pontos iluminados da cidade.” Ele falou: “Topei”.

Começamos o passeio às nove horas da noite e terminamos às três da manhã. Só ele e eu. No final a gente fez um trato, eu não cobre dele e ele me deu as fotos porque ele tirou altas fotos e nasceu um roteiro novo. Mas, por que nasceu esse roteiro? Fruto dessa vivência intensa que a gente tem na cidade com a bicicleta.

Você tem um repertório, você pode improvisar um tour em cima da hora. Você tem um tour, ah vamos fazer o tour de grafite, mas eu gosto do PotyLazzarotto. Véio, vamos visitar os Poty, deixa os grafites para lá, entendeu?

As coisas da experiência que o Therbio falou, é você personalizar aquele momento para pessoas. É uma coisa que bate e volta, entendeu? Você não está fazendo sozinho.

Vou só finalizar os roteiros. O tour de grafites, que saiu de novo no Ministério do Turismo só que daí eles não citaram a empresa, mas eles citaram três destinos que tão trabalhando com o tour de arte urbana São Paulo, Brasília e Curitiba. De novo, a gente projetando a cidade atrás do nosso trabalho a nível nacional. O tour dos cafés que é alucinante. Fabio que diga, né Fabão? Eu dei um workshop para ele lá. Estou ficando na casa do Fabio, como é que faz o cafezinho filtrado. Tamos junto. O tour da graciosa, que também é um tour alucinante, que a gente junta dois dos principais atrativos da região, que é a estrada da graciosa e o passeio de trem que veio por demanda de clientes também. Então, a gente que está com o negócio ao alcance da nossa mão não pode fechar o ouvido para o cliente, cara.

A maior dica que eu passo para quem quiser empreender em cicloturismo: Ouve teu cliente. Porque o que você gosta é uma coisa, mas o que o teu cliente gosta é outra e ele vai te dizer o que o mercado quer. Então, desde que você não perca a tua essência, ouve o cliente.

O bike in bar é um tour noturno que Curitiba tem uns polos alucinantes de bares também, muito legais. Aí vem aqueles iniciais que falei para vocês: bike tour da Ópera do Arame, pegando os principais pontos, do Barigui, Jardim Botânico e, para quem tá afim do pedalzinho maior, um outro parque que eu brinco que é um atrativo exclusivo nosso, só o Kuritbike tem.

Muito obrigado.

## *Terra Brasilis Viagens*

*Evandro Sathle<sup>7</sup>*

Meu nome é Evandro Sathler, estou substituindo o Lenauro, que teve um contratempo e teve que voar para o Piauí meio que desesperado e eu estou assumindo função dele. Sou advogado, mestre e doutor na área de meio ambiente, mas também sou guia de Turismo há mais de trinta anos.

A Terra Brasilis se orgulha de ser uma empresa de longos anos, foi pioneira na internet. Foi a primeira empresa de ecoturismo na internet nos anos 90 e opera basicamente tudo, mas há quase dez anos, operamos cicloturismo também, em operações exclusivas de receptivos, só a clientela estrangeira.

Então, todo o tipo de operação que você puder imaginar de uma agência receptiva a gente opera, mas o cicloturismo tem ganhado espaço e tem se tornado uma operação muito simpática.

A questão da sustentabilidade foi criticada verdadeiramente, nem tudo é sustentável, nem tudo é tão bacana, mas a gente consegue unir a partida com o destino. Entre você sair de um lugar e chegar ao outro, você tem o durante, e essa é a parte mais interessante. É o que você, em uma operação com uma van ou um ônibus, não consegue. Aliás, antigamente, com quatro horas se fazia Pão de Açúcar e Corcovado e hoje você mal consegue fazer um destino, porque a gente fica preso no trânsito, pelo menos, umas duas horas.

Bom, é necessária a presença intensa em eventos internacionais, todos os congressos, feiras que existem a gente tem que participar para mostrar o produto. Não é muito fácil para captar clientela, isso aqui é só para ilustrar como a gente faz. Às vezes, a gente opera com vinte, trinta pessoas, colocamos tudo em uma carreta e vamos embora.

A Oliver Hiser é um dos nossos grandes parceiros da Noruega, que é campeã em nos enviar passageiros. A Hopet Brasil, uma das maiores operadoras na Alemanha, recentemente também nos inseriu no catálogo deles, o que inclui a rota Charlies Darwin, que falarei mais adiante. Inclusive, importante informar que Niterói já está no circuito da Alemanha.

Estamos explorando um novo trajeto, que vai daqui para Búzios de bicicleta. É óbvio que temos vários gargalos, não é uma operação muito fácil e é pioneira, mas a gente acredita,

---

<sup>7</sup>Advogado socioambientalista; mestre em Ciências Sociais e Jurídicas (UFF); Doutor em Geografia (UFF); guia deturismo (EMBRATUR) especializado em ecoturismo e expedições; consultor em projetos especiais (TERRA BRASILIS); assessor na Escola Municipal de Administração Pública (EMAR - MARICA).



que num futuro bastante breve, vai ser possível sair do Rio de Janeiro e chegar a Búzios, Arraial do Cabo e Cabo Frio, numa viagem excepcional.

Uma das coisas que a gente faz, e que é muito importante: não interessa levar o nosso cliente para comer um prato internacional, debaixo de ar-condicionado; paramos nos piores botecos e botequins da beira de estrada que o pessoal adora, e nada de vidro fumê, tudo assim improvisado e é o que a nossa clientela admira.

Outros parceiros são Join Latino América e Mils.

A BETA é a Associação Brasileira de Turismo de Aventura e a gente busca seguir as referências do programa de qualificações e as ABNTs (Associação Brasileira de Normas Técnicas) todas, porque segurança é segurança, segurança, segurança, o tempo todo.

Todos os programas têm um planejamento bastante forte, porque a gente tem muitas e muitas variáveis que podem dar errado; são várias e elas dão erradas e atrapalham o grupo inteiro. Então, nós temos que estar o tempo todo firmes sobre as questões de segurança.

Em termo de fomento da atividade de cicloturismo, estamos lançando um desafio para as autoridades e para nós mesmos, que é a rota Charlie Darwin, que liga a Região Metropolitana pela Região dos Lagos até Arraial do Cabo, Cabo Frio e Búzios. Por que essa rota? Primeiro, porque é uma área pouco explorada e tem um potencial enorme nos municípios de Maricá e Saquarema. Para quem conhece, tudo bem, mas para quem não conhece, é espantoso a quantidade de áreas que ainda podem ser exploradas naquela região.

Citamos Maricá, Saquarema e Arraial do Cabo, porque são os lugares que estamos prevendo pernoites, mas é óbvio que você tem Araruama e São Pedro da Aldeia, que são lugares em que Darwin também passou.

Sempre procuramos privilegiar bastante a orla, porque é o que tem de mais bonito e, partindo do princípio que as pessoas pedalam com a beleza do oceano na lateral, com aquela paisagem, também podem querer dar um mergulho em alguns momentos.

No roteiro também vai passar por várias Unidades de Conservação. Você tem o Parnit, Benze, Parque da Tiririca, a APA (Área de Proteção Ambiental) de Maricá, você tem várias Unidades e essa integração das áreas protegidas tem tudo a ver com a atividade ciclística. Seria muito interessante poder fazer isso no Jeep tour, é legal, mas um jeep dentro de uma Unidade de Conservação é muito mais impactante do que podemos imaginar.

Temos três vertentes de caminho histórico, caminho dos costões e caminho caiçara, vou passar rapidamente o que é cada um.

Maricá, não sei se vocês sabem, mas a fazenda Itaocaia é depois do município de Niterói, foi onde Charlie Darwin passou o seu primeiro pernoite em sua viagem pela Região

do Lagos. E essa fazenda foi tombada e desapropriada em 2013 para justamente tentar e dar um suporte, não só à atividade de cicloturismo, mas outras atividades ligadas ao meio ambiente.

O caminho histórico vai privilegiando os diferentes pontos históricos. Ao longo, nós temos desde PityRocky, temos várias igrejas, sítios arqueológicos e por aí vai.

Caminho dos costões que começa a privilegiar um pouco as atividades de montanhismo, rapel e etc.

E o caminho caiçara que vai fazer essa junção costeira, envolvendo também atividades náuticas, que é uma área que tem bastante potencial para isso.

Enfim, era isso que a gente tinha para dizer, essa rota Charlie Darwin tem um viés muito mais institucional do que uma operação turística, a gente acredita estimular um consórcio intermunicipal do próprio Governo do Estado. É possível sair do Rio de Janeiro e chegar em Cabo Frio, Búzios, em dois ou três dias. Assim, para quem já tem o costume de pedalar e quem não tem muito, vai levar de três a quatro dias.

Muito obrigado!

## *BellaBike Chile*

*Cristóbal Peña<sup>8</sup>*

Boa tarde, muito obrigado à organização pelo convite. Estou muito feliz de ter essa possibilidade de compartilhar a minha experiência com a minha agência, BellaBike, em Santiago do Chile e mostrar um pouco as experiências, um pouquinho da situação da bicicleta e como estão os negócios da bicicleta lá no meu país, Chile.

BellaBike é uma empresa de turismo e cicloturismo. Estamos localizados no bairro Bellavista na Prefeitura ou comuna de Recoleta. Santiago está dividido em 36 comunas (o equivalente a prefeituras). Cada prefeitura tem uma administração independente. Santiago não é apenas uma grande prefeitura.

Nós estamos localizados no bairro Bellavista, Recoleta, que é um bairro muito turístico, conhecido pelo morro San Cristóbal. Assim como onde está o Cristo, no Rio. Tem um morro, a virgem, tem a casa de Pablo Neruda. Então, estamos super bem localizados em container reciclado onde nós funcionamos.

Funcionamos desde o ano de 2014, de maneira parcial, e desde 2015, em tempo completo. Produtos e serviços: aluguel de bicicleta, organização de visitas guiadas com ou sem bicicleta em Santiago e arredores, informação turística (damos mapas gratuitos para os visitantes, informação e tudo que precisar sempre, pois os visitantes são bem vindos), a revenda de passeios de outras empresas parceiras e organização de saídas para os moradores do município onde nós estamos. Fazemos o passeio para eles, não de graça, mas sem ter lucro disso. É uma forma de retribuir o que o município fez por nós.

Definitivamente, o ponto mais bonito para se visitar em Santiago. É possível fazer passeio de bicicleta. Tem as termas também no Cajon delMaipo. No inverno, pode tomar um banho de água quente rodeado por neve, é super legal.

Claramente somos conhecidos pelas estações de Sky, então fazemos tours para lá. Temos um city tour de bicicleta pelo Centro Histórico, incluindo o Palácio de La Moneda, onde trabalha o presidente. Também temos city tour pela parte nova da cidade, também city

---

<sup>8</sup>Ciclista e empreendedor. Formado em Administração em Ecoturismo pela Universidad Nacional Andrés Bello e em Engenharia de Execução em Gestão Industrial pela Universidad Federico Santa Maria. No ano de 2014 inaugura a agência de turismo receptivo BellaBike Tours, em Santiago do Chile, na qual trabalha como diretor, organizando visitas guiadas por Santiago e arredores. Sua vida profissional está 100% ligada ao turismo e ao ecoturismo, tendo participado como consultor em diferentes projetos relacionados ao planejamento turístico de diferentes regiões do Chile.

tour de noite que é uma mistura entre o lado do city tour histórico e o city moderno, adaptado para tirar fotos à noite.

Para quem pedala mais, tem opções de subir o Morro de San Cristóbal de bicicleta e tem um ótimo visual da cidade e da Cordilheira.

Bem, tenho que mencionar que este projeto foi possível graças ao apoio da prefeitura. Eu pessoalmente tinha essa ideia de fazer o meu projeto de cicloturismo em Santiago e lutei muito até conseguir uma entrevista com o prefeito de Recoleta, a quem eu apresentei o projeto e ele gostou muito da ideia, pois é um incentivo ao esporte, incentivo ao turismo, valorização dos atrativos locais e o turismo claramente impulsiona o comércio local.

Então, me facilitaram o local onde o quiosque funciona e por isso fazemos atividades para os moradores. Mas isso significou um ano e meio de burocracia. Se alguém tem vontade de empreender e ter parceria com prefeitura, é pequeno e não tem muita influência, pelo menos lá no Chile. O preço é esperar e trabalhar muito.

Enquanto tinha essa demora, desenvolvemos um projeto paralelo, que era BellaBike, um projeto no cemitério General, um projeto que me enche de orgulho ter desenvolvido no Chile. Eu acho que foi provavelmente o primeiro projeto de cicloturismo em um cemitério na América Latina. Eu pesquisei muito e não achei quase nada na internet, pelo menos achei só um pouquinho nos Estados Unidos. Alguém pode dizer: Que é isso? Turismo no cemitério?

O Cemitério General é um ponto turístico ainda não valorizado em Santiago, mas realmente é muito interessante. É uma necrópolis, e o que significa uma necrópolis? É uma cidade dos mortos. É Santiago em miniatura. É um cemitério enorme de 76 hectares onde podes fazer um percurso pelo Chile durante os séculos XIX e XX. Era um roteiro que tinha uma duração de 3h30, dentro de um cemitério.

O cemitério General tem mausoléus incríveis, arquitetura muito interessante, tem mausoléus grego romano que se pode entrar, pirâmides egípcias, pirâmides astecas... pelo ponto de vista arquitetônico, só para tirar foto, são incríveis. É o maior museu de esculturas do Chile, o cemitério General. É uma mini cidade com ruas, bairros ricos, bairros pobres e prédios. Tem um mausoléu italiano, que é um prédio de seis andares com um elevador, inclusive, dentro do Mausoléu. Onde está a colônia italiana, tem colônia espanhola, e tem uma réplica da igreja de São Francisco. Então, é um cemitério realmente muito interessante. Todo mundo que fez tour conosco, adorou.

Tem a história recente, história triste, pois foi onde foram jogados muitos dos mortos durante a ditadura militar. Víctor Jara, nosso grande cantor popular, também está ali. E tem toda a outra parte que lembra a ditadura militar.

O projeto finalmente fracassou no nono mês. Por quê? Principalmente por problemas de segurança. Sofremos roubo de quatro bicicletas, uma semana atrás da outra, e achamos que isso continuaria acontecendo porque não tínhamos o apoio da administração do cemitério. O cemitério tem muitas saídas e, no início, o que tínhamos falado um pouquinho com a administração em termos de segurança, não deu certo. E por isso falhou e nós desistimos. Mas para não culpar ninguém, a culpa sempre é de quem faz o negócio. Nesse ponto, eu sou o único responsável por isso não ter dado certo.

Alguém que esteja pretendendo, pensando em implementar algo... pensávamos, eu e meu sócio naquele tempo, que seria um projeto de final de semana. Mas não existem projetos de final de semana. Mesmo você tendo vendas de final de semana, seus clientes no final de semana, não existe isso! Você precisa trabalhar a semana toda para atrair clientes. Esta foi uma grande lição: fazer publicidade durante a semana. Num futuro próximo, esperamos retomar novamente nosso projeto no cemitério. Atualmente fazemos apenas visitas caminhando.

O uso da bicicleta em Santiago, ao contrário do que eu vi aqui no Brasil, que ainda está relacionado com o trabalhador com menor poder aquisitivo, lá em Santiago acho que já passamos um pouco disso. Agora, de fato, é o oposto. Quem usa a bicicleta para trabalhar, normalmente é pessoa que tem consciência, tem uma cultura, status um pouco maior e já esqueceu todos os preconceitos. Não é raro ver professores universitários chegando ao trabalho, à faculdade de bicicleta, pessoal de gravata, de qualquer forma passeando muito de bicicleta. Isso não é estranho, é totalmente normal.

Mas não podemos dizer que Santiago é uma cidade *bikefriendly*. Na minha opinião, é uma cidade amistosa com o ciclista porque ainda está se desenvolvendo. É algo bastante novo. O ciclismo vem se desenvolvendo faz 10 anos em Santiago de forma intensa. Atualmente somos a segunda cidade com mais ciclovias da América Latina, somente superada por Bogotá. Tenho notado o desenvolvimento de ciclovias na periferia que vão para o Centro, atualmente com 252 km e estão construindo muitas ciclovias neste momento.

Têm-se tirado pistas do Centro da cidade, pistas de carro para deixar elas só para bicicleta. No começo, os taxistas, especialmente, tinham muitas reclamações. Agora tem mais engarrafamento no Centro de Santiago, então, definitivamente, a melhor forma de visitar o centro é caminhando, de transporte público ou de bicicleta. De carro, de jeito nenhum. Não se pode entrar no centro de Santiago de carro, é muito trânsito.

Por exemplo, existe um projeto em desenvolvimento mais importante de bicicleta em Santiago: uma ponte que possui uma ciclovia de 42 km, que atravessa desde o leste a oeste,

atravessando os bairros ricos e pobres, sempre pela beira do rio Mapocho. Aí tem diferentes áreas do Mapocho. Isso é muito bom para uma empresa de cicloturismo porque um turista quando chega em Santiago e vê tanto ciclista passeando fala: “Oh! Eu quero também passear de bicicleta, é super legal!” É um círculo virtuoso.

A infraestrutura é algo muito importante e vai fomentar mais o cicloturismo. Empreender em turismo e empreender em geral é um caminho de vida. Você escolhe uma alternativa que é mais normal, principalmente nas escolas e faculdades somos formados para trabalhar para alguém, mas, neste caso, você escolhe seu próprio roteiro. Então, um conselho para quem está iniciando no empreendimento é a perseverança e nunca desistir e, se algo não der certo, continuar, buscar alternativas.

Conhecer teu público, o que eles querem. O que tu queres é secundário, o que você quer é secundário. Mais importante é o que eles querem. Brasileiro sempre que chega à Santiago quer visitar a vinícola Concha & Toro. Nós falamos para eles que tem outras vinícolas que, inclusive, são melhores, que tem outras vinícolas muito interessantes e, com certeza, melhores. Mas temos que vender Concha & Toro porque isso é o que o público quer. Tem que ouvir o seu público. Você pode ter muitas ideias legais, mas eles são os que mandam, no final das contas. Não significa sempre fazer o mesmo. Significa ouvir o público.

Se vocês ou alguém está em um destino isolado ou muito longe das cidades, atualmente tudo está mudando. As cadeias de vendas de passeios maioristas e minoristas, que é o clássico do turismo, estão mudando muito rapidamente. Tem empresas 100% *online* que trazem seus turistas diretamente de seus países, reservam pela internet.

Aços tour, empresa de cicloturismo de um amigo meu, vendem seus passeios de bicicleta unicamente pela internet pelo TripAdvisor. E é possível, nesse momento, nessa época, do século XXI. Não é possível ter um negócio de turismo e não estar na internet e não ter vendas *online*.

Muito importante: para empreender em turismo, todos dependemos de todos. Dependemos dos restaurantes, da qualidade dos hotéis, dependemos da qualidade das ciclovias e da concorrência leal. A boa concorrência nos beneficia a todos. Uma cidade não pode se transformar na capital mundial de cicloturismo se apenas tem uma empresa de cicloturismo. Precisa de várias. Essa concorrência é super boa e atrai mais pessoas. Então, eu sou super aberto a toda concorrência que temos em Santiago. Compromisso permanente: não existem empreendimentos de final de semana.

Alguns produtos inovadores em cicloturismo que tem agora em Santiago, por exemplo: Bicicleta Verde, que oferece passeios de bicicleta com visita a uma vinícola e faz

um passeio de bicicleta dentro da vinícola. Chega a lugares que tem difícil acesso a pé porque demora muito e, logo, degusta vinho. Degustar vinho primeiro e andar de bicicleta depois não é aconselhável. E com C-bici, que são bicicletas elétricas, pode-se chegar ao Morro San Cristóbal sem uma grande condição física (porque lá você dá uma pedalada que equivale por dez, mais ou menos), então chega idosos no topo do Morro de San Cristóbal.

Também estamos, nesse momento, desenvolvendo um áudio guia com mapinha para quem não quer se integrar ao grupo, a um tour... pode-se alugar e fazer seu próprio roteiro no seu próprio ritmo. Nisso estamos trabalhando agora.

E, para os amantes do cicloturismo, Chile está bem perto por meio da estrada Austral; segundo o NationalGeographic, é um dos *top teens* destinos mundiais para fazer cicloturismo. É maravilhoso! Natureza, uma estrada de chão compacta... não é pavimentado, mas não é difícil de andar. Na estrada Austral tem geleiras ao lado, florestas, é maravilhoso!



**ESTRATÉGIAS PARA O DESENVOLVIMENTO  
DO CICLOTURISMO**





## ***Programa Niterói de Bicicleta - PNB***

*Isabela Ledo*<sup>9</sup>

Boa tarde a todos!

Meu nome é Isabela Ledo, coordeno o Programa Niterói de Bicicleta na Prefeitura de Niterói e minha apresentação hoje tem o objetivo de fazer uma pequena reflexão sobre como o cicloturismo pode contribuir para a mobilidade urbana sustentável na cidade e vice versa. Além disso, vou apresentar um pouco do trabalho que temos feito, em parceria com a UFF (Universidade Federal Fluminense), UFRJ (Universidade Federal do Rio de Janeiro) e com o Mobilidade Niterói, para o desenvolvimento do cicloturismo urbano da cidade.

Niterói é uma cidade com a população de aproximadamente 490 mil habitantes e faz fronteira a leste com Maricá, a norte com São Gonçalo e a oeste com Rio de Janeiro, através da Baía da Guanabara. A proximidade com Rio é de aproximadamente 13 quilômetros e essa conexão, que é feita pela ponte Rio-Niterói ou por meio das barcas, traz à tona uma questão que eu queria levantar aqui. Quem não é de Niterói ou do Rio não entenderá esta piada (“*O melhor de Niterói é a vista para o Rio*”) que trata da questão da luta de Niterói por tentar criar sua própria identidade, tendo em vista que ela tem essa ligação tão próxima ao Rio de Janeiro, que é um destino turístico de grande visibilidade.

Existe então essa questão da busca de Niterói por sua própria identidade, não necessariamente para competir com o Rio de Janeiro, mas para talvez complementá-lo e assim atrair mais turistas para a cidade. Por exemplo, Niterói poderia ser a “Cidade de Arquitetura Modernista”, ou “A Cidade dos Fortes”, ou a “Cidade dos Esportes Radicais” ou a “Cidade Verde” ou, por que não, a “Cidade da Mobilidade por Bicicleta”? E em relação à mobilidade, eu pontuo algumas questões, algumas razões pela qual a Prefeitura de Niterói deve fomentar o cicloturismo, e de uma maneira mais ampla, a mobilidade por bicicleta na cidade.

A primeira questão é a possível contribuição da bicicleta para a diversificação da economia local. Niterói é uma cidade onde apesar de 60% da sua economia ser baseada no setor de serviços, existe uma grande quantidade de atividades voltadas para o petróleo, óleo e gás, e indústria naval. Então, tendo em vista a atual crise econômica do estado, é necessário que se reinvente e se crie novas possibilidades de negócios na cidade. Nas palestras da parte

---

<sup>9</sup>Formada em Arquitetura e Urbanismo pela FAU-UFRJ e Mestre em Urbanismo pela Universidade Técnica de Delft(Holanda), Isabela atua na área de planejamento urbano sustentável, com ênfase no transporte ativo por bicicleta desde 2008. Trabalhou na Embaixada Holandesa de Ciclismo em Utrecht (Holanda) e coordenou o Programa Niterói de Bicicleta, desenvolvendo a política cicloviária da cidade de Niterói.

da manhã, já foi falado dos benefícios que o cicloturismo pode gerar na economia de uma cidade.

Uma outra contribuição que a bicicleta pode dar à Niterói é o estímulo à valorização do seu patrimônio natural, arquitetônico, cultural e histórico. É aquela velha história, quem não é visto não é lembrado, então o cicloturismo pode ser uma maneira de fazer com que as pessoas passem a visitar espaços de grande relevância histórica, cultural, e arquitetônica, que antes estavam abandonados, ou tinham pouca visibilidade.

Outra fator a ser considerado é que o cicloturismo pode ser o primeiro passo para as pessoas começarem a usar a bicicleta nas suas atividades diárias, contribuindo para a mobilidade ativa e sustentável. A gente sabe que muitos ciclistas urbanos, que pedalam no dia a dia, começam a usar a bicicleta para atividades de lazer, como por exemplo viagens de cicloturismo.

A bicicleta também pode ser considerada uma grande indutora da requalificação do espaço urbano, e aí, para exemplificar, eu sempre trago a imagem da Avenida Amaral Peixoto, a principal via da cidade de Niterói, antes e depois da implantação da sua ciclovia. Podemos ver na foto a diferença na ambiência urbana quando a gente começa a dar valor à mobilidade por bicicleta, e à mobilidade ativa em geral como, por exemplo, aos pedestres, e o impacto destas intervenções neste meio ambiente urbano.

Finalmente, o último ponto que eu queria apresentar está ligado ao fato da bicicleta ter o potencial de promover inclusão sócio-espacial. Eu procurei no GoogleMaps os museus em Niterói e vi que, assim como na grande maioria das cidades, seus principais equipamentos urbanos culturais e de lazer estão concentrados na região central da cidade. Sabemos que a bicicleta é uma ferramenta barata para ser comprada, sua manutenção também é muito barata, então a gente vê aí a possibilidade para pessoas que moram em áreas periféricas de acessar essas áreas centrais, através da bicicleta, e de poderem usar os equipamentos que existem na cidade.

Agora eu mostrarei alguns projetos estratégicos do município de Niterói, que possuem um grande potencial de fomentar o cicloturismo.

Esse é o projeto de requalificação urbana do Centro, que inclui a melhoria das moradias nas áreas centrais, a atração de novas moradias, mas também a melhoria da qualidade do espaço urbano da cidade como, por exemplo, a frente marítima de Niterói que inclui ciclovias em sua extensão.

Outro projeto é o corredor Transoceânica, um corredor rodoviário (ônibus BRT) que ligará duas regiões da cidade que hoje se encontram, de certa maneira, desconectadas: o

Centro da cidade e a Região Oceânica. Essa conexão será feita através de um túnel de aproximadamente 1,4 quilômetros de extensão, que terá também no seu interior uma ciclovia segregada. Acreditamos que esse projeto vai facilitar bastante essa locomoção das pessoas entre estas duas regiões e também, provavelmente, favorecer projetos cicloturísticos na cidade.

Estes outros dois projetos, mais focados na questão do meio ambiente, um relacionado à delimitação, recuperação e gestão de áreas verdes, e outro relacionado à despoluição dos corpos hídricos da cidade começando pela enseada de Jurujuba, também poderão potencializar a atividade do cicloturismo uma vez que são áreas de interesse e de grande visitação de pessoas.

E finalmente apresento o Programa Niterói de Bicicleta, projeto que eu coordeno e que pode alavancar a atividade do cicloturismo na cidade. Aqui, em Niterói, o Programa Niterói de Bicicleta está alocado no gabinete do Vice-prefeito e tem relação com todas as outras secretarias municipais para executar seus diversos projetos. Somos responsáveis pelo planejamento da infraestrutura cicloviária e também por projetos de educação e cultura cicloviárias. Nos projetos de incentivo ao uso das bicicletas, organizamos grandes passeios ciclísticos e também alguns projetos menores, mais locais em bairros como, por exemplo, o projeto de Vaga Viva que realizamos em 2015 no bairro do Fonseca.

Sobre a questão da educação, também promovemos eventos e campanhas de educação pois sabemos que com o aumento do número de bicicletas na cidade, os conflitos com os outros modais de transporte também tendem a aumentar. Entendemos ser o papel do poder público criar um ambiente seguro e divulgar as regras de trânsito principalmente para os ciclistas da cidade, seus direitos e deveres. Isso faz parte também do escopo do Programa Niterói de Bicicleta.

O outro pilar do Niterói de Bicicleta está relacionado ao planejamento da infraestrutura cicloviária da cidade. Temos hoje aproximadamente trinta e cinco quilômetros de infraestrutura cicloviária e mil e trezentas vagas para bicicletas em Niterói. O mapa interativo, com essas informações está disponível no site Niterói de Bicicleta. Os pontinhos azuis são os paraciclos e no mapa você pode ver quantas vagas existem em cada ponto, e sua localização exata. Temos ainda o plano cicloviário de Niterói, com planejamento para ser executado ao longo dos anos, com o quantitativo de 120 quilômetros de ciclovias, ciclorotas e ciclofaixas conectando as principais regiões da cidade.

Na região oeste, rotas já estão sendo mapeadas e usadas para o desenvolvimento do cicloturismo urbano, ou seja, o programa Niterói de Bicicleta tem como diretriz planejar a

infraestrutura cicloviária e, com certeza, essa infraestrutura cicloviária será usada também para atividades de cicloturismo urbano.

Tratando das iniciativas cicloturísticas já realizadas na cidade, até 2014, já existiam várias ações com este propósito. São passeios cicloturísticos organizados pela iniciativa privada, outras iniciativas organizadas pelo poder público e, eventos como um encontro de cicloturismo realizado aqui em Niterói com o pessoal do Clube de Cicloturismo. A partir de 2014, a gente passou a observar uma iniciativa mais consistente no sentido de mapear essas rotas e atrativos.

Foi em 2014 que o projeto PedalUFF-Tur foi criado pela professora Priscila, onde começaram a ser mapeados de maneira consistente as rotas e os atrativos turísticos de Niterói. Esse projeto está disponível online em um blog, então é um material acessível a todos. A partir daí, começamos nossa parceria com a academia, representada pela UFF, a UFRJ, e a gente, como poder público, promovendo a ciclomobilidade através a construção de infraestrutura cicloviária. Além desse atores, a sociedade civil organizada também participa deste projeto, auxiliando, assim como a academia, na coleta de dados para alimentar esse projeto. Na realidade, ainda não temos um projeto pronto, ele está em evolução, mas já começam a surgir resultados, diagnósticos das rotas e os pontos que precisam ser revistos, melhorados ou trocados.

E assim o Niterói BikeTur apareceu nesse momento também, como uma iniciativa da prefeitura, da Neltur (Empresa de Lazer e Turismo S/A) e com o apoio da UFF no início para testar essas rotas e também fornecer dados para a gente realizar um projeto estratégico para o cicloturismo. O Niterói BikeTur é um projeto que acontece mensalmente, em que realizamos em cada mês uma das três rotas já traçadas. Em cada edição, realizamos também uma visita guiada a algum espaço cultural, alguns conhecidos outros completamente desconhecidos pela população e visitantes da cidade. No último Niterói BikeTur, em outubro, visitamos o Museu de Arte Sacra e foi super legal, porque éramos (acho) vinte e cinco pessoas, moradores de Niterói, e ninguém conhecia esse museu. Então é claro o potencial desse projeto, que pode dar visibilidade ao patrimônio existente em Niterói e assim consequentemente fortalecer a identidade da cidade.

Como próximos passos, nós temos como objetivo, no futuro próximo, elaborar um plano de cicloturismo municipal e transformar Niterói em um hub desta atividade no Estado do Rio, e a porta de entrada para outras cidade que já são exploradas turisticamente nesta região.

## *Secretaria de Agricultura e Reforma Agrária de Pernambuco*

*RosalyAlmeida<sup>10</sup>*

Boa tarde a todos!

Meu nome é Rosaly, primeiramente psicóloga e ciclista. Tenho um currículo meio complicado porque em 2012 eu fui chamada pelo Governo do Estado de Pernambuco, pelo então Eduardo Campos, que todo mundo sabe que ele veio a falecer ano passado, para o Programa Pedala PE, visando criar o programa de bicicleta no Governo do Estado.

Fui chamada pelo fato de ser ciclista. Lembro que teve uma reunião, onde não estava presente, mas estava presente uma pessoa que depois me falou que todo mundo questionou: Ela é arquiteta? Não. Ela é engenheira? Não. Ela é do serviço público? Não. Mas como é que ela vai? Ela é ciclista e vai botar esse programa pra frente.

Eu fui e fiquei no Programa até agora, em abril de 2016. No período, fizemos várias coisas lá em Pernambuco: a Bicicleta compartilhada; o Plano Diretor Ciclovitário; várias campanhas educativas para motoristas de ônibus; a primeira bicicleta estática no pátio de prova prática do Detran.; então foi plantada a sementezinha. Então fui transferida para Secretaria da Agricultura, onde atuo hoje e continuo no segmento público. Não estou mais no Programa, mas a ciclista continua dentro de mim.

Em 2014 eu fui fazer uma cicloturagem - eu pedalo já há treze anos - e logo quando eu comecei a pedalar, no primeiro ano, fiz uma cicloturagem. É algo que está inerente dentro de mim, eu adoro bicicleta e adoro viajar de bicicleta e, em 2014, fiz o circuito Europeu de Santa Catarina. Já fiz várias viagens, mas essa ficou marcada. Inclusive, quero parabenizar o pessoal de Santa Catarina, o circuito é perfeito, super bem sinalizado e quando cheguei lá, uma coisa que me deixou surpreendida, eu passei, olhei e pensei: Poxa, eu não estou no Brasil! Ou melhor, calma, Eu não estou no Nordeste!

As casas do interior eram casas bonitas! Completamente diferente do meu Nordeste. E aí eu fiquei pensando: gente, no meu Nordeste tenho tanta coisa, tanta beleza natural, eu tenho

---

<sup>10</sup>Psicóloga (UCP). cursando pós-graduação em Gestão da Mobilidade Urbana (IBGM). Atuação na criação e gerenciamento do Programa Pedala PE de jun/2012 à abril/2016. Responsável pela elaboração e gestão de diversos projetos, entre eles: Bicicleta Pública Compartilhada, Plano Diretor Ciclovitário da Região Metropolitana do Recife, Bicicleta para Fernando de Noronha, Circuito de Cicloturismo do Agreste, Infraestrutura Ciclovitária do Trecho Marco Zero à Fabricado Tacaruna, Bike na Escola, Circuito de Bicicleta nas Comunidades, Programa Pedala Servidor, capacitação paramotoristas de ônibus da Região Metropolitana do Recife, Oficina de Mobilidade por Bicicleta para os Diretores das Autoescolas de Pernambuco, Capacitação dos Instrutores das Autoescolas de Pernambuco, bicicleta estática no pátio da prova prática do Detran/PE, 1º Curso para Formação de Mecânico de Bicicleta de Pernambuco.

cachoeiras onde se pode tomar banho porque as águas são quentes, eu tenho um litoral maravilhoso em que as águas são quentes, então por que não fazer lá?!

Comecei a pensar num circuito para Pernambuco e apresentei o projeto para o Secretário onde foi aprovado. Fui questionada de onde tinha surgido a ideia, falei que tinha pensado quando fiz a cicloviamagem para Santa Catarina.

Pensei: “não! Se colocar uma pessoa, uma empresa para fazer o projeto executivo, vai ser um custo altíssimo. Vão botar uma empresa, que a pessoa não é ciclista, inclusive não sabe nem o que é uma cicloviamagem, ou seja, não vai sair um projeto bom.”

Então sugeri eu fazer o projeto.

Submeti-me a fazer. Eu tinha uma equipe de duas pessoas, todos dois eram ciclistas. Convidei os ciclistas dos municípios, tenho uma excelente relação com os ciclistas e foi fácil conseguir apoio para que o projeto fosse feito junto aos ciclistas das regiões.

Fiz todo o projeto executivo. Esse projeto já foi licitado, não como eu queria porque ele tem que ser licitado com uma gestão e uma manutenção, e foi licitada só a sinalização. Bom, como eu não estou mais lá, se vai dar certo, não sei! Mas a sinalização foi licitada.

A autorização do projeto foi feita pelo PRODETUR com financiamento do Banco Mundial. Todas as ações que foram feitas, contou com o apoio dos ciclistas locais.

O projeto licitado foi revogado em 2015 e foi novamente licitado em dezembro de 2015. Existe a necessidade de uma gestão para não correr o risco de um fracasso. Na minha opinião, se não houver uma gestão do projeto junto as comunidades, o projeto não terá sucesso.

Lembro-me que quando fui para Santa Catarina; eu mandava e-mail para saber detalhes e tudo vinha, era incrível como a resposta vinha rápido. Em nenhum momento me perdi, fui com um amigo. Não nos perdemos em nenhum momento. Não sentimos necessidade de guia. Quando a gente estava, assim, no meio do nada, vinha aquela plaquinha amarela... eu gostava tanto daquela setinha amarela. “Não vou precisar voltar”, pensava.

Então é incrível, é fantástico. Realmente, Santa Catarina está há anos luz da gente e é um exemplo.

No Nordeste existe muita seca, pensei como poderia melhorar o rendimento para esse povo tão sofrido.

Vi que em Santa Catarina, muitas pessoas faziam de suas casas uma pousada. Percebi que poderia fazer isso para a população em Pernambuco, que é extremamente carente. São casas mais simples, mas casas limpas! Lá, acho que não tem bolo mais gostoso que o nosso. Entretanto, preciso dar capacitação ao pessoal, aqueles que farão o feijão na lenha que poucas

peças comeram. Com isso fomentamos uma economia maior para essa população, provemos melhor qualidade de vida.

O intuito da implantação do projeto é o desenvolvimento da região principalmente em baixa temporada por meio da gastronomia, do turismo rural, cultural e de aventura, agregados a atividades turísticas locais e ao desenvolvimento do esporte, da saúde, do comércio e dos serviços.

O que temos na região? Qual seria o circuito?

O circuito denominado Gramado do Nordeste sairia de Gravatá. São 182 Km. Acho que um ciclista em boa forma faz em um dia, mas não é esse o intuito. O objetivo é fazer um circuito de quatro dias, até porque tem muita subida. Trata-se de uma serra, lá o clima é bem frio. Então a saída é de Gravatá, passando por Serra Negra, Caruaru, Bonito, Sairé e voltando para Gravatá.

Sairé é um município muito pequenininho que é tido como município das laranjas e não tem uma pousada, por isso não coloquei nenhuma parada, inicialmente. Lógico, porque depois, dando certo o circuito, automaticamente a gente teria um comércio informal de pousada.

A sinalização foi feita de forma descritiva para captar novos cicloturistas. Ela indica onde estou, quantos quilômetros ainda tenho, local para hidratação, quanto tempo tenho para chegar, a altitude. Então, de 500 em 500 metros, é possível fazer essa sinalização, incluindo também a saída das cidades.

Esse circuito possui altitude bem elevada, mas entre os pontos de interesse citam-se as diversas estações ferroviárias completamente desativadas e que agora o Governo do Estado está começando a requalificá-las.

Bonito é uma cidade que tem umas 10 ou 12 cachoeiras, e são cachoeiras belíssimas, e de águas que dá pra tomar banho, umas águas assim bem quentinhas, bem legais mesmo. Soube que tem uma plantação de rosas, mas não conheço. Dizem que é belíssima.

Caruaru é um polo de roupa e tem vários mirantes. Você consegue chegar até a Pedra do Cachorro, que é um local belíssimo.

A estratégia para o sucesso do circuito é a divulgação com revistas especializadas, como é o caso da Revista Bicicleta.

Acho a Revista Bicicleta, não estou fazendo propaganda, mas é uma grande mídia, pois atinge o público específico. No Facebook a revista tem uma grande demanda de seguidores.

## *SP de Bike – São Paulo Turismo*

*Marcelo Iha<sup>11</sup>*

Boa tarde a todos.

Vou me apresentar, rapidamente. Sou paulistano, pedalo há mais ou menos uns dez anos na cidade e gosto de pedalar em subidas porque sempre tem a recompensa da descida! Sou jornalista, geógrafo e trabalho na área de Comunicação da São Paulo Turismo, empresa de turismo e eventos da cidade que funciona como se fosse a secretaria municipal de turismo, onde criamos o projeto sobre o qual vou falar: SP de Bike.

Para contextualizar um pouco, eu queria perguntar se alguma pessoa que conhece São Paulo já pedalou por lá? Bom, tem bastante gente até, mas a imagem que todo mundo tem é a de que São Paulo é uma cidade impossível para se pedalar.



Mas é possível, sim, pedalar na capital paulista. O MASP, um dos principais cartões postais da cidade, fica na Avenida Paulista onde, em meados de 2016, teve uma ciclovia inaugurada em toda sua extensão. Na Marginal Pinheiros, outra importante via paulistana às margens do rio homônimo, também tem uma ciclovia que muita gente usa principalmente por esportes e lazer.

---

<sup>11</sup>Marcelo Iha é paulistano, ciclista urbano há mais de uma década e gosta de pedalar em subidas. Jornalista formado pela Faculdade Cásper Líbero, bacharel e licenciado em Geografia pela USP, trabalha atualmente na Comunicação da São Paulo Turismo (SPTuris, empresa de turismo e eventos da Prefeitura de São Paulo), onde participou do projeto SP de Bike. Obteve experiência profissional em veículos de imprensa nas áreas de Cultura (Música), Turismo e Meio Ambiente, além de organizações do Terceiro Setor que atuam em Proteção Animal, Educação e Direitos Humanos.



Em 2009, ainda na gestão anterior, a gente tinha as ciclofaixas de lazer, que são estruturas que funcionam só aos domingos durante o dia. No início, das 7 às 12 horas e depois o horário foi expandido das 7 às 14 horas e, por fim, até às 16 horas; isso por causa da demanda, já que o público foi começando a usar essa ciclofaixa de lazer e ocupar o espaço público porque via que era uma opção de passeio e aproveitar para conhecer a cidade. Havia rotas principalmente na região da Paulista, do Parque Ibirapuera e no centro. Por volta de 2011, a extensão da ciclofaixa foi aumentando, sendo replicada em outras cidades da região metropolitana como Osasco, por exemplo, e até em outros municípios pelo Brasil.



Masp – Avenida Paulista

A partir de 2013 até esse ano [2016], na gestão atual, começou a ser implantada a estrutura da ciclovia permanente, o que provocou uma mudança no foco, que deixou de ser apenas para lazer e passou a ser visto também como opção de transporte e mobilidade.

E já que estamos nesse encontro para falar de cicloturismo, também é necessário pensar que o incentivo essencial que precisa ser feito primeiro é do transporte dentro da própria cidade, a mobilidade dos próprios moradores, não pensando só no turista. A gente tem que primeiro conhecer a nossa cidade para poder incentivar que outras pessoas de fora, até mesmo moradores do entorno, possam conhecer o local.

Então, no período de 2013 até esse ano, a gestão tinha a meta de cerca de 400 km de ciclovias permanentes e atualmente já ultrapassou e está com cerca de 477 km de malha

ciclovíaria em toda a cidade. Vemos todo esse aparato da estrutura como incentivo à mobilidade urbana, uma questão que no mundo inteiro está sendo discutida há algum tempo; em São Paulo e no Brasil, como um todo, é muito recente.

Os palestrantes anteriores mostraram exemplos de outras localidades. Nós utilizamos sites estrangeiros para inspirar um pouco o nosso projeto: Amsterdã na Holanda; Nova York, que também é uma cidade gigante, tem uma estrutura ciclovíaria para os moradores e ao mesmo tempo para quem vem de fora; Buenos Aires, que também é possível aproveitar ciclovias para ser explorada.

Percebemos que em São Paulo é possível, sim, conhecer uma metrópole, como essa, de bicicleta.

Na São Paulo Turismo temos um núcleo que é o Observatório do Turismo. Inclusive, é uma das maneiras de monitorar esse movimento que está crescendo e é visível. Quem pedala há mais tempo percebe que tem muita gente nova começando a pedalar.

Então, em 2012, fizemos a primeira pesquisa nas ciclofaixas de lazer, cujo foco era exatamente o pedal só por diversão, de passeio, já que funcionava só aos domingos. Tivemos alguns resultados mostrando que a maioria era homem, na faixa de idade entre 30 e 39 anos; os principais locais que frequentam durante o passeio eram, parques, o centro histórico, o Pateo do Colegio ainda na região central, a Avenida Paulista. Também foi traçado um perfil dos usuários, a nota que as pessoas davam para a ciclofaixa de lazer, que foi bem avaliada.

Já em 2013, a SPTurismo fez um ciclomapa, um guia de bolso, para as pessoas terem uma ideia do que tem de atrativo próximo às regiões onde as ciclofaixas estavam. Foram impressos cerca de 50 mil exemplares desse ciclomapa, com distribuição gratuita, e em São Paulo é algo que acaba rapidamente, em dois ou três finais de semana acabou tudo, tanto que eu nem consegui trazer para distribuir aqui no evento e mostrar a vocês.





depois das 14 horas e aos domingos e feriados é o dia todo. São informações básicas importantes para quem pretende usar a bicicleta na cidade e pegar transporte público junto.

Ainda em 2014, a SPTuris fez outra pesquisa, dessa vez com foco mais em mobilidade urbana. Apesar de ser uma empresa de turismo, a gente trabalhou em conjunto com a Ciclocidade, a Associação de Ciclistas Urbanos de São Paulo, para auxiliar no levantamento, porque eles também fazem várias pesquisas, contagem de ciclistas na cidade, para monitorar esse mercado, e essa que é demanda reprimida em São Paulo e o público tem um perfil que ainda não sabemos descrever, exatamente.

Então elaboramos essa nova pesquisa em 2014 com o auxílio da Ciclocidade. Fizemos a aplicação numa sexta, sábado e domingo, até para comparar qual que é a diferença do ciclista que está pedalando durante a semana, que é principalmente por transporte para o trabalho, para a faculdade e de um ciclista que pedala nos finais de semana.

Também pegamos horários variados para perceber o movimento pendular. De manhã, percebemos um movimento muito grande de pessoas indo para o centro e no final da tarde o movimento aumenta no sentido inverso.

O perfil do público continuava mais ou menos o mesmo: a maioria são homens na faixa de 31 a 39 anos, mas o que a gente viu mesmo é que a implantação dessa estrutura na cidade de São Paulo incentivou novos ciclistas a pedalar na cidade, até para conhecer outros lugares, não só usar como meio de transporte, mas fazer o turismo na própria cidade.

E o site do SP de Bike passou a ter uma repercussão. Como sou da assessoria de imprensa, a gente fez a divulgação na mídia especializada, especificamente no trade turístico e até recebemos um prêmio, porque ele é um conteúdo que é responsável no celular, então a pessoa pode visualizar aquelas informações básicas e ver o que tem no site pelo celular. Também fomos citados no ano passado [2015] pelo Ministério do Turismo como uma iniciativa que foi uma boa prática dentro de alguns destinos que eles estavam estudando. Então percebemos nas apresentações dos outros palestrantes que a gente precisa de ações permanentes, de políticas públicas que continuem incentivando esse modo de transporte. Basicamente a prioridade é preciso incentivar a bicicleta como alternativa à mobilidade urbana, porque o cicloturismo vai ser uma consequência. E precisamos dessa preocupação por parte da gestão pública.

Um problema que eu percebo e que a Rosaly comentou se refere à questão da gestão, como mudança de partido, saída de secretário. Nesse projeto, tivemos muito apoio da diretoria e da presidência da São Paulo Turismo para a divulgação do SP de Bike, mas a partir do momento que mudar a gestão, a gente ainda não sabe se vai continuar.

Queríamos inclusive fazer um evento com o prefeito que acabou não acontecendo, mas agora ano que vem [2017] vai mudar a gestão, ainda não sabemos como será, se vai continuar essa parte do incentivo pelo poder público.

Ao mesmo tempo, a participação da iniciativa privada é importante também, como as bicicletas compartilhadas, já que eles dão esse suporte para oferecer o serviço à população. E vemos muita gente que não é morador usando essas bikes (pessoas visitando São Paulo, alugam as bikes do Itaú, do Bradesco para explorar a cidade). Eu mesmo, depois daqui em Niterói, vou para o Rio, já fiz meu cadastro do Bike Rio, para explorar e conhecer a cidade.

O envolvimento da sociedade civil também é muito importante. Se você não tiver a consulta e participação da população, não consegue elaborar uma política pública ou um projeto que realmente atenda à demanda. Além disso, o monitoramento desse público e identificar o perfil das pessoas que pedalam é algo essencial, porque é possível saber se um projeto está dando certo. Caso contrário, você não consegue mudar ou adaptar, então é muito importante ter esse projeto de acompanhamento constante.

A gente vê várias oportunidades, como já foi falado, que estimulam o comércio da bicicleta, como os *bikefoods*. Muitos comércios e estabelecimentos culturais em São Paulo agora estão percebendo que o público ciclista realmente é um público fiel e que, se oferecem uma boa estrutura e mínima para recebê-los, passar a ir com frequência a esses lugares. Então, observamos que, aos poucos, há uma mudança cultural, um trabalho de formiguinha como foi dito anteriormente. Todo mundo que pedala já foi chamado alguma vez de “ciclochato”, e realmente temos que ser chatos mesmo para mudar a cultura dos estabelecimentos, dos empresários, da população em geral.

Finalmente, uma questão mais idealista é que se houver mais crianças pedalando nas ruas das cidades, projetos de educação também surgirão, e, assim, a gente vai ter cidades melhores para todos e que todo mundo possa conhecer sobre duas rodas.



***Programa Rio – Estado da Bicicleta***  
***Secretaria de Estado de Transportes/RJ – SETRANS***

*Mauro S. Tavares<sup>12</sup>*

Boa tarde a todos.

Nossa proposta, atendendo a uma solicitação da coordenação do evento, é apresentar o que o Programa Rio – Estado da Bicicleta está desenvolvendo no âmbito da Secretaria Estadual de Transportes do Rio de Janeiro.

Entendemos que a nossa contribuição na questão do cicloturismo é indireta e está associada à disseminação dos benefícios da utilização da bicicleta. Esse item, de certa forma, já foi comentado pelo Marcio e pelo André que me antecederam e nossa apresentação vai então nesse sentido: Que ações a Secretaria Estadual de Transportes desenvolve para disseminar a cultura da bicicleta? A coordenação do evento sugeriu ainda que pautássemos a nossa apresentação por quatro perguntas.

A primeira foi: como surgiu o programa?

O programa surgiu em 2008 e foi na linha de que alguma contribuição tinha que ser efetivada no tocante à situação das cidades no quesito mobilidade. Essa constatação levou a Secretaria Estadual de Transportes a propor, através do programa, a elaboração de políticas públicas que pudessem contribuir para amenizar as questões pertinentes, notadamente na mobilidade por bicicleta.

Naquele momento foram utilizados dados do PDTU, ainda que pesem críticas metodológicas ao uso desses dados para elaboração de planejamento cicloviário. O PDTU têm dados interessantes, sendo que algumas dessas informações nos permitiram avançar nessa questão. Um deles é o de que aproximadamente 3% das viagens na Região Metropolitana do Rio de Janeiro são realizadas de bicicleta no modo principal, e aproximadamente 33% são realizadas a pé. Nesse contexto é que em 2008 foi desenvolvido o programa Rio – Estado da Bicicleta.

Os objetivos do programa basicamente são: fomentar o uso da bicicleta; promover sua integração com os modos de transportes; implementar em parceria com os órgãos públicos,

---

<sup>12</sup>Engenheiro, com pós-graduação em marketing e mestrado em engenharia de transportes. Coordena o Programa Rio– Estado da Bicicleta da Secretaria Estadual de Transportes do Rio de Janeiro e é gestor de contratos com o BancoMundial e Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) na área de mobilidade sustentável. Atua também comodocente em curso de pós-graduação na área de logística.

iniciativa privada e sociedade civil organizada, políticas de educação para o trânsito além de promover e apoiar eventos esportivos, culturais e institucionais que incentivem o uso da bicicleta. Essas ações acontecem através de três subprogramas: educacional, promocional e operacional que serão abordados a seguir.

Dentro do subprograma educacional, o nosso principal projeto é o Pedalando na Escola, que é uma parceria com a Secretaria Estadual de Educação e que tem como objetivo a divulgação dos benefícios da utilização da bicicleta e a conscientização para um pedalar seguro. Ano passado foram contemplados aproximadamente 6.000 alunos de 20 escolas em 20 municípios, além de desenvolvermos a capacitação de 64 professores em mobilidade segura por bicicleta. Dentro desse projeto, vamos às escolas, desenvolvemos propostas/ideias com os alunos e professores e as melhores são premiadas. Os alunos/professores que desenvolvem as melhores propostas/ideias são contemplados com bicicletas. No ano de 2014 o consulado da Holanda doou as bicicletas que premiaram os vencedores.

Outro projeto educacional que desenvolvemos e muito interessante foi com uma ONG de São Paulo, chamado RECICLETA. Objetivava a capacitação de detentos que estavam nas escolas prisionais do Complexo Penitenciário de Bangu, possibilitando que a partir dessa capacitação, eles tivessem a oportunidade de geração de renda e reinserção social. Qual era a proposta? Foi desenvolvido um curso de mecânica de bicicletas que utilizaria peças de bicicletas descartadas, por exemplo, um banco e um quadro. Os alunos aprendiam a montar uma bicicleta e eram capacitados em mecânica básica de bicicleta. Ao final ocorria a prova prática: montar uma bicicleta a partir das peças disponibilizadas. Como foi na época de Natal, cada aluno que conseguiu montar uma bicicleta pôde doar a mesma para seu filho/família. Foi um trabalho bem interessante e gratificante onde entendemos que estávamos dando oportunidade a esses detentos para a partir de sua saída do sistema, gerar renda. Eles poderiam começar a empreender a partir desse conhecimento e com basicamente uma placa: consertam-se bicicletas. Esse projeto piloto foi desenvolvido com 75 detentos das escolas prisionais do Estado do Rio de Janeiro.

Outro trabalho desenvolvido foi com a Fetranpor, que é o sindicato patronal das empresas de ônibus: um treinamento voltado para os motoristas de ônibus denominado Motorista Amigo do Ciclista.

Outra capacitação que realizamos foi dentro do projeto de ciclopatrulhamento com a Polícia Militar e Guardas Municipais. Eles recebiam uma bicicleta e um treinamento sobre como utilizá-las nas situações do seu dia a dia.

No subprograma promocional desenvolvemos campanhas educacionais e de informação. Uma delas, desenvolvida com a Fetranspor objetivava conscientizar as pessoas de que é importante respeitar o ciclista, mantendo a distância de 1,5m prevista no artigo 201 do Código de Trânsito Brasileiro. Conseguimos que a mesma viabilizasse essa mensagem em 300 *busdoornos* ônibus da região metropolitana do Rio de Janeiro.

Outra campanha foi a do mapa informativo para ser utilizado basicamente por turistas ciclistas. Ele tem todas as informações para o ciclista sobre as concessionárias do sistema de transportes tais como horário permitido, gratuidade, como proceder, bicicletários existentes, etc. Esse mapa tem sido utilizado pelos turistas e pela população de um modo geral.

Temos também outras ações promocionais, como o Dia Mundial sem Carro com a Federação de Ciclismo do Estado do Rio de Janeiro onde em um desses eventos já tivemos a participação de aproximadamente 15.000 ciclistas pedalando no Aterro do Flamengo.

Outra ação promocional foi o *Bike Tour*, um evento que só tivemos a oportunidade de realizar 02 vezes e nas quais foram disponibilizadas nessas duas oportunidades, o montante aproximado de 12.000 bicicletas para os participantes.

Com a concessionária de trem (SuperVia) realizamos um passeio na área rural de Japeri no qual foram doadas 800 bicicletas para os participantes que se inscreveram.

Dentro do subprograma operacional, com o DER – Departamento de Estrada de Rodagem desenvolvemos a ideia de utilizar os acostamentos das rodovias estaduais para implantar ciclofaixas. Já existem duas nas RJ's do Estado do Rio, uma em Vassouras e outra em Valença e que poderão ser utilizadas também para o cicloturismo.

Um projeto conceitual interessante que desenvolvemos foi o de tentar ordenar a ocupação das margens dos rios com implantação de ciclovias nessas margens.

A questão dos bicicletários também foi trabalhada com as concessionárias. Já foram disponibilizadas aproximadamente 5.600 vagas, entre internas e externas.

Desenvolvemos também algumas ações com bancos de fomentos como o BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento). Foi elaborado um Plano Diretor de Transporte não Motorizado para o Estado do Rio de Janeiro. Além desse plano, que foi pioneiro, foram desenvolvidos também um manual de referência para que as prefeituras pudessem ter o conhecimento técnico sobre como elaborar projetos de transporte não motorizado, além de projetos básicos de ciclovias para 06 municípios do estado: Rio de Janeiro, Niterói, Resende, Barra Mansa, Volta Redonda e Maricá. A perspectiva era de que os municípios pudessem efetivamente implantar esses projetos de ciclovias. O Rio de Janeiro está em fase de implantar essa ciclovias, que ligará a Praça SaensPeña a Praça XV. Especificamente de Niterói, o projeto



previa a saída da UFF, passando pelo terminal de Barcas em uma proposta de integração e indo até a divisa com o município de São Gonçalo mas não foi implantado. Dentro da perspectiva de integração, as novas barcas adquiridas pelo governo do estado já foram projetadas com bicicletários internos.

Avançamos também com as concessionárias, tanto com a SuperVia, quanto com o Metrô e Barcas na busca de facilidades para o acesso das bicicletas em seus sistemas. Hoje já não se tem restrições nos finais de semanas e em alguns horários da semana, além do acesso ser gratuito. Quem é de Niterói lembra que Barcas cobrava anteriormente pelo acesso da bicicleta e hoje isso já não acontece.

O Banco Mundial também é outro órgão de fomento com o qual desenvolvemos um projeto. O projeto é o programa de bicicletas integradoras ao sistema ferroviário e do qual estamos terminando a modelagem. A ideia é de que o usuário do sistema ferroviário tenha uma bicicleta para poder fazer a integração. Ele se cadastrará no sistema e terá disponível uma bicicleta na estação para ser utilizada no seu deslocamento até sua casa. Ele vai fazer o deslocamento estação/casa/estação a um custo hoje estimado em R\$ 2,00/dia e que é muito menor do que o preço de uma passagem de ônibus. Outra facilidade é que o usuário vai poder ficar com a bicicleta no final de semana. Considere-se ainda que hoje o usuário, tanto da SuperVia quanto do Metrô e das Barcas, no final de semana e em alguns horários durante a semana pode transportar sua bicicleta sem nenhum custo adicional. Um morador de Nova Iguaçu poderá pegar essa bicicleta integradora, colocá-la no trem e ir pedalar em qualquer lugar atendido pelo sistema. Essa proposta foi baseada em dois sistemas que já existem na Holanda e na Alemanha e onde as empresas ferroviárias de lá disponibilizam essa facilidade para os seus usuários.

Projeto de cicloturismo efetivamente temos um que estamos apoiando e que começou com o pessoal da diocese da Divina Providência daqui de Niterói, através do Padre Cristóvão, e com a Federação de Ciclismo do Estado do Rio de Janeiro. Esse projeto teve início em 2001 com os romeiros de Aparecida do Norte. Eles partiam de bicicleta de Niterói e se deslocando pela rodovia Presidente Dutra, iam até Aparecida do Norte. Nosso apoio inicial foi conseguir o suporte/acompanhamento da Polícia Rodoviária Federal. A partir de 2009, se não me engano, surgiu uma variante: a mesma ideia mas agora em um trajeto rural, pelas montanhas. Nesse momento foi criada a Associação dos Caminhos de Nossa Senhora e a rota hoje tem aproximadamente 475 km. Já está mapeada, com passaporte e credencial. Em relação às placas de orientação estamos tentando viabilizar a sua confecção, inclusive com o QR Codenas placas para facilitar o cicloturista.

Bicicletas públicas. Eu trouxe essa questão porque tivemos recentemente uma informação bem interessante da administradora do sistema *Bike Rio*. Tínhamos solicitado alguns dados de turistas que utilizam a bicicleta (as laranjinhas) do *Bike Rio* e um dado informado é de que, por exemplo, durante o mês de setembro, em média a utilização pelos turistas foi de aproximadamente 20% durante a semana e no final de semana chegou a 31%. Será que um sistema de bicicletas públicas pode contribuir para a formação de futuros cicloturistas? Fica a questão.

A segunda pergunta que a organização formulou foi: quais foram os agentes que se envolveram com o Programa Rio – Estado da Bicicleta? Foram diversos agentes: Secretarias estaduais, governo federal, concessionárias, municípios, bancos de fomento, Federação de Ciclismo, Arquidiocese, sociedade civil organizada (Transporte Ativo e ITDP), Consulado da Holanda, sindicatos e empresas do setor de transportes. Esses são os parceiros que nos possibilitaram desenvolver o Programa Rio – Estado da Bicicleta.

A terceira pergunta foi: como foi o processo de articulação desses agentes? Cada caso foi um caso. Com as Secretarias Estaduais, órgãos públicos e municípios a articulação final acontecia através de um termo de cooperação técnica. Com o Governo Federal, se deu através de convênio e com as concessionárias do setor de transportes foi uma ação mais simples, através de um ofício. Com os bancos de fomento foi através de contrato e com os outros parceiros foi de forma informal.

Para terminar, a última pergunta foi se existe algum relato de atividades em andamento ou processo de monitoramento articulado com observatórios de turismo local. Eu desconheço a existência de um observatório de turismo local e entendo até que é um órgão necessário e que talvez pudesse contribuir na discussão e na formulação de políticas públicas, notadamente para o setor de cicloturismo.

Resumidamente, são essas ações que realizamos. Obrigado.

## ***Clube de Cicloturismo do Brasil - CCB***

*Rodrigo Telles<sup>13</sup>*

É uma grande satisfação estar aqui. Estivemos aqui na cidade em 2014 fazendo um encontro de cicloturismo no Museu de Arte Contemporânea e é interessante ver o crescimento, a maturidade. Estamos aqui agora falando num ambiente de academia, de especialistas. Para nós, isso é muito gratificante.

Fui chamado para falar sobre nossa experiência de planejamento da rota de cicloturismo em Joinville, nosso último trabalho. Então, primeiro vou apresentar rapidamente o Clube de Cicloturismo para vocês entenderem como que é nosso trabalho.

Somos uma associação sem fins lucrativos que está trabalhando desde 2001 para difundir o cicloturismo no Brasil. Somos um grupo de 10 a 15 voluntários, pessoas apaixonadas pela ideia, que vão se alternando e que se dedicam por paixão. Não temos finalidade lucrativa e, ao mesmo tempo, a gente tem cerca de 15 a 20 mil pessoas que seguem esse trabalho na internet, às vezes participam nos eventos ou de discussões nos grupos e, eventualmente, colaboram também como voluntários.

A visão que a gente tem de cicloturismo não tem a ver com distância, com tempo, nem com local. Estou dizendo isso porque às vezes o turismo tem algumas definições e o Cicloturismo procura fugir um pouquinho dessa definição de turismo. Relacionamos-nos muito mais com o olhar do ciclista, se ele está interessado no que está à sua volta e, se está pedalando, é um cicloturista.

Concentramos bastante nossas ações em termos de informação, por isso no site tem muita informação, além de alguns eventos que fazemos. Não organizamos viagens como agências de turismo, organizamos alguns eventos que tenham a função de incentivar as pessoas a sair, a começarem a pedalar, começarem a fazer cicloturismo e viajar de bicicleta. Na parte institucional, trabalhamos junto com prefeituras e instituições traçando roteiros, dando consultorias e tudo mais.

---

<sup>13</sup>Engenheiro pela POLI-USP, Guia de Turismo Embratur e Educador Ambiental, é fundador e atualmente diretor do Clube de Cicloturismo do Brasil, criado em 2001. Há 17 anos trabalha pela divulgação e pela difusão do cicloturismo. Participou da iniciativa e do trabalho técnico para a elaboração dos primeiros circuitos oficiais de cicloturismo no país. Presta assessoria para a implementação de rotas de cicloturismo rurais e urbanas. Participou da elaboração das normastécnicas ABNT do setor de cicloturismo. É organizador do Encontro Nacional de Cicloturismo e de outros eventos como o Velotour que visam incentivar iniciantes a ganhar autonomia para pedalar. É apaixonado por fotografia, viagens e montanhas.

O ano de 2006 foi um marco muito importante pra nós, talvez até possamos dizer para o cicloturismo, pois foi o ano da criação do primeiro roteiro de cicloturismo, planejado para bicicleta no Brasil, que foi o Circuito Vale Europeu. Fomos chamados para realizar um encontro nacional de cicloturismo na região e acabamos percebendo um potencial muito grande, não só um potencial natural e de atrativos da região, mas também a maturidade dos atores que estavam presentes e atuando lá. Então propomos o circuito, eles acataram e o sucesso foi muito rápido. Até hoje é uma referência.

Depois disso vieram os Circuitos de Costa Verde Mar e Araucária, todos esses são em Santa Catarina. E são vizinhos. O Costa Verde Mar e o Araucária perceberam o potencial que tinham também e a gente também ajudou a traçar lá. Por último, Joinville, que também é da mesma região, nos chamou já com uma proposta um pouquinho diferente porque nos outros eram diversos municípios unidos através do circuito e Joinville, por ser um município grande e ter bastante estrutura, percebeu que daria para fazer dentro do próprio município, então para nós também foi uma experiência nova.

Mas antes de falar especialmente sobre Joinville, eu queria tocar em alguns pontos em geral sobre rotas de cicloturismo. Se traçarmos uma rota de cicloturismo e tivermos um material consistente, se trabalharmos bem esse produto, dar um nome, ele vai se tornar referência. Isso é quase que inevitável. E pode ser uma referência a nível local, os ciclistas locais vão procurar, ou pode se tornar uma referência a nível nacional. O que vai dizer se ele é uma referência: primeiro, a qualidade dos circuitos, atrativos, da maneira como ele foi trabalhado, mas também tem a ver com a quantidade, não é só qualidade.

Às vezes a gente tem que pensar que o ciclista precisa de uma certa variação, ele não pode pedalar sempre no mesmo lugar ou ele não pode vir de longe e pedalar só numa rota, então procuramos sempre traçar rotas de forma que ele possa passar mais de um dia ou mais de dois dias, talvez, pelo menos. Isso vale tanto para o cicloturista, para o ciclista eventual, como para o ciclista aficionado, vamos dizer assim.

O ciclista eventual é aquele que não pedala no dia a dia, mas que gosta de pegar uma bicicleta e de vez em quando fazer uma pedalada e, se ele tiver que ir sempre à mesma rota, talvez ele enjoje. Se tiver diversas rotas para cada vez ir a uma, talvez torne aquilo uma rotina. Daqui a pouco ele vai ser um ciclista aficionado. É a mesma coisa para o ciclista que já é um cara apaixonado pela bicicleta.

Na verdade o ciclista é aquele apaixonado que nem a gente. A gente se define como ciclista. Você pedala? Sim, então é ciclista. Nós temos essa coisa no sangue, a gente não depende de rota de cicloturismo para pedalar. Estamos acostumados a andar no trânsito,

sabemos os melhores lugares, temos os grupos de pedais, pedalamos a noite com a turma e tal.

O ciclista da cidade que já pedala vai ser beneficiado com o cicloturismo, entretanto ele não depende disso. Mas e o ciclista que vem de outros lugares?

Que nem eu! Cheguei aqui de São Paulo. Beleza, quero pedalar em Niterói. Para quem eu vou perguntar? Para o recepcionista do hotel?

Eu tenho que saber: Onde vou? O que é legal fazer? E tudo mais! Quanto mais roteiros existir aqui, mais serei atraído a sair da minha cidade e vir para cá pedalar. Por isso, deve-se estar sempre pensando numa rede, num grande conjunto.

Em relação à questão do cicloturismo autônomo e o cicloturismo guiado, pessoal das agências falam que é muito importante esse trabalho de suporte que é dado, principalmente para quem está começando. Mas o trabalho do Clube do Cicloturismo é um pouquinho diferente. Tentamos incentivar as pessoas a serem autônomas.

É claro que a gente trabalha junto com as agências também e valorizamos tudo que é o cicloturismo, mas o nosso foco, com Clube, é dar autonomia. E a gente sempre fala que o circuito, as rotas, precisam ser traçadas para o ciclista autônomo. Mas o potencial maior não é o do outro tipo de ciclista? Aquele que vai com uma agência? É claro que é porque todas as pessoas da população que não tem nenhum problema físico muito grave, elas potencialmente são cicloturistas, só que elas não vão, às vezes elas não se lançam demais, então a maioria das pessoas são cicloturistas potenciais.

Para essas pessoas é importante ter esse trabalho de agência. Então por que o circuito tem que ser também planejado para o ciclista autônomo? Porque tem uma característica no ciclista autônomo que a gente percebe muito, que é: ele é muito autoral, ele vai relatar a experiência dele, ele vai fazer propaganda do que ele gostou. Já foi falado isso aqui, ele participa dos grupos de discussão, ele vai divulgar a ideia e vai construir a imagem de um roteiro, eu vou dar o exemplo do Vale Europeu que para nós é um grande laboratório e foi o primeiro circuito. No começo, tinham duas agências que operavam mais ou menos regularmente antes de traçarmos o circuito, depois de traçado o circuito e ter se tornado um circuito totalmente autônomo, passou a ter mais de 10 agências operando lá.

Quer dizer que o circuito autônomo atrai também as empresas, ele é um terreno fértil para as empresas. Estou muito feliz de estar ouvindo aqui o pessoal relacionar o cicloturismo com mobilidade, isso é um assunto que é uma relação nova, que está acontecendo agora porque durante muito tempo a gente ouvia até no meio do cicloativismo uma dificuldade

dever o cicloturismo como uma parte essencial do ativismo para a mobilidade, e já foi falado aqui.

Quero complementar com uma experiência que tive sobre educação ambiental. Durante alguns anos da vida eu aprendi que você não faz a educação ambiental na sala de aula, você leva as pessoas para o mato. Por que? Porque é difícil às vezes você ter, você passar uma ideia com argumentos razoáveis. Às vezes você tem os argumentos corretos, mas você fica lá martelando aqueles argumentos, fica falando e não consegue passar a ideia. Aí você leva a pessoa para sentir aquilo que você está falando, e ela entende muito mais fácil, muito mais rapidamente. Com a bicicleta é a mesma coisa.

Eu entendo que quando fazemos com que a pessoa pedale, ela vai entender tudo aquilo que você está querendo dizer, e o cicloturismo é perfeito para isso. Você é uma porta de entrada pra quem quer começar a pedalar.

Eu esqueci de falar aqui dos pilares... Depois que se traça um roteiro, é preciso mantê-lo. Essa é a parte mais difícil. A gente planejar, a gente mapear, precisa de uma iniciativa, é trabalhoso e tudo, só que a dificuldade maior vem da manutenção. E aí, não é discurso, precisa daqueles pilares, da iniciativa, do setor público ao setor privado e da sociedade civil, precisa dos três participando na manutenção. Mas e se não tiver? Precisa ter. E qual que é mais importante? Os três são importantes, mas a sociedade civil é fundamental porque é ela que vai garantir que os outros dois continuem.

O setor público muda muito o setor privado, tanto hotéis como restaurantes, tudo isso às vezes tem interesses a curto prazo, estão sempre com eventos, e precisa estar a sociedade civil ali cobrando que aquilo seja mantido e levado com importância. E quando digo sociedade civil, na maioria das vezes são os ciclistas. Também pode ter outros casos, instituições ambientais, por exemplo, mas geralmente são os ciclistas, e os ciclistas precisam estar muito unidos e engajados para que uma rota cicloturística funcione bem, e eles precisam estar preparados para enfrentar todo tipo de problemas e não é só a parte boa de ficar pedalando, tem toda a parte de lutar pela “coisa”.

Joinville foi o último trabalho que a gente fez. Foi um desafio porque é uma cidade grande, a maior cidade do estado de Santa Catarina, mas apesar disso foi muito interessante porque a gente chegou lá, assim, com um pouco de receio e a gente encontrou uma estrutura cicloviária até que bem razoável. Não vamos dizer perfeita, porque hoje em dia é difícil achar uma estrutura perfeita no Brasil. Está começando a melhorar, mas tinha muita coisa lá, então a gente pôde aproveitar bastante.

O trabalho técnico, então, consistiu basicamente em encontrar os atrativos. Isso foi feito na parte rural e na parte urbana. Foram cinco rotas rurais e duas rotas urbanas. Na verdade, fomos chamados lá para fazer as rotas rurais, que eram o que a gente já tinha feito nos outros circuitos, só que quando chegamos e fomos conhecer a cidade, ficamos impressionados com a quantidade de atrativos que tinham e com a estrutura para bicicletas dentro da cidade. Então, propusemos as rotas urbanas.

No primeiro momento, ficaram um pouco receosos, mas logo perceberam que era possível. Às vezes, é difícil você convencer uma cidade também a traçar esse circuito urbano porque os próprios cidadãos não valorizam muito o que tem dentro da cidade, isso é incrível.

Na prefeitura isso não é um problema, mas às vezes os ciclistas não enxergavam algumas coisas como atrativos; a gente foi mostrando, isso é legal, isso aqui é bacana, vamos visitar aquilo, e aí propusemos as rotas.

Então vem o trabalho técnico de pensar no melhor caminho para unir esses atrativos aproveitando a estrutura que já tinha e criar um material gráfico, um material de informações que sirva para o ciclista sentir confiança em pedalar lá, principalmente o ciclista que é de fora do município, não conhece nada, nunca foi lá naquele município.

Ele vai pegar aquele material e vai falar: Puxa, está bem explicadinho aqui, acho que dá para eu ir, nem sabe se vai ter sinalização direito e tal, mas com aquele material ele já tem que sentir segurança e vai ajudá-lo a se planejar, quantos dias ele vai ficar, o que ele quer conhecer, o que ele quer fazer. Esse material gráfico tem que ser muito bem pensado porque ele é o cartão de visita de uma rota de cicloturismo, não é só sinalização que a gente tem que pensar.

Depois desse trabalho de mapeamento, e da criação desse material, a gente tem que trabalhar também as pessoas que vão cuidar do circuito, que vão receber o cicloturista. A questão dos hotéis, dos restaurantes, todas essas pessoas têm que participar de uma reunião, de um bate-papo, de um treinamento para entender o que é o cicloturismo. A maioria não sabe direito como é, quais são as necessidades do ciclista. O ciclista tem uma ideia de que: chego no hotel, quero saber onde vou pôr minha bicicleta, se ela vai estar segura, se não vai estar...

Então, a gente tem que explicar todas essas questões para quem vai receber e para quem vai cuidar do circuito, as próprias entidades que vão dar manutenção ao circuito. A gente teve que propor adequações para poder implementar; ainda está em fase de implementação, não foi lançado ainda, e eles estão realizando as adequações.

Basicamente são adequações nas vias. Algumas ciclofaixas e ciclovias precisaram ser interligadas em alguns pontos, precisaram ser melhoradas devido a manutenção, alguns

cruzamentos, faixas de pedestres tiveram que ser colocadas, rebaixamento de guia, coisas bastante simples para uma cidade grande... não é uma coisa tão cara.

Mais difícil são outras adequações, tipo transporte de bicicleta, por exemplo: tem um dos roteiros que ele não sai do centro da cidade, ele sai um pouco mais afastado porque a pessoa tem que pegar uma rodovia e a gente não pode jogar um iniciante numa rodovia, então a gente coloca ponto de início fora da cidade. Então temos que resolver um problema de transporte ali? E aí, como é que vai fazer isso? Tem ônibus que leva a população, mas não pode colocar bicicleta no ônibus, então vai ter que adequar, ou vai ter que arrumar um transporte só pra isso, ou vai ter que adequar o ônibus para poder levar as bicicletas para lá... isso é um problema que eles estão resolvendo também.

Depois da adequação, outra adequação é a questão das paradas. Onde que eu vou parar minha bicicleta? Porque eu não estou pedalando num circuito e vou sem parar. Eu quero parar nos lugares, tem tantos atrativos, então tem que colocar paraciclos. Isso envolve não só uma iniciativa do poder público, como envolve todo um relacionamento com comércio, com todos os atrativos e assim vai. Então não é tão simples também, mas tem que ser feito, e a sinalização é essencial!

Às vezes, a parte difícil do processo é conseguir fazer a sinalização. Lá em Joinville é o que está mais, digamos assim, dificultando o andamento do circuito. Não conseguiram ainda liberar todas as verbas e estamos falando pra eles: não lancem, porque são necessários os mapas, os guias, todo o material gráfico. Falamos para não lançar sem sinalização porque o cara não vai.

Geralmente a resposta que recebemos é que hoje em dia tudo é no telefone, então dá para fazer um aplicativo. Não! O ciclista prefere muito mais olhar, seguir a placa, combina mais com nossa atividade seguir uma sinalização ao invés de ficar olhando para um mapa ou para um aplicativo de celular. Então o lançamento tem que ser pensado com toda a estrutura montada.

Quanto mais informação tiver, mais seguro o ciclista vai se sentir, mais convidado a fazer aquele roteiro ele vai se sentir. Ele vai ficar usando isso toda hora durante a pedalada? Não, se tiver uma boa sinalização pode ser que ele nem use esse material durante a pedalada. Vai servir apenas como uma segurança no caso de faltar uma placa, acontecer alguma coisa, ele se perder, mas principalmente para ele se sentir convidado a fazer com segurança.

Eu queria terminar só falando do nosso ponto de vista das carências que enxergamos hoje em dia no cicloturismo. Vemos que todo esse trabalho que vem sendo feito pelas diversas entidades há mais de 15 anos resultou numa quantidade de ciclistas fervilhantes



querendo pedalar, querendo procurar um lugar para pedalar. Isso não está faltando, tem demanda. Os municípios estão percebendo isso e de alguma forma estão tentando, ainda que com dificuldade, fazer alguma coisa.

Entretanto, percebemos uma lacuna maior no nível estadual e no nível federal. Há uma necessidade da gente trabalhar nesses níveis, de querer sensibilizar para que haja uma diretriz, certo planejamento nesses níveis para poder facilitar o processo. Santa Catarina já reconheceu o cicloturismo como política pública, fato que facilita muito para apresentar projetos, conseguir verbas etc., mas não sei se algum outro Estado já tem isso.

Mas não é suficiente, precisa de uma atuação maior dos estados, precisa que eles estejam realmente vendo esse potencial que a gente enxerga.

Outro ponto interessante que também acho seria a padronização. A gente já está num ponto onde daria para pensar em padronização. O Ministério de Turismo tem o padrão das placas de turismo, aquelas placas marrons de trânsito. Existem basicamente dois padrões, que é o padrão para carros e o padrão para os pedestres.

Fomos estudar isso para ver como utilizar, até porque Joinville possuía verba para sinalização turística, mas não dá para encaixar o cicloturismo, não é adequado. Então, talvez fosse o caso de pensar já numa padronização para os roteiros de cicloturismo também.

Por fim eu quero parabenizar e agradecer muito as universidades presentes e organizadoras desse evento. É muito satisfatório a gente ver a universidade chegando num assunto que há 15 anos atrás era desconhecido da população. Estamos vendo a evolução e estar aqui num evento desse, dentro de um ambiente propiciado pela universidade, é uma felicidade muito grande.

Ao mesmo tempo, precisamos que isso não aconteça pontualmente, mas que seja uma coisa generalizada. Todas as universidades, todas as faculdades de turismo precisariam tratar do cicloturismo. Por que não incluir o cicloturismo dentro do curso de graduação?

A gente já chegou a dar algumas aulas a convite de professores na USP, por exemplo, e os alunos não conhecem o cicloturismo, não sabem do que se trata. Então, como é que um aluno de turismo poderia se formar sem ter nenhum conhecimento do que é, exatamente, cicloturismo? Acredito que algumas faculdades já estejam pensando nisso, mas está na hora de ser uma coisa mais generalizada.

Obrigado!

## POSFÁCIO

O e-book *Cicloturismo: reflexões e experiências contemporâneas* é um olhar crítico para os estudantes e profissionais que pretendem atuar com cicloturismo ou que possuam alguma relação com o tema. A reflexão atual desconstrói a ideia do cicloturismo apenas como forma de deslocamento para ver os atrativos e chama a atenção para um segmento que pode contribuir para o estímulo do deslocamento ativo (bicicleta), que tem sido proposto no Brasil e em outros países como, por exemplo, na Alemanha e Holanda para estimular o indivíduo a ter um estilo de vida fisicamente ativo, prevenir obesidade e conseguir atingir a recomendação semanal de 300 min de atividade física moderada/vigorosa, além de uma mudança cultural.

Dessa forma, o cicloturismo não é apenas uma atividade sustentável para o planeta ou um tipo de turismo: é algo necessário que pode ajudar a minimizar problemas de saúde que afetam a população mundial. Entretanto, em algumas cidades brasileiras o que se percebe ainda é a predominância de mortes por inatividade física e deslocamento passivo (transporte em veículo motorizado), fato este que deve ser reduzido. A discussão avança com ideias de integração da bicicleta em outros tipos de transporte para tornar a viagem mais fácil, adesão a aplicativos, sites e mapas, além de abordar a preocupação com baixa adesão à bicicleta e a falta de transportes públicos de qualidade, construção de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, ciclomapas, redutores de velocidade, estímulo fiscal para aquisição de bicicletas e segurança nas rotas.

Chama atenção para a necessidade de agregar ao cicloturismo pessoas que já utilizam a bicicleta no lazer/transporte bem como estimular outras pessoas que não são ativas a experimentarem essa modalidade de turismo benéfica para saúde. Assim, Niterói é mencionada como uma das cidades onde o cicloturismo pode dar certo, pelo potencial turístico e que ela deve ser protagonista na promoção de campanhas de turismo com uso de bicicleta para um estilo de vida ativo e saudável. Finaliza com os novos estudos com uso de geomapeamento das cidades com maior demanda de ciclovias interligando pontos turísticos e os novos desafios na segurança contra furto de bicicletas e melhorias na venda e gestão do serviço *online*.

Pode-se verificar que é possível unir universidades, poder público, iniciativa privada, cicloturistas e a comunidade local para dialogar e propor políticas públicas viáveis a serem implantadas em cidades. O Encontro realizado em Niterói estimulou a prefeitura da cidade a pensar estratégias para atender a essa nova demanda tendo como exemplos a construção do

bicicletário, aumento das ciclovias e cicloturismo uma vez por mês, com passagem obrigatória no museu símbolo de Niterói (MAC) que permite a entrada gratuita somente aos turistas que chegam de bicicleta.

Que as reflexões abordadas no e-book ajudem Niterói a ser conhecida, um dia, como cidade *bikefriendly* ou cidade da mobilidade por bicicleta.

Marcelo Barros de Vasconcellos  
Docente Universidade do Estado do Rio de Janeiro – UERJ