



**CICLO
TURISMO
URBANO**



DEPARTAMENTO DE
Turismo
uff Universidade
Federal
Fluminense

 **CNPq**
Conselho Nacional de Desenvolvimento
Científico e Tecnológico

ENCONTRO PARA DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO



**FÁTIMA PRISCILA MORELA EDRA
JULIANA DE CASTRO
LUIZ EMERSON DA CRUZ SALDANHA**
(Organizadores)

CICLOTURISMO URBANO EM FOCO

**Niterói
Faculdade de Turismo e Hotelaria
2017**

Diagramação e Capa: Edson Alves de Araujo Jr.
Revisão: Joyce Cruz

Ficha Catalográfica

Cicloturismo urbano em foco / organizadores, Fátima Priscila Morela Edra, Juliana de Castro, Luiz Emerson da Cruz Saldanha. - Niterói: FTH/UFF, 2017.

156 p.: 14 x 21 cm

Inclui bibliografia
ISBN 978-85-93858-00-0

1. Cicloturismo urbano. 2. Bicicleta I. Edra, Fátima Priscila Morela Edra. II. DeCastro, Juliana. III. Saldanha, Luiz Emerson da Cruz

AGRADECIMENTOS

Ao CNPq, pela aprovação do projeto para realização do evento e pela verba disponibilizada que possibilitou sua realização, assim como a edição deste e-book.

Ao apoio e incentivo de nossas instituições: Universidade Federal Fluminense, por meio da Faculdade de Turismo e Hotelaria (FTH/UFF) e ao Programa de Engenharia de Transportes da Universidade Federal do Rio de Janeiro (PET/COPPE/UFRRJ), por meio do Núcleo de Planejamento Estratégico de Transportes e Turismo (Planett).

Aos colaboradores que estiveram desde o início da submissão da proposta ao edital e que formaram a equipe de organização: Isabela Ledo e Marina Barcellos do Programa Niterói de Bicicleta (PNB); 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, Lúcia Silveira, Telma Lasmar, Marcello Tomé e João Evangelista; alunos do curso de turismo da UFF, Breno Quintanilha e Camila Teixeira. À Thaysa Alexandrisky da Neltur e aos colegas Felipe Simões e Menno Trautwein.

Aos que cederam espaços, equipamentos e pessoal de apoio. São eles: Teatro Municipal João Caetano, Reserva Cultural, Museu de Arte Contemporânea (MAC) e Núcleo de Produção Digital (NPD) da Secretaria de Ciência e Tecnologia de Niterói.

Aos parceiros: European Cyclists' Federation (ECF), União de Ciclistas do Brasil (UCB), Clube de Cicloturismo, Revista Bicicleta, Terra Brasilis, Lev, EDG Gráfica, Hotel Village Icaraí, Tribo de Comunicação, Prefeitura de Niterói, Niterói Empresa de Lazer e Turismo (Neltur), Balada Mix, Restaurante à Mineira e ao copatrocinador: Banco Itaú.

Aos participantes do evento: ouvintes, palestrantes e autores de trabalhos. Sem eles, tudo não teria passado de um projeto sobre um papel.

Aos colegas Victor Mello e Marcelo Barros que nos prestigiaram com a apresentação e posfácio dessa obra.

Os organizadores

APRESENTAÇÃO

A ELEGANTE BICICLETA • NECESSIDADE DE UMA CIDADE CIDADÃ •

Há uma curiosa regularidade imaginária quando tratamos da chegada dos automóveis. Em muitas cidades, conta-se que o desembarque e desfile do primeiro carro causaram enorme furor, medo e preocupação. Aquela máquina desengonçada, barulhenta, soltando fumaça foi encarada por muitos como um objeto demoníaco. A turbulência causada por aquela carroça sem cavalos já se impunha desde o início.

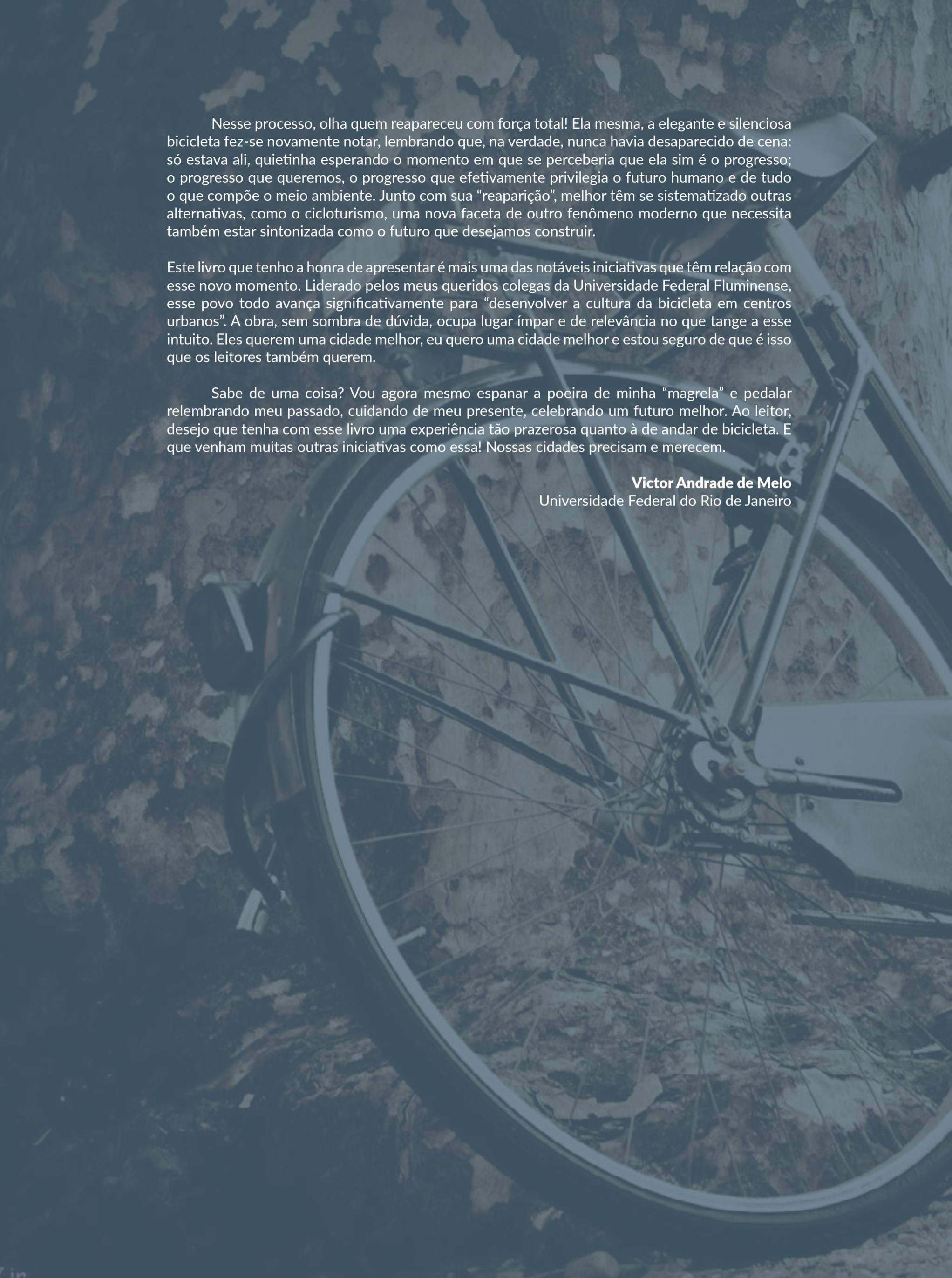
Todavia, a antiga máquina demoníaca foi conquistando espaço. Articulado com uma sociedade que se estruturava a partir das noções de espetáculo e consumo, dramatizando novos valores como o progresso e a velocidade, o automóvel foi conquistando cada vez mais espaço, penetrando no imaginário popular, celebrando o individualismo típico da sociedade contemporânea, celebrando os novos tempos da indústria, chegando, em alguns casos, a substituir no imaginário o outrora artefato fetiche da modernidade: o trem. Nem o avião, exponenciando de certas representações automobilísticas, conseguiu balançar seu prestígio.

Enquanto isso ocorria, a cidade foi ficando mais barulhenta, mais suja, mais poluída, menos respirável. Porém, havia algo ocorrendo em paralelo. Uma outra máquina, inventada algumas décadas antes, continuava de forma silenciosa a frequentar o cotidiano citadino, lembrando que nem sempre o progresso – dependendo da forma como é concebido – é a melhor coisa para os seres humanos. Elegantes, as bicicletas continuaram a circular como sonho e motivo de diversão de crianças, como instrumento de trabalho de muita gente e até como meio de transporte principalmente daqueles que não tinham recursos para participar do “reino automobilístico”, como também dos que se negaram a abandoná-la e continuavam a ver vantagens no uso da velha companheira “magrela”.

Ela, a bicicleta, já fora sinal notável de progresso. No século XIX, foi a primeira a dramatizar as novas noções de mobilidade e velocidade. Seu aperfeiçoamento, fruto do desenvolvimento científico, tornou-a mais segura, potencializando seu uso para o lazer – como forma de passeio ou esporte –, para o trabalho, para a mobilidade urbana. Foi um símbolo de liberdade, inclusive para as mulheres que puderam, a bordo de duas rodas, melhor percorrer a cidade, exercer maior protagonismo social, se livrar das roupas pesadas (inclusive do famigerado espartilho). A “magrela” chegou a ser saudada em um dos primeiros congressos de feministas por suas contribuições à causa.

No decorrer desses anos de “Reino do Automóvel”, a bicicleta também não ficou parada. Mesmo relegada a uma condição coadjuvante, o artefato também foi se aperfeiçoando e foi por muitos cultuada. Lá estava ela, sempre em silêncio, a dar sequência na sua presença citadina. Parecia saber que um dia voltaria com força total. Estava ciente de que o carro traria tantos problemas que não tardaria o momento em que nela comesçassem a pensar com mais cuidado.

E esse momento chegou décadas atrás e, atualmente, a cidade já não suporta mais tanto barulho, sujeira, poluição. O “Reino do Automóvel” ainda está longe de acabar e tampouco é o caso de se pensar ou propugnar sua extinção. Entretanto, cada vez mais se apresentam como urgentes alternativas que possam contribuir para que a urbe seja mais sustentável, respeite os indivíduos, privilegie a qualidade de vida e o bem-estar, aponte para um futuro melhor para todos – uma cidade verdadeiramente cidadã.



Nesse processo, olha quem reapareceu com força total! Ela mesma, a elegante e silenciosa bicicleta fez-se novamente notar, lembrando que, na verdade, nunca havia desaparecido de cena: só estava ali, quietinha esperando o momento em que se perceberia que ela sim é o progresso; o progresso que queremos, o progresso que efetivamente privilegia o futuro humano e de tudo o que compõe o meio ambiente. Junto com sua “reparição”, melhor têm se sistematizado outras alternativas, como o cicloturismo, uma nova faceta de outro fenômeno moderno que necessita também estar sintonizada como o futuro que desejamos construir.

Este livro que tenho a honra de apresentar é mais uma das notáveis iniciativas que têm relação com esse novo momento. Liderado pelos meus queridos colegas da Universidade Federal Fluminense, esse povo todo avança significativamente para “desenvolver a cultura da bicicleta em centros urbanos”. A obra, sem sombra de dúvida, ocupa lugar ímpar e de relevância no que tange a esse intuito. Eles querem uma cidade melhor, eu quero uma cidade melhor e estou seguro de que é isso que os leitores também querem.

Sabe de uma coisa? Vou agora mesmo espanar a poeira de minha “magrela” e pedalar relembando meu passado, cuidando de meu presente, celebrando um futuro melhor. Ao leitor, desejo que tenha com esse livro uma experiência tão prazerosa quanto à de andar de bicicleta. E que venham muitas outras iniciativas como essa! Nossas cidades precisam e merecem.

Victor Andrade de Melo
Universidade Federal do Rio de Janeiro

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO

Fátima Priscila Morela Edra, Juliana de Castro, Luiz Saldanha.10

Parte I – Relatorias do Ciclo de Palestras

1. Como as cidades são vistas dentro do planejamento dos roteiros de cicloturismo (Juliana de Castro Silva)13

2. Cicloturismo como fomentador de novos negócios (Fabio Nazareth)15

3. Estratégias para o desenvolvimento do cicloturismo (Isabela Cardoso Gonçalves Ledo)17

4. Mobilidade, lazer e turismo (Sérgio Franco de Souza)19

Parte II – Anais da 1ª Mostra Acadêmica

1. O estado da arte e a mostra acadêmica (Luiz Saldanha)30

2. Cicloturismo no turismo religioso: perfis de viajantes pela Rota Franciscana Frei Galvão com destino à Aparecida - SP (Laura Geradine Cini, Valeria Lima Guimarães)34

3. O cicloturismo na perspectiva da gestão urbana na cidade de Curitiba - PR (Yenifer Segovia, Isabel J. Grimm)44

4. A efetividade da infraestrutura cicloviária no incentivo ao uso da bicicleta: o caso da ciclovia da Avenida Roberto Silveira em Niterói - RJ (Roberta Kelly Braga Fernandes Pedrosa, Victor Andrade)54

5. Análise quantitativa de artigos publicados sobre bicicleta. (Camila de Almeida Teixeira, Fátima Priscila Morela Edra)64

6. Bicicleta: desenvolvimento social X potencial econômico desconhecido. (Matheus Lima da Costa, Fátima Priscila Morela Edra)77

7. Em busca de conexões entre cicloturismo urbano, criatividade e novas tecnologias de informação e comunicação na cidade do Rio de Janeiro (Carla Fraga, Simone Feigelson, Maria Jaqueline Elicher)88

8. Pedalentes e o cicloturismo inclusivo como estímulo para pessoas que não têm hábito de viajar de bicicleta (Fábio Nazareth)99

9. Os potenciais do cicloturismo urbano brasileiro: estudo da cidade de São Paulo (Marcelo Mitsuo Shiomi Iha)103

10. Transporte turístico para mobilidade: estudo de caso de Jurujuba –Niterói (Letícia dos Santos Silva, Camila de Almeida Teixeira, Fátima Priscila Morela Edra)112

11. Circuitos de Cicloturismo como Indutores de Desenvolvimento Econômico: um estudo sobre a rota do agreste - PE (Rosaly Almeida, Ana Priscila Teixeira Ramos, Francisco Antônio Gabriel Neto)121

12. Bike Turista Salvador (Natália Cerri)130

Parte III - O Evento (Fátima Priscila Morela Edra)

1. Processo de construção e desenvolvimento132
2. Inscrições137
3. Perfil dos participantes140
4. Avaliação143
Anexo I - Programação do evento147
Anexo II - Palestrantes e currículos150

INTRODUÇÃO

Esta obra é o resultado de esforços individuais unidos por um objetivo comum: desenvolver a cultura da bicicleta em centros urbanos.

Pode até parecer loucura a ideia de incentivar o uso da bicicleta como um modo de transporte, pois exige esforço físico, expõe seu condutor às intempéries meteorológicas (calor, frio, chuva, sol, vento...), se locomove em baixa velocidade, não possui privacidade alguma e muitas outras variáveis que podem ser consideradas negativas. Mas, ainda assim, tem sido apresentada como a melhor opção se comparada ao transporte de massa ou até mesmo ao veículo particular.

Estudos e experiências do dia a dia não só convenceram como vêm persuadindo um quantitativo cada dia maior de pessoas a aderirem à bicicleta como também unindo-as em prol desta causa.

Poderes públicos criam normas, leis e medidas de incentivo à bicicleta. Empresas privadas premiam funcionários com bicicletas. Coletivos e grupos surgem para promoção e/ou debates sobre pedaladas. A sociedade em geral começa a ter interesse e até mesmo a dar uma oportunidade a essa nova ideia arriscando algumas pedaladas, ainda que por lazer.

E, assim, surgem grupos. Ou melhor, por que não nomeá-los equipes multidisciplinares compostas por indivíduos com histórias de vidas nada semelhantes, representantes de diferentes gerações, sexos, áreas de convivência, mas que se completam e, juntos, discutem as ideias mais geniais ou idiotas, ideias que ajustadas e amadurecidas podem se tornar um plano, um projeto, uma ação?

O I Encontro para Desenvolvimento do Cicloturismo é o resultado de uma ideia vista, ao longe, por uma equipe que começava a construir sua vida, uma equipe que ainda não havia completado a primeira gestação, mas que se formara em janeiro de 2016 por indivíduos com experiências anteriores e que buscavam aumentar suas forças e poder de ação aliando-se a outros.

A composição da equipe? Academia (alunos de graduação, de mestrado, doutorado e professor doutor); o poder público (com estagiários e coordenadores de equipe) e a sociedade (representada por um coletivo). Cada um deles, com maior afinco nos três últimos anos (a partir de 2014), vinham se aproximando das pedaladas, buscando entender esse universo, do ponto de vista da arquitetura e urbanismo, da sustentabilidade, do político e econômico, do lazer e turismo e da mobilidade.

Intensas e acaloradas reuniões, risos e angústias diante de tantas tarefas. E, nesse meio, o sonho! Quão bom seria se fosse possível ampliar as discussões, encontrar com pessoas de diferentes localidades, trocar experiências... Quão bom seria se fosse oportunizado realizar um evento...

A oportunidade chegou! Em maio de 2016 a equipe submeteu proposta à edital do CNPq para a realização de evento em sua primeira edição ou com menos de dez anos de ocorrência. Em junho do mesmo ano, a resposta: aprovado com ótimas notas e comentários pelos avaliadores.

A quem se deve o êxito? A Deus, que capacitou cada componente da equipe, que dirigiu os olhares para um segmento que até pouco tempo era ignorado ou restrito à visão de uma criança recebendo o primeiro grande presente de seus pais, um brinquedo que possibilitaria ter maior velocidade, a sensação de liberdade e aventura, além de ser um ótimo incentivo à atividade física.

Nossa! Quantos indicadores positivos esquecidos ao longo da vida, mas que começaram a ser resgatado por alguns, entre eles, cada um da equipe que também possui mérito pelo resultado. Afinal, a união faz a força. Espera-se que ao longo da leitura, cada letra, cada sílaba e cada palavra desenhada para a construção do texto possa despertar em você, leitor, a curiosidade e o desejo de ingressar no mundo das pedaladas.

O conteúdo é resultado do I Encontro para Desenvolvimento do Cicloturismo. Evento que teve apoio do CNPq e que ocorreu na cidade de Niterói (RJ), nos dias 26 e 27 de outubro de 2016 por meio do trabalho em conjunto de integrantes da Faculdade de Turismo e Hotelaria da Universidade Federal Fluminense (FTH/UFF); Núcleo de Planejamento Estratégico de Transportes e Turismo (Planett) vinculado ao Programa e Engenharia de Transportes da Universidade Federal do Rio de Janeiro (PET/COPPE/UFRJ); Programa Niterói de Bicicleta (PNB) e Coletivo Mobilidade Niterói.

O que encontrarás? Na primeira parte, os autores, moderadores de cada mesa do Ciclo de Palestras, apresentam principais dados expostos por cada um dos palestrantes com respectiva análise. A segunda parte é composta pelos textos completos dos artigos apresentados na Mostra Acadêmica. E, por fim, apresenta-se análise do evento realizada a partir dos formulários de inscrição e avaliação preenchidos pelos participantes.

Boa leitura!

Fátima Priscila Morela Edra¹

Juliana de Castro²

Luiz Saldanha³

¹ Faculdade de Turismo e Hotelaria da Universidade Federal Fluminense, FTH/UFF – edra@turismo.uff.br.

² Núcleo de Planejamento Estratégico de Transportes e Turismo, Planett/UFRJ – jdecastro@pet.coppe.ufrj.br.

³ Núcleo de Planejamento Estratégico de Transportes e Turismo, Planett/UFRJ – luizsaldanha@pet.coppe.ufrj.br



PARTE I

RELATORIAS DO CICLO DE PALESTRAS

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

Juliana de Castro¹

Este debate marcou o início das discussões entre a academia e a sociedade civil no I Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo que aconteceu em Niterói, entre os dias 26 e 27 de outubro de 2016. Seu objetivo principal foi abordar as oportunidades e desafios existentes para o desenvolvimento do cicloturismo no Brasil. Para isso, foi importante contextualizar tanto o cenário internacional quanto o nacional para avaliar os potenciais existentes para favorecer o planejamento integrado entre as políticas públicas de mobilidade e turismo. E, para isso, contou com a participação dos palestrantes Marcio Deslandes, diretor de políticas globais da Federação Europeia de Ciclistas (ECF) e André Soares, diretor-presidente da União dos Ciclistas do Brasil. Ambos com experiências sinérgicas tanto na articulação do ciclismo na agenda de políticas públicas em seus países como também no empoderamento e articulação das partes interessadas no desenvolvimento do cicloturismo.

Neste primeiro evento, o destaque foi para a necessidade de sensibilização de todos os atores (academia, sociedade civil, poder público e privado) envolvidos para identificar o potencial existente nas cidades brasileiras para o desenvolvimento do cicloturismo urbano. Isso se deve à existência dos destinos turísticos já reconhecidos internacionalmente associados à crescente infraestrutura cicloviária e à implementação do sistema de bicicletas compartilhadas.

Nesse sentido, destacou-se o reconhecimento do cicloturismo como segmento de mercado pelo Ministério das Cidades e do Turismo como uma oportunidade para o Brasil favorecer o seu desenvolvimento urbano e também fomentar o cenário turístico sustentável. As recentes publicações desses Ministérios revelam a crescente importância da realização de políticas cicloinclusivas tanto para moradores quanto para visitantes.

Segundo o Ministério do Turismo divulgou no ano de 2012, o cicloturismo foi incentivado em 53 municípios brasileiros, que já receberam cerca de R\$ 20,2 milhões para a construção de ciclovias no período entre 2001 e 2011. Se cada vez mais tem crescido a opção por bicicletas para se deslocar nas grandes cidades, os brasileiros também têm pedalado na hora de viajar e novos roteiros de cicloturismo têm assim surgido no país. Somam-se a isso os números informados pelo Ministério das Cidades que nos últimos três anos mais que dobrou a quilometragem de vias destinadas às bicicletas. Em 2014 eram 1.414 km e atualmente existem 3.000 km delas no País.

Muitas ciclovias brasileiras foram pensadas inicialmente para o lazer e estão localizadas em áreas com atrativos naturais. A crescente expansão dos sistemas de bicicletas compartilhadas pelo país fortaleceu essa natural vocação de atrativo turístico. Enquanto o Rio de Janeiro disputa com Bogotá (Colômbia) o título de cidade com maior número de ciclovias da América do Sul, Fortaleza e Recife abrem espaço para 'pedaladas culturais' e projetos especialmente desenvolvidos para fãs de viagens e passeios sobre duas rodas. Outros roteiros já sacramentados do país - como as praias catarinenses e o centro da capital do Paraná, Curitiba - também estão entre os destinos redescobertos pelos cicloturistas e suas 'magrelas' sendo esse assunto abordado com maior profundidade pela segunda mesa de debates

¹ Núcleo de Planejamento Estratégico de Transportes e Turismo (Planett/UFRJ) – jdecastro@pet.coppe.ufrj.br.

que discutiu as oportunidades de negócios promissores nascentes a partir do desenvolvimento desse segmento de mercado.

Assim, já existem diretrizes nas políticas públicas que apontam nessa direção, infraestrutura de apoio e fontes de financiamento disponíveis para o desenvolvimento do Cicloturismo, seja ele urbano ou rural. Porém, o maior desafio persiste na integração dessas vias ao sistema de mobilidade urbana das cidades favorecendo não apenas a acessibilidade de moradores e visitantes como também facilitar a intermodalidade.

Embora a expansão e a consolidação da infraestrutura cicloviária sejam importantes, ainda é necessário que essas sejam pensadas a partir de uma agenda estratégica que integre planejamento, implementação e monitoramento das políticas públicas cicloinclusivas, capazes de fomentar novos segmentos de negócios favorecendo o desenvolvimento local sustentável. Tanto os palestrantes Marcio Deslandes (ECF) e André Soares (UCB) concordam que o cicloturismo é uma modalidade que conquista cada vez mais adeptos no Brasil e no mundo. Sendo natural que as cidades já consideradas destinos turísticos e aquelas que possuam potencial para se desenvolverem como tal, usufruam de sua infraestrutura urbana para criar medidas simples e eficazes com o intuito de atrair os cicloturistas, contribuindo para o incremento da economia local, além de outros efeitos ambientais e culturais positivos.

Deslandes, por exemplo, citou a existência de relatórios produzidos pela ECF e pelo Parlamento da União Europeia que mostra que o setor cicloviário gera uma economia de 513 bilhões de euros por ano aos 28 estados-membros da União Europeia. Sua apresentação foi estruturada no potencial econômico do cicloturismo como gerador de emprego e renda para a população, assim como para o desenvolvimento sustentável dos municípios. Soares, por sua vez, destacou que no Brasil ainda é comum uma visão dissociada do planejamento cicloviário e do turismo. Onde mesmo em cidades mundialmente reconhecidas pelos seus atrativos turísticos, como o Rio de Janeiro, a cidade ainda segue com esse potencial ainda pouco explorado. Na Alemanha, os cicloturistas são mais de 21 milhões, universo que movimenta nada menos que cinco bilhões de euros ao ano. No Brasil, o segmento começa a se organizar estimulando as economias locais e despertando pequenas regiões turísticas para a força da modalidade. O gasto médio do viajante é estimado em R\$ 50,00 ao dia.

Nesse contexto, o debate espera ter sensibilizado o público participante sobre a importância do planejamento estratégico do cicloturismo urbano através da interface das políticas cicloinclusivas e organização do turismo para possibilitar a escolha e adaptação de metodologias de análise de redes cicloviárias em destinos turísticos.

Saiba mais em:

Federação Europeia de Ciclistas (ECF). Disponível em: <<http://ecf.com/>>

I Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo. Disponível em: <bit.ly/cicloturismourbano>.

Ministério das Cidades. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/>>

Ministério do Turismo. Disponível em: <<http://www.turismo.gov.br/>>

Núcleo de Planejamento Estratégico de Transporte e Turismo (Planett). Disponível em: <<http://planett.coppe.ufrj.br>>

União dos Ciclistas do Brasil (UCB). Disponível em: <<http://www.uniaodeciclistas.org.br/>>

CICLOTURISMO COMO FOMENTADOR DE NOVOS NEGÓCIOS

Fábio Nazareth ¹

Relato da mesa de debates realizada durante o 1º Encontro para Promoção do Cicloturismo no Brasil que contou com a moderação do jornalista Fábio Nazareth [ITDP Brasil/Pedalentos] e as participações de Thérbio Felipe [Revista Bicicleta], Gustavo Carvalho [Kuritbike - Curitiba], Evandro Sattler, representando o sr. Lenauro Mendonça [Terra Brasilis - Niterói] e Cristóbal Pena [Bella Bike - Santiago do Chile].

Em 2015, durante a cerimônia de abertura do VeloCity, um dos maiores congressos sobre mobilidade por bicicleta do mundo, foram apresentados indicadores sobre o desenvolvimento do cicloturismo na Europa. Destacou-se o fato de que o total do valor investido pelos cicloturistas no comércio durante as viagens tenha superado o total de gastos de quem vai de carro. Observando-se pela ótica da criação de novos negócios, esse é um cenário promissor. Levando em consideração que viajar de bicicleta está se tornando uma prática cada vez mais comum em todo mundo, diversas organizações e empresas brasileiras estão buscando novas formas para atuar e fortalecer a prática do cicloturismo no país.

O turismólogo e editor da Revista Bicicleta, Thérbio Felipe, é um dos visionários que acredita no potencial do Brasil para o desenvolvimento do cicloturismo. Para Thérbio, o cicloturismo urbano, que ele define como viajar dentro das cidades e interagir com as pessoas, conta com diversas possibilidades para se desenvolver e, nos próximos anos, essa modalidade deverá ser cada vez mais uma prática comum nas cidades. “A maior parte da população brasileira vive nas cidades e, nesse sentido, é natural que as pessoas visitem e redescubram os espaços urbanos. O cicloturismo não aceita segregação e a bicicleta apresenta-se como um veículo de integração e descobertas”, conclui.

A Kuritbike, agência de viagens de bicicleta, fundada em 2010, em Curitiba, nasceu com a proposta de promover o cicloturismo urbano através da malha cicloviária existente na cidade. De acordo com Gustavo Carvalho, diretor da Kuritbike, a proposta inicial da agência era apenas a de promover passeios para conectar os parques, mas com o passar dos anos, as possibilidades foram se ampliando e novos horizontes surgiram. “O cicloturismo urbano é uma grande fonte de descoberta das cidades e na Kuritbike fazemos algo como uma arqueologia urbana para descobrir o que a cidade tem e que ainda não é explorado pelos cicloturistas. Dentro desse contexto, descobrimos que Curitiba é referência na produção de cafés especiais e assim nasceu o roteiro de cicloturismo urbano para degustação de café.”

Para Gustavo, o poder de transformação do cicloturismo urbano com o comércio local é enorme. Somente após a criação do roteiro de cafés, a cafeteria mais tradicional de Curitiba instalou um bicicletário na frente à loja. “Se desejamos conquistar um espaço para promoção do cicloturismo urbano precisamos consolidar boas parcerias, foi assim que, aos poucos, conseguimos dar o primeiro passo com a Kuritbike. A princípio, existiam apenas cinco bicicletas e cinco mil reais de capital, que foram emprestados por amigos. É preciso também estar com a mente aberta para novas possibilidades. Muitas vezes são os próprios clientes que nos pedem um roteiro específico que depois será transformado em um roteiro oficial da Kuritbike”, explica Gustavo.

Todos os participantes da mesa citaram a importância de utilizar profissionalmente as redes sociais para divulgação dos roteiros de cicloturismo. Gustavo citou o site TripAdvisor, que promove uma espécie de ranking de serviços de viagens e amplia a visibilidade dos serviços, informando que a Kuritbike está em primeiro lugar no ranking do segmento. Evandro Sattler, da Terra Brasilis, explicou que a participação em feiras e congressos de turismo, principalmente os internacionais, é importante para estabelecer um canal com outros operadores de turismo e também apresentar os roteiros para outros públicos. “Existem diversas possibilidades para a expansão do cicloturismo e muitas vezes é preciso desbravar novos caminhos. O cicloturista busca uma interação mais próxima possível da convivência local”, explica Sattler.

A diversidade de roteiros, bem com suas adaptações, são fatores que fazem do cicloturismo uma atividade com muitas possibilidades. Por ser um veículo não poluente e de baixo impacto, a bicicleta consegue acessar regiões da cidade onde outros modos de transporte não conseguem chegar. Assim, nasceu o roteiro de cicloturismo que explora as construções de um grande cemitério em Santiago, no Chile.

Cristóbal Pena, da Bella Bike Santiago, um dos idealizadores do Roteiro do Cemitério, afirma que provavelmente esse

¹ Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento, ITDP Brasil - fabionazareth@gmail.com

roteiro é o primeiro e único na América Latina. “Existe uma cidade dentro desse enorme cemitério com cerca de 86 hectares onde é possível estabelecer contato com uma vasta arquitetura desde o século 19, com mausoléus no estilo greco-romano, com pirâmides egípcias e astecas. Esse cemitério é o maior museu de esculturas do Chile”, afirma.

Em 2015, a Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo (Ciclocidade) lançou o Manual Bicicleta e Comércio, que tem como um dos objetivos derrubar mitos e convidar os comerciantes a se adequar ao comércio para atrair os ciclistas. Muito mais que isso, a intenção era provar que essa readequação é viável e rentável. O manual retrata a experiência dos Estados Unidos, onde após a instalação da malha cicloviária, 66% dos comerciantes de São Francisco relataram que as vendas aumentaram. Outro exemplo é Nova York, onde o comércio faturou 49% a mais nas ruas em que foram instaladas as vias para bicicletas.

Para Cristóban, o desenvolvimento do cicloturismo urbano está relacionado diretamente com a oferta de infraestrutura cicloviária. Quanto mais seguro for pedalar, mais pessoas optarão pela bicicleta. “A infraestrutura é como um círculo virtuoso: quanto mais pessoas usam, maior será a adesão a esse meio de transporte”, conclui.

ESTRATÉGIAS PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO

Isabela Cardoso Gonçalves Ledo¹

Na terceira rodada de debates do Encontro, a discussão concentrou-se nos esforços do poder público em contribuir para o desenvolvimento do cicloturismo através da criação de políticas públicas que fortaleçam essa atividade. Participaram dessa mesa: Isabela Ledo (Programa Niterói de Bicicleta), Mauro Tavares (Programa Rio Estado da Bicicleta), Rodrigo Telles (Clube de Cicloturismo do Brasil), Rosaly Almeida (Secretaria de Agricultura e Reforma Agrária de Pernambuco), Marcelo Iha (SP de Bike/São Paulo Turismo) e o moderador da discussão, Prof. Dr. Victor Andrade (FAU/PROURB/UFRJ).

Para Isabela Ledo, coordenadora do programa de incentivo à ciclomobilidade de Niterói - Niterói de Bicicleta, as razões pelas quais o poder público deve estimular o cicloturismo são inúmeras. Além dos benefícios econômicos previstos para o setor do turismo em si, essa atividade tem ainda potencial de contribuição para a requalificação do espaço público, a valorização do patrimônio natural e construído, inclusão socioespacial e fortalecimento da identidade das cidades engajadas nesses projetos. Isabela apresentou ainda o projeto de cicloturismo que está sendo desenvolvido pela Prefeitura da Niterói em parceria com as Universidades Federal Fluminense e Federal do Rio Janeiro e que tem como principal objetivo transformar a cidade no portal de entrada para o cicloturismo regional.

No âmbito estadual, o Programa Rio Estado da Bicicleta também vem realizando diversas ações para disseminar a cultura da bicicleta e acredita que, dessa maneira, o cicloturismo está sendo diretamente estimulado. Mauro Tavares, coordenador do Programa, apresentou algumas das principais atividades e dos projetos realizados voltados para a educação e capacitação no trânsito, promoção da bicicleta através da organização de eventos ciclísticos de esporte e lazer e para a construção de infraestrutura cicloviária, como ciclovias e bicicletários. Além desses, o Programa coordena hoje um projeto subsidiado pelo Banco Mundial de bicicletas compartilhadas integradas ao sistema ferroviário da região metropolitana do Rio de Janeiro que, além de facilitar a mobilidade urbana, poderá ainda catalisar atividades de cicloturismo no Rio de Janeiro e cidades ao redor.

Tão importante quanto o papel do poder público na realização de políticas e projetos voltados para o cicloturismo é a associação deste com outros atores especialistas e interessados. No estado de Santa Catarina, os circuitos cicloturísticos do Vale Europeu, da Costa Verde & Mar - Araucárias e mais recentemente de Joinville foram criados através de um esforço conjunto entre o governo, a sociedade civil e a iniciativa privada e são hoje referência no Brasil. Rodrigo Telles, fundador do Clube de Cicloturismo do Brasil e um dos responsáveis pelo planejamento e implantação destes circuitos, pontuou os principais pré-requisitos para um projeto de cicloturismo bem sucedido: atenção à qualidade na apresentação e divulgação das informações, à diversificação e autonomia das rotas, à infraestrutura física (sinalização, paraciclos, etc.), e ao engajamento da sociedade civil. Ainda ressaltou que, após a implantação das rotas, são essenciais tais iniciativas. Entre as principais carências apontadas no campo do cicloturismo por Rodrigo está a ausência de políticas públicas e diretrizes de planejamento em nível estadual e nacional bem como a falta de participação da academia nesses projetos.

Além de estimular a cultura da bicicleta, alguns projetos de cicloturismo que vêm sendo realizados no Brasil buscam também fortalecer áreas economicamente vulneráveis. No Nordeste, o governo de Pernambuco está desenvolvendo atualmente o primeiro circuito de cicloturismo da região, a Rota Agreste. Rosaly Almeida, ex-coordenadora do programa de governo Pedala PE e uma das idealizadoras do projeto, apresentou os detalhes do roteiro que interliga cinco municípios de Pernambuco - Gravatá, Serra Negra, Caruaru, Bonito e Sairé. Rosaly destacou a importância do envolvimento da sociedade civil e de especialistas no processo de planejamento dessas rotas e na reflexão sobre um modelo de gestão que garanta a qualidade da infraestrutura a ser oferecida aos cicloviantes.

Já em São Paulo, o cicloturismo tem se beneficiado com o grande investimento que a cidade tem realizado nos últimos anos na construção de infraestrutura cicloviária em suas principais vias urbanas. Segundo Marcelo Iha, integrante do observatório de turismo da empresa pública SP Turis, essa medida é essencial para incentivar cada vez mais pessoas a adotarem a bicicleta para realizar não só suas atividades diárias como também para o lazer e o turismo. Outra questão levantada por Marcelo foi a necessidade da divulgação dessa infraestrutura através de mapas impressos e websites que concentrem todas as informações necessárias a ciclistas e cicloturistas. Com esse objetivo foi criado, em 2014, o portal SP de Bike, plataforma digital que se tornou referência nacional de boa prática em projetos de incentivo à

¹ Programa Niterói de Bicicleta - belaledo@yahoo.com.br

ciclomobilidade. No portal, além de informações sobre a infraestrutura cicloviária existente em São Paulo, são sugeridos cinco roteiros turísticos a serem explorados sobre duas rodas. O observatório de turismo da SP Turis também realiza o monitoramento do desempenho das ciclovias e ciclofaixas da cidade contribuindo para o mapeamento do perfil dos ciclistas que utilizam essa infraestrutura e suas demandas. Para Marcelo, é essencial que a ciclomobilidade se consolide como uma política pública permanente e de longo prazo, apropriada pela sociedade civil e independente de agendas político-partidárias.

Para finalizar o debate, discutiu-se ainda a necessidade de se estruturar um modelo de negócios capaz de convencer a iniciativa privada sobre o retorno econômico que a atividade do cicloturismo é capaz de gerar. Por fim, concluiu-se que, sobretudo em contextos urbanos, é impossível dissociar projetos de cicloturismo das políticas de mobilidade urbana principalmente porque a implantação de infraestrutura cicloviária é capaz de garantir também a segurança e o conforto dos cicloturistas menos experientes. Nesse contexto, é necessário um esforço conjunto dos diversos setores e secretarias de governos municipais estaduais e federais no sentido de que todos entendam a importância destes planos para o desenvolvimento sustentável das cidades brasileiras.

Saiba mais em:

Programa Niterói de Bicicleta. Disponível em <http://www.niteroidebicicleta.rj.gov.br/>

Projeto PedalUFF-Tur. Disponível em <http://pedalufftur.blogspot.com.br/>

Rio Estado da Bicicleta. Disponível em <http://www.rj.gov.br/web/setrans/exibeconteudo?article-id=275563>

Clube de Cicloturismo do Brasil. Disponível em <http://www.clubedecicloturismo.com.br/>

SP de Bike. Disponível em <http://www.cidadedesao paulo.com/spdebike>

MOBILIDADE, LAZER E TURISMO

Sérgio Franco de Souza ¹

1. PERFIL DA CIDADE DE NITERÓI

Niterói faz parte da Região Metropolitana do Rio de Janeiro e devido a sua localização possui uma dinâmica intimamente ligada às cidades de São Gonçalo e Rio de Janeiro, com grande número de deslocamentos realizados entre essas cidades por meio de automóveis, coletivos e barcas, além do número crescente de ciclistas nas cidades citadas. Niterói tem uma população de cerca de 500 mil habitantes localizados em uma área de 134 km² (IBGE, 2017).

A cidade possui características que favorecem a ciclomobilidade, pois possui um clima ameno, com temperaturas médias em torno de 26,2°; uma geografia plana que favorece o uso da bicicleta; e curtas distâncias para deslocamento dentro da cidade, onde um raio de 5 km cobre praticamente toda a região de praias da baía e da região oceânica, além da grande proximidade ao centro do Rio de Janeiro, através da ligação com as barcas.

Niterói possui o 7º maior Índice de Desenvolvimento Humano – IDH (Atlas de Desenvolvimento Humano do Brasil, 2010), o que tem favorecido a especulação imobiliária e, conseqüentemente, uma acelerada ocupação da região oceânica. Esse rápido crescimento da população não tem sido acompanhado adequadamente pelos investimentos públicos. A maior obra de mobilidade urbana de Niterói está voltada para o atendimento da Região Oceânica com o objetivo de melhorar o escoamento de veículos.

A frota de Niterói é composta de 255.000 veículos, sendo que só os automóveis correspondem a 72% da frota, ou seja, 184.031 veículos. Em 2013, Niterói possuía 2,41 habitantes por veículo.

2. OS MOVIMENTOS CICLISTAS DE NITERÓI

Os movimentos em torno da bicicleta surgiram em 2012 com o projeto do ciclista aprendiz que, através da cicloteca, tem o objetivo de levar e distribuir livros aos mais diversos lugares do Brasil².

Em 2013, surge a Massa Crítica de Niterói³ promovendo a bicicleta através das tradicionais “bicicletadas” pela cidade cobrando, com ações nas ruas e de forma mais incisiva, uma posição do poder público quanto à segurança dos ciclistas.

Ainda em 2013 é criado o Pedal Sonoro⁴ que promovendo passeios quinzenais de bicicleta pela cidade de forma lúdica, por meio da música, acaba incentivando novas pessoas a adotarem a bicicleta como meio de transporte.

Em 2014, o Mobilidade Niterói⁵ inicia seus trabalhos com contagens de ciclos e pesquisas que visam entender o crescimento do uso da bicicleta e comprovar a existência da demanda por uma estrutura cicloviária mais segura, além de mostrar os benefícios que esse meio de transporte traz para toda a cidade.

Ainda em 2014 é criado o Pedal UFF-Tur, projeto que foi concebido dentro do curso de Turismo da Faculdade de Turismo e Hotelaria (FTH) da Universidade Federal Fluminense (UFF), na cidade de Niterói, que tem a proposta de desenvolver ações para o fomento do cicloturismo urbano na cidade, assim como o empreendedorismo voltado para o segmento de bicicletas (PedalUFF-Tur, 2017).

¹ Mobilidade Niterói – contato@mobilidadeniteroi.com

² Informações sobre o projeto: www.ociclistaaprendiz.uff.br

³ Endereço da página pública: Facebook.com/BicicletadaNiteroi

⁴ Dados da atividade: www.pedalsonoro.com.br

⁵ Coletivo cuja coordenação está sob os cuidados do autor deste capítulo (www.mobilidadeniteroi.com).

3. A IMPORTÂNCIA DAS INICIATIVAS E ATIVIDADES EM TORNO DA BICICLETA

Hoje já estão consolidadas diversas atividades em torno da bicicleta. Somente em Niterói temos o Pedal Sonoro, Ciclistas de Niterói, Bicletada Massa Crítica Niterói e mais recentemente o Bike Anjo⁶ Niterói, iniciativas que consistem em trabalhar diretamente com as bicicletas nas ruas, além de passeios ciclísticos promovidos pela Amazonas Bike⁷ realizados em comemoração ao Dia Mundial Sem Carro e à Semana da Mobilidade.

Essas atividades e eventos possuem impacto direto no estímulo do uso da bicicleta como modal de transporte. Através de uma enquete realizada pelo Mobilidade Niterói 27,5% dos respondentes disseram que passaram a adotar a bicicleta como meio de transporte após participar de atividades ou eventos relacionados à mesma.

Mesmo os eventos que não são realizados em Niterói provocam reflexos na cidade, tais como os do Circuito Pedalar e o Night Riders Caixa. É possível constatar o impacto no número de bicicletas usadas nas ruas como meio de transporte e que são fornecidas por esses eventos.

4. O CRESCIMENTO DO USO DA BICICLETA EM NITERÓI

A cidade tem testemunhado um número crescente no fluxo de ciclos, nas áreas monitoradas pelo Mobilidade Niterói, nos últimos dois anos. Vale ressaltar que esse crescimento tem sido espontâneo, pois não foi acompanhado por nenhuma nova estrutura cicloviária que pudesse vir a impactar nestas regiões.

A Rua São Lourenço, no trecho próximo à Av. Marquês de Paraná, importante ligação entre a zona norte de Niterói, região de origem de 15% dos ciclistas da cidade que têm como destino o Centro ou a zona sul (Franco, 2014), obteve um crescimento no fluxo de ciclos de 23,64%, saltando de 129 ciclos por hora, em agosto de 2015, para 159 ciclos por hora, em novembro de 2016 (Franco, 2016b).

Já em sua primeira contagem, realizada em maio deste mesmo ano, a Rua Miguel Couto, ciclofaixa inaugurada em março de 2016, registrou 74 ciclos por hora. No cruzamento com a Rua Ministro Otávio Kelly foram contabilizados 171 ciclos por hora (Franco, 2016a).

A ciclovia da Av. Roberto Silveira, onde já foram realizadas três contagens no trecho entre as Ruas Lopes Trovão e Presidente Backer, em um período de 12 horas, apresentou um crescimento surpreendente de 86,3 ciclos por hora, registrado em dezembro de 2015, para 147,5 ciclos por hora, em dezembro de 2016, o que significa um aumento de 71% no fluxo de ciclos. Devemos ressaltar ainda que em agosto de 2016 foi registrado um fluxo de 166,5 ciclos por hora (Franco, 2016c).

⁶ Associação que incentiva o uso da bicicleta e ensina a prática de pedaladas.

⁷ Bicletaria que trabalha com venda e manutenção de bicicletas localizada no bairro do Centro da cidade.

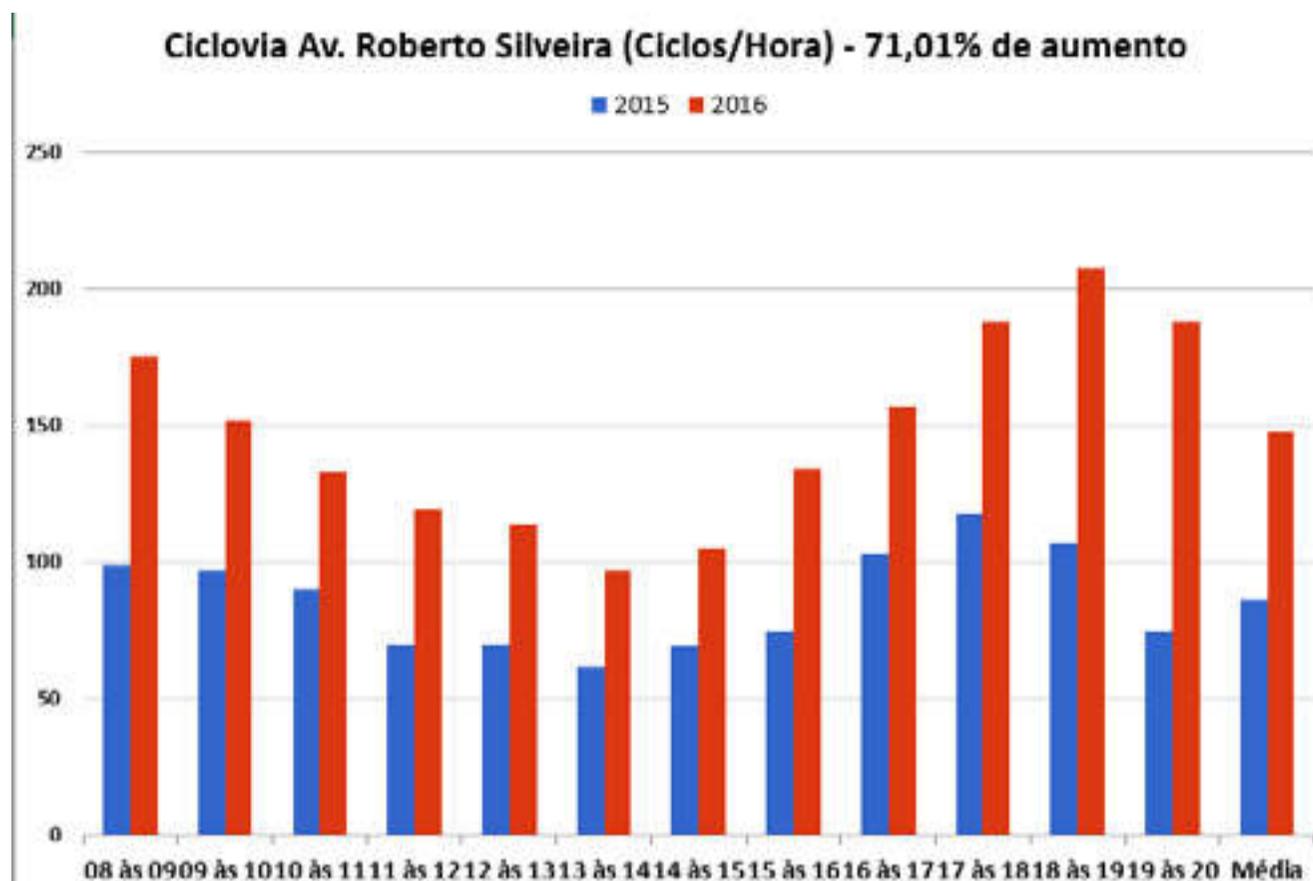


Gráfico 1: Ciclovía Av. Roberto Silveira.

Fonte: Franco, 2016c.

No trecho entre a Rua Miguel de Frias e a Rua Dr. Celestino, importante via de ligação entre a zona sul, norte e central da cidade e sem estrutura cicloviária com grande fluxo de veículos, a Av. Marquês de Paraná registrou um aumento surpreendente na circulação de ciclos: de 165 por hora, em janeiro de 2015, para 249 ciclos por hora em agosto do mesmo ano. Já em julho de 2016, foram contabilizados 280,5 ciclos por hora (Franco, 2016d).

A icônica ciclovía da Av. Ernani do Amaral Peixoto, primeira ciclovía da cidade e ainda com a melhor estrutura, possui dois pontos de acompanhamento. O primeiro deles, no trecho entre a Av. Visconde do Rio Branco e Rua Visconde de Uruguai, é feito um monitoramento mensal desde janeiro de 2015 onde contabilizou-se no primeiro levantamento 63,5 ciclos por hora. Já em janeiro de 2016, foram computados 85 ciclos por hora, ressaltando que o maior número de ciclos registrados ocorreu em dezembro de 2016, com 139,5 ciclos por hora. Em 2015, a média de ciclos no ano foi de 93,9 ciclos por hora enquanto a média de 2016 chegou aos 114,5 ciclos por hora. Todos os meses de 2016 apresentaram números maiores que os meses correspondentes de 2015.

Ciclos/Hora (Av. Amaral Peixoto)

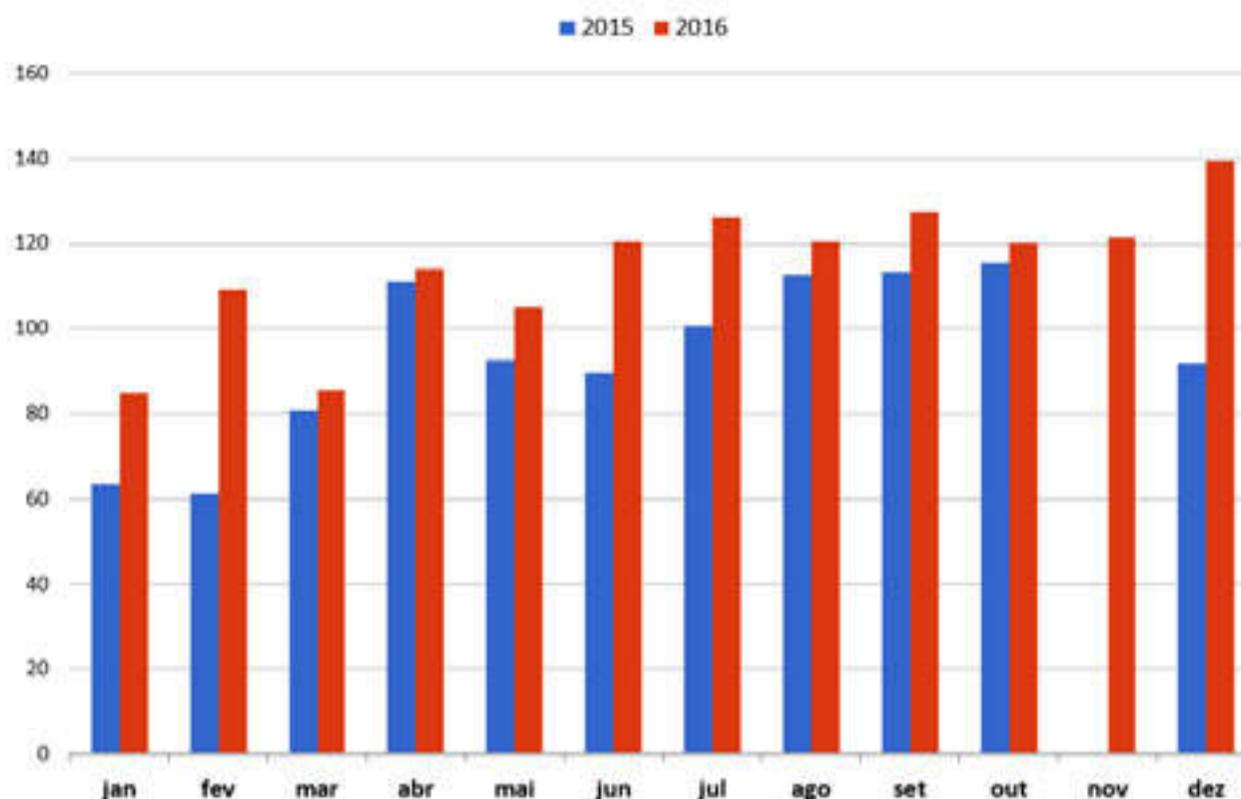


Gráfico 2: Ciclos/Hora, av. Amaral Peixoto.
Fonte: Franco, 2016e.

Ainda sobre a ciclovia na Av. Ernani Amaral Peixoto, foram realizadas contagens automáticas em dezembro de 2015 e dezembro de 2016, no trecho entre as Ruas Visconde de Uruguai e Maestro Felício Toledo destacando que em 2015 tivemos um fluxo de 82,75 ciclos por hora e, em 2016, atingimos o patamar de 117,5 ciclos por hora (Franco, 2016c).

Av. Amaral Peixoto - Contagem Automática - 42,29% de Aumento

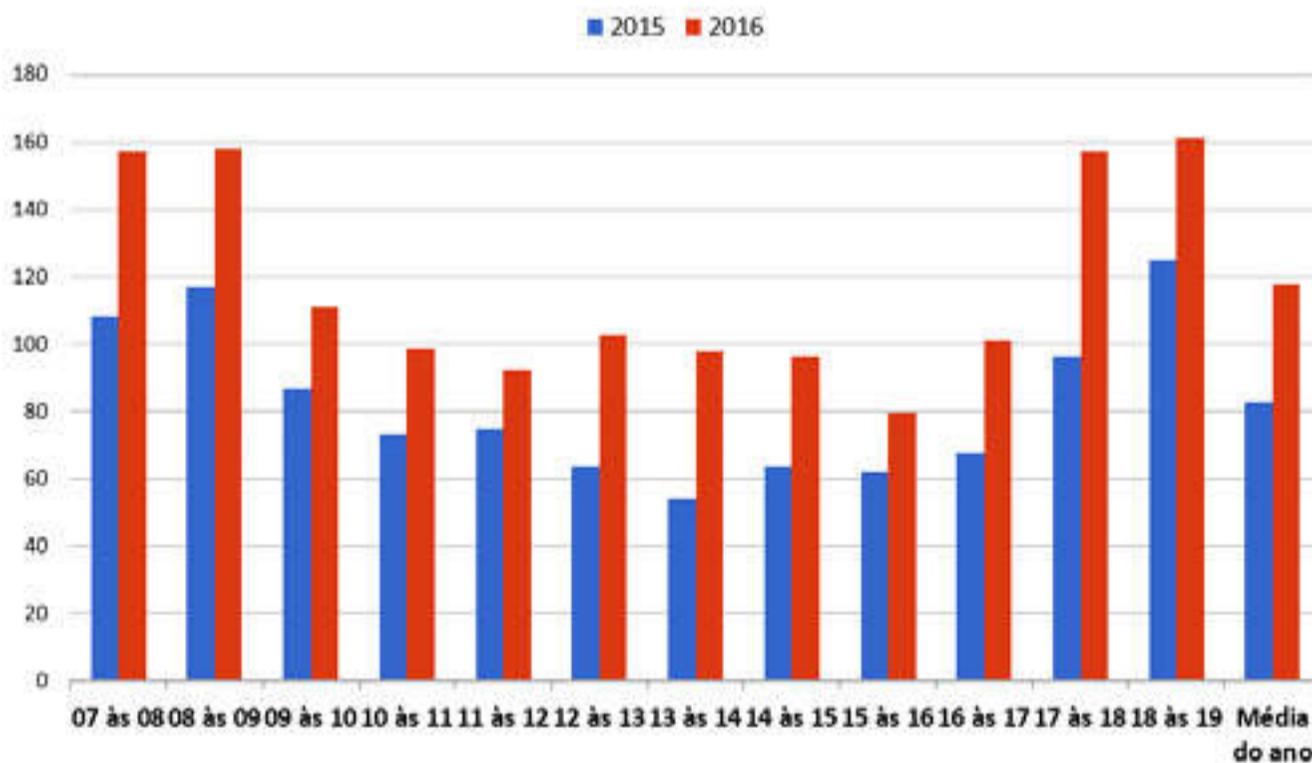


Gráfico 3: Contagem automática Av. Amaral Peixoto.
Fonte: Franco, 2016c.

Temos que ressaltar que esses números são superiores à quase todas as vias que possuem alguma forma de monitoramento no Rio de Janeiro e que são inferiores somente aos números relativos à ciclovia localizada na Av. Atlântica, Copacabana.

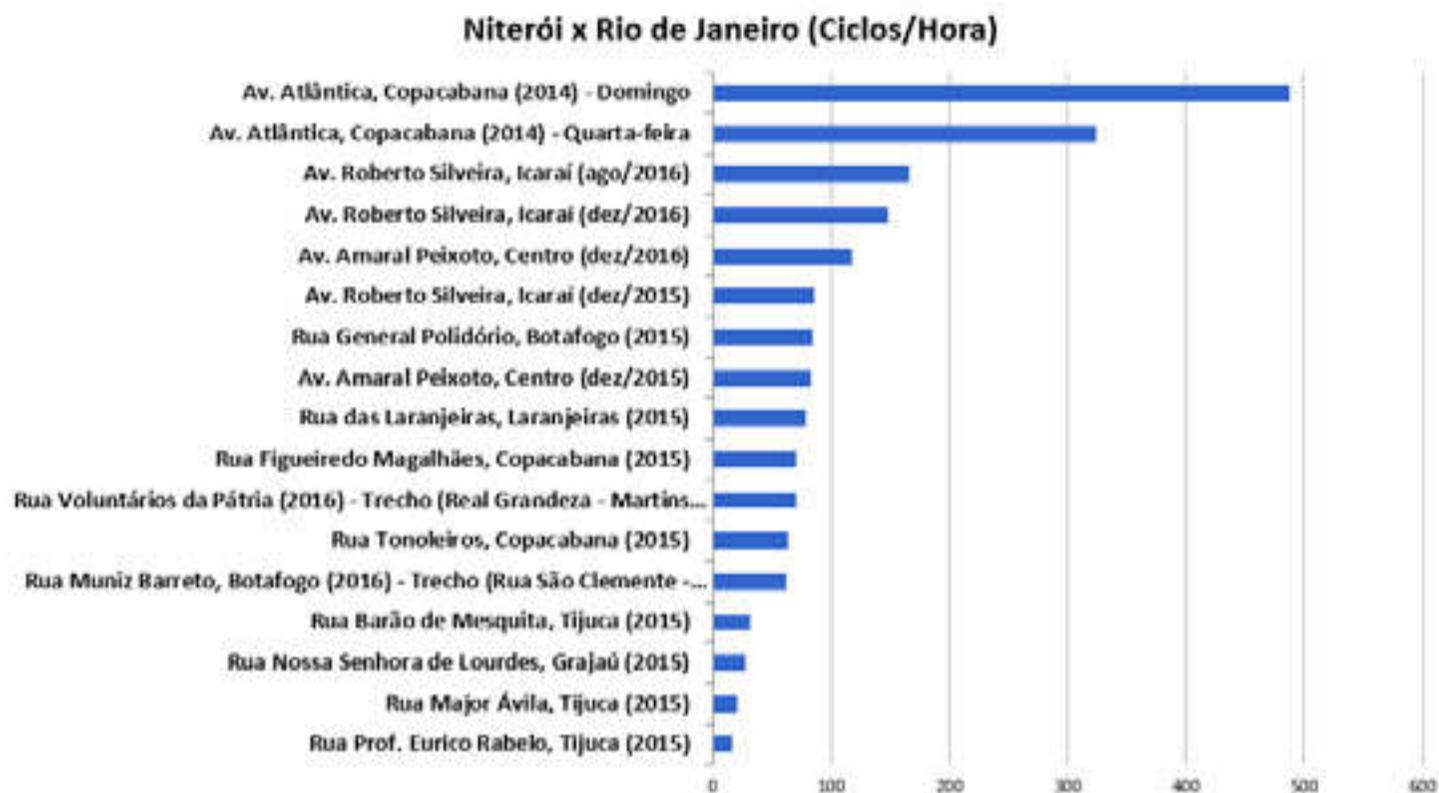


Gráfico 4: Niterói X Rio de Janeiro.
Fonte: Adaptado a partir de Franco, 2016c.

Todo esse crescimento contínuo registrado em Niterói parece estar diretamente relacionado com a sua geografia e distâncias a serem percorridas. Geograficamente, as regiões de maior adensamento na cidade de Niterói encontram-se dentro de um raio de 5 km contados a partir do terminal hidroviário do centro de Niterói, importante ligação ao centro do Rio de Janeiro. Esse raio, distância considerada curta para o uso da bicicleta, alcança toda a zona norte, central e sul da cidade. A praticidade da bicicleta parece ser o maior incentivo pela escolha dessa como meio de transporte, principalmente porque o transporte gratuito de bicicletas nas barcas está autorizado desde 2013.



Figura 1: Raio de 5 km do Centro de Niterói.
Fonte: Franco, 2016c.

5. OS ATRATIVOS DOS ROTEIROS CICLOTURÍSTICOS

Para o aproveitamento do potencial cicloturístico de Niterói foram propostos, a princípio, quatro circuitos:

- Centro Histórico - 12 km
- Caminho Niemeyer - 9 km
- Circuito dos Museus - 9 km
- Roteiro Orla - 29 km

Centro Histórico, com percurso de 12 Km, percorre a região central da cidade de Niterói e tem como alguns dos principais atrativos o Centro Cultural dos Correios, o Teatro Municipal de Niterói, o Palácio Arariboia, a Praça da República cercada por prédios históricos, tais como a Biblioteca Pública, a Câmara dos Vereadores, o Liceu Nilo Peçanha, entre outros.



Figura 2: Roteiro Centro Histórico.
Fonte: Edra e Franco, 2016.

Caminho Niemeyer, com percurso de 9 km abrangendo as principais obras do arquiteto Oscar Niemeyer, tais como o complexo da Praça Popular, o Teatro Popular, a Praça Juscelino Kubitschek, a Reserva Cultural de Niterói, além do espaço mais conhecido de Niterói, o Museu de Arte Contemporânea.



Figura 3: Roteiro Caminho Niemeyer.
Fonte: Edra e Franco, 2016.

Circuito dos Museus, também com 9 km de percurso, tem como proposta a visita dos principais museus da cidade, como os museus Janete Costa de Arte Popular, o Solar do Jambeiro, o Museu do Ingá, o Museu de Arte Contemporânea, entre outros atrativos.



Figura 4: Roteiro Circuito dos Museus.
Fonte: Edra e Franco, 2016.

Roteiro Orla, o único que não tem início na Praça Popular, é o maior percurso proposto com cerca de 29 km que percorre todo o litoral das praias de baía de Niterói até chegar à Fortaleza Santa Cruz da Barra. Nesse roteiro, que abrange grande parte do Caminho Niemeyer, podemos encontrar outra obra do arquiteto, o terminal hidroviário de Charitas, além de atrativos históricos, culturais e gastronômicos.

⁸ A pesquisa obteve total de 139 respondentes



Figura 5: Roteiro Orla.
Fonte: Edra e Franco, 2016.

Todos os roteiros propostos acabam sobrepondo-se em algum trecho, portanto, mesmo que seja feita escolha por um determinado percurso, o visitante não deixará de conhecer atrações que, a princípio, encontra-se em outro roteiro, o que é uma vantagem para quem deseja conhecer a cidade mesmo sem ter muito tempo para fazê-lo.

O destaque que também acompanha todos os roteiros é a vista proporcionada aos visitantes. Mesmo no roteiro mais central, o Centro Histórico, garante uma visão com outra perspectiva da ponte Rio – Niterói.

6. OS PROBLEMAS DOS ROTEIROS CICLOTURÍSTICOS

Um dos grandes problemas para o incremento do cicloturismo em Niterói e que está diretamente ligado à ciclomobilidade é a ausência de uma infraestrutura cicloviária segura.

No roteiro do Centro Histórico, a Rua Visconde de Sepetiba e a Av. Visconde de Rio Branco desanimam o ciclista menos experiente por apresentarem vias sem ciclovia, ciclofaixa ou mesmo ciclorrota demarcada e com grande fluxo de veículos, até mesmo pesados.

Já no Circuito Museus, roteiro com o maior número de ciclofaixas, a quantidade de desrespeito às mesmas, com veículos estacionados ou mesmo trafegando nelas é uma preocupação constante dos ciclistas. Mesmo em frente à principal atração da cidade, o Museu de Arte Contemporânea, é comum encontrarmos carros de visitantes estacionados na ciclofaixa.

O Caminho Niemeyer também apresenta uma ciclofaixa mal planejada, com desvios perigosos e que também sofre com o desrespeito de motoristas e com a falta de fiscalização. A Rua Paulo Alves, caminho proposto pelo roteiro, também não possui nenhuma estrutura cicloviária, com o agravante de ser uma via de grande fluxo de automóveis, caminhões e coletivos.

O Circuito Orla, já a partir do bairro do Ingá em direção à Fortaleza Santa Cruz, não conta com nenhuma estrutura cicloviária em sua orla, exceto por uma ciclovia estreita que liga Icaraí ao bairro de São Francisco. Poderia ser usado o calçadão, contudo, o mesmo possui um grande número de pedestres, principalmente aos finais de semana.

7. PESQUISAS

Os problemas detectados nos roteiros acabaram sendo confirmados pelas pesquisas que foram realizadas. A primeira, realizada online⁸, como resultado da parceria entre o Mobilidade Niterói, Pedal UFF-Tur, Planett e Programa Niterói de Bicicleta, teve o objetivo identificar o perfil das pessoas que realizam passeios na cidade por meio da bicicleta, locais mais visitados, motivações e entraves provenientes da infraestrutura.

Quando perguntados sobre a oferta de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas, 64% dos moradores avaliaram como ruim e péssima, 28% regular e somente 8% de avaliações como boa e ótima; já entre os visitantes, 37% avaliaram como ruim e péssima, 46% como regular e somente 14% como positiva.

Sobre a qualidade dessas mesmas ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas, 71% dos moradores avaliaram com ruim e péssima, 17% como regular e 12% como boa e ótima; dos visitantes, 40% avaliaram como ruim e péssima, 34% como regular e apenas 26% como boa e ótima.

Questionou-se também a oferta de bicicletário e paraciclos. Entre os moradores, 76% classificaram como ruim e péssima, 11% como regular e apenas 9% como boa e ótima; 63% dos visitantes avaliaram como ruim e péssima, 14% como regular e apenas 6% como boa e ótima.

Na avaliação da qualidade dos bicicletário e paraciclos, 60% dos moradores avaliaram como ruim e péssima, 16% regular e somente 19% como boa e ótima; entre os visitantes, 46% avaliaram como ruim e péssima, 28% como regular e só 6% como boa e ótima.

A sensação de segurança viária obteve 86% de avaliações ruim e péssima entre os moradores, 10% regular e somente 4% avaliaram como boa e ótima; entre os visitantes, 60% avaliaram como ruim e péssima, 28% como neutra e 29% como boa e ótima.

A sensação de segurança pública também foi avaliada e 80% dos moradores classificaram como ruim e péssima, 16% como regular e somente 4% como boa e ótima; entre os visitantes, a classificação de ruim e péssima atingiu 49%, regular 31% e boa e ótima 17%.

A pior avaliação entre os moradores ficou com a segurança viária, com 86% de avaliações ruim e péssima; já a melhor avaliação foi quanto à qualidade dos bicicletários e paraciclos, com 19% de avaliações de boa e ótima. Entre os visitantes, a pior avaliação foi quanto à oferta de bicicletários e paraciclos, com 63% de avaliação ruim e péssima; já a melhor avaliação, com 29% de classificação boa e ótima, ficou com a sensação de segurança viária.

A diferença das percepções nas avaliações encontradas entre visitantes e moradores era esperada, já que, entre os visitantes, é provável que levem em consideração a comparação com a cidade de origem e que, entre os moradores, leve-se em conta também, na avaliação, a experiência do uso diário da bicicleta na cidade.

Essas mesmas diferenças entre as percepções foram constatadas em pesquisas realizadas com cicloturistas durante o Niterói Bike Tour, projeto que tem como objetivo principal (Neltur, 2017):

“Desenvolver o cicloturismo urbano em Niterói, proporcionando aos moradores e visitantes da cidade a oportunidade de conhecer sobre duas rodas um pouco mais da história e da cultura niteroienses.”

8. CONCLUSÃO

Como podemos notar, o crescimento do uso da bicicleta como meio de transporte vem acontecendo de forma constante e Niterói destaca-se pelo rápida e contínua ascensão que pôde ser constatada nesses dois anos de acompanhamento sistemático. Outro fator que contribui nesse crescimento é a geografia e o clima da cidade que ajudam na adesão ao uso da bicicleta e nos investimentos feitos na ciclomobilidade, apesar de modestos e de não acompanharem o aumento do número de ciclistas.

Como dito durante o I Encontro Para o Desenvolvimento do Cicloturismo, uma cidade que deseja desenvolver o cicloturismo deve tornar-se primeiramente uma cidade amigável ao uso da bicicleta pelo seu morador. Sendo assim, será amigável também ao turista e essa informação atrairá outros visitantes adeptos ao cicloturismo.

Da mesma forma, a facilidade de adesão à bicicleta como forma de lazer e turismo é um passo para que o ciclista ocasional venha também adotar a bicicleta no seu dia a dia, como ficou claro nas respostas da enquete realizada e já mencionada acima, onde 27,5% dos ciclistas que atualmente utilizam a bicicleta como meio de transporte, foram estimulados anteriormente ao uso através de alguma atividade ligada ao ciclismo.

REFERÊNCIAS

ATLAS DO DESENVOLVIMENTO HUMANO NO BRASIL (Brasil) (Ed.). Niterói, RJ. 2010. Disponível em: <http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_m/niteroi_rj#idh>. Acesso em: 06 mar. 2017.

EDRA, Fátima Priscila Morela; FRANCO, Sérgio. Mobilidade, Lazer e Turismo: Pesquisas. In: I ENCONTRO PARA DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO, 2016, Niterói. Ciclo de Palestras.

FRANCO, Sérgio. Relatório preliminar sobre as bicicletas na cidade de Niterói. Niterói: Mobilidade Niterói, 2014. 18 p. Disponível em: <<https://drive.google.com/file/d/0BzvrL-ZNi5iNNmdKZGtJb0VvaTQ/view?pli=1>>. Acesso em: 05 dez. 2014.

FRANCO, Sérgio. Contagem de Ciclistas: Rua Prof Miguel Couto X Rua Min Otávio Kelly. Niterói: Mobilidade Niterói, 2016a. 15 p. Disponível em: <<https://drive.google.com/file/d/0BzvrL-ZNi5iNRVlydnRmWnNOS0k/view>>. Acesso em: 04 maio 2016.

FRANCO, Sérgio. Contagem de Ciclistas: Rua São Lourenço. Niterói: Mobilidade Niterói, 2016b. 8 p. Disponível em: <<https://drive.google.com/file/d/0BzvrL-ZNi5iNYmtRN0dvT1JvWUk/view>>. Acesso em: 29 nov. 2016.

FRANCO, Sérgio. Contagens automáticas de ciclistas 2016: Av. Roberto Silveira e Av. Amaral Peixoto. Niterói: Mobilidade Niterói, 2016c. 18 p. Disponível em: <<https://drive.google.com/file/d/0BzvrL-ZNi5iNZW9IWkdLMWFzOVE/view>>. Acesso em: 06 dez. 2016.

FRANCO, Sérgio. Contagem de ciclistas: Av. Marquês de Paraná, Icaraí - Centro. Niterói: Mobilidade Niterói, 2016d. 10 p. Disponível em: <<https://drive.google.com/file/d/0BzvrL-ZNi5iNRmZaS3Z3akpGRVk/view>>. Acesso em: 27 jul. 2016.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA [IBGE]. (Ed.). Rio de Janeiro, Niterói, infográficos: dados gerais do município. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/painel/painel.php?lang=&codmun=330330&search=rio-de-janeiro|niteroi|infograficos:-dados-gerais-do-municipio>>. Acesso em: 20 fev. 2017.

Niterói, Empresa de Lazer e Turismo S.A. [NELTUR]. Niterói Bike Tur. 2017. Disponível em: <<http://www.neltur.com.br/var/www/html/neltur.com.br/web/destaques/destaque/65>>. Acesso em: 20 fev. 2017.

PEDALUFF-TUR. 2017. Disponível em: <<http://pedalufftur.blogspot.com.br/p/pedaluff-tur.html>>. Acesso em: 20 fev. 2017.



PARTE II

ANAIS DA PRIMEIRA MOSTRA ACADÊMICA

IMPACTOS DA MOSTRA ACADÊMICA DO I ENCONTRO PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO NO ESTADO DA ARTE NACIONAL

Luiz Saldanha¹

1. PANORAMA DA LITERATURA NACIONAL

Ao se pesquisar sobre cicloturismo dentro da literatura nacional, nota-se uma escassez de produção acadêmica e institucional para fundamentar novos estudos e aplicações na prática. O I Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo surgiu como uma reunião de pesquisadores, que já haviam publicado anteriormente trabalhos científicos, e de gestores e pesquisadores que publicam academicamente pela primeira vez – permitindo a mescla da visão teórica com a prática e executiva, de suma importância para a evolução do tema em âmbito nacional.

A proposta desta seção é realizar uma revisão bibliográfica sobre os artigos científicos publicados em periódicos e congressos nacionais para que se tenha um panorama da literatura nacional sobre a interface da bicicleta e turismo compreendendo sua evolução no decorrer dos anos. Isso possibilita um comparativo das publicações oriundas da mostra acadêmica do I Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo e um entendimento quantitativo sobre os seus impactos na literatura. A princípio, foram selecionados os termos de busca “bicicleta turismo” e “cicloturismo” no Portal de Periódicos da CAPES e na plataforma SciELO para a pesquisa das publicações. Resultado: não foi encontrada nenhuma publicação na plataforma SciELO e apenas duas no Portal de Periódico da CAPES.

Observou-se que muitos periódicos nacionais não foram abrangidos por essas plataformas utilizadas e nenhum dos principais anais do Brasil e de fora do país relacionados às pesquisas de transportes e de turismo foram considerados, além de diversos outros eventos de outras áreas relacionadas. Com o objetivo de atingir a maior quantidade de periódicos e anais de eventos possíveis, utilizou-se a plataforma Google Scholar com os mesmos termos de busca usados anteriormente.

Os resultados obtidos pelo uso dos termos de busca na plataforma Google Scholar foram de 19 publicações, delimitados a partir da leitura de seus respectivos resumos. Nesta primeira fase, ainda não foram adicionados os artigos publicados pelos anais do I Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo para que se tenha noção do contexto nacional. Dessas publicações, 11 encontram-se em periódicos e 8 em anais de eventos – com um percentual de 58% e 42%, respectivamente. O Quadro 1 lista os periódicos e eventos nacionais que mais obtiveram publicações acadêmicas sobre a interface do turismo e bicicleta (onde n é a quantidade de publicações encontradas no mesmo periódico/ evento em questão).

¹ Núcleo de Planejamento Estratégico de Transportes e Turismo (Planett/UFRJ) - luizaldanha@pet.coppe.ufrj.br.

Lista de periódicos	n	Lista de eventos	
Caderno Virtual de Turismo	3	ANPTUR Fórum Internacional de Turismo do Iguassu	2
Alterjor Licere Revista Brasileira de Ecoturismo Revista Brasileira de Prescrição e Fisiologia do Exercício Revista JOPEF Revista On-line Unileste Turismo em Análise	1	ANPET Congresso Internacional Pessoa e Comunidade ENGEMA O Lazer em Debate Rio de Transportes	1

Quadro 1: Lista sobre os periódicos e anais de eventos nacionais com publicações sobre a temática.

Fonte: Elaboração própria.

Nota-se uma grande quantidade de trabalhos científicos publicados em periódicos e anais de eventos dentro da área de turismo. Porém, fez-se uma análise quantitativa pelas áreas de avaliação principal de cada periódico e evento, encontrando (junto ao seu percentual de publicações em relação ao total) as áreas de turismo (58%), saúde (21%), transportes (11%), meio ambiente (5%) e jornalismo (5%). Desde 2004, quando se teve o primeiro registro de uma publicação acadêmica sobre a temática do cicloturismo, até 2014, as únicas áreas temáticas abrangidas eram a de turismo e de saúde (fisiologia da atividade, treinamento, etc.). Em 2015, quando houve um aumento significativo das publicações em nível nacional, além das áreas de turismo e saúde, o tema começou a ser discutido dentro de novas áreas como transportes, meio ambiente e jornalismo.

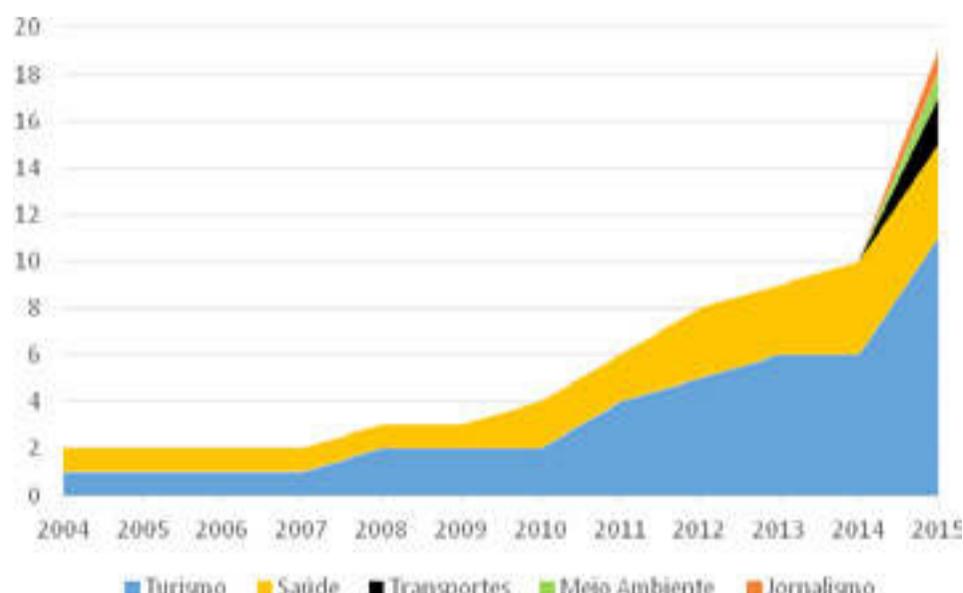


Figura 1: Evolução das publicações acadêmicas e suas respectivas áreas de estudo.

Fonte: Elaboração própria.

2. PANORAMA PÓS-EVENTO

No ano de 2016 foi realizado o I Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo na cidade de Niterói (RJ) tendo como principal objetivo a integração entre a academia, poder público, iniciativa privada e sociedade civil. O evento dividiu-se em quatro fases, sendo essas um ciclo de palestras reunindo representantes de cada um desses setores em diferentes mesas redondas e seminários, uma mostra audiovisual com curtas metragens sobre o tema, uma visita técnica a uma das ciclorrotas turísticas que estão sendo desenvolvidas em Niterói e uma mostra acadêmica com artigos científicos e relatos de pesquisa envolvendo a interface do turismo e bicicleta. Nos anais deste evento, foram publicados 11 trabalhos científicos sobre o cicloturismo – elevando o número já pesquisado até o ano de 2015 para

30 publicações encontradas em âmbito nacional.

Foram observados cinco temas distintos que permeiam todas as publicações analisadas: (i) impactos do cicloturismo; (ii) revisão bibliográfica/análise comparativa; (iii) viabilização e implantação da atividade; (iv) análise do perfil de usuário; (v) incursões aplicadas. O tema sobre os impactos do cicloturismo abrange estudos sobre todas as dimensões da sustentabilidade turística relativas à atividade (econômica, ambiental, sociocultural e político-institucional), inclusive no que se refere à qualidade de vida (saúde física e mental) de seus praticantes.

A revisão bibliográfica e/ou análise comparativa aparece com bastante frequência nas publicações nacionais visando justamente compreender desde a conceituação e planejamento do cicloturismo até o impacto da mídia sobre a interface do turismo e bicicleta. Enquanto isso, o tema relacionado à viabilização e implantação da atividade engloba tanto os circuitos já existentes quanto os que estão em fase de desenvolvimento ou de diagnóstico. A importância desse tipo de trabalho objetiva tanto a compreensão da estruturação do próprio circuito como produto de pesquisas já realizadas como também para fundamentar pesquisas do mesmo gênero em outras regiões do país.

A análise do perfil de usuário possui um viés similar ao tema anterior, entretanto o foco dessas pesquisas ressalta o perfil já existente para a manutenção e desenvolvimento de um circuito ou evento de cicloturismo. Devido às pequenas amostras adquiridas nas pesquisas não é possível tratá-lo como um perfil geral, fator que denota a necessidade da elaboração e aplicação de uma pesquisa de perfil regional e nacional facilitando e orientando investimentos para circuitos e áreas municipais e locais.

Os artigos científicos incluídos dentro do tema relacionado às incursões aplicadas ao cicloturismo exploram justamente a interação de conceitos, a princípio externos, à interface do turismo e bicicleta. Nota-se que ainda é incipiente essa visão do cruzamento de diferentes conceitos e áreas temáticas para o estudo do cicloturismo (apenas nos anos de 2015 e 2016), como os conceitos de economia criativa, serendipidade e novas tecnologias da informação e comunicação (COSTA, 2016; SALDANHA et al., FRAGA et al., 2016).

Com a sinergia formada nessa primeira edição do Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo, espera-se fortalecer os laços entre pesquisadores, poder público e sociedade civil sobre a atividade. A troca de experiências é sempre importante para o aprofundamento sobre a discussão e o crescimento da temática tanto academicamente quanto institucionalmente.

REFERÊNCIAS

ALLIS, T. Sobre cidades, bicicletas e turismo: evidências na propaganda imobiliária em São Paulo. Caderno Virtual do Turismo, p. 390-406, 2015.

BAPTISTA, L.; COCHINSKI, V. Cicloturismo: um olhar sobre os participantes da Rota de Itapará, Irati - PR. Fórum Internacional de Turismo do Iguassu, 2015.

CAMPOS JUNIOR, L. A. DE. Ciclovias em Sorocaba: uma possibilidade de incentivo ao turismo interno por meio do jornalismo esportivo. Revista Alterjor, v. 2, p. 91-107, 2015.

CARLOS, M. DA G. DE O.; MATOS, B. M.; DIÓGENES, K. C. A. Ciclofaixa e Cicloturismo: uma análise da percepção dos usuários locais e visitantes acerca de uma ciclofaixa de lazer como produto turístico. ENGEMA - Encontro Internacional sobre Ge, 2015.

CARVALHO, T. J. L.; RAMOS, J. L.; SYDOW, E. O cicloturismo como fator de desenvolvimento da atividade turística nas cidades de Araguaína e Nova Olinda (TO). Revista Brasileira de Ecoturismo, p. 63-82, 2013.

EDRA, M. et al. Cicloturismo em Niterói: potencialidade a partir do Rio de Janeiro. Caderno Virtual do Turismo, p. 331-345, 2015.

FERREIRA, S. O.; MELLO, G. A. DE; LIBERALI, R. Alterações antropométricas decorrentes de uma viagem de cicloturismo. Revista Brasileira de Prescrição e Fisiologia do Exercício, p. 246-254, 2010.

JUNIOR, L. G. et al. Projeto de educação ambiental e lazer (pedal): dialogando a partir do cicloturismo na escola. *Licere*, p. 1-16, 2011.

MANFIOLETE, L. D.; AGUIAR, C. M. Cicloturismo, corpo, saúde e qualidade de vida. *Anais do I Congresso Internacional Pessoa e Comunidade: fenomenologia, psicologia e teologia. Anais...2014*

MIARA, M. A.; FERNANDES, D. L.; MAGANHOTTO, R. F. Cicloturismo na “Rota Dos Tropeiros” Roteiro Cicloturístico de Castro: Um Projeto Piloto. *II Fórum Internacional de Turismo do Iguassu. Anais...2008*

PEDRINI, L.; FLORES, L. C. DA S.; CAVALCANTE, L. DE S. Cicloturistas no circuito do Vale Europeu: perfil e percepção ambiental. *IX Seminário ANPTUR. Anais...2012*

PEDRINI, L.; GLATZ, C. VON DER H.; SOUZA, R. R. de. Cicloturistas no circuito do Vale Europeu: perfil e avaliação do Velotour 2012. *Fórum Internacional de Qualidade de Vida e Saúde - Curitiba , 07 a 10 de junho de 2012. Anais...2012*

RESENDE, J. C.; VIEIRA FILHO, N. A. Q. Cicloturistas na Estrada Real: perfil, forma de viagem e implicações para o segmento. *Turismo em Análise*, v. 22, p. 168-194, 2011.

SALDANHA, L.; FRAGA, C.; SANTOS, M. P. DE S. Discussões preliminares sobre serendipidade, bicicleta e turismo envolvendo a Ilha de Paquetá no Rio de Janeiro (RJ). *Caderno Virtual do Turismo*, p. 378-389, 2015.

SALDANHA, L.; KAHN, S. Análise das dimensões de sustentabilidade do cicloturismo na região do centro do Rio de Janeiro. *XXIX Congresso da ANPET*, n. 2015, p. 2069-2080, 2015.

SALDANHA, L.; SANTOS, M. P. DE S.; FRAGA, C. O papel de instrumentos de planejamento para o desenvolvimento do cicloturismo em âmbito internacional. *XIII Rio de Transportes*, 2015.

SAMPAIO, C. A. C.; GRIMM, I. J.; SEGOVIA, Y. N. S. Mobilidade urbana sustentável e o turismo: análise comparativa Brasil, Holanda e Dinamarca. *XII ANPTUR*, 2015.

SCHETINO, A. M. Cicloturismo e Lazer. *V Seminário Lazer em Debate. Anais...2004*

SOARES, E. D. F.; MACHADO, A. J. S. Perfil do atleta de mountain bike da cidade de Ipatinga-MG. *Revista On-line Unileste*, p. 1-17, 2004.

CICLOTURISMO NO TURISMO RELIGIOSO: PERFIS DE VIAJANTES PELA ROTA FRANCISCANA FREI GALVÃO COM DESTINO À APARECIDA (SP)

Laura Geraidine Cini ¹
Valeria Lima Guimarães ²

RESUMO

O cicloturismo vem ganhando força e mais adeptos em vários países, inclusive no Brasil. Em cada roteiro traçado, os cicloturistas procuram aliar aventura com qualidade de vida e maior contato com a natureza. Entre suas motivações está o cicloturismo de cunho religioso. O objetivo deste trabalho é compreender o perfil do cicloturista que viaja pela Rota Franciscana Frei Galvão com destino à cidade de Aparecida (SP). Foram realizadas pesquisas bibliográficas e de campo, com a aplicação de questionário direcionado aos cicloturistas que já realizaram a ciclovagem à cidade de Aparecida pela Rota Franciscana Frei Galvão. Constatou-se que o perfil desses viajantes revela características fundamentais para um melhor conhecimento dessa demanda podendo auxiliar na formulação de políticas para o turismo e de gestão pelas cidades integrantes da Rota Franciscana Frei Galvão.

PALAVRAS-CHAVE: cicloturismo; turismo religioso; Rota Franciscana Frei Galvão.

ABSTRACT

The bicycle touring has been gaining strength and more adept in various countries, including Brazil. In each mapped road, the cyclists look to combine adventure with quality of life and greater contact with nature. Among their motivations is the religious bicycle touring. This paper aims to understand the cycle tourist's profile travelling from Franciscan Route Frei Galvão to the city of Aparecida (São Paulo state). To achieve this purpose, it uses the bibliographic research and a field survey through questionnaire directed to cyclists who have already made the cycle tours from Franciscan Route Frei Galvão to the city of Aparecida. It was found out that the profile of these travelers reveals fundamental characteristics for a better understanding of this demand to assist in policy formulation for tourism and management by cities member of the Franciscan Route Frei Galvão.

KEY WORDS: cycling tourism; religious tourism; Franciscan Route Frei Galvão.

1. INTRODUÇÃO

A bicicleta é um equipamento muito popular, mundialmente utilizado tanto como meio de transporte quanto para o lazer e divertimento servindo também para a prática de esportes de alto rendimento em diferentes modalidades. Neste trabalho será dada ênfase ao uso da bicicleta de forma mais aventureira, associada ao turismo e ao cicloturismo cuja finalidade principal é viajar para conhecer as culturas e histórias de localidades e, neste caso, com outra particularidade: a motivação religiosa.

A prática do cicloturismo está associada ao desenvolvimento de várias rotas, seja por estrada, denominada ciclovagem, seja dentro da cidade, conhecida como circuito urbano. Tratando-se de ciclovagem, o cicloturista busca as belezas naturais, simplicidade, aventura e vive intensamente cada momento do percurso. A viagem pode durar semanas e pode ser feita individualmente ou em grupo.

¹ Universidade Rural do Rio de Janeiro/Consórcio CEDERJ - lauragcini@bol.com.br

² Universidade Federal Fluminense/Consórcio CEDERJ - valeria@turismo.uff.br

No Brasil, as cicloturagens estão em ascensão, motivando a organização de diversas rotas, como o Vale Europeu, em Santa Catarina, a Rota Montanhas Mágicas da Mantiqueira, em Minas Gerais e a Rota Franciscana Frei Galvão, no Estado de São Paulo sendo este último, objeto desse estudo. Entre as rotas urbanas, têm-se como exemplos aquelas nas cidades de Niterói e do Rio de Janeiro.

O cicloturismo se destaca como nova proposta de turismo direto com o ambiente, pois o cicloturista está em constante contato com o mesmo, podendo senti-lo durante todo o percurso traçado. Pode ocorrer em uma rota curta, de pelo menos um dia ou com durabilidade maior, no caso de férias do cicloturista. Além disso, sempre há uma motivação que determina o percurso a ser traçado, como por exemplo, a fé.

Desta forma, estudos sobre o tema do cicloturismo tornam-se fundamentais, visto que, cada vez mais pessoas estão aderindo a este tipo de modalidade de turismo para atender às suas necessidades de prazer e de locomoção, sobretudo em uma época em que o uso da bicicleta é visto como uma atitude sustentável e de fundamental importância para a preservação do planeta. Assim, nesse trabalho buscamos contribuir para o debate acerca do cicloturismo no intuito de compreender suas confluências com o turismo religioso, a partir do caso específico da Rota Franciscana Frei Galvão com destino à Aparecida, no estado de São Paulo.

A partir de um diagnóstico acerca do cicloturismo na mencionada rota, procurou-se verificar a relação com o turismo religioso, destacando-se as experiências e relatos de cicloturistas que viajaram pela Rota Frei Galvão traçando assim o perfil dos entrevistados.

Para o desenvolvimento deste artigo foram realizadas pesquisas bibliográficas com coleta de dados por meio de livros, revistas científicas e Internet, e de campo, com a aplicação de um questionário semiaberto, direcionado aos cicloturistas (ver Apêndice A).

2. CARACTERIZANDO O CICLOTURISMO

Muitas vezes, o cicloturismo pode ser encarado como uma forma de turismo de aventura, como definido pelo Ministério do Turismo (2016, p. 9), sendo este “as atividades turísticas decorrentes da prática de atividades de aventura de caráter não competitivo.”

O turismo de aventura também pode ser definido como um segmento de mercado cuja prática envolva emoções e riscos com uso de técnicas e equipamentos que garantam segurança e respeito ao patrimônio ambiental e sociocultural (COSTA, 2002). Para a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT, 2007), “trata-se de atividade turística que tem como elemento principal a realização de roteiro com a utilização da bicicleta como modo de transporte.”

Deste modo, o cicloturismo abrange várias atividades ciclísticas a serem exploradas no campo do turismo, por meio de roteiros anteriormente definidos. De acordo com Soares (2010), o cicloturismo está atrelado a outras modalidades de turismo, como o ecoturismo, o turismo rural, de aventura, histórico-cultural, religioso e gastronômico. Normalmente, o cicloturista já faz uso da bicicleta para lazer e transporte e tem como motivação para a cicloturagem, as modalidades de turismo mencionadas, além do contato com a natureza, pois na maioria das vezes, o percurso é feito por rotas alternativas, fora das grandes rodovias.

Esses caminhos são as zonas rurais das cidades cuja estrada é de terra onde o cicloturista se depara com florestas, cachoeiras, riachos, plantações, montanhas, planícies, contato com aves e outros animais silvestres, além de uma paisagem espetacular, como um luar ou pôr do sol.

Nessas estradas também há moradores e fazendeiros, cada qual com suas histórias de vida e cultura. O cicloturista pode se deparar ainda com exemplares da arquitetura histórica, como casarões antigos, engenhos, igrejas e monumentos, identificados com a cultura e a colonização locais. Nas cicloturagens, ainda é possível apreciar festas tradicionais, que demonstram aspectos da cultura e tradições locais, os hábitos, o linguajar, a culinária e as crenças dos moradores.

Alguns autores apontam a importância do cicloturismo na redução do problema da sazonalidade dos destinos turísticos, como é o caso de Cavallari (2013 apud EDRA, COSTA e FERNANDES, 2015, p. 333), para quem “a elaboração e estruturação de roteiros que contemplem o cicloturismo possibilitam a diversificação da oferta turística e o acréscimo na atratividade do destino resultando no aumento do fluxo de turistas”.

Tem-se também como fator relevante na prática do cicloturismo a elaboração de roteiros. Considerando a produção

dos territórios turísticos, o turista é produtor de espaço, que o gera e o transforma tornando-o um espaço turístico, turistificando-o. De acordo com Bahl (2004, p.31), “o roteiro pode estabelecer as diretrizes para desencadear a posterior circulação turística, seguindo determinados trajetos, criando fluxos e possibilitando um aproveitamento racional dos atrativos a visitar”.

Cicloturistas, em determinados percursos, são considerados pioneiros, visto que sua constante presença é o que determinará o lugar como local turístico. Cita-se como exemplo o trajeto feito pela Rota Franciscana Frei Galvão que inclui a conhecida Estrada dos Tropeiros, caminho utilizado do século XVII até XIX nas viagens dos tropeiros nas regiões Sudeste e Sul formando o legado cultural do santo e missionário Frei Galvão (personagem religioso paulista conhecido por seu poder de cura) terminando em uma das maiores cidades do turismo religioso no Brasil, Aparecida, uma vez que os cicloturistas vão além de Guaratinguetá, cidade de Frei Galvão. A Rota abrange 31 municípios e possui 5 caminhos diferentes, em seus 818 quilômetros de extensão (VICENTI, 2012).

Antes de qualquer cicloturismo é necessário tanto um planejamento que preveja situações que possam ocorrer, como por exemplo, mudança inesperada no clima, quanto um plano secundário. Possuir bom preparo físico, realizar uma boa escolha do equipamento e da bagagem a ser levada são itens fundamentais a serem pensados no cicloturismo.

Deve-se também realizar um estudo de todo o percurso, por quais regiões/cidades irá cruzar, tipo de estrada, altitude e recursos. Além disso, considerar as etapas diárias, como quantos quilômetros pretende percorrer, qual a velocidade será empregada, os dias de descanso, ou seja, a permanência em uma cidade sem a continuação da viagem no mesmo dia (ROLDAN, 2000, p.22).

Na Europa, o cicloturismo já existe há bastante tempo e é praticado, segundo Roldan (2000), há mais de trinta anos sendo mais valorizado do que o futebol. Entre os principais fatores para esta prática estão a tradição do ciclismo, boa malha rodoviária secundária, respeito às leis de trânsito por parte de todos (ciclistas, motoristas, pedestres), Código de Trânsito severo, bem como consciência cidadã e cultura.

Na França, existe uma federação específica para a prática do cicloturismo, Federação Francesa de Cicloturismo (FFCT). É um órgão independente das federações de ciclismo competitivo, mas reconhecido pela União Ciclista Internacional (UCI) e responsável por todos os clubes dessa atividade na França possuindo mais de 2.500 clubes cadastrados.

Na Inglaterra, existe o Audax, federação inglesa de cicloturismo e ciclismo de longa distância, com vários clubes espalhados pelo país. Atualmente, fornecem roteiros e mapas de sua região para cicloturistas de várias partes do mundo. Incluem-se neste gosto a América do Norte e a Oceania, onde o cicloturismo também é muito praticado.

O projeto EuroVelo, iniciativa da Federação Europeia de Ciclistas, é um dos principais fomentadores do cicloturismo no continente que se destaca pela ambiciosa meta de construir até 2020 uma rede integrada de ciclovias que conectará mais de 40 países do Velho Mundo. Por enquanto, já foram lançadas 15 rotas. O principal destaque é a rota EuroVelo 13, também conhecida como Cortina de Ferro. A mais extensa de todas as rotas ciclísticas europeias estende-se da Noruega à Turquia, ligando 20 países em seus 10.400 km.

Nos Estados Unidos há um evento de ciclismo de longa distância, Century, mundialmente famoso. Trata-se de um percurso de 160 km sem competição, pois a finalidade é superar limites e terminar a prova (ROLDAN, 2000). A sede da maior agência de cicloturismo está localizada em Quebec (Canadá), Butterfield & Robinson, fundada há 35 anos e que, além do cicloturismo, também é especializada em caminhadas. Traçam roteiros para diversas motivações e preparo físico, para vários continentes, onde se passa por pontos turísticos, sejam naturais, culturais ou históricos. Oferecem boa infraestrutura, com bicicletas, hospedagem, restaurantes, carros de apoio e guias que também se locomovem pedalando (idem).

No Brasil, o cicloturismo é uma prática recente, mas em expansão. Apesar de ainda haver problemas em relação ao trânsito, condições de estradas, respeito dos motoristas que precisam dividir espaço com o ciclista/cicloturista, o país possui belezas naturais que atraem esta prática, principalmente pelas estradas de terra.

A partir do século XXI, o Brasil passou a construir ciclovias por muitas cidades brasileiras dando maior impulso e visibilidade ao cicloturismo e incentivando também a prática em percursos curtos, principalmente nos grandes centros urbanos, como atividade de lazer (EDRA, COSTA e FERNANDES, 2016, p. 333).

O cicloturismo passou a ser oficialmente reconhecido no Brasil em 2006, com o trajeto Circuito Vale Europeu, na região do Vale do Itajaí em Santa Catarina. De acordo com Soares (2010), este percurso tornou-se referência no cenário turístico, registrando em 2010 mais de 4.000 visitas.

Hoje, o país tem associações/organizações voltadas ao cicloturismo, como o Clube de Cicloturismo do Brasil (2016), criado em 2001, devido à necessidade de interação e troca de informações entre cicloturistas. De acordo com o Clube, seu objetivo é divulgar o cicloturismo no Brasil, orientar as pessoas em suas primeiras ciclovias e ser um espaço para divulgar experiências. Para angariar fundos de subsistência são ministradas palestras e mapeamento de rotas e circuitos de cicloturismo, além de prestar assessoria à prefeituras e consórcios de municípios para a implementação das rotas. Existem, ainda, diversos sites e redes sociais que contêm informações sobre o cicloturismo.

2.1 O cicloturista e os efeitos do cicloturismo

O cicloturismo pode ser praticado por qualquer pessoa sendo necessária somente a adequação ao seu condicionamento físico, capacidade física e técnica a sua viagem. Cada pessoa ou grupo definirá sua ciclovias segundo suas capacidades físicas e sociais. De acordo com Roldan (2010), sua capacidade é que garantirá o prazer no turismo e no lazer que a viagem lhe proporcionará. Por exemplo, se o cicloturista está habituado a pedalar 40 km por dia em vias pavimentadas, sua ciclovias deverá se aproximar dessa característica. Entretanto, ao definir uma etapa diária de 60 km, em estradas de terra, seu desgaste será excessivo provocando forte cansaço o que, provavelmente, fará com que não complete toda a viagem.

O cicloturista, muitas vezes, por não conhecer o caminho, encontra-se em constante desafio com o desconhecido. Em compensação há, de acordo com uma visão bastante otimista de Soares (2010), uma admiração desse tipo de viajante por parte das comunidades por onde ele percorre. Para o autor, o cicloturista é admirado, gera curiosidade sobre sua procedência e destino e é bem acolhido pelas pessoas.

O cicloturista, em geral, viaja para ter contato direto com a natureza, conhecer zonas rurais, no caso das viagens feitas por estradas alternativas, se relacionar com a comunidade local e, no caso do cicloturismo urbano, ver e fruir a cidade sob um novo olhar. Ele considera importante tanto o percurso quanto o destino final.

O cicloturista busca pela experiência de viajar ao ar livre, o contato com a natureza e com os moradores por onde transita. Ele deve ter ética e respeitar as comunidades. Para Cavallari (2012 apud CARVALHO, RAMOS e SYDOW, 2013, p. 70), o cicloturista deve reconhecer e respeitar a ordem social, política e econômica da localidade, bem como os limites territoriais, com o mínimo de atividades impactantes. Neste último, não pedalar de forma bruta, evitar causar danos à vegetação e cruzar cursos de água, como córregos rasos, nascentes e fios de água com a bicicleta, visto que ela poderá causar assoreamento e contaminar a água com óleo e afins.

O cicloturista não deve abrir atalhos, deixar lixo no percurso ou fazer fogueiras. Ao traçar o roteiro, o cicloturista deverá inserir regras e normas de segurança, com o objetivo de evitar situações de risco. Seguir o protocolo básico de segurança, qual seja:

Evitar pedalar sozinho e à noite; manter vacinas em dia; usar roupas e calçados adequados ao roteiro e ao clima; não pedalar sobre calçadas e demais locais reservados exclusivamente para pedestres; não pedalar em vias de mão única na contramão; lembrar-se de sinalizar mudanças na direção; manter-se hidratado; levar lanterna de cabeça com pilhas extras; levar lanche de trilha ou refeição; ter sempre um mapa impresso do roteiro em mãos para evitar falhas de aparelhos eletrônicos (CAVALLARI, 2012 apud CARVALHO, RAMOS e SYDOW, 2013, p. 71).

O Manual de Circuitos de Cicloturismo no Brasil apresenta os seguintes efeitos positivos do cicloturismo:

- Diversificação da economia regional e incremento do mercado com a criação de micro e pequenos negócios, pois o turismo gera efeitos multiplicadores espontâneos;
- Geração de empregos e demanda pela qualificação profissional;
- Fixação da população no local e fortalecimento dos vínculos comunitários, evitando o êxodo rural;
- Valorização da herança cultural material e imaterial (festas, costumes, danças, culinária, artesanato) com o resgate e perpetuação de atividades típicas da comunidade;
- Intercâmbio cultural entre moradores e visitantes;
- Conservação do patrimônio histórico e da biodiversidade;
- Aumento da consciência da população local e dos turistas sobre a necessidade de proteção do meio ambiente;
- Exploração do turismo na baixa temporada e aumento da permanência do turista na região;
- Publicidade da cidade também para turistas interessados em outros atrativos ecológicos, culturais e históricos.

Evidentemente todos esses efeitos benéficos devem ser relativizados e pensados no plano ideal a serem desenvolvidos e almejados, mas será que na prática todos eles se confirmam?

2.2 Ciclo (turismo) religioso

O turismo religioso é o que mais tem crescido nos últimos tempos, não apenas por questões místicas e dogmáticas, mas também por ser a religião um agente cultural importante de intervenção na sociedade atual e de prevenção no que diz respeito ao futuro dos indivíduos e das sociedades, como argumenta Andrade (2004).

Esse tipo de turismo é praticado por pessoas, incluindo os cicloturistas, cuja motivação é religiosa, bem como participar de eventos de significado religioso, ou simplesmente visitar locais de cunho religioso, histórico, festas e espetáculos de caráter religioso, como no Santuário católico, em Aparecida.

Pode ser feito por meio de romarias, peregrinações ou mesmo em pequenos grupos, constituindo-se como um segmento que valoriza e preserva as práticas espirituais, enquanto manifestações culturais e de fé que definem certos grupos humanos.

O termo turismo religioso surgiu em 1960, na Conferência Mundial de Roma, sendo definido como:

[...] conjunto de atividades com utilização parcial ou total de equipamentos e realização de visitas a receptivos que expressam sentimentos místicos ou suscitam a fé, a esperança e a caridade aos crentes ou pessoas vinculadas a religiões, denomina-se turismo religioso. Efetua-se sob formas de turismo individual ou de turismo organizado, em programas cujos objetivos se caracterizam como romaria, peregrinação e penitência, de acordo com os objetivos religiosos, dogmáticos e morais dos fiéis visitantes. (ANDRADE, 2014, p.77)

Em tempos passados, as viagens religiosas eram denominadas peregrinações e romarias e possuíam objetivos diversos. Peregrino é o indivíduo que caminha por lugares desconhecidos, sendo a peregrinação uma caminhada difícil, em busca de um lugar sagrado para cumprir promessa. Romaria, segundo Andrade (2004) é a ação da pessoa que procura por um lugar sagrado sem a busca de recompensas espirituais ou materiais e sem sacrifícios.

As romarias, mais que um simples ato de viajar para um lugar sagrado, tornaram-se sinônimo de religiosidade, devoção e racionalização aos costumes do catolicismo. Nas palavras de Wernet (in RODRIGUES, 2002, p. 87):

A peregrinação continuou sendo predominantemente religiosa, mesmo que houvesse certo esvaziamento do simbolismo: começava a estar ausente a dificuldade e o esforço da caminhada [...] a peregrinação como esforço penoso, sofrimento, cansaço e calor cedeu lugar a uma viagem de caráter religioso e de testemunho da fé ao Santuário.

De acordo com esse autor, no final do século XIX, a chegada dos padres redentoristas da Baviera em Aparecida para administrarem o Santuário impulsionou as peregrinações no Brasil e, aos poucos, foram cedendo lugar às romarias organizadas, projetando a cidade em âmbito nacional.

As condições atuais das estradas de rodagem deram novo enfoque às viagens aos santuários, passando a ser excursões religiosas, transformando-as em turismo religioso.

Segundo Steil (In ABMANSSUR, 2003), a diferença entre peregrinações ou romarias e turismo religioso está no grau de imersão e externalidade que cada uma proporciona, ou seja, a primeira caracteriza-se pela imersão no sagrado e o turismo religioso, por uma externalidade do olhar.

Do mesmo modo, no cicloturismo religioso o principal motivo é a fé, mas poderá abranger o desejo em conhecer outras localidades por onde irá passar o cicloturista. Assim, o cicloturismo religioso também pode abarcar não somente o sentido religioso do cicloturista, mas também os aspectos econômicos, históricos, culturais, enfim, o caráter multifuncional do turismo religioso.

3. O CICLOTURISMO NA ROTA FRANCISCANA FREI GALVÃO ESTENDENDO-SE À APARECIDA (SP)

A Rota Franciscana Frei Galvão possui vários trajetos, como o que percorre Bananal à Guaratinguetá, objeto desse estudo. Acrescenta-se a este percurso a cidade de Aparecida, visto que esta é o destino final dos cicloturistas cuja motivação foi o turismo religioso. No trajeto encontram-se as cidades de Bananal, Arapeí, São José do Barreiro, Areias, Silveiras (que compõem o Circuito Vale do Café, do Ouro e Religioso), assim como as cidades de Guaratinguetá e Aparecida (circuito religioso).

Muitos cicloturistas iniciam sua viagem em Volta Redonda ou Barra Mansa (RJ), pois as mesmas localizam-se a 35 e 25 km de Bananal (SP), respectivamente. Assim, saem das cidades com destino à Aparecida (SP) percorrendo as localidades mencionadas que acabaram servindo de ponto de apoio aos cicloturistas e, ao mesmo tempo tornaram-se atrativos turísticos devido à sua história e ao turismo natural, visto que a região comporta o Parque Nacional da Serra da Bocaina, também destino de vários cicloturistas. Para efeito desse estudo, o foco se dará no turismo religioso cujo destino é a cidade de Aparecida.

3.1 Material e método da pesquisa aplicada

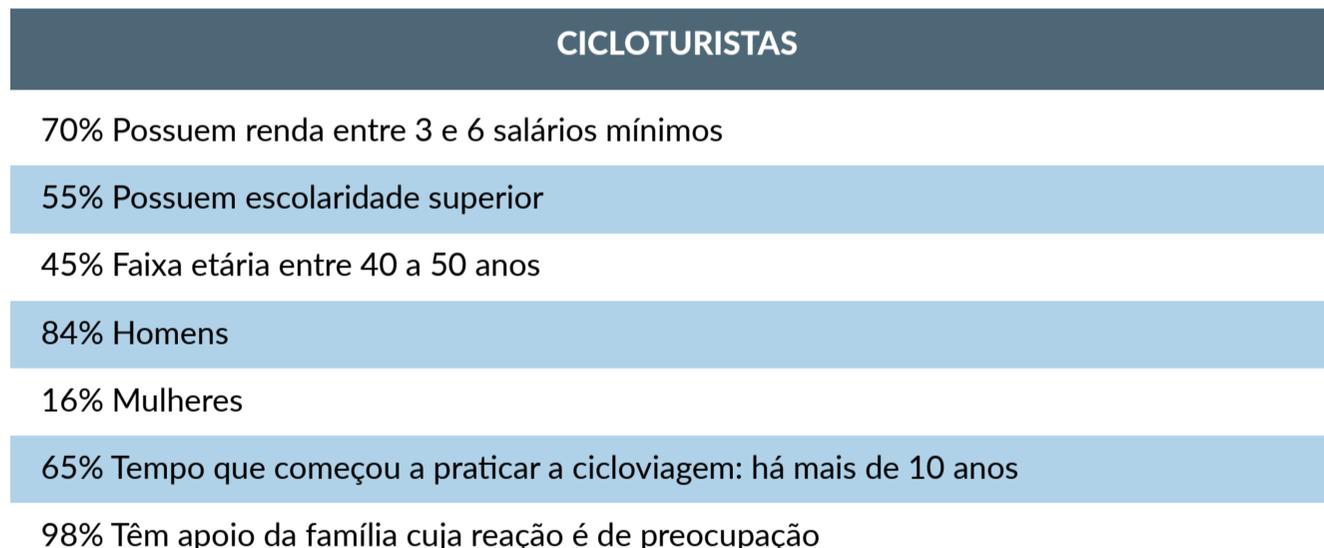
A pesquisa de campo ocorreu no período entre março e maio de 2016, por meio de questionário contendo 10 perguntas direcionadas a trinta ciclistas que já realizaram a ciclovagem até a cidade de Aparecida pela Rota Franciscana Frei Galvão, domiciliados nos municípios de Volta Redonda e Barra Mansa, ambas no Estado do Rio de Janeiro.

O questionário continha perguntas abertas e fechadas com o objetivo de conhecer o perfil sociocultural do cicloturista, as motivações da viagem, o significado da mesma para o praticante do cicloturismo, informações referentes ao uso da infraestrutura turística, consumo nas cidades do percurso e os preparativos para a realização da viagem.

Foi utilizada a análise quali-quantitativa, verificando-se o perfil do viajante cicloturista que percorre a mencionada rota e optou-se, considerando as dimensões deste artigo, pela descrição e análise das informações obtidas, sem a geração de gráficos individuais a respeito dos dados coletados, mas com a organização de um quadro-síntese.

3.2 Resultados e discussão

Apresentamos a seguir o quadro-síntese do perfil dos cicloturistas entrevistados:



Quadro 1: Perfil dos cicloturistas entrevistados.

Fonte: Elaboração própria.

Dos 30 cicloturistas participantes desta pesquisa, 25 eram homens e 5 eram mulheres e destas, 4 compõem um grupo de ciclistas de Barra Mansa e uma faz parte de um grupo de Volta Redonda. Apesar de este número não representar necessariamente o universo real dos cicloturistas, observou-se que o número de homens que utilizam a bicicleta para a ciclovagem é bem maior que o de mulheres.

Em relação ao perfil sociocultural do cicloturista, dos 30 respondentes, observou-se que a maioria dos cicloturistas (70%) possui renda entre três e seis salários mínimos, sendo considerada de grau médio; mais da metade possui ensino superior (55%), verificando que, apesar de a bicicleta ser um meio de transporte utilizado por muitos, o uso para ciclovagem fica mais restrito aos que possuem escolaridade superior.

Em relação à faixa etária, apesar da descrição de que existem serras com altos graus de altitude, o percurso é mais procurado por pessoas entre 40 e 50 anos, caracterizando a maioria dos cicloturistas (45%). Também se verificou que a maior parte dos cicloturistas pesquisados pratica a ciclovigagem há mais de 10 anos; 98% declararam que têm apoio da família, muito embora algumas se preocupem bastante, como foi ressaltado, o que não impede que realizem a ciclovigagem.

Quando perguntados (em questão aberta) sobre o significado e os benefícios obtidos com o cicloturismo, valores como “liberdade”, “autoconhecimento”, “simplicidade”, “religiosidade”, “saúde”, “cuidados com a mente e o corpo”, “contato com a natureza”, “confraternização com os demais cicloturistas, e com as pessoas que conhecem ao longo do percurso”, “conhecer novos lugares, costumes e história” foram mencionados. Entretanto, destacaram-se a “religiosidade” e a “vontade de conhecer novos lugares, sua cultura e história”, ambos com frequência de 35%, cada.

No terceiro item do questionário procurou-se saber o principal motivo que levou o cicloturista a realizar a Rota Franciscana Frei Galvão com destino à Aparecida. A maioria (65%) fez a ciclovigagem por todos os motivos apresentados: alcançar uma graça, religioso, conhecer cultura e história. Em relação a alcançar uma graça, 2% relataram que a fizeram em agradecimento a uma graça recebida. Por motivo religioso, 25% assim responderam e 8% tinham a intenção de conhecer a história e cultura das localidades por onde transitariam.

Em seguida perguntou-se sobre como o roteiro foi traçado e quais providências foram tomadas, ao que 85% disseram ter sido através da Internet utilizando o programa Google Earth, enquanto 15% basearam-se em informações fornecidas por colegas que já haviam realizado a ciclovigagem. Todos se detiveram em fazer revisão da bicicleta, providenciar ferramentas e separar roupas apropriadas para a ciclovigagem; 80% não se preocuparam com reservas de hotéis, destacando-se que apenas 20% o fizeram.

A Questão 5 procurou verificar algumas circunstâncias da ciclovigagem tais como duração, hospedagem, alimentação, distância percorrida por dia, outras infraestruturas utilizadas, média de gasto diário. Percebeu-se que a duração da ciclovigagem variou bastante, mas 55% dos entrevistados a fazem entre dois e três dias. Foi relatado por alguns ciclistas que neste tempo não está incluída a volta, pois optaram por voltar de ônibus ou de carro. Alguns ciclistas (10%), também fazem o percurso em um dia somente, o que não caracteriza uma ciclovigagem, uma vez que vão e voltam no mesmo dia, não havendo o pernoite, pois apenas realizam o trajeto pelo simples prazer de pedalar. Dos cicloturistas, 20% fazem esta ciclovigagem em mais de três dias e 15%, de um a dois dias.

Os meios de hospedagem variam entre hotéis e pousadas, porém com maior frequência em pousadas (70%), visto que em algumas cidades há somente pousadas para hospedagem, como em Silveiras. Os cicloturistas procuram por hospedagem mais barata e que inclua café da manhã, como as pousadas, tal como também descrito por Resende e Vieira Filho (2001). A procura por hotéis ficou em 25%, em acampamentos com 3% e em albergues somente 2%.

Quanto à alimentação, 55% procuram por restaurantes, seguido de lanchonete, 35%. Padaria (8%) também foi uma opção. Poucos cicloturistas (2%) disseram levar sanduíches, doces, cereais durante o percurso e à noite fazem sua própria comida no quarto do hotel, como por exemplo, macarrão.

A distância diária percorrida ficou em torno de 40 e 60 km para 93% dos participantes, tal como a média considerada por Roldan (2016) para garantir o prazer no turismo e lazer da ciclovigagem. Os que pedalam entre 60 e 80 km, correspondentes a 5%, fazem a ciclovigagem em até dois dias. Somente 2% declararam terem feito mais de 80 km por dia.

Dos cicloturistas ouvidos, 57% procuram mais por bicicletarias como outras infraestruturas nas suas ciclovigagens, seja para calibrar os pneus e/ou regular os freios. Em segundo (41%) estão os centros de informações turísticas. Poucos necessitam de postos de gasolina (2%), procurados somente em casos de necessidade de calibragem do pneu da bicicleta.

Em relação à média de gasto diário, incluindo hospedagem, todos os respondentes disseram que desembolsam entre R\$ 20,00 e R\$ 100,00.

Quanto às condições da estrada, 85% afirmaram estar em boas condições, principalmente em relação ao fluxo de carros que, por ser uma estrada visceral, são poucos os que transitam por ela; 15% relataram que em certos pontos da estrada encontraram buracos, mas nada que atrapalhasse ou causasse problemas na bicicleta, classificando a estrada como regular.

Sobre o tempo de permanência no destino, 80% declararam ter ficado entre um e dois dias; 18% somente um dia; e 2% mais de dois dias. Os que permaneceram mais de um dia ficaram para conhecer os atrativos turísticos.

Dos ciclistas participantes da pesquisa, 95% têm a intenção de conhecer os atrativos turísticos das localidades por onde percorrem, como relatado por um deles em sua cicloturismo: “Na primeira vez fomos descobrindo pontos culturais, locais bonitos e o cotidiano da população, como as figuras dos personagens de Monteiro Lobato, em Areias, a estátua do burrico e do tropeiro, em Silveiras, as igrejas, um açude à beira da estrada ao entardecer...”

Os outros 5% preocupam-se somente em cumprir o roteiro, como mencionado por um deles: “Na verdade, já conheço bem os pontos turísticos e religiosos. A viagem está no meu roteiro anual como agradecimento e fé.”

Em relação aos serviços e à receptividade da população local, consideraram ótimos (86%), bons (12%) e ruins (2%).

Quanto à descrição dos sentimentos antes e depois da chegada ao destino, ou seja, à cidade de Aparecida, todos afirmaram que ficam ansiosos, animados e com receio também. Muitas vezes, esses sentimentos são superados, principalmente quando recebem bênçãos dos padres que encontram nas cidades, como por exemplo, na cidade de Areias, onde ao chegarem à mesma, a missa já estava para ser iniciada, entretanto, o padre fez questão de abençoar os cicloturistas, conforme declaração de um dos entrevistados.

Durante a cicloturismo, há muitas brincadeiras entre os participantes com o intuito de se descontraírem. Ao chegarem ao destino, todos esses sentimentos acabam e a maior sensação é a de bem-estar, de missão cumprida, de sonho realizado, conforme relatado por uma cicloturista: “Há muita ansiedade antes da cicloturismo. Depois, a satisfação de mais um sonho realizado.”

Outro cicloturista assim descreve: “Ao sair, tudo é animação, alegria e disposição. As brincadeiras entre os colegas são a tônica. Com o passar das horas, a primeira coisa a cansar é a língua, ocorre o início da introspecção e uma forte percepção de cada parte do corpo. Ao fim do dia, resta o cansaço e a vontade de chegar, tomar um bom banho e descansar para o outro dia. A chegada ao destino – em Aparecida tudo fica mais amplificado – é grande a alegria de ter conseguido, é forte a ansiedade de encontrar o que procuramos e, então, vem o relaxar da missão cumprida.”

Mais um relato de outra cicloturista: “Fiquei em uma contagem regressiva para o dia do início da cicloturismo, com muita ansiedade misturada ao sentimento de medo de não conseguir completar o trajeto. Mas consegui, e a sensação foi muito boa de ter completado bem e tudo ter dado certo.”

A pergunta 14 procurou descrever a intenção da próxima viagem dos cicloturistas, na qual 95% afirmaram que já traçaram ou estão traçando o roteiro da próxima cicloturismo e que será ainda no ano de 2016; 5% ainda não pensaram, mas que será realizada também neste ano. A opção de roteiro de quase todos os cicloturistas pesquisados foi o Vale Europeu, em Santa Catarina.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O cicloturismo consiste em uma maneira de pensar o turismo em perspectiva diferente do turismo de massa tradicional. Na maior parte das vezes, sua prática ocorre por estradas vicinais, procurando fugir do trânsito pesado das grandes rodovias, além da busca por um turismo mais sustentável.

O cicloturismo vem sendo praticado em diversos países utilizando a bicicleta como meio de transporte em viagens, onde há a possibilidade de traçar vários roteiros, como o religioso. Nesse, o objetivo maior é a religiosidade, porém outras referências também são importantes para os cicloturistas, como o patrimônio turístico, seja ele histórico, cultural ou natural de cada cidade por onde trafegam.

Para as cidades que compõem a Rota, o cicloturismo promove vantagens, como por exemplo, geração de emprego, valorização do patrimônio turístico, entre outras.

É muito comum os cicloturistas procurarem uns aos outros ou pelas associações ligadas ao cicloturismo para auxílio no traçado de um roteiro. Hoje, a Internet facilita a troca de informações entre cicloturistas do mundo todo oferecendo dados de roteiros, hospedagem, entre outros, o que facilita o planejamento de viagens e a integração social.

Dentre os roteiros existentes no Brasil, a Rota Franciscana Frei Galvão e sua extensão à cidade de Aparecida, em São Paulo, é a mais procurada pelos cicloturistas focados no turismo religioso. O fluxo de cicloturistas nessa rota é grande, tornando-se relevante para as cidades que compõem o caminho.

A Rota Franciscana Frei Galvão conta com muitos cicloturistas como público-alvo e que há muito já realizam esse

percurso, alcançando várias localidades por onde transitou o santo e missionário Frei Galvão, além de atingirem seu objetivo maior, a cidade de Aparecida.

Este percurso proporciona momentos de reflexão e fé, mexe com aspectos físicos e psicológicos dos cicloturistas, além de promover a sua interação com a natureza. A cada região que alcança, o cicloturista renova sua fé e credibilidade em completar sua cicloturagem, superando as dificuldades do caminho.

Os resultados da pesquisa aplicada neste estudo, quando cotejados com a literatura utilizada, mostraram alguns pontos de contato e algumas divergências, indicando que o cicloturismo de fato pode contribuir para o planejamento do turismo responsável, tanto em relação às comunidades como ao meio ambiente. Entretanto, a pesquisa aplicada apontou pouca contribuição econômica do cicloturismo no desenvolvimento das localidades por onde se localiza a Rota Franciscana Frei Galvão, tendo em vista a baixa utilização da infraestrutura turística existente e dos serviços de apoio nas cidades.

Um trabalho de marketing turístico das cidades voltado para os praticantes do cicloturismo oferecendo-lhes vantagens pela prática saudável do uso da bicicleta nas localidades envolvidas poderia atrair melhores resultados financeiros a partir da prática dessa modalidade.

Mas, para além das questões econômicas, fica claro por meio desse estudo que a prática do cicloturismo promove benefícios sociais, físicos e culturais tanto para os cicloturistas como para as localidades, incentivando-as a investir em seus roteiros atrativos.

Chamou-nos a atenção ainda a baixa incidência de mulheres praticantes do cicloturismo no universo dos entrevistados, o que nos levou a algumas reflexões sobre o quanto o cicloturismo e, em última instância o lazer, ainda são uma prerrogativa masculina em nosso país.

Como observado ao longo do artigo, o cicloturismo vem se tornando, cada vez mais, uma prática de turismo responsável adotada em vários países e em constante crescimento no Brasil, o que estimula a realização de novos estudos por parte dos pesquisadores que envolvam a prática do cicloturismo sob outros enfoques.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, J. V. Turismo: fundamentos e dimensões. São Paulo: Ática, 2004.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 15509-1: Cicloturismo: Requisitos para produto. Rio de Janeiro, 2007.
BAHL, M. Viagens e roteiros turísticos. Curitiba: Prototexto, 2004.

CARVALHO, T. J. L.; RAMOS, J. L.; SYDOW, E. O cicloturismo como fator de desenvolvimento da atividade turística nas cidades de Araguaína e Nova Olinda (TO). Anais do IX Congresso Nacional de Ecoturismo e do V Encontro Interdisciplinar de Turismo em Unidades de Conservação. Revista Brasileira de Ecoturismo. São Paulo, v. 6, n. 4, Nov. 2013, p. 63-82.

CLUBE DE CICLOTURISMO DO BRASIL. Histórico. Disponível em: <<http://www.clubedecicloturismo.com.br/o-clube#historico>>. Acesso em: 27 fev. 2016.

COSTA, P. C. Unidades de conservação: matéria prima do ecoturismo. São Paulo: Aleph, 2002.

EDRA, F. P. M.; COSTA, M. L.; FERNANDES, T. T. Cicloturismo em Niterói: potencialidade a partir do Rio de Janeiro. Caderno virtual de Turismo. Rio de Janeiro, v. 14, n. 3, p. 331-345, dez. 2005.

EUROVELO. Eurovelo Routes. Disponível em: <<http://www.eurovelo.com/en/eurovelos>>. Acesso em: 3 de novembro de 2016.
GOIS, E. Santuário de Nossa Senhora de Santa Cabeça atrai cada vez mais romeiros. Jornal Santuário. Disponível em: <<http://www.a12.com/editora-santuario/noticias/detalhes/santuario-de-nossa-senhora-de-santa-cabeça-atrai-cada-vez-mais-romeiros>>. Acesso em: 17 abr. 2016.

MINISTÉRIO DO TURISMO. Regulamentação, normalização e certificação em turismo de aventura. Relatório diagnóstico. Brasília, 2005. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/Relatorio_Diagnostico_Turismo_Aventura.pdf>. Acesso em: 02 fev. 2016.

PREFEITURA MUNICIPAL DE APARECIDA. Aparecida. Disponível em: <<http://aparecida.sp.gov.br/historia-da-cidade/>>. Acesso em: 17 abr. 2016.

PREFEITURA MUNICIPAL DE AREIAS. Areias. Disponível em: <<http://www.areas.sp.gov.br/dados-gerais/>>. Acesso em: 17 abr. 2016.

PREFEITURA MUNICIPAL DE GUARATINGUETÁ. Guaratinguetá. Disponível em: <<http://guaratingueta.sp.gov.br/>>. Acesso em: 17 abr. 2016.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SILVEIRAS. Silveiras. Disponível em: <http://www.silveiras.sp.gov.br/crbst_3.html#anchor-bottom>. Acesso em: 17 abr. 2016.

RESENDE, J. C.; VIEIRA FILHO, N. A. Q. Cicloturistas na estrada-real: perfil, forma de viagem e implicações para o segmento. Turismo em Análise. v. 22, n. 1, abr. 2001.

ROLDAN, T. R. R.. Cicloturismo: planejamento e treinamento. 74 f. Campinas. Monografia (Graduação). Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de Educação Física. 2000.

SALEM, N. Igrejas históricas: Bananal. Disponível em: <<http://www.turismoaledocafe.com/2009/02/igrejas-de-bananal-sp.html>>. Acesso em: 15 abr. 2016a.

_____ Arapeí. Disponível em: <<http://www.turismoaledocafe.com/2009/07/arapei-sp.html>>. Acesso em: 15 abr 2016b.

_____ Igreja Matriz de São José – São José do Barreiro. Disponível em: <<http://www.turismoaledocafe.com/2009/07/igreja-matriz-de-sao-jose-sao-jose-do.html>>. Acesso em: 15 abr. 2016c.

_____ Areias. Disponível em: <<http://www.turismoaledocafe.com/2009/04/solar-sobrados-e-casaro-es-areas-sp.html>>. Acesso em: 17 abr. 2016d.

SANTUÁRIO FREI GALVÃO. Disponível em: <http://www.saofreigalvao.com/w3c_novena.asp>. Acesso em: 17 abr. 2016.

SOARES, A. G. Circuitos de cicloturismo. Manual de incentivo e orientação para os municípios brasileiros. Universidade do Estado de Santa Catarina: Florianópolis, 2010.

STEIL, C. A. Peregrinações, romarias e turismo religioso: raízes etimológicas e interpretações antropológicas. In ABMANSSUR, E. S. (org.) Turismo Religioso: ensaios antropológicos sobre religião e turismo. Campinas: Papirus, 2003.

VICENTI, M. São Paulo ganha rota de peregrinação inspirada nos passos de Frei Galvão. UOL Viagem, 31/05/201. Disponível em: <<http://viagem.uol.com.br/noticias/2012/05/31/sao-paulo-ganha-rota-de-peregrinacao-inspirada-nos-passos-de-frei-galvao.htm>>. Acesso em 1 de novembro de 2016.

WERNET, A. Peregrinação à Aparecida: das romarias programadas ao turismo religioso. In RODRIGUES, Adyr Balastrieri (Org.). Turismo, modernidade e globalização. São Paulo: Hucitec, 2002.

O CICLOTURISMO NA PERSPECTIVA DA GESTÃO URBANA NA CIDADE DE CURITIBA (PR)

Yenifer Segovia¹
Isabel J. Grimm²

RESUMO

A mobilidade no contexto das cidades apresenta-se como questão relevante para a gestão urbana e, nesse sentido, surge o cicloturismo como atividade turística no espaço urbano. Sobre esse aspecto, é analisada, neste artigo, a integração público/privada para o fomento do cicloturismo e também o perfil do turista que faz uso da bicicleta como modal para conhecer a cidade de Curitiba. O método é exploratório, com recurso analítico-descritivo, por meio de um estudo de caso. A análise é baseada na interpretação dos dados obtidos em entrevistas com proprietários de empresas de aluguel de bicicletas e na aplicação de questionários junto aos turistas usuários do modal. Como resultados, o estudo contribui para uma análise da mobilidade sob o viés do cicloturismo, pois demonstra o perfil do turista que utiliza a bicicleta para conhecer a cidade. Em relação à articulação entre os órgãos públicos e o setor privado que contribua para o desenvolvimento do cicloturismo, nota-se não haver parceria para o desenvolvimento dessa atividade, onde as empresas de aluguel de bicicleta buscam diversificar suas atividades para continuar operando nesse segmento.

PALAVRAS-CHAVE: gestão urbana; turismo urbano; cicloturismo.

ABSTRACT

The mobility in the context of cities is relevant for urban management, and accordingly, arises as bicycle tourism as tourism activity in the urban space. This paper analyzed public and private sector for the promotion of bicycle tourism and tourist profile, which makes use of the bicycle as modal to visit the city of Curitiba. The method is exploratory, with analytical-descriptive feature, through a case study. The results are based on data interpretation obtained in interviews with owners of bicycle tourism companies and the application of survey to tourists that use bicycle. The study contributes to a mobility analysis from the perspective of bicycle tourism and shows the profile of the tourist who uses the bicycle, in the moment in which cities seek alternatives for sustainable urban mobility. Regarding the relationship between the public agencies and the private sector to contribute to the development of cycling is noted that there is no partnership for the development of this activity, where the bicycle rental companies seek to diversify their activities to continue operating in this segment.

KEY WORDS: urban management; urban tourism; bicycle tourism.

1. INTRODUÇÃO

A partir do processo de industrialização, que funcionou como um dos principais fatores de deslocamento da população brasileira para os centros urbanos, ocorreu uma mudança no modelo econômico do país de agrário-exportador para o urbano-industrial e, conseqüentemente, na concentração da população no espaço urbano. Tal concentração resulta em desafios à gestão urbana, em especial ao planejamento viário das cidades. Diante disso, torna-se essencial uma gestão orientada para o desenvolvimento urbano sustentável, com atenção especial à mobilidade.

Neste cenário, Costa (2005) aponta que novos modais de transporte devem ser prioridades na gestão das cidades visando melhor utilização das características das vias urbanas e melhor utilização desses recursos. Para Castro (2001), o uso da bicicleta como transporte alternativo vem a ser uma mudança sociocultural necessária nas cidades, lugar onde as pessoas lembram mais como cenário de automóveis, edifícios, isolamento social, poluição, medo da violência,

¹ Universidade Católica do Paraná – PUC-PR - yenifersilvasegovia@gmail.com

² Universidade Católica do Paraná – PUC-PR / Universidade Positivo – UP – isabelgrimm@gmail.com

local de consumo e pela busca insaciável de lucro do que pela comunidade, participação, espírito cooperativo, beleza, prazer, espaços coletivos de convivência.

Para compreender mais profundamente a questão da mobilidade urbana associada ao turismo urbano via cicloturismo, é importante considerar que cada sistema econômico, social e político adota métodos diferentes para a satisfação das necessidades humanas e para escolha de satisfatores³. Da mesma forma, é preciso compreender o desenvolvimento das cidades sob uma perspectiva mais humana e, como propõe Coriolano (2001) ressaltando a importância da centralidade do desenvolvimento no humano, promovendo o desenvolvimento direcionado às questões sociais. Portanto, compreender o ser humano como cerne da ação e garantir o Bem Viver é o principal objetivo de uma estratégia de desenvolvimento humanizada. Essa escolha de acordo com Decussatti e Brasileiro (2013, p. 61) “tem relação direta com o tipo de desenvolvimento adotado localmente, servindo como influenciador direto na criação e formulação de políticas públicas para satisfação das diversas necessidades da população”, entre elas a mobilidade urbana.

Assim, busca-se analisar neste artigo a integração público/privada para o fomento do cicloturismo e o perfil do turista que faz uso da bicicleta como modal para conhecer a cidade de Curitiba. O método é exploratório, com recurso analítico-descritivo, por meio de estudo de caso em Curitiba. Os resultados baseiam-se na interpretação de dados obtidos em entrevistas realizadas com proprietários de empresas de aluguel de bicicletas e na aplicação de questionários junto aos turistas usuários do modal. O estudo contribui para uma análise da mobilidade urbana sob o viés do cicloturismo e demonstra o perfil do público que utiliza a bicicleta como forma de praticar a atividade turística na cidade de Curitiba.

2. FUNDAMENTOS TEÓRICOS

2.1 Gestão urbana

Avanços em torno do planejamento urbano e a descentralização do poder nacional para os níveis locais atribui às cidades maior autonomia para a criação das suas estratégias de desenvolvimento. Para tal efeito, incorporou-se o conceito de gestão como instrumento fundamental, coletivo e participativo para viabilizar projetos que atingem a comunidade local. Portanto, é importante diferenciar gestão pública e gestão urbana, onde há tendências de se confundir e misturar tais concepções, embora ainda não exista uma clara definição de seus conceitos.

A gestão pública também entendida como administração pública, é definida como “o conjunto de organizações que realizam a função administrativa e a gestão do estado e dos entes públicos com personalidade jurídica no âmbito nacional, regional ou local com o fim de satisfazer os interesses públicos em função do bem-estar coletivo” (FEBRES, 2011, p. 179). Com base neste conceito, compreende-se que a gestão pública local deve concentrar-se na prestação de contas para os cidadãos, oferecer soluções e respostas apropriadas aos problemas locais e, a partir disso, gerar qualidade de vida à sociedade, sendo esta última a sua principal função. Em amplo sentido, a gestão pública local passa pela participação dos órgãos públicos, da sociedade, de ONGs, de conselhos municipais e de associações esportivas e vizinhas para trabalharem todos em conjunto (FEBRES, 2011, p. 183).

A gestão urbana, de acordo com Hernandez (2004, p. 318), diz respeito “àquelas decisões que desde o município, de forma direta ou indiretamente, transforma o espaço local e impactam na qualidade de vida dos moradores e usuários”. Colaborando para entender a gestão urbana, Mattingly (1995, p. 9) enfatiza que esta “não é a gestão de recursos ou de desenvolvimento, ou de serviços públicos ou de crescimento urbano ou de qualquer outra preocupação urbana espacial”, mas, “é a causa de gerir o complexo conjunto de atividades que acontecem nos assentamentos humanos”.

Portanto, a gestão do espaço urbano é de responsabilidade do conjunto de órgãos estatais, pressupondo como funções públicas as atividades inerentes à administração da cidade. Gerir uma cidade requer a percepção das necessidades da população, o estabelecimento de planos e programas que contemplem a equidade social do uso do espaço urbano, mediando interesses contrários dos diferentes agentes produtores desse espaço. Assim, pode-se considerar a gestão urbana como uma reforma da administração da cidade, sendo um instrumento chave para o planejamento urbano na execução de projetos estratégicos, procurando resolver os problemas derivados da vida nas cidades, visando o desenvolvimento mais equilibrado tanto social quanto econômico.

Especialmente as cidades latino-americanas, pelas consequências da globalização, estão sofrendo profundas transformações necessitando de uma reestruturação e adaptação por meio de nova e inovadora gestão. Dentro deste processo social e urbano, as prefeituras assumem maior responsabilidade como entes administradores. Nesse sentido,

³ Max-Neef (2012, p.41) propõe organizar as necessidades humanas em duas categorias: Existencial (Ser, Ter, Fazer e Estar) e Axiológica (Subsistência; Proteção, Afeto, Entendimento, Participação, Ociosidade, Criação, Identidade e Liberdade). Nessa matriz faz-se necessário identificar os chamados satisfatores, ou seja, os agentes de satisfação dessas necessidades existenciais ou axiológicas, que podem ocorrer tanto em nível individual quanto coletivo.

o movimento municipalista latino americano propõe uma gestão aberta na qual as prefeituras devam trabalhar em conjunto com os atores privados e os próprios moradores para resolverem os problemas trazidos pelo desenvolvimento atual. Sendo a prefeitura considerada a instituição mais próxima dos moradores, há exigência de uma gestão eficiente que permita trazer soluções viáveis, melhorando a qualidade de vida (ORELLANA et al., 2012).

2.2 Turismo urbano

Com o declínio econômico das cidades industriais do norte da Inglaterra na década de 1970, a atividade turística passa ser desenvolvida no espaço das cidades, enfatizando o papel do turismo como atividade fundamental para o fomento da economia urbana. Na década de 1980 surge o turismo urbano pela transformação das cidades em importantes destinos turísticos (GÂRBEA, 2013, p. 195). No entanto, o conceito do turismo urbano é extremamente complexo em decorrência do questionamento de que ele realmente exista ou seja apenas uma acumulação de outras formas de turismo que coincidam em um determinado contexto (GÂRBEA, 2013, p. 194). O autor considera o turismo urbano:

...um conceito ambíguo, que mistura variadas atividades do turismo, o turismo urbano representa todos os recursos turísticos fascinantes de uma cidade destinada para atrair visitantes. Pode-se desenvolver em cidades ou aglomerados urbanos acima de 20.000 habitantes, nas quais vários tipos de turismo interferem e contribuem para o desenvolvimento das áreas urbanas (p.194).

Beni (2002) destaca que o turismo urbano pode ser confundido com o lazer urbano, pois os dois possuem características comuns, embora, tenham algumas diferenças:

O que os diferencia é o referencial do agente, ou seja, para o visitante o roteiro da oferta diferencial urbana constitui a prática do turismo urbano; para o residente, esse mesmo roteiro assume o caráter de lazer urbano, já que mesmo com deslocamento e fruição da mesma oferta, ele, na realidade, não realiza uma viagem, pois reside no local (p.426).

Para Rodriguez (2009, p. 174), o turismo urbano “é o tipo do turismo que se desenvolve na cidade baseado no modo de vida urbana e compreende todas aquelas atividades que realizam os turistas e visitantes durante sua estada na cidade, sejam culturais, recreativos ou profissionais”. Ainda de acordo com o autor, a modalidade deve estar vinculada com a “essência” do lugar e ter relação direta com as práticas diárias desenvolvidas nos centros urbanos e que afetam a estada dos turistas.

Corroborando para a conceituação desta modalidade turística, Aguillar et al., (2008, p.40) sugerem que “essa forma de turismo envolve visitas aos centros urbanos de diferentes tamanhos, a fim de conhecer ou visitar os seus atrativos”. Essas visitas podem incluir parques, museus, edifícios com destaque arquitetônico e/ou histórico, lojas, restaurantes, entre outros lugares de interesse turístico.

Para definir o turismo urbano, Beni (2002) propõe que se estabeleçam marcos referenciais, tanto naturais quanto construídos pelo homem, para que se possa identificar os recortes espaciais da modalidade. Ou seja, que a visão do turista possa estabelecer relação com o que o rodeia, dentro de um recorte específico do espaço da cidade e sejam sinalizados por: rios, lagos, parques, obras arquitetônicas, avenidas, praças entre outros elementos da paisagem urbana.

A principal característica do turismo urbano é a oferta de infraestrutura, tanto básica como complementar, e a demanda em relação ao número de turistas e a sua estadia, mostrando um crescimento constante. A sazonalidade é consideravelmente menor do que em outras tipologias de turismo, porém a estadia média é menor do que em outros destinos, como o de sol e praia. Em relação à convivencialidade entre turista e morador há possibilidade de uma maior aproximação. Em muitos casos, o denominado “excursionismo”, viajante que não pernoita no local, magnifica o valor do turismo na cidade (RODRIGUES, 2009, p. 174).

Os pontos nodais de atração do turismo urbano constituem-se em locais de maior concentração social: praças, ruas, áreas de comércio, museus, mercados, avenidas à beira mar, feiras livres, galerias de arte, teatros e cinemas, instalações esportivas, casas noturnas, restaurantes, shoppings, cassinos, festivais, etc. Tais pontos podem muitas vezes localizar-se em áreas próximas, facilitando sua visita com o uso de modais de transporte alternativo, como a bicicleta, favorecendo a atividade turística, por meio da prática do cicloturismo.

2.3 Cicloturismo em áreas urbanas

A bicicleta, como meio de transporte que possibilite conhecer a cidade não é um elemento central nas políticas

de turismo. A exceção ocorre em alguns casos específicos, em cidades com orientação turística que ofertem tours organizados, roteiros regionais por zonas rurais ou mesmo aluguel de bicicletas para passeios autônomos nas áreas de maior concentração social.

Contudo, as representações sobre o uso da bicicleta nas grandes cidades parecem estar alinhadas às possibilidades do desenvolvimento do turismo urbano, estimulando experiências locais e contribuindo positivamente para a mobilidade urbana. Na tentativa de dotar as cidades de estruturas políticas e até de uma ideologia cicloviária, ainda existem múltiplas variáveis que precisam levar a uma maior integração entre o desenvolvimento turístico e o uso da bicicleta como atividades de turismo urbano (ALLIS, 2015, p. 395 - 396).

A literatura sobre a relação ciclismo e turismo ainda são insipientes. Entretanto, o aumento da oferta e demanda sobre iniciativas que promovam o cicloturismo tem estimulado o crescimento das pesquisas nesta área. Tais iniciativas de acordo com Lamont (2009, p.6) ocupam papel central quando se pretende medir com precisão os impactos econômicos e os benefícios no setor, trazendo clareza em relação a medições duvidosas sobre o mercado do cicloturismo. Por parte do poder público, as pesquisas permitem que os operadores, planejadores e formuladores de políticas públicas possam satisfazer as necessidades de mobilidade de forma eficiente, precisa e exclusiva de cada segmento.

Embora considerada uma estratégia para o turismo sustentável, pois o uso da bicicleta colabora para emissão zero dos Gases de Efeito Estufa (GEE), há dificuldades para se chegar a um conceito do cicloturismo e do cicloturista. Isso decorre principalmente da exclusão de um conjunto de atividades relacionadas com o ciclismo e a atividade turística, como por exemplo, incluir na definição do cicloturismo somente espectadores de eventos de competição de ciclismo e pessoas que viajam para participar destes eventos (SAMPAIO et al., 2015).

De acordo Ritchie (2009), essa definição era demasiadamente restritiva e, por isso, ampliou-se o escopo de estudo do cicloturismo. Além disso, segregar os passeios de bicicleta da definição do cicloturismo é uma controvérsia em relação à definição de turismo. Assim também, incluir o ciclismo competitivo na análise do cicloturismo é deficiente porque estipulam outro tipo de turista, um espectador ou ciclista obtendo variadas definições relativas às diversificadas motivações dos turistas que usam a bicicleta. Apesar de recente, várias tratativas de cicloturismo têm sido apresentadas.

De Oliveira e Esperança (2011, p. 193) defendem que o cicloturismo pode ser conceituado como um passeio ou viagem de lazer na qual o ciclismo é parte significativa da experiência turística. Nessa linha, é possível entender o cicloturismo como uma nova forma de turismo que contribua para o desenvolvimento do turismo responsável, através do turismo ecológico que procura experiências notáveis ligadas à natureza, ao bem-estar físico e psicológico e como crescimento pessoal, além da interação social.

Saldanha et al., (2015, p. 4) defendem que cicloturismo é um segmento diferenciado, pois permite que, por meio da bicicleta, se visite múltiplos destinos, compreendendo diversos outros setores econômicos, necessitando de infraestrutura local.

Faulks et al., (2008, p. 3) consideram que o cicloturismo envolve o fato de assistir ou participar de eventos de ciclismo ou, participar em simples passeios de bicicleta de forma independente ou organizada. Porém, segue o autor, se o ciclismo não é o principal motivo da viagem não deve ser considerado como cicloturismo.

Para Aguilar et al., (2008, p. 27) o cicloturismo é uma atividade turística recreativa, que consiste em realizar percursos de bicicleta em setores urbanos ou rurais, dentro ou fora das rodovias, com interesse paisagístico, cultural ou ambiental, nas modalidades de roadbike, citybike, mountainbike, touringbike e outras. Mountainbike é talvez a definição mais conhecida, e esta se realiza em uma bicicleta desenhada e fabricada especialmente para setores montanhosos.

Sustrans (1999, p. 1) defende que o cicloturismo pode ser definido como visitas de lazer, sejam de noite ou de dia, a qual envolve o ciclismo com parte fundamental e significativa da viagem. Nessa concepção, haveria três tipos de cicloturismo: (a) cicloturismo em feriados, que inclui pernoite e é realizado tanto por turistas nacionais quanto internacionais, na qual o ciclismo é o principal motivador e os participantes recebem o nome de “ciclistas dedicados”; (b) férias de ciclismo, que está relacionado ao uso da bicicleta durante as férias, sendo esta uma entre uma série de atividades realizadas neste período; (c) excursões de bicicleta de um dia, que consiste em passeios distantes do lugar de origem e podem envolver outros meios de transporte como ônibus e carro para chegar ao ponto do passeio de bicicleta. A este tipo de cicloturista se inclui o termo excursionistas.

A partir das pesquisas de Lamont (2009, p. 11), o cicloturismo pode ser caracterizado pela (a) experiência que acontece longe da cidade de origem da pessoa; (b) pode-se estender o cicloturismo em um único dia ou em uma viagem de vários dias; (c) a natureza da atividade do cicloturismo é não competitiva; (d) deve ser o ciclismo o principal motivo da

³ Informações fornecidas pelo subsecretário de UrbWanismo e Mobilidade de Niterói Renato Barandier em reunião realizada com responsáveis pelo Programa Niterói de Bicicleta, no dia 04/12/2015, na qual a autora esteve presente.

viagem; (e) a participação no ciclismo ocorre apenas em um contexto ativo; (f) o cicloturismo é uma forma de recreação ou lazer. Esses parâmetros são atualmente examinados, visando sua adequação para a determinação de uma definição técnica do cicloturismo.

Frente ao conceitual exposto, adota-se como cicloturismo urbano a atividade turística recreativa e de lazer que consiste em realizar percursos de bicicleta em setores urbanos durante o dia ou à noite, de forma independente ou organizada, sendo uma das atividades dentre uma profusão de possibilidades a ser desenvolvida em uma experiência turística urbana.

3. MATERIAIS E MÉTODOS

O estudo contou com pesquisa bibliográfica e documental que dispunham de dados relativos à gestão urbana, turismo urbano e cicloturismo. Entretanto, algumas lacunas se fizeram presentes ao buscar na literatura conceitos e temas relativos às duas últimas categorias de análise. De toda forma, um esforço é apresentado no intuito de tecer considerações acerca da temática, o que se constitui em uma pesquisa exploratória de caráter analítico-descritiva.

O instrumental foi composto da aplicação de um questionário de pesquisa aos turistas que praticam o cicloturismo na cidade de Curitiba, visando identificar seu perfil. Foram aplicados 25 questionários, em finais de semana, nos meses de janeiro e fevereiro de 2016. Foi solicitada a colaboração da empresa de aluguel de bicicletas Kuritbike, com o objetivo de aplicar o instrumento aos usuários depois de terem realizado o passeio de bicicleta, buscando maior eficiência e participação. Essa estratégia trouxe bons resultados, pois após pedalar pelas ciclorrotas, os usuários estavam mais dispostos a colaborar e trocar informações sobre o passeio. Também foram realizadas entrevistas com proprietários das duas principais empresas de aluguel de bicicletas, cujo público são turistas que desejam conhecer a cidade usando a bicicleta. A intenção foi identificar aspectos econômicos, ambientais, sociais e organizacionais dessas empresas.

4. RESULTADOS E ANÁLISE

A apresentação dos resultados baseia-se na interpretação dos questionários aplicados aos turistas e excursionistas contribuindo para a demonstração do perfil do público que utiliza a bicicleta como forma de praticar a atividade turística em centros urbanos e a percepção do setor privado do cicloturismo urbano relativa ao desenvolvimento dessa atividade.

4.1 Cicloturismo na cidade de Curitiba: parceria público/privada e o perfil da demanda

Atualmente a cidade possui 127 km de ciclovias e visa expandir, alcançando os 300 km, além de programar infraestrutura eficiente para incentivar o uso massivo deste modal (IPPUC, 2013).

O plano cicloviário atual abrangendo oito parques interconectados com ciclovias, mostra que a mobilidade urbana não se limita a uma questão de deslocamento, ela também pode ser usada como um meio de transporte para o desenvolvimento da atividade turística. No entanto, existe uma lacuna na integração das políticas públicas da mobilidade urbana e nas abrangentes ao turismo da cidade. A primeira, orientada a satisfazer uma necessidade de transporte da população possuindo pouca relação com o planejamento. Já a segunda está ligada ao envolvimento de investimentos em infraestrutura interconectando os parques com ciclovias (PMC, 2013).

É importante destacar que existem diferenças nos tipos de vias destinadas ao ciclismo e esta é implantada em função do seu uso. Ciclovias são espaços exclusivos para ciclistas, separadas fisicamente das vias de veículos por canteiros, calçadas, muretas ou meio-fio. A circulação de carros, motos e também de pedestres é proibida nas mesmas. Ciclofaixas são espaços pintados no piso, no mesmo nível da via de tráfego dos automóveis e sinalizam onde os ciclistas devem circular. Ciclorrota é uma via de tráfego comum e de baixo movimento onde automóveis e bicicletas compartilham o mesmo espaço. Passeio compartilhado é uma área comum onde há segregação entre ciclistas e pedestres. As vias calmas ou slow traffic são ciclofaixas, também segregadas, entretanto, o compartilhamento se dá entre ciclistas e motoristas, em vias expressas, com limitação de velocidade para os carros. Curitiba conta com uma malha cicloviária incluindo vias calmas, ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas e passeios compartilhados (Figura 1)

Plano Estratégico Ciclovitário de Curitiba

Marco de humanização do espaços públicos.
Investimento de mais de R\$ 90 milhões.

A Bicicleta como um modal de transporte

300 km de vias cicláveis:
- 90 km de ciclorotas
- 80 km de vias calmas
- 130 km de vias cicláveis (entre ciclovias, ciclofaixas e passeios compartilhados entre pedestres e ciclistas)

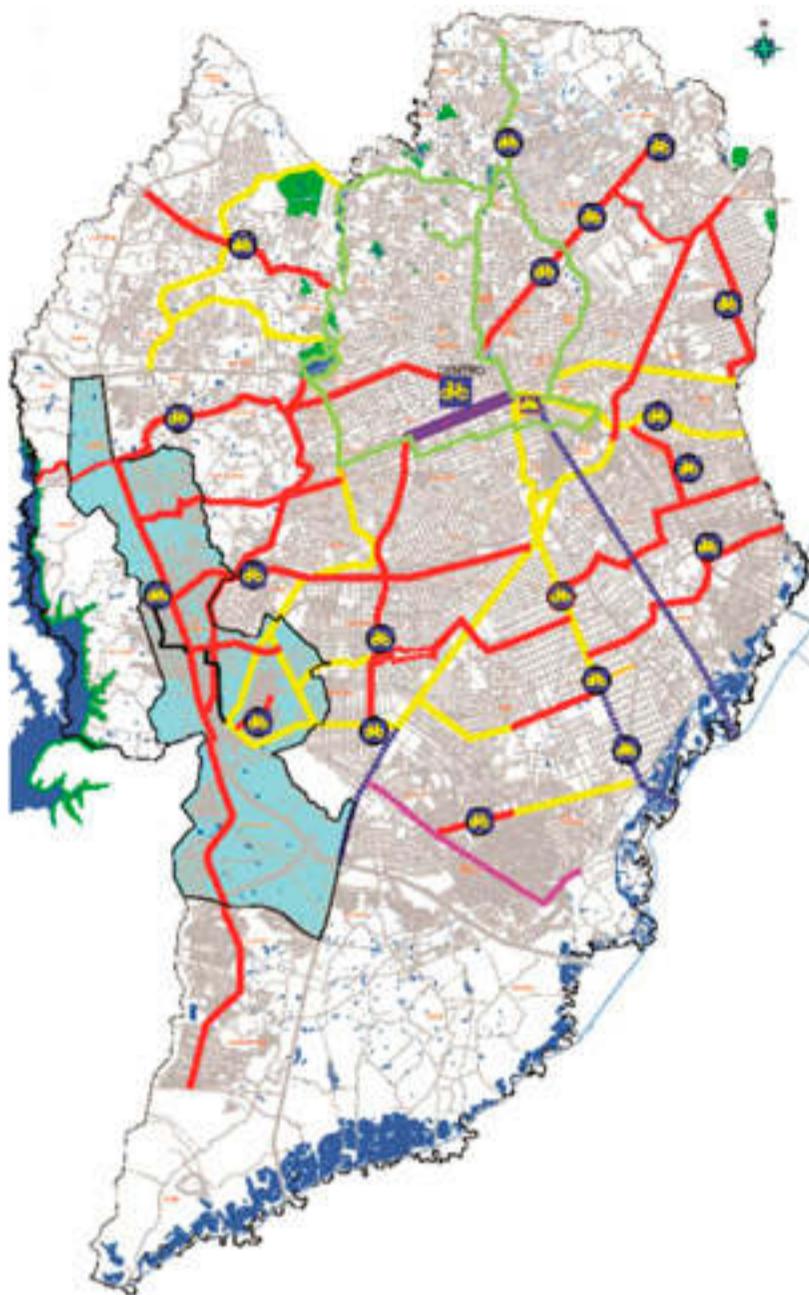


Figura 1: Ciclovias no centro da cidade de Curitiba.
Fonte: IPUCC, 2013.

No desenvolvimento do turismo, a cidade faz uso dos principais atrativos turísticos, que são suas áreas naturais, legado histórico, cultura, patrimônio arquitetônico e sua rica gastronomia. Caracteriza-se pelos diversos parques, interligados por ciclovias, áreas de lazer, eficiente sistema de transporte público, distritos industriais e bairros residenciais que acolhem mais de 1,7 milhões de curitibanos. Esta característica possibilita o desenvolvimento do turismo urbano sustentável baseado no modal de bicicleta (SAMPAIO et al., 2015).

O plano ciclovitário sugere a bicicleta como detentora de um papel definido na organização da circulação urbana, principalmente como meio de integração social e aproximação das pessoas, além de promover a revitalização dos espaços públicos (CURITIBA, 2014). A política pública referente à motivação e incentivo da mobilidade urbana sustentável, especificamente no uso da bicicleta estão orientadas primeiramente aos residentes e posteriormente à atividade turística.

Com a implantação do plano ciclovitário na cidade, surgiram empresas de aluguel de bicicletas, para uso do morador local e turista. Essas empresas dispõem de serviços em pontos estratégicos da cidade, próximos aos atrativos turísticos.

A empresa Kuritbike iniciou as atividades de cicloturismo urbano em 2010, em decorrência da existência da infraestrutura ciclovitária que interliga os parques na cidade. A empresa possui 130 bicicletas e o aluguel para turistas representa 70% da demanda. A Tour Bike Club que iniciou suas atividades na cidade de Manaus em 1966, possui rotas turísticas em

São Paulo, Minas Gerais, Santa Catarina e no Paraná e está relacionada diretamente com um cicloturismo esportivo e de competição. Possui 10 bicicletas para alugar e funciona também como escola, onde ensinam adultos e crianças a andar de bicicleta.

Em relação aos aspectos culturais do uso da bicicleta, os empresários entrevistados afirmam que houve mudanças significativas em seu uso. No início, relata a proprietária da Kuritbike, nosso foco era somente turístico, porém, após um tempo, a comunidade começou a alugar as bicicletas, tornando-se segmento de mercado. Na Tour Bike Club, as mudanças percebidas estão relacionadas à motivação, pois os moradores começaram a observar os benefícios que a bicicleta traz para a saúde.

Um aspecto limitante do uso da bicicleta na cidade está relacionado ao tempo, pois as chuvas, que ocorrem com frequência, influem consideravelmente em seu uso fazendo diminuir a demanda. A topografia, relevo de altitude, exige maior esforço maior ao pedalar desmotivando o percurso por alguns trajetos mais íngremes.

Em relação aos aspectos econômicos, uma das empresas diz inovar ofertando sempre novos produtos e que o negócio é rentável. Já a outra, alega sustentar o negócio com a venda de acessórios e conserto de bicicletas.

Em Curitiba, a iniciativa de implantação das ciclovias é recente, pois foi pensada a partir da Copa do Mundo de Futebol de 2014 e continua em expansão. Entretanto, de acordo com proprietários entrevistados, não existem parcerias entre o setor público e privado para apoiar o cicloturismo. Porém, há o esforço do setor público relativo à promoção e conscientização para o uso da bicicleta nas redes sociais, panfletos e eventos, embora isto não demonstre uma clara intenção de receber turistas para realizar cicloturismo, inclusive não há nem mesmo orientação sobre as principais rotas turísticas, tanto dentro quanto fora de Curitiba.

O perfil dos usuários que alugam bicicletas é homogêneo e a maioria é turista. Os moradores tendem a comprar a sua própria bicicleta para realizar passeios de finais de semana.

Os turistas que alugam bicicletas viajam com motivação de fazer turismo urbano sustentável. De acordo com Corsi (2003, p. 31), são turistas não institucionalizados, isto é, não constituem grandes grupos de pessoas causando menor impacto ao meio. São pessoas que buscam contato com a população local, procurando respeitar modos de vida dos residentes. Em Curitiba, o perfil desse usuário pode ser observado no Quadro 1.

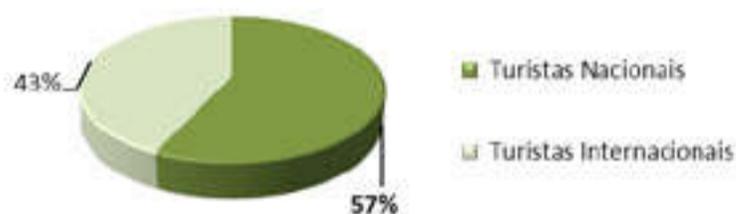


Gráfico 1: Procedência do praticante do cicloturismo curitibano.
Fonte: Elaboração própria.

Além da inserção da bicicleta enquanto modal de transporte para a melhoria na circulação das cidades, há a alteração significativa da dinâmica urbana por meio da promoção de uma melhor qualidade de vida e redução de emissão de gases poluentes (FREITAS e LABRECA, 2011). A modalidade privilegia o acesso aos atrativos turísticos localizados na área central da cidade de Curitiba, onde o ingresso de carro torna-se difícil e demorado.

CICLOTURISTAS

61% dos usuários são do sexo masculino

A maioria possui entre 21 e 60 anos de idade

26% possuem ensino superior e pós-graduação

26% possuem renda mensal entre nove e onze salários mínimos

48% percorrem entre 10 e 20 quilômetros de bicicleta nas ciclovias

41% usam o ônibus e 32% usam também o carro como transporte enquanto estão na cidade

48% dos turistas usam a bicicleta na sua cidade de origem

52% usam a bicicleta por motivos de saúde

58% visitam atrativos naturais como os parques da cidade

41% realizam os passeios com familiares e/ou amigos

Quadro 1: Perfil do turista que realiza o cicloturismo em Curitiba.

Fonte: Elaboração própria.

As principais características do usuário da bicicleta em passeios pelo centro de Curitiba estão relacionadas a uma condição estruturante que visa melhor qualidade de vida e a tomada de consciência dos problemas ambientais. Boa parte é praticante da modalidade e vê nela uma opção para melhorar sua saúde. Pedalando com a família ou amigos, percorrem as ciclovias que interligam as principais áreas verdes da cidade e aproveitam para conhecer parques, museus, praças e outros atrativos contemplados na rota. Em relação à satisfação, destacam que o passeio é acolhedor e percebem ao longo do caminho a presença de moradores que também usam as ciclovias como forma de lazer. Portanto, a modalidade do cicloturismo, além de contribuir na mitigação das emissões de poluentes, constitui-se como estratégia de aproximação entre visitante e morador local, além de contribuir para a manutenção da saúde e da qualidade de vida da população.

5. CONSIDERAÇÕES

As entrevistas feitas junto aos turistas do cicloturismo mostram necessidade de ampliar o estudo abrangendo não só o perfil desse usuário, mas contribuir com uma análise mais aprofundada da dimensão da percepção que o cicloturista obtém durante o passeio de bicicleta pela cidade e seu grau de aproximação com ela.

Em relação às entrevistas com os empresários de cicloturismo, denota-se não existir articulação entre os órgãos públicos e setor privado que contribua para o desenvolvimento da área. Mostraram-se distantes e desconformes com a intervenção pública.

Em Curitiba, a questão central é que enquanto o entendimento comum da mobilidade estiver conectado ao conceito de dirigir um automóvel, o caminho para a mobilidade urbana sustentável por meio do cicloturismo será uma tarefa árdua. Contudo, investir em infraestrutura cicloviária e incentivar seu uso podem reverter em benefícios econômicos e melhoria da qualidade de vida, mesmo para aqueles que nunca andaram de bicicleta. Neste contexto, indica-se que os esforços e políticas de mobilidade urbana devem estar voltados a mudança de percepção do cidadão em respeito aos benefícios ecossocioeconômicos do modal.

No que se refere ao turismo sob a ótica do cicloturismo, tem-se muito a avançar neste aspecto e isto não se reduz somente à percepção do morador, mas também à do visitante. Desse modo, o uso da bicicleta pode colaborar no desenvolvimento sustentável da atividade turística e contribuir para a mitigação da emissão de GGE.

REFERÊNCIAS

- AGUILAR, V.; RIVAS, H.; GONZALEZ, R. Glosario de términos técnicos relacionados con la actividad turística habitualmente empleados en Chile, 2008.
- ALLIS, T. Sobre cidades, bicicletas e turismo: evidências na propaganda imobiliária em São Paulo. Caderno virtual de turismo. Rio de Janeiro. v.15.n.3, p.390-406, 2015.
- BENI, M. C. Análise Estrutural do Turismo. 7ª ed. São Paulo: SENAC, 2002, p.420-439.
- CASTRO, L. T. Cidades para um pequeno planeta, Richard Rogers, vol. 1, nº 2, outubro de 2001, 6p.
- CORIOLOANO, L. N. Os Limites do Desenvolvimento e do Turismo. Boletim Goiano de Geografia, vol.2, p. 25 – 45. jun/dez. 2001.
- CORSI, E. Patrimônios histórico-culturais: uma nova perspectiva para o urbano e o rural através do turismo sustentável. Caminhos de geografia, 2003.
- COSTA, M. S. Um Índice de Mobilidade Urbana Sustentável. Tese de Doutorado. Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo. São Carlos, 2008.
- DE OLIVEIRA, J.; ESPERANÇA, J. P. Bike usage and cycle tourism: The Pattern of Portuguese associated bike riders. Book of Proceedings vol. I, International Conference on tourism & Management studies. Algarve, 2011.
- DECUSSATTI, D.; BRASILEIRO, M.D.S. Qualidade de vida e desenvolvimento: uma relação necessária. In: SEABRA, G. Terra: qualidade de vida, mobilidade e segurança nas cidades. João Pessoa: Editora Universitária da UFPB, 2013, p. 58 – 67.
- FAULKS, P.; RITCHIE, B.; DOOD, J. Bicycle tourism as an opportunity for re-creation and restoration? Investigating the motivations of bike ride participants, 2008.
- FEBRES, M. E. La gestión pública del urbanismo. Universidad de los Andes. Revista venezolana de Gestión Pública. n.2. Venezuela, 2011.
- FREITAS, M. P. LABRECA, D. F. Mobilidade Urbana Sustentável e sua Viabilidade nas cidades médias: Estudo de Referência de Araguari /MG1. Revista Geográfica de América Central, Número Especial, EGAL, pp. 1-16, - Costa Rica, II Semestre 2011.
- GÂRBEA, R. Urban Tourism Between content and aspiration for urban developed. Revista Management and marketing. v. XI, Issue 1. Alexandru Loan Cuza University of Rumania, 2013.
- HERNANDEZ, X. La gestión urbana desde el enfoque de desarrollo económico. Realidad 99, 2004.
- IPPUC, Plano cicloviário de Curitiba. Prefeitura de Curitiba. 2013. Disponível em: <http://www.ippuc.org.br/default.php>. Acesso em: 24 setembro de 2014.
- LAMONT, M. Reinventing the Wheel: a definitional discussion of bicycle tourism. Journal of sport and tourism. v. 14. n. 1, 2009.
- MATTINGLY, M. Urban Management in less developed countries. Working paper n. 72, 1995.
- MAX-NEEF, M.A. Desenvolvimento à Escala Humana: concepção, aplicação e reflexões posteriores. Tradução Rede Viva. Blumenau: EdiFURB. 2012.
- ORELLANA, A; ALLARD, P., NÉSPOLO, R.; MERCADO, J. Gestión urbana municipal a escala metropolitana: Modelos

en competencia. Rev. de Geografía Norte Grande. p. 67-80, 2012.

PREFEITURA DE CURITIBA. Biocidade. 2014. Disponível em: <http://www.biocidade.curitiba.pr.gov.br/biocity/33.html>. Acesso: 21 de Nov 2014.

RITCHIE, B.W. Understanding the Motivation and Travel Behavior of Cycle Tourists Using Involvement Profiles. Journal of Travel & Tourism Marketing, v.7, 2010.

RODRIGUEZ, J. Turismo urbano y sistema territorial Almería, modelo emergente, Universidad de Almería. Nimbus n. 23-24, 2009.

SALDANHA, L.; PEIXOTO, M.; FRAGA, C. O Papel de instrumentos de planejamento para o desenvolvimento do cicloturismo em âmbito internacional. XIII Rio de Transportes, 2015.

SAMPAIO, C.A.C.; GRIMM, I.J.; SEGOVIA, Y. Mobilidade Urbana Sustentável e o Turismo: Análise Comparativa Brasil, Holanda e Dinamarca. Anais do XII Seminário da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo 30 de setembro a 02 de outubro de 2015 -- Natal/RN.

SUSTRANS, D. Cycle Tourism. Routes for people, 1999.

A EFETIVIDADE DA INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA NO INCENTIVO AO USO DA BICICLETA: O CASO DA CICLOVIA DA AV. ROBERTO SILVEIRA EM NITERÓI/RJ

Roberta Kelly Braga Fernandes Pedrosa¹
Victor Andrade²

RESUMO

O planejamento urbano nas cidades brasileiras ainda prioriza os modos motorizados - especialmente o transporte individual. Niterói não é diferente e representa um modelo insustentável que traz desafios sociais, econômicos e ambientais. Por outro lado, existem várias iniciativas inovadoras que promovem a mobilidade ativa. Neste contexto, este artigo visa identificar e entender melhor como a construção de uma nova ciclovia em Niterói promove o modal cicloviário. Primeiramente, foi feita uma revisão de literatura baseada em autores-chave, a fim de apoiar as discussões. Posteriormente, foram desenvolvidas e aplicadas categorias de análise a fim de identificar a eficiência da infraestrutura no incentivo ao uso da bicicleta. Os resultados indicam que a implantação da ciclovia estudada é estratégica para o sistema cicloviário da cidade, oferecendo mais segurança ao ciclista, promovendo o modal cicloviário e incentivando o cicloturismo.

PALAVRAS-CHAVE: infraestrutura cicloviária; transporte ativo; cicloturismo.

ABSTRACT

Urban planning in Brazilian cities still prioritizes motorized modes - especially individual transport. Niterói is not different and it represents an unsustainable model that brings social, economic and environmental challenges. On the other hand, there are several innovative initiatives promoting pedestrian and bicycle infrastructures. In this context, this article aims to identify and better understand how a new bike lane in Niterói promotes cycling. Firstly, there is literature review based on key authors in order to support the discussions and bring out relevant issues to the topic. Secondly, categories of analysis were developed and applied in order to identify the effectiveness of the infrastructure to promote cycling. From the results, the data indicates that the infrastructure is one of the utmost importance for promoting cycling. The infrastructure provides safer environment and faster connection that are key factors to promote cycling.

KEY WORDS: cycling infrastructure; active transport; cycling tourism.

1. INTRODUÇÃO

A bicicleta, como é conhecida atualmente, passou por diversos aprimoramentos até se tornar o veículo que é hoje. Em sua história, durante anos, foi um elemento importante de deslocamento, porém, com o passar do tempo, foi perdendo seu valor e espaço na vivência urbana dando lugar ao carro.

Já no Brasil dos anos 2000, houve um resgate de sua importância como veículo passando a ser utilizada como prática de lazer, esportes e até mesmo para percursos casa/trabalho, substituindo, em muitos casos, o uso do automóvel particular.

¹ Laboratório de Mobilidade Sustentável (LABMOB) - Prourb/UFRJ - roberta_kelly89@hotmail.com

² Laboratório de Mobilidade Sustentável (LABMOB) - Prourb/UFRJ - victorandrade@fau.ufrj.br

Ao passar dos anos, a bicicleta veio a se tornar o veículo mais utilizado pelas pessoas no mundo (VASCONCELLOS, 2012, p. 18). Hoje, a bicicleta é reconhecida não só no Brasil, mas em vários países do mundo como um veículo de transporte alternativo, contribuindo largamente para estilos de vida mais sustentáveis. Mais importante, elas recuperaram o olhar passivo (do pedestre e do ciclista) sobre a cidade que foi se perdendo ao longo dos anos com o uso constante do carro.

Dessa forma, é necessário o desenvolvimento de estudos sobre a promoção do uso da bicicleta como uma forma de deslocamento rápida e de baixo custo. A mudança dos hábitos a partir do incentivo ao uso da bicicleta como meio de locomoção pode ser uma alternativa aos problemas de tráfego e à ineficiência dos serviços de transporte público nas cidades brasileiras, bem como um meio adicional aos deslocamentos turísticos urbanos que, em sua maioria, são feitos a pé.

Esse artigo apresenta uma pesquisa desenvolvida com o estudo de caso da ciclovia da Avenida Roberto Silveira – localizada em Niterói; quinta cidade mais populosa do Estado do Rio de Janeiro com quase 500 mil habitantes (IBGE, 2016) e com uma deficiência de infraestrutura cicloviária e de transportes públicos coletivos. Tendo como objeto de estudo a ciclovia da Avenida Roberto Silveira, o objetivo geral dessa pesquisa é identificar a efetividade dessa infraestrutura em promover o modal cicloviário.

Para isso, a metodologia adotada é composta por 5 etapas: definição do quadro teórico-conceitual, pesquisa bibliográfica pelo estado da arte, coleta de dados secundários, criação das dimensões de efetividade e tabulação dos dados.

A partir dos questionamentos levantados acerca do tema de mobilidade por bicicleta, chegou-se à seguinte questão: como a inserção de uma infraestrutura cicloviária pode promover o uso da bicicleta e incentivar o cicloturismo?

2. QUADRO TEÓRICO-CONCEITUAL

O arcabouço teórico auxilia na compreensão de definições que estão estreitamente ligadas ao tema da pesquisa e vão embasar todo o trabalho. Por isso, a importância de se ter com clareza os significados de cada item abordado é fundamental.

A palavra transporte significa, em seu mais puro sentido, a locomoção de pessoas, bens e serviços. Com o paradigma do automóvel, proveniente do Modernismo, transporte passou a ser associado também ao veículo que serve para transportar. O Art. 4 da Lei nº 12.587/12 da Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU prevê que transporte urbano é o conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizado para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Enquanto que mobilidade urbana é a condição (qualidade) em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano.

O termo mobilidade compreende aspectos funcionais (acessibilidade, conexões sociais) e também político-ambientais (sustentabilidade urbana, prioridade dos veículos não motorizados) (IZAGA, MAGALHÃES e PINTO; 2012, p. 28). Por outro lado, a mobilidade urbana está ligada à comunicação, acesso à informação, aos bens, aos serviços e às relações sociais. O ato de se locomover é imprescindível à vida urbana.

O aumento da complexidade nas interações sociais e materiais, sobretudo nas grandes cidades, levou à necessidade de maior precisão conceitual no emprego de deslocamentos. A emergência do conceito de mobilidade como um direito de cidadania deu consistência ao aprofundamento das especificidades de cada categoria (IZAGA, MAGALHÃES e PINTO; 2012, p. 26).

Por sua vez, o transporte ativo compreende o deslocamento movido à força humana; toda locomoção impulsionada somente pela força do corpo, sem uso de motores, segundo a ONG Transporte Ativo. Os meios mais frequentes de transporte ativo são o caminhar a pé e o uso da bicicleta. Esta se destaca na qualidade do deslocamento, pois a ocupação do solo, o custo de investimento e o gasto de energia são menores se comparados aos transportes motorizados.

O conceito de infraestrutura cicloviária se baseia no conjunto de intervenções viárias voltadas para a circulação reservada ou não de bicicletas, de acordo com a Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo. Essas intervenções se conectam diretamente ao sistema de transportes, a partir do momento que partilham do mesmo espaço urbano.

I – Ciclovia: pista de uso exclusivo de bicicletas e outros ciclos, com segregação física do tráfego lindeiro motorizado ou não motorizado, com sinalização viária, podendo ter piso diferenciado no mesmo plano da pista de

rolamento ou no nível da calçada.

II – Ciclofaixa: faixa de rolamento de uso exclusivo à circulação de ciclos, com segregação visual do tráfego lindeiro, podendo ter piso diferenciado no mesmo plano da pista de rolamento.

III – Calçada Partilhada: espaço exclusivo para circulação de ciclos sobre parte da calçada, com segregação visual do tráfego de pedestres, podendo ter piso diferenciado no mesmo plano, devidamente sinalizado. As calçadas partilhadas equiparam-se às ciclofaixas, porém situadas na calçada.

IV – Calçada Compartilhada: espaço de uso comum para a circulação de pedestres, cadeirantes e ciclistas montados, devidamente sinalizado e regulamentado, sem que haja prejuízo do conforto e da segurança de seus usuários. Esta situação é regulamentada pelo Art. 59 do Código de Trânsito Brasileiro e só ocorre quando o volume de pedestres é pequeno e a calçada não tem largura suficiente para acomodar uma ciclovia ou uma ciclofaixa.

V – Ciclorrota: Sinalização cicloviária específica em pista de rolamento compartilhada com os demais veículos, onde as características de volume e velocidade do trânsito na via possibilitam o uso de vários modos de transporte sem a necessidade de segregação. Este conceito deve ser aplicado obedecendo ao princípio da continuidade e orientação, especialmente em complementação às ciclovias e ciclofaixas.

VI – Bicicletário: estacionamento de bicicletas em área pública ou privada dotado de zeladoria presencial ou eletrônica.

VII – Paraciclo: suporte para a fixação de bicicletas que pode ser instalado em área pública ou privada.

Por cicloturismo, entende-se como uma forma de turismo que consiste em viajar utilizando como meio de transporte uma bicicleta. Há duas modalidades básicas de cicloturismo: de forma autônoma e com suporte. Na modalidade autônoma, o viajante (sozinho ou em grupo) leva consigo tudo o que precisa na viagem. Na modalidade com suporte, normalmente, o viajante contrata o serviço de uma operadora, que organiza o roteiro, hospedagem e alimentação podendo transportar os pertences do viajante e oferecer serviço de guia.

Do ponto de vista da vertente social, a pesquisa abordará também as motivações como uma das categorias de análise da efetividade da ciclovia em questão ao incentivo do uso da bicicleta. Nesse sentido, as atitudes são sentimentos a favor ou contra das pessoas ou coisas com que entramos em contato e que se formam durante nosso processo de socialização. A relação entre atitude e comportamento é constituída por um conjunto de componentes complementares entre si. “(...) as atitudes humanas são propiciadoras de um estado de prontidão que, se ativado por uma motivação específica, resultará num determinado comportamento” (ASSMAR, JABLONSKI e RODRIGUES; 2002, p. 100).

As atitudes sociais criam um estado de predisposição à ação que, quando combinadas com uma situação específica desencadeante, resulta em comportamento. Levando a definição de comportamento para o plano urbano, para Eduardo Vasconcellos (2012, p. 192), o comportamento representa uma estratégia de defesa (ou ataque) necessária para reduzir os riscos e melhorar as condições de circulação, visto que o espaço urbano é ocupado de forma violenta por parte dos usuários motorizados.

3. METODOLOGIA

Esta pesquisa busca identificar a efetividade da ciclovia da Avenida Roberto Silveira no incentivo ao uso da bicicleta. Para tanto, a metodologia desenvolvida para este trabalho se apresenta como um conjunto de ferramentas abordadas em diferentes escalas e em etapas:

- Definição do Quadro Teórico-Conceitual;
- Definição e refinamento do objeto de estudo;
- Pesquisa Bibliográfica: Estado da Arte;
- Coleta de dados secundários;
- Criação de dimensões de efetividade;
- Tabulação dos dados;

A seguir, serão apresentados brevemente os processos metodológicos utilizados nesta pesquisa:

3.1. Definição do Quadro Teórico-Conceptual

A Pesquisa conta com termos específicos relativos ao tema de mobilidade urbana. Para facilitar a compreensão dos conceitos usados, foi realizada uma pesquisa exploratória que auxiliou na definição dos significados dos conceitos.

3.2. Pesquisa Bibliográfica: Estado da Arte

Estabelecidas as definições das palavras-chave e o objeto de estudo, foi feito um levantamento dos principais autores que trabalham com os conceitos abordados e de como a temática vem sendo tratada.

Além disso, foi feita uma pesquisa específica relacionando o objetivo da pesquisa com as soluções adotadas mundo afora. Para tanto, a metodologia adotada pelo projeto de pesquisa Bikeability abordado no livro Bike Infrastructures (ANDRADE et al., 2010), foi usada como base para definir o escopo dessa pesquisa.

3.3. Coleta de dados secundários

A fim de prover embasamento concreto para a pesquisa, foi feita uma coleta de dados secundários na Prefeitura de Niterói como mapas, Plano de Mobilidade Sustentável de Niterói, PDTU RMRJ, juntamente com planos específicos para a malha viária e cicloviária de Niterói além de documentos normativos tais como, normas, leis e cartilhas.

3.4. Criação de dimensões de efetividade

Para se atingir o objetivo proposto nessa pesquisa foram criadas dimensões de análise que irão auxiliar na avaliação da efetividade da ciclovia Av. Roberto Silveira em promover o modal cicloviário: (1) contagem do número de usuários; (2) potencial de intermodalidade da ciclovia em relação ao sistema de transportes; (3) motivações para a utilização da ciclovia.

3.5. Tabulação dos dados

Diante dos dados colhidos por meio da aplicação dos formulários e questionários (dados da Pesquisa Nacional sobre o Perfil do Ciclista Brasileiro) foi construído um banco de dados que deu suporte às análises feitas nesta pesquisa.

4. RESULTADOS: APONTAMENTOS SOBRE A PROMOÇÃO DO MODAL CICLOVIÁRIO

De acordo com a Prefeitura de Niterói, em 2011, a divisão modal de Niterói era a seguinte: 55% ônibus, 39% automóvel particular, 3% motocicleta, 1% bicicleta e 2% outros.

No entanto, desde 2013, com a criação do Programa Niterói de Bicicleta, essa realidade vem sofrendo uma inflexão. A bicicleta vem sendo resgatada como um veículo de transporte alternativo.

4.1. Aumento do número de ciclistas

A contagem de bicicletas é uma ferramenta estratégica para compreender melhor a efetividade de uma ciclovia em promover o uso da bicicleta.

Em julho de 2014, foi feita a primeira contagem de ciclistas, quando a infraestrutura ainda era uma ciclofaixa na Av. Roberto Silveira. A contagem foi feita manualmente entre 7 e 9 horas, horário de pico da manhã. Foram computadas 180 bicicletas, em 2 horas de contagem.

No final de 2015, quando a infraestrutura já havia sido convertida em ciclovia, uma nova contagem foi realizada e, desta vez, com o uso de equipamento automático de contagens. No total de 12 horas, 1.035 bicicletas foram contadas.

No dia 24 de agosto de 2016 foi realizada a terceira contagem com base nas experiências anteriores. A contagem aconteceu das 6h45 às 20h15, contabilizando 2.319 ciclistas em 13,5 horas.

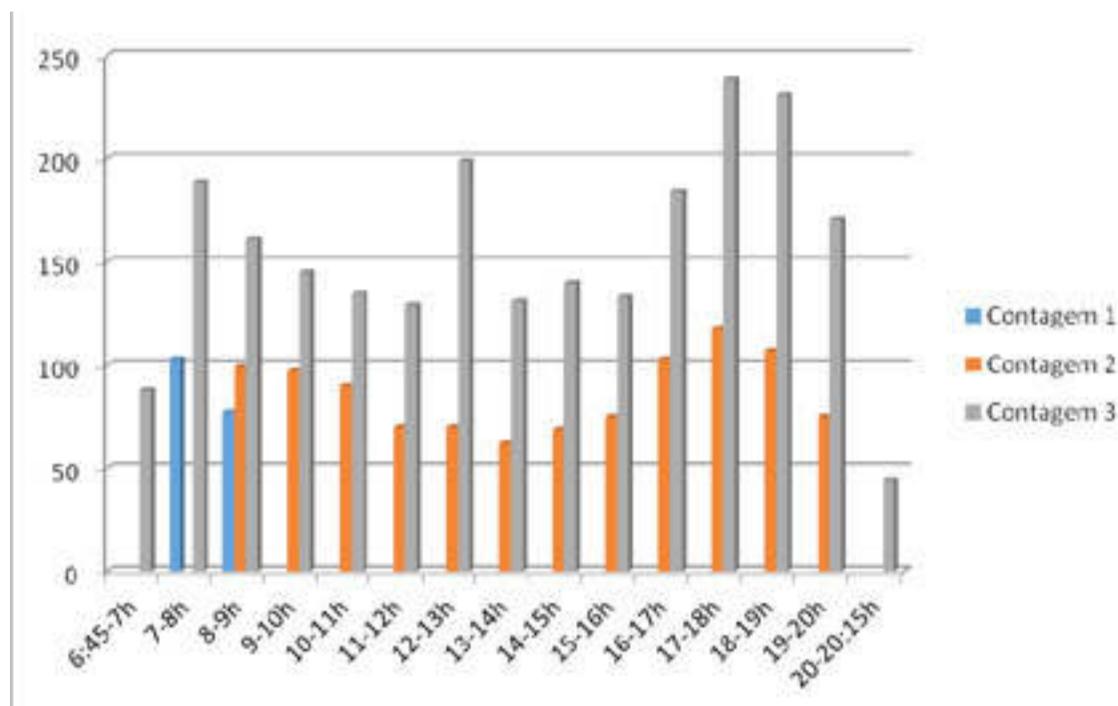


Figura 1: Gráfico comparativo entre contagens.
Fonte: Elaboração própria (com base nas contagens).

A contagem automática constatou um aumento de 28% no horário de 8 horas, se comparada com a contagem manual, realizada no dia 29 de julho de 2014, quando a ciclovia era somente uma ciclofaixa (sem limites físicos com o tráfego de veículos).

Cabe destacar que, na contagem de 2014, foram contabilizados todos os ciclos que trafegavam no trecho enquanto que nesta foram contadas somente bicicletas que transitavam pela ciclovia e passaram por cima do sensor.

Observou-se que a inversão do fluxo de ciclos se inicia entre o horário de 15h e 16h em 2015. No ano seguinte, o pico de inversão foi identificado entre 17h e 18h. Estes picos caracterizam o uso da bicicleta como meio de transporte, visto que as jornadas de trabalho são terminadas nesta faixa de horário.

Usando o horário das 8h às 9h para comparação, de acordo com a contagem de 2016, o número de ciclistas cresceu quase 210% se comparado ao mesmo horário na contagem de 2014.

O aumento do número de ciclistas dentro da janela de tempo estudada demonstra o potencial da ciclovia em promover o uso da bicicleta como modal urbano. É necessário ressaltar que, durante a pesquisa, houve incentivos políticos por parte do Programa Niterói de Bicicleta, como também campanhas de educação e conscientização no trânsito, favorecendo o engajamento da população e incentivando a bicicleta como meio de transporte.

4.2. Potencial de Intermodalidade e Conexões

Quando se trata de intermodalidade, deve-se pensar na facilidade de mudança de modais que permitem viagens mais rápidas e curtas nos deslocamentos urbanos. Os principais pontos nodais de Niterói são: Terminal Rodoviário João Goulart, Terminal Rodoviário Roberto Silveira, Estação Arariboia de Barcas (localizado no bairro central) e a Estação Charitas de Catamarã (localizada no bairro de São Francisco). Independente do porte dos pontos nodais, eles reúnem facilidades e abrangência de opções de deslocamentos para os usuários.



Figura 2: Conexões da ciclovia com os principais pontos de infraestrutura de transporte de massa: menos de 4 km de distância.
Fonte: Elaboração própria (com base de mapas Google e ícones de domínio público).

Segundo Rodrigues (2015, p. 296), em 2006, o Rio de Janeiro concentrava 75% dos postos de trabalho da Região Metropolitana da cidade. Somado a este dado, há o fato de Niterói ser cidade satélite do Rio de Janeiro, por isso grande parte dos usuários tem como destino o outro lado da Baía, de acordo com a pesquisa origem/destino feita para o PDTU em 2003. O único modal que permite o uso de bicicletas e oferece a possibilidade de travessia para o Rio é a estação hidroviária das barcas, no Centro, que se destaca como um polo concentrador de destinos dos ciclistas.

Além disso, os bairros de Icaraí e Centro são os que mais atraem e concentram vagas de trabalho e habitação, resultando em viagens constantes das regiões periféricas da cidade (Pendotiba e Oceânica) usando, primordialmente, o modal motorizado. Estas são regiões com taxa de geração de viagens de automóvel por domicílio três vezes maior que a de bairros das regiões das Praias da Baía e Norte e seis vezes maior que a do Centro, segundo dados do programa Niterói de Bicicleta.

Com a construção da ciclovia da Avenida Roberto Silveira, o potencial de intermodalidade da região cresceu generosamente. Hoje, a Avenida Roberto Silveira conta com 27 linhas de ônibus, sendo 13 linhas municipais e 14 intermunicipais. Além disso, partindo da Estação Arariboia, maior polo atrativo de viagens, pode-se fazer uma conexão mais fácil e segura (dentro de um raio de 5 km) com 5 bairros adjacentes por mérito da ciclovia estudada.



Figura 3: Raio de 5 km partindo da Estação Arariboia de barcas: trajetos facilmente realizáveis por bicicleta.
Fonte: ONG Mobilidade Niterói, 2016.

De acordo com a Pesquisa Nacional sobre o Perfil do Ciclista Brasileiro, desenvolvida pela Transporte Ativo em parceria com o Laboratório de Mobilidade Sustentável e o Observatório das Metrôpoles, na média brasileira, apenas 26,4% dos ciclistas brasileiros utilizam a bicicleta em combinação com outro modo de transporte nos trajetos semanais. Por outro lado, em Niterói, esse percentual cresce para 41%.

A ciclovia da Avenida Roberto Silveira, atualmente, faz conexão com somente uma ciclofaixa na Rua Miguel Couto (transversal à Avenida). Porém, de acordo com o projeto elaborado pelo Programa Niterói de Bicicleta, a ciclovia analisada contará com mais três conexões através de diferentes tipos de rotas cicláveis.

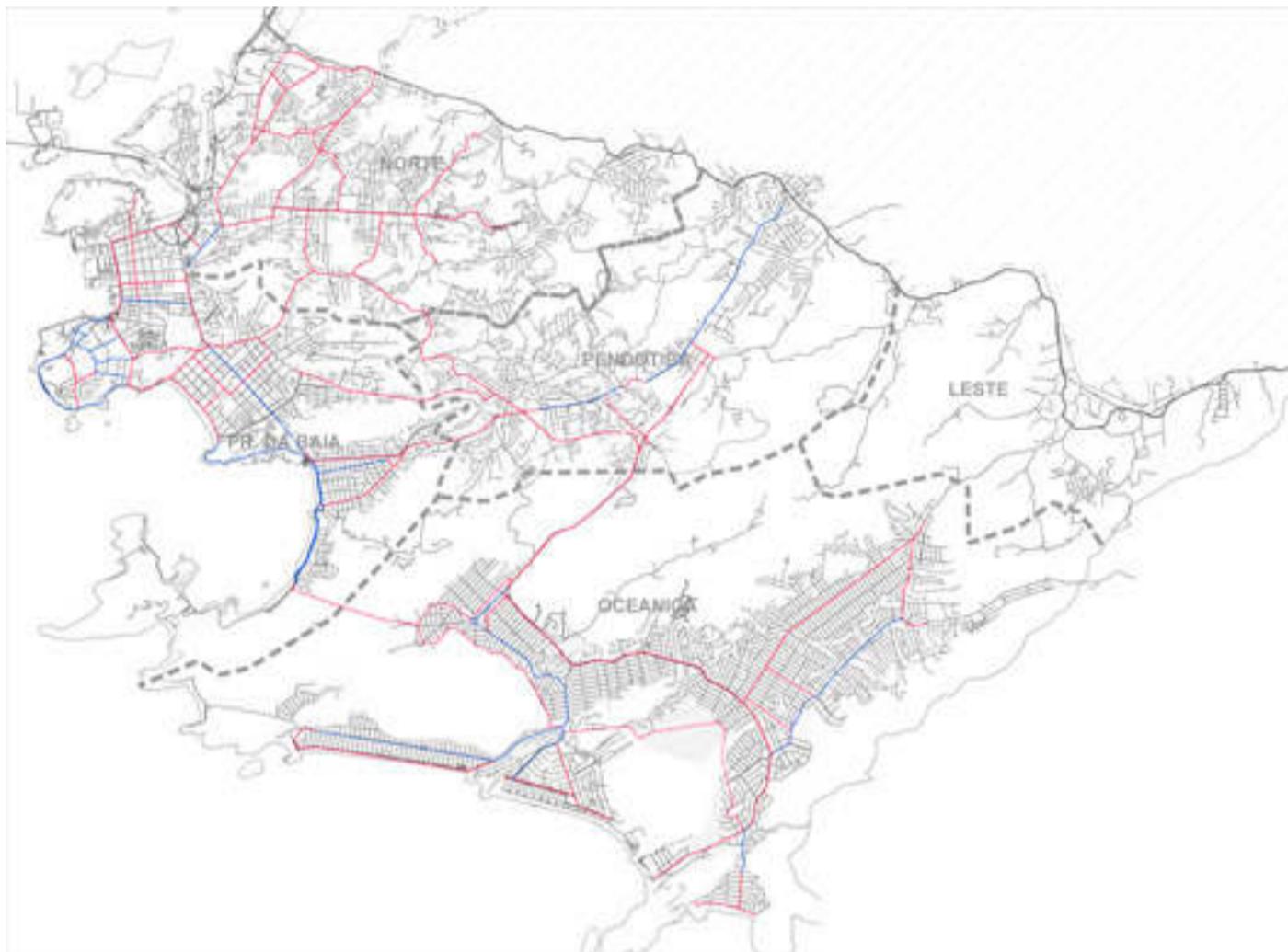


Figura 4: Malha cicloviária de Niterói: rotas cicláveis existentes (azul)/rotas cicláveis em projeto (vermelho).
Fonte: Programa Niterói de Bicicleta, 2015.

Aplicando os dados à promoção do cicloturismo, a construção de ciclovias bem conectadas ligada a ações de cunho educacional e investimentos feitos nos locais de interesse turístico pode ocasionar uma reação em cadeia, onde haverá necessidade de mais infraestruturas de suporte e capacitação de pessoal, o que pode gerar mais roteiros voltados para o cicloturismo. Além disso, é necessária também a participação ativa da população e o incentivo político para que sejam construídas mais infraestruturas cicloviárias.

4.3. Hábitos e Motivações

Nos últimos anos, várias cidades brasileiras iniciaram um movimento de valorização do transporte não motorizado, sobretudo a bicicleta. Desde 2013, com a criação do Programa Niterói de Bicicleta, a cidade está redirecionando parte da sua política de planejamento de transportes para a infraestrutura cicloviária e o incentivo ao uso da bicicleta. Os projetos urbanos da Prefeitura da Niterói têm tido como foco a promoção da mobilidade sustentável, ou seja, investir em transporte coletivo e não motorizado, de acordo com o subsecretário Renato Barandier³.

Através da pesquisa intitulada Perfil do Ciclista Brasileiro, aplicada em dez cidades brasileiras, inclusive Niterói, chegou-se à conclusão de que, para a metade dos ciclistas, a melhoria da infraestrutura cicloviária é o principal incentivo para pedalar.

Esse dado indica que a promoção do uso de bicicletas através da criação de infraestrutura cicloviária pode ser

determinante na difusão do modal ciclovitário nas cidades brasileiras e ratifica a necessidade da construção de uma malha ciclovitária bem conectada.

Em resposta à pergunta sobre a principal motivação para se começar a pedalar, 39,1% dos respondentes disseram que a rapidez e a praticidade foram o estopim para que adotassem a bicicleta como modal de deslocamento em Niterói. Ainda de acordo com a pesquisa, o fato de a bicicleta ser “mais rápida e prática” corresponde a 47,1% das respostas dos respondentes em Niterói como motivação para continuar pedalando, enquanto a média nacional se manteve em 44,6%.

Como complemento à Pesquisa Nacional sobre o Perfil do Ciclista, a autora aplicou 96 formulários na Av. Roberto Silveira a respeito dos hábitos e motivações dos ciclistas. Em relação aos comportamentos dos ciclistas, 58% dos respondentes começaram a pedalar mais vezes por semana após a construção da ciclovía estudada.



Figura 5: Gráfico sobre frequência de usos dos ciclistas após a construção de ciclovía Av. Roberto Silveira.
Fonte: Elaboração própria com base nos formulários aplicados pela autora.

Além disso, 81% dos ciclistas começaram a trafegar mais pela Av. Roberto Silveira com a implementação da ciclovía denotando o potencial de atração de ciclistas que a infraestrutura possui.

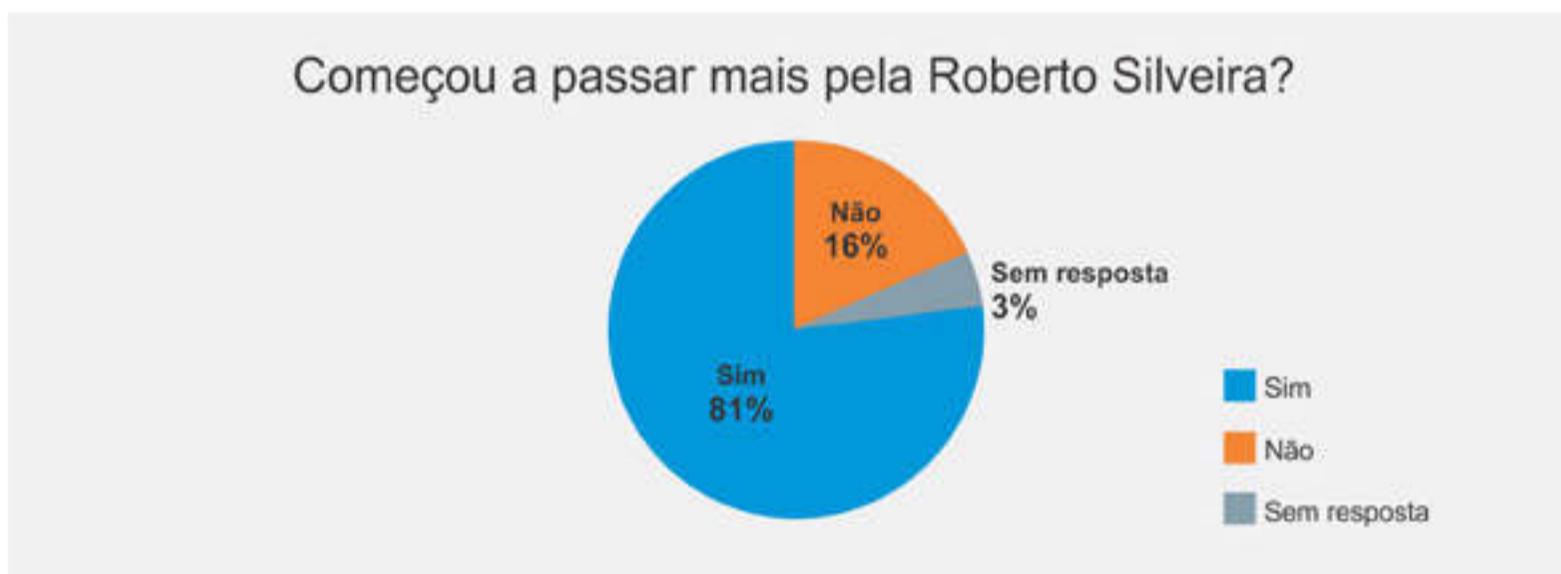


Figura 6: Gráfico demonstrativo de mais ciclistas trafegando pela Av. Roberto Silveira.
Fonte: Elaboração própria com base nos formulários aplicados pela autora.

Com relação às motivações dos ciclistas para o uso mais frequente do modal ciclovitário, a categoria que obteve mais votos foi a sinalização na ciclovía, tanto para ciclistas quanto para motoristas. A falta de sinalização pode gerar conflitos principalmente nas interseções da avenida, quando há o cruzamento dos modais. Em segundo lugar, a falta de conectividade e acessibilidade foi apontada como uma categoria que, se sofresse melhorias, poderia incentivar os ciclistas a usar mais a bicicleta. Por fim, a segurança na ciclovía (em relação aos outros modais) é uma qualidade almejada por grande parte dos ciclistas.

Ou seja, os usuários buscam conexões mais rápidas e seguras numa infraestrutura com boa sinalização para evitar acidentes.



Figura 7: Categorias de incentivo ao modal cicloviário.
Fonte: Elaboração própria com base nos formulários aplicados pela autora.

5. CONCLUSÕES

Os resultados atingidos nesta pesquisa podem auxiliar no desenvolvimento de políticas de investimentos em mobilidade ativa, sobretudo cicloviária. Tendo como objetivo a identificação da efetividade da ciclovia da Avenida Roberto Silveira em promover o uso da bicicleta, os apontamentos denotam a importância de uma infraestrutura cicloviária nos trajetos dos ciclistas e como a escolha pelo modal está diretamente ligada à oferta de infraestrutura na cidade de Niterói.

Dentre os dados pesquisados, a dimensão que melhor indica que a disponibilidade de rotas cicláveis incentiva o modal cicloviário é o número de usuários, que teve um aumento representativo (de quase 210%) em dois anos.

Visto que a cidade de Niterói vem passando por mudanças em suas políticas de transporte, os resultados encontrados têm aplicação direta nessa transformação vigente; oferecem dados que podem se transformar em recomendações a serem adotadas pela Prefeitura no intuito de se promover o transporte ativo, principalmente por bicicleta, na cidade.

Portanto, é importante ressaltar a importância da conexão da Av. Roberto Silveira com outros modais, bem como com outras rotas cicláveis a fim de se promover o cicloturismo. Como recomendação aos engenheiros e planejadores é imprescindível pensar na construção em rede de uma malha cicloviária, inclusive possibilitando a conectividade de pontos atrativos turísticos. Além disso, é necessário projetar rotas cicláveis levando em consideração a segurança dos ciclistas como um fator primordial.

REFERÊNCIAS

- ANDRADE, V., HARDER, H., JENSEN, O., MADSEN, J. Bike Infrastructures. Copenhagen: Architecture and Design Department - Aalborg University, 2010.
- ASSMAR, E., JABLONSKI, B., RODRIGUES, A. Psicologia Social. 21. ed. Petrópolis: Editora Vozes; 2002. 302 p.
- ASSOCIAÇÃO TRANSPORTE ATIVO, O que é Transporte Ativo, 2003. Disponível em: <http://transporteativo.org.br/wp/sobre/o-que-e-transporte-ativo/>. Acesso em: 17 de Fevereiro de 2016.
- COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO. Definições - Elementos Constitutivos Do Sistema Ciclovitário. Disponível em: <http://www.cetsp.com.br/consultas/bicicleta/defnicoes.aspx>. Acesso em: 17 de Fevereiro de 2016.
- GIL, A.C. Como Elaborar Projetos de Pesquisa. 4. ed. São Paulo: Atlas. 2002.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE, Síntese das Informações – Niterói. Disponível em: <http://cod.ibge.gov.br/3NF>. Acesso em: 15 de Fevereiro de 2016.
- IZAGA, F; MAGALHÃES, S; PINTO, A. Cidades: mobilidade, habitação e escala: um chamado à ação. Brasília: CNI, 2012.
- PREFEITURA DE NITERÓI. Programa Niterói de Bicicleta. Disponível em: <http://www.niteroidebicicleta.rj.gov.br>. Acesso em 19 de Fevereiro de 2016.
- POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA. Art. 4. Lei 12.587/12. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm, Acesso em: 15 de Fevereiro de 2016.
- RODRIGUES, Juciano. Condições de mobilidade urbana e organização social do território. In: RIBEIRO, L. (Ed.). Rio de Janeiro: transformações na ordem urbana. 1. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital; Observatório das Metrôpoles, 2015. p. 287-319.
- SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES, Plano Diretor de Transporte Urbano da RMRJ, 2003. Disponível em: <http://www.pdtu.rj.gov.br/apresentacoes/pesquisa-origem-destino.pdf>. Acesso em: 05 de Março de 2016.
- VASCONCELLOS, E. A. Mobilidade Urbana e Cidadania. Rio de Janeiro: SENAC NACIONAL, 2012. p. 216.

ANÁLISE QUANTITATIVA DE ARTIGOS PUBLICADOS SOBRE BICICLETA

Camila de Almeida Teixeira ¹
Fátima Priscila Morela Edra ²

RESUMO

O objetivo deste trabalho foi realizar o levantamento de artigos publicados na plataforma de periódicos da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes) nas áreas de turismo, geografia e transportes com conceito A1 nos últimos cinco anos com temas sobre bicicleta. A análise identificou que poucos autores mantêm pesquisas relacionadas ao tema e/ou possuem mais de um artigo. Os resultados também possibilitaram identificar que os Estados Unidos é o local mais utilizado como campo de pesquisa.

PALAVRAS-CHAVE: análise de artigos; bicicleta; turismo

ABSTRACT

The goal of this paper was to perform articles survey published in the Higher Education Personnel Improvement Coordination Journals platform (Capes) in tourism areas, geography and transport with the A1 concept in the last five years with subjects about bicycle. The analysis identified that few authors retain related searches the subject and/or have more than one article. Results also possibly identify that the United States is the place that more appearances as search field.

KEY WORDS: article analysis; bicycle; tourism.

1. INTRODUÇÃO

Amaral (2016) aponta os anos de 1880 e 1890 como o período de crescimento no uso da bicicleta na Europa, fato que, na Alemanha, resultou na fundação de uma federação de ciclismo que buscava conquistar ciclovias e melhorias aos usuários. Além desta, outras federações também foram criadas para que pudessem cobrar das autoridades melhorias para os ciclistas.

Mas, foi principalmente após as duas Guerras Mundiais, quando muitos países europeus tiveram suas economias abaladas e os transportes de propulsão humana eram identificados como melhor opção para redução dos custos, que as bicicletas apresentaram maior uso.

Ainda hoje (2016), as bicicletas continuam sendo utilizadas como meio de transporte e como lazer sendo uma atividade em crescimento. Ao caminhar pelas ruas, não é difícil observar ciclistas dividindo as ruas com os veículos, ciclofaixas e ciclovias. O que se busca são melhorias nas condições de infraestrutura e segurança para os usuários e incentivo ao uso de bicicletas como meio de transporte.

Junto a este crescimento na demanda pelo uso de bicicletas nas cidades é importante que haja pesquisas para melhor compreensão desta atividade e de seus usuários. Assim, o objetivo desse estudo foi averiguar as pesquisas relacionadas ao assunto para que fosse possível obter um panorama do que se tem estudado e pesquisado até o momento. E, para isso, foram selecionadas três revistas para análise dos respectivos artigos. Os dados coletados possibilitaram a análise e a verificação da baixa produtividade de textos relacionados ao tema bicicleta e, principalmente, ao cicloturismo.

2. A PESQUISA

Para o desenvolvimento da pesquisa, foram analisados artigos publicados na plataforma Sucupira da Capes com Qualis

¹ Aluna do Curso de Turismo e Bolsista PIBIC/CNPq. Faculdade de Turismo e Hotelaria, Universidade Federal Fluminense (FTH/UFF) – camilateixeira@id.uff.br

² Professora Adjunta. Faculdade de Turismo e Hotelaria, Universidade Federal Fluminense (FTH/UFF) – edra@turismo.uff.br

A1 (o conceito A1 é o maior conceito que uma revista pode obter) nas áreas de turismo, geografia e transportes. O turismo foi escolhido por ser a área de estudo/atuação da autora e se relaciona diretamente com a bicicleta quando se trata de lazer e entretenimento. Geografia, em função de estudos envolvendo mobilidade e espaço, comum no segmento. E, em transportes, devido ao uso da bicicleta como modo de locomoção, por estar cada dia mais inserida no sistema de transportes tanto no que se refere ao deslocamento em si, como infraestrutura, segurança, etc.

Assim, as três revistas selecionadas foram: *Annals of Tourism Research*, *Journal of Transport Geography* e *Transportation Research Part A*.

Em relação ao tempo, definiram-se os últimos cinco anos, entre 2011 e 2016. Escolha justificada por estar diretamente relacionada ao tempo em que a bicicleta reassume sua importância no deslocamento consolidando-se como meio de transporte em algumas localidades e influenciando a mobilidade das pessoas com maior intensidade.

A análise de cada revista se deu em cinco etapas: (i) verificação da quantidade total de artigos publicados na revista ao longo do período analisado; (ii) leitura do título e do resumo dos artigos; (iii) seleção dos artigos que possuíam relação com a bicicleta; (iv) identificação dos autores, número de artigos de cada um e assuntos estudados; (v) análise dos dados coletados.

Na tabela 1, é possível verificar os volumes que foram analisados, número de artigos encontrados em cada volume e o quantitativo de artigos que contemplavam a bicicleta em seu assunto.

TABELA 1: Periódicos, volumes e artigos

PERÍODICO	VOLUMES	QUANTIDADE TOTAL DE	Nº DE ARTIGOS RELACIONADOS COM BICICLETAS
Annals of Tourism Research	38-61	812	0
Journal of Transport Geography	19-56	1.082	58
Transportation Research Part A	45-94	926	42

Fonte: Elaboração própria.

Sobre a tabela 1, é interessante observar que, embora a Revista *Annals of Tourism Research* tenha publicado um total de 812 artigos, nenhum deles tinha relação com a bicicleta. O resultado possibilita dois questionamentos: (1) ausência de estudos em turismo sobre o segmento ou; (2) ausência de interesse da revista sobre o tema, ainda que de forma indireta traduzida pela construção do formulário de avaliação a ser preenchido pelos membros do Comitê Científico, o que acaba desqualificando artigos submetidos à revista que exploram o assunto.

No que se refere ao *Journal of Transport Geography*, artigos sobre bicicleta representaram apenas 5,4% do total de publicações. Destes, 34,5%, o equivalente a 20 publicações, ocorreu no ano de 2014, o que representa 10,1% do total de artigos publicados pelo periódico naquele ano. No ano de 2015, o número de artigos foi reduzido para seis (3,9%) e, em 2016 (até setembro), verificou-se um crescimento para dez (5,9%) artigos (Gráfico 1).

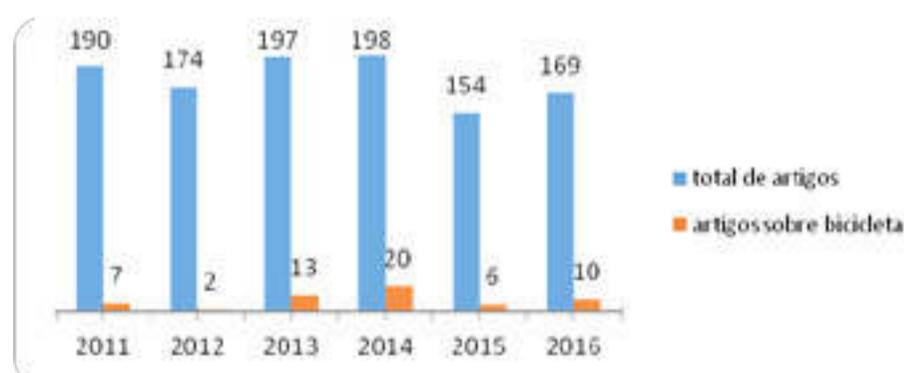


Gráfico 1: Total de artigos x artigos sobre bicicleta no *Journal of Transport Geography* no período de 2011 a 2016 (a análise no ano de 2016 foi finalizada no mês de setembro).

Fonte: Elaboração própria.

No quadro 1, apresentam-se os assuntos abordados pelos artigos e o quantitativo de vezes. Os dados permitem verificar a bicicleta como importante modo de transporte para a mobilidade, fato que leva ao grande número de artigos relacionados ao sistema de bicicleta pública, planejamento urbano e relação entre ciclismo e caminhada. A afirmativa pode ser confirmada ao notar que o quarto assunto mais explorado nos artigos é exatamente o uso da bicicleta como meio de transporte.

ASSUNTO	QUANTIDADE
Sistema de bicicleta pública	12
Ciclismo e caminhada	11
Planejamento urbano	11
Bicicleta como meio de transporte	6
Ciclismo	4
Ciclismo e condições meteorológicas	4
Segurança	3
Comparação da demanda de ciclista entre duas cidades	1
Determinantes para uso de bicicleta entre estudantes	1
Experiência dos ciclistas no ambiente	1
Impacto na venda de residências próximo a ciclovias e ferrovias	1
Influência no uso de bicicleta	1
Bicicleta elétrica	1

Quadro 1: Assuntos apresentados nos artigos sobre bicicleta no Journal of Transport Geography.
Fonte: Elaboração própria.

Outra observação se refere aos autores dos artigos, seis deles publicaram mais de um artigo no período de 2011 a 2016. São eles:

- Ahmadreza Faghih-Imani e Naveen Eluru – dois artigos, 2014 e 2015;
- Jonathan Corcoran e Tiebei Li – dois artigos em 2014;
- Thomas A. Sick Nielsen – três artigos, um em 2013 e dois em 2016;
- Tim Jones – três artigos, nos anos de 2011, 2013 e 2016.

Não é incomum um pesquisador publicar em periódicos artigos referentes a um estudo específico realizado em período pontual e, em determinados casos, esse estudo pode ter desdobramentos para mais de um artigo. Entretanto, isso geralmente ocorre em curto espaço de tempo. Entretanto, especificamente no caso dos dois últimos autores mencionados, salta aos olhos o fato de seus trabalhos possuírem distâncias de três anos entre eles, fato que merece atenção para pesquisas futuras, pois se torna provável a hipótese de terem a bicicleta como assunto de interesse e diversos trabalhos sobre o tema.

A análise da revista *Transportation Research Part A* constatou que no período entre 2011 e 2016 foram publicados 926 artigos e que destes, 42 (4,5%) eram relacionados à bicicleta (gráfico 2). No quadro 2, apresentam-se os assuntos e número de vezes em que foram abordados.

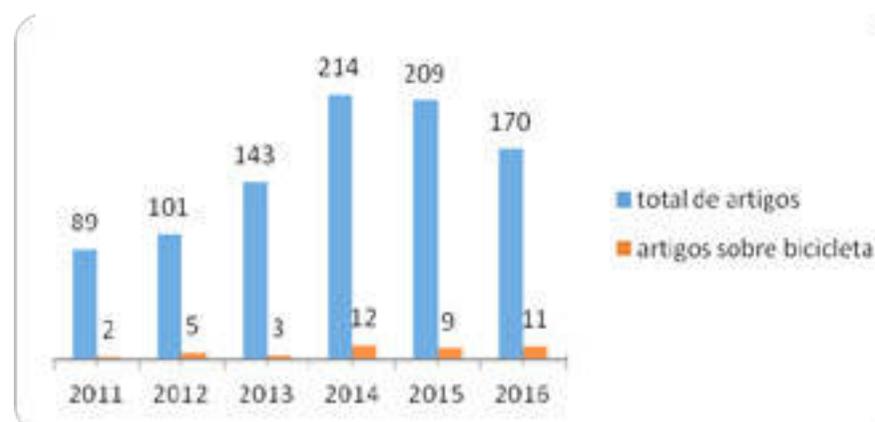


Gráfico 2: Total de artigos x artigos sobre bicicleta na revista Transportation Research Part A no período de 2011 a 2016 (a análise no ano de 2016 foi finalizada no mês de setembro).

Fonte: Elaboração própria.

ASSUNTO	QUANTIDADE
Bicicleta como meio de transporte	8
Estudos sobre demanda ciclística	8
Incentivo ao ciclismo	6
Bicicleta elétrica	3
Ciclismo	3
Estudos de caso	3
Infraestrutura	3
Sistema de bicicleta pública	1
Incidentes no ciclismo	1
Influência social	1
Percepção do ciclista	1
Segmentação de mercado	1
Planejamento urbano	1

Quadro 2: Assuntos apresentados nos artigos sobre bicicleta na revista Transportation Research Part A.

Fonte: Elaboração própria.

Em relação aos autores, embora a produção dos 42 artigos tenha sido resultado da produção de 135 autores, nenhum deles apareceu como autor de mais de um artigo no período selecionado para pesquisa.

Informação que despertou interesse durante a análise na revista Transportation Research Part A foi o número de artigos que apresentaram resultados de pesquisa com dados sobre locais específicos, 62% do total. Destes, os Estados Unidos aparecem em primeiro com 26%, Canadá em segundo com 14%, China, Inglaterra e Nova Zelândia em terceiro com 8% cada um e, por fim, Áustria Austrália, Espanha, Bélgica, Brasil, Grã-Bretanha, Irlanda, Portugal e Índia com 4% cada um.

Dentro do espaço de tempo estudado, os anos que apresentaram mais artigos com temas relacionados à bicicleta na revista Transportation Research Part A: Policy and Practice foram 2014 e 2016, com 12 e 11 artigos respectivamente, mais de 50% do total.

3. ANÁLISE DOS DADOS

Após a análise dos três periódicos, verifica-se que estudos sobre o tema ainda são restritos, principalmente quando relacionados ao turismo. Não somente pelo fato de a revista *Annals of Tourism Research* não apresentar artigo sobre o tema, mas porque entre os assuntos abordados nos artigos do *Journal of Transport Geography* e da revista *Transportation Research Part A: Policy and Practice* também não se observou nenhum artigo que estabelecesse relação entre o uso da bicicleta e a atividade turística, ainda que se acredite que o uso da bicicleta no dia a dia seja resultado do aumento de seu uso para o lazer e vice-versa.

Ao analisar os autores dos artigos selecionados nos periódicos *Journal of Transport Geography* e *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, constatou-se que dez autores tiveram artigos publicados em ambas as revistas. São eles:

- Henrietta Sherwin, Kiron Chatterjee e Juliet Jain – os três publicaram juntos um artigo em cada revista nos anos de 2013 e 2014. No primeiro, discutiram as influências para uso de bicicletas e, no segundo, as influências sociais que definem a escolha para uso da bicicleta. Neste, apresentou-se Inglaterra como local de estudo.
- Ashish Verma e T.M. Rohula também publicaram nas duas revistas. Em 2014, o tema abordava ciclismo e caminhada e, em 2016, o incentivo ao uso da bicicleta como meio de transporte. Nos dois artigos, a cidade de Bangalore, na Índia, foi utilizada como campo de estudo.
- Rachel Aldred apresentou duas publicações no *Journal of Transport Geography* e uma no *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. Os artigos foram publicados em 2013, 2014 e 2016 com abordagens relacionadas ao incentivo ao ciclismo, comparação entre ciclistas e novos ciclistas e incidentes com ciclistas. No primeiro, foi utilizada a Inglaterra como campo de estudo e, nos dois seguintes, o Reino Unido. Ressalta-se ainda que nos anos de 2013 e 2016, Rachel Aldred aparece como única autora dos artigos e, em 2014, a publicação foi realizada em parceria com Katrina Jungnickel que possui apenas este artigo no período pesquisado.
- Ralph Buerhler possui duas publicações no ano de 2011. A primeira relaciona o ciclismo e a caminhada e apresenta o Canadá e os Estados Unidos como campo de estudo. A segunda analisa a demanda no uso de bicicletas e utiliza a Alemanha e os Estados Unidos como campo de estudo.
- Ahmed M. El-Geneidy publicou em 2014 e 2015 estudando cidades do Canadá.
- David Regland, em 2013 e 2015, sendo o último artigo sobre os Estados Unidos.
- Isabelle Thomas apresentou artigos em 2011 e 2016.
- John Pucher possui duas publicações, ambas em 2011, relacionadas à demanda de ciclistas.

Ao observar os locais que serviram de estudos para alguns autores, percebe-se que a maioria está localizada na União Europeia (52%). Por outra perspectiva, pode-se dizer que a maioria das pesquisas foi realizada em países desenvolvidos (84%). E, no que se refere aos países que compõem os BRICS, três deles foram estudados: Brasil, Índia e China (tabela 2).

TABELA 2: Pesquisas por localidade

LOCAL DE ESTUDO	JOURNAL OF TRANSPORTATION GEOGRAPHY	TRANSPORTATION RESERARCH PART A	TOTAL
América do Norte			
América do Norte	1.082	58	19-56
Canadá	926	42	45-94
EUA	1.082	58	19-56
América do Sul			
Brasil	1.082	58	19-56
Chile	926	42	45-94
Asia			
China	926	42	45-94
Índia	1.082	58	19-56
Japão	926	42	45-94
Europa			
Albânia	926	42	45-94
Alemanha	1.082	58	19-56
Áustria	926	42	45-94
Bélgica	1.082	58	19-56
Dinamarca	926	42	45-94
Espanha	1.082	58	19-56
Europa	926	42	45-94
França	1.082	58	19-56
Grã-Bretanha	926	42	45-94
Grécia	1.082	58	19-56
Holanda	926	42	45-94
Inglaterra	1.082	58	19-56
Irlanda	926	42	45-94
Portugal	1.082	58	19-56
Reino Unido	926	42	45-94
Oceania			
Austrália	926	42	45-94
Nova Zelândia	1.082	58	19-56

Fonte: Elaboração própria.

Quando o número de pesquisas que utilizou a Alemanha como campo de estudo é comparado aos Estados Unidos, país que sobrepõe o carro a qualquer outro modo de transporte, esse dado leva a mais curiosidades e questionamentos. O Plano de Mobilidade Urbana da Alemanha tem o objetivo de aumentar o número de ciclistas e reduzir o de veículos motorizados nas ruas, “o número de bicicletas chega a 74 milhões e supera o de carros, em torno de 48 milhões” (TRIGUEIRO, 2013). Chama a atenção o quantitativo de pesquisas produzidas sobre o país, que é de apenas uma. Acredita-se que, de acordo com o quantitativo de bicicletas nas ruas alemãs, exista grande potencial para pesquisas sobre a região.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Embora a bicicleta esteja recuperando prestígio ou, em alguns casos, apresente-se como real meio de transporte, principalmente nas grandes cidades, o número de informações ainda é restrito.

Acredita-se na existência de um número relativo de pesquisadores que se dediquem ao tema, mas supõe-se que os números restritos de publicações possam ser justificados por alguns motivos:

- Ausência de modelos que possibilitem estudos semelhantes em diferentes localidades para comparações futuras;
- Sobreposição de outros modos de transportes em relação à bicicleta em nível de importância para publicação;
- Desatenção da sociedade para o cenário de mudança que está ocorrendo no sistema de transportes em relação à mobilidade por bicicleta.

Por fim, acredita-se que essa pesquisa ainda possa e deva ser continuada, não se restringindo às revistas com maior conceito, mas ampliando a busca para demais periódicos, matérias divulgadas pelos principais veículos de comunicação com alcance internacional e documentos públicos online dos países com maior destaque.

Agradecimentos

Ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), à Universidade Federal Fluminense (UFF) e ao Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica (PIBIC).

REFERÊNCIAS

ALDRED, Rachel. Cycling near misses: Their frequency, impact, and prevention, *Transportation Research Part A: Policy and Practice* v. 90, p.69-83, ago. 2016.

ALDRED, Rachel. Who are Londoners on Bikes and what do they want? Negotiating identity and issue definition in a ‘pop-up’ cycle campaign, *Journal of Transport Geography*, v. 30, p.194-201, jun. 2013.

ALDRED, Rachel; JUNGNICHEL, Katrina. Why culture matters for transport policy: the case of cycling in the UK, *Journal of Transport Geography*, v.34, p.78-87, jan. 2014.

AMARAL, JP. História da bike na Alemanha: A fantástica máquina inventada pelos alemães. 2016. Disponível em: < http://www.bikeelegal.com/noticia/3975/historia-da-bike-na-alemanha_-a-fantastica-maquina-inventada-pelos-alemaes > Acesso em 25 set. 2016.

BAGLOEE, Saeed Asadi; SARVI, Majid; WALLACE, Mark. Bicycle lane priority: Promoting bicycle as a green mode even in congested urban area, *Transportation Research Part A: Policy and Practice* v. 87, p.102-121, mai. 2016.

BÖRJESSON Maria, ELIASSON Jonas. The value of time and external benefits in bicycle appraisal, *Transportation Research Part A: Policy and Practice* v.46, n. 2, p.378-391, fev. 2012.

BRAUN, Lindsay M., et al. Short-term planning and policy interventions to promote cycling in urban centers: Findings from a commute mode choice analysis in Barcelona, Spain, *Transportation Research Part A: Policy and Practice* v. 89, p.164-183, jul. 2016.

BROACHA, Joseph; DILLA, Jennifer; GLIEBE John. Where do cyclists ride? A route choice model developed with revealed preference GPS data, *Transportation Research Part A: Policy and Practice* v. 46, n. 10, p.1730-1740, dez. 2012.

BUEHLER, Ralph. Determinants of transport mode choice: a comparison of Germany and the USA, *Journal of Transport Geography*, v.19, n.4, p.644-657, jul. 2011.

BULIUNG, Ron N. City Cycling, J. Pucher, R. Buehler. The MIT Press, Cambridge, Massachusetts (2012), *Journal of Transport Geography*, v.35, p.160-161, fev. 2014.

BURKE, Charles M.; SCOTT, Darren M. The space race: A framework to evaluate the potential travel-time impacts of reallocating road space to bicycle facilities, *Journal of Transport Geography*, v.56, p.110-119, out. 2016.

CALVEY, J.C. Engineering condition assessment of cycling infrastructure: Cyclists' perceptions of satisfaction and comfort, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v.78, p.134-143, ago. 2015.

CARSE, Andrew et al. The factors influencing car use in a cycle-friendly city: the case of Cambridge, *Journal of Transport Geography*, v. 28, p.67-74, abr. 2013.

CAULFIELD, Brian. Re-cycling a city – Examining the growth of cycling in Dublin, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v.61, p.216-226, mar. 2014.

CHARDON, Cyrille Médard de; CARUSO, Geoffrey; THOMAS, Isabelle. Bike-share rebalancing strategies, patterns, and purpose. *Journal of Transport Geography*, v. 55, p.22-39, jul. 2016.

CHATTERJEE, Kiron; SHERWIN, Henrietta; JAIN, Juliet. Triggers for changes in cycling: the role of life events and modifications to the external environment. *Journal of Transport Geography*, v. 30, p.183-193, jun. 2013.

CHEN, Shang-Yu. Using the sustainable modified TAM and TPB to analyze the effects of perceived green value on loyalty to a public bike system, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v.88, p.58-72, jun.2016.

CHENG Yung-Hsiang; Liu, Kuo-Chu, Evaluating bicycle-transit users' perceptions of intermodal inconvenience, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v. 46, n. 10, p.1690-1706, dez. 2012.

CHRISTIE, Nicola. Children aged 9–14 living in disadvantaged areas in England: Opportunities and barriers for cycling, *Journal of Transport Geography*, v. 19. N. 4, p.943-949, jul. 2011.

CLAYTON, William; MUSSELWHITE, Charles. Exploring changes to cycle infrastructure to improve the experience of cycling for families, *Journal of Transport Geography*, v.33, p.54-61, dez. 2013.

CORCORAN, Jonathan et al. Spatio-temporal patterns of a Public Bicycle Sharing Program: the effect of weather and calendar events, *Journal of Transport Geography*, v.41, p.292-305, dez. 2015.

CORCORAN, Jonathan; LI, Tiebei. Spatial analytical approaches in public bicycle sharing programs, *Journal of Transport Geography*, v. 41, p.268-271, dez. 2014.

CUI, Yuchen; MISHRA, Sabyasachee; WELCH, Timothy F. Land use effects on bicycle ridership: a framework for state planning agencies, *Journal of Transport Geography*, v.41, p.220-228, dez. 2014.

DAMANT-SIROIS, Gabriel; EL-GENEIDY, Ahmed M. Who cycles more? Determining cycling frequency through a segmentation approach in Montreal, Canada. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v. 77, p.113-125, jul. 2015.

DOWNWARD, Paul; RASCIUTE, Simona. Assessing the impact of the National Cycle Network and physical activity lifestyle on cycling behaviour in England, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v.78, p.425-437, ago. 2015.

DUPPEN, Jan van; SPIERINGS, Bas. Retracing trajectories: the embodied experience of cycling, urban sensescapes and the commute between 'neighbourhood' and 'city' in Utrecht, NL, *Journal of Transport Geography*, v.30, p.234-343, jun. 2013.

EHRGOTTA, Matthias. A bi-objective cyclist route choice model *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v. 46, n. 4, p.652-663, mai. 2012.

EMOND, Catherine R.; HANDY, Susan L. Factors associated with bicycling to high school: insights from Davis, CA, *Journal of Transport Geography*, v. 20, n. 1, p.71-79, jan. 2012.

European Union Homepage Os países da União Europeia <https://europa.eu/european-union/about-eu/countries/member-countries_pt> Acesso: 20 de setembro de 2016, às 16h18.

FAGHIH-IMANI, Ahmadreza et al. How land-use and urban form impact bicycle flows: evidence from the bicycle-sharing system (BIXI) in Montreal, *Journal of Transport Geography*, v. 41, p.306-314, dez. 2014.

FAGHIH-IMANI, Ahmadreza; Naveen Eluru. Analysing bicycle-sharing system user destination choice preferences: Chicago's Divvy system, *Journal of Transport Geography*, v.44, p.55-64, abr. 2015.

FRADE, Ines; RIBEIRO, Anabela. Bike-sharing stations: A maximal covering location approach, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v. 82, p.216-227, dez. 2015.

FRIMAN Margareta., Psychometric analysis of the satisfaction with travel scale, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v. 48, p.132-145, fev. 2013.

GENG, Jichao; LONG, Ruyin; CHEN, Hong. Impact of information intervention on travel mode choice of urban residents with different goal frames: A controlled trial in Xuzhou, China, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v. 91, p.134-147, set. 2016.

GOODMAN, Anna, CHESHIRE, James. Inequalities in the London bicycle sharing system revisited: impacts of extending the scheme to poorer areas but then doubling prices, *Journal of Transport Geography*, v.41, p.272-279, dez. 2014.

GÖSSLING, Stefan. Urban transport transitions: Copenhagen, City of Cyclists, *Journal of Transport Geography*, v.33, p.196-206, dez. 2013.

HABIB, Khandker Nurul et al. Synopsis of bicycle demand in the City of Toronto: Investigating the effects of perception, consciousness and comfortability on the purpose of biking and bike ownership, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v.70, p.67-80, dez. 2014.

HATFIELD, Julie; BOUFOUS, Soufiane. The effect of non-recreational transport cycling on use of other transport modes: A cross-sectional on-line survey, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v. 92, p.220-231, out. 2016.

HAUSTEIN, Sonja; NIELSEN, Thomas A. Sick. European mobility cultures: A survey-based cluster analysis across 28 European countries, *Journal of Transport Geography*, v.54, p.173-180, jul. 2016.

HELBICH, Marco; BÖCKER, Lars; DIJST, Martin. Geographic heterogeneity in cycling under various weather conditions: evidence from Greater Rotterdam, *Journal of Transport Geography*, v.38, p.38-47, jun. 2014.

HEREDIA Álvaro Fernández; MONZÓN, Andrés; DÍAZ, Sergio Jara. Understanding cyclists' perceptions, keys for a successful bicycle promotion, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v. 63, p.1-11, mai. 2014.

HOLLE, Veerle Van et al. Environmental invitingness for transport-related cycling in middle-aged adults: A proof of concept study using photographs, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v.69, p.432-446, nov. 2014.

IBEAS, Angel; DELL'OLIO, Luigi; MONTEQUÍN, Rosa Barreda. Citizen involvement in promoting sustainable mobility, *Journal of Transport Geography*, v. 19, n. 4, p.475-487, jul. 2011.

JENSEN, Anne. Controlling mobility, performing borderwork: cycle mobility in Copenhagen and the multiplication of

boundaries, *Journal of Transport Geography*, v.30, p.220-226, jun. 2013.

JESTICO, Ben; NELSON, Trisalyn; WINTERS, Meghan. Mapping ridership using crowdsourced cycling data, *Journal of Transport Geography*, v.52, p.90-97, abr. 2016.

JIMÉNEZ, Pilar. Perceptually important points of mobility patterns to characterise bike sharing systems: The Dublin case, *Journal of Transport Geography*, v.54, p.228-239, jun. 2016.

JINA, Sheng. Estimating cycleway capacity and bicycle equivalent unit for electric bicycles, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v.77, p.225-248, jul. 2015.

JONES, Tim; AZEVEDO Laura Novo de. Economic, social and cultural transformation and the role of the bicycle in Brazil, *Journal of Transport Geography*, v.30, p.208-219, jun. 2013.

JONES, Tim; HARMS, Lucas; HEINEN, Eva. Motives, perceptions and experiences of electric bicycle owners and implications for health, wellbeing and mobility, *Journal of Transport Geography*, v.53, p.41-49, mai. 2016.

JOO, Shinhye; OH, Cheol. A novel method to monitor bicycling environments, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v.54, p.1-13, ago. 2013.

KAGER, R; BERTOLINI, L.; BRÖMMELSTROET, M. Te. Characterisation of and reflections on the synergy of bicycles and public transport, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v. 85, p.208-219, mar. 2016.

KAMARGIANNI, Maria et al. Investigating the subjective and objective factors influencing teenagers' school travel mode choice – An integrated choice and latent variable model, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v.78, p.473-488, ago. 2015.

LOIDL, Martin; TRAUN, Christoph; WALLENTIN, Gudrun. Spatial patterns and temporal dynamics of urban bicycle crashes—A case study from Salzburg (Austria), *Journal of Transport Geography*, v.52, p.38-50, abr. 2016.

LOPES, Bruno Henrique. A origem das bicicletas dobráveis remonta à Primeira Guerra Mundial. 2014. Disponível em: <<http://www.historiaillustrada.com.br/2014/03/a-origem-das-bicicletas-dobraveis.html>> Acesso em 25 set. 2016.

LOWRY, Michael B.; FURTH, Peter; HADDEN-LOHC, Tracy. Prioritizing new bicycle facilities to improve low-stress network connectivity, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v. 86, p.1224-140, abr. 2016.

LUGO, Adonia E. CicLAVia and human infrastructure in Los Angeles: ethnographic experiments in equitable bike planning, *Journal of Transport Geography*, v.30, p.202-207, jun. 2013.

LUNDBERG, Benjamin; WEBER, Joe. NON-motorized transport and university populations: an analysis of connectivity and network perceptions, *Journal of Transport Geography*, v.39, p.165-178, jul. 2014.

MARTIN, Elliot W.; SHAHEEN, Susan A. Evaluating public transit modal shift dynamics in response to bikesharing: a tale of two U.S. cities, *Journal of Transport Geography*, v. 41, p.315-324, dez. 2014.

MCDONALD, Noreen C.; Is there a gender gap in school travel? An examination of US children and adolescents, *Journal of Transport Geography*, v. 20, n. 1, p.80-86, jan. 2012.

MILAKIS, Dimitris; ATHANASOPOULOS, Konstantinos. What about people in cycle network planning? applying participative multicriteria GIS analysis in the case of the Athens metropolitan cycle network, *Journal of Transport Geography*, v.35, p.120-129, fev. 2014.

MOTOAKI, Yutaka; DAZIANO Ricardo A. A hybrid-choice latent-class model for the analysis of the effects of weather on cycling demand, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v.75, p.217-230, mai. 2015.

MUÑOZ, Begoña; MONZON, Andres; LÓPEZ Elena. Transition to a cyclable city: Latent variables affecting bicycle commuting, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v.84, p.4-17, fev. 2016.

NAKAMURA, Hiroki; ABE, Naoya. The role of a non-profit organisation-run public bicycle-sharing programme: the case of Kitakyushu City, Japan, *Journal of Transport Geography*, v. 41, p.338-345, dez. 2014.

NOSAL, Thomas; MORENO, Luis F. Miranda. The effect of weather on the use of North American bicycle facilities: A multi-city analysis using automatic counts, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v. 66, p.213-225, ago. 2014.

O'BRIEN, Oliver; CHESHIRE, James; BATTY, Michael. Mining bicycle sharing data for generating insights into sustainable transport systems, *Journal of Transport Geography*, v.34, p.262-273, jan. 2014.

OKSANEN, Juha et al. Methods for deriving and calibrating privacy-preserving heat maps from mobile sports tracking application data, *Journal of Transport Geography*, v.48, p.135-144, Out. 2015.

OLAFSSON, Anton Stahl; NIELSEN, Thomas Sick; CARSTENSEN, Trine Agervig. Cycling in multimodal transport behaviours: Exploring modality styles in the Danish population, *Journal of Transport Geography*, v.52, p.123-130, abr. 2016.

PARKES, Stephen D. et al. Understanding the diffusion of public bikesharing systems: evidence from Europe and North America, *Journal of Transport Geography*, v.31, p.94-103, jul. 2013.

PARKIN, John. *Urban Bikeway Design Guide*, second ed., National Association of City Transportation Officials. Island Press, Chicago (2014), *Journal of Transport Geography*, v.39, p. 239, jul. 2014.

PIWEK, Lukasz; JOINSON, Adam; MORVAN, James. The use of self-monitoring solutions amongst cyclists: An online survey and empirical study, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v. 77, p.126-136, jul. 2015.

POJANI, Dorina; BOUSSAUW Kobe. Keep the children walking: active school travel in Tirana, Albania, *Journal of Transport Geography*, v.38, p.55-65, jun. 2014.

POOLEY, Colin et al. Household decision-making for everyday travel: a case study of walking and cycling in Lancaster (UK), *Journal of Transport Geography*, v. 19, n. 6, p.1601-1607, nov. 2011.

PUCHER, John; Buehler, Ralph, Seinen, Mark. Bicycling renaissance in North America? An update and re-appraisal of cycling trends and policies, *Transportation Research Part a: Policy and Practice*, v. 45, n.6, p.451-475, jul. 2011.

PUCHER, John; GARRARD, Jan; GREAVES, Stephen. Cycling down under: a comparative analysis of bicycling trends and policies in Sydney and Melbourne, *Journal of Transport Geography*, v. 19, n. 2, p.332-345, mar. 2011.

RAHUL, T.M; VERMA, Ashish. A study of acceptable trip distances using walking and cycling in Bangalore. *Journal of Transport Geography*, v. 38, p.106-113, jun. 2014.

RUIZA, Tomás; BERNABÉ, José C. Measuring factors influencing valuation of nonmotorized improvement measures, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v.67, p.195-211, set. 2014.

RYBARCZYK, Greg; GALLAGHER, Laura. Measuring the potential for bicycling and walking at a metropolitan commuter university, *Journal of Transport Geography*, v.39, p.1-10, jul. 2014.

SAGARIS, Lake. Citizen participation for sustainable transport: the case of "Living City" in Santiago, Chile (1997-2012), *Journal of Transport Geography*, v.41, p.74-83, dez. 2014.

SALON, Deborah. Estimating pedestrian and cyclist activity at the neighborhood scale, *Journal of Transport Geography*, v.55, p.11-21, jul. 2016.

SANDERS, Rebecca L. We can all get along: The alignment of driver and bicyclist roadway design preferences in the San Francisco Bay Area, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v.91, p.120-133, set. 2016.

SCHEEPERS, C.E. et al. Shifting from car to active transport: A systematic review of the effectiveness of interventions, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v.70, p.264-280, dez. 2014.

SCHONER, Jessica E.; CAO, Jason; LEVINSON, David M. Catalysts and magnets: Built environment and bicycle

commuting, *Journal of Transport Geography*, v.47, p.100-108, jul. 2015.

SEEBAUER, Sebastian . Why early adopters engage in interpersonal diffusion of technological innovations: An empirical study on electric bicycles and electric scooters, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v.78, p.146-160, ago. 2015.

SHERWIN, Henrietta; CHATTERJEE, Kiron; JAIN, Juliet. An exploration of the importance of social influence in the decision to start bicycling in England, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v. 68, p.32-45, out. 2014.

SNIZEK, Bernhard; NIELSEN, Thomas Alexander Sick, PETERSEN, Hans Skov. Mapping bicyclists' experiences in Copenhagen, *Journal of Transport Geography*, v. 30, p.227-233, jun. 2013.

SPENCER, Phoebe et al. The effect of environmental factors on bicycle commuters in Vermont: influences of a northern climate, *Journal of Transport Geography*, v.31, p.1-17, jul. 2013.

STIGELL, Erik; SCHANTZ, Peter. Methods for determining route distances in active commuting – Their validity and reproducibility, *Journal of Transport Geography*, v. 19, p.563-574, jul. 2011.

TAPP, Alan et al. Great Britain adults' opinions on cycling: Implications for policy, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v. 89, p.14-28, jul. 2016.

TIGHT, Miles et al. Visions for a walking and cycling focussed urban transport system. *Journal of Transport Geography*, v. 19, n. 6, p.1580-1589, nov. 2011.

TRIGUEIRO, André. Alemanha adota plano de mobilidade urbana que prioriza uso de bicicletas: Berlim tem 1.000 km de ciclovias e São Paulo, apenas 247 km. Número de bicicletas na Alemanha supera o de carros e chega a 74 milhões. 2013. Disponível em: <<http://g1.globo.com/jornal-da-globo/noticia/2013/10/alemanha-adota-plano-de-mobilidade-urbana-que-prioriza-uso-de-bicicletas.html>>. Acesso em: 20 set. 2016.

VANDENBULCKE, Grégory et al. Cycle commuting in Belgium: Spatial determinants and 're-cycling' strategies. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v. 45, n. 2, p.118-137, fev. 2011.

VERMA, Meghna et al. The factores influencing bicycling in the Bangalore city. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v. 89, p.29-40, jul. 2016.

VOGEL, Marie et al. From bicycle sharing system movements to users: a typology of Vélo'v cyclists in Lyon based on large-scale behavioural dataset, *Journal of Transport Geography*, v. 41, p.280-291, dez. 2014.

WADUD, Zia. Cycling in a changed climate, *Journal of Transport Geography*, v.35, p.12-20, fev. 2014.

WANG, Chih-Hao; AKAR, Gulsah; GULDMANN, Jean-Michel. Do your neighbors affect your bicycling choice? A spatial probit model for bicycling to The Ohio State University, *Journal of Transport Geography*, v.42, p.122-130, jan. 2015.

WATI, Kala; TRANTER, aul J. Spatial and socio-demographic determinants of South East Queensland students' school cycling, *Journal of Transport Geography*, v.47, p.23-36, jul. 2015.

WELCH Timothy F.; GEHRKE, Steven R.; WANG Fangru. Long-term impact of network access to bike facilities and public transit stations on housing sales prices in Portland, Oregon, *Journal of Transport Geography*, v.54, p.264-272, jun. 2016.

WHALEN, Kate E.; PÁEZ, Antonio; CARRASCO, Juan A. Mode choice of university students commuting to school and the role of active travel, *Journal of Transport Geography*, v. 31, p.132-142, jul. 2013.

WOLF, Angelika; SEEBAUER, Sebastian. Technology adoption of electric bicycles: A survey among early adopters *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v.69, p.196-211, nov. 2014.

WOOLISCROFT, Ben; WOOLISCROFT, Alexandra Ganglmair. Improving conditions for potential New Zealand cyclists: An application of conjoint analysis, *Transportation Research Par: Policy and Practice*, v.69, p.11-19, nov. 2014.

ZHANG, Dapeng; MAGALHÃES, David José Ahouagi Vaz; WANG, Xiaokun. Prioritizing bicycle paths in Belo Horizonte City, Brazil: Analysis based on user preferences and willingness considering individual heterogeneity, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v. 67, p.268-278, dez. 2014.

ZHANG, Yuanyuan et al. Investigating the associations between road network structure and non-motorist accidents. *Journal of Transport Geography*, v. 42, p.34-47, jan. 2015.

ZHIBIN, Li et al. Bicycle commuting Market analysis using attitudinal Market segmentation approach. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v. 47, p.56-58, jan. 2013.

ZHOU, Jian. Sustainable commute in a car-dominant city: Factors affecting alternative mode choices among university students, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v. 46, n. 7, p.1013-1029, ago. 2012.

BICICLETA: DESENVOLVIMENTO SOCIAL X POTENCIAL ECONÔMICO DESCONHECIDO

Matheus Lima da Costa ¹
Fátima Priscila Morela Edra ²

RESUMO

Este artigo foi proposto com base na observação da bicicleta como elemento presente no cotidiano do morador do Morro do Estado para usos limitados como o transporte e o lazer. Por intermédio da aplicação do conceito de economia criativa, foi visada a utilização da bicicleta para além dos usos verificados, aproveitando o potencial do item como ferramenta de atividade econômica, apoiado na agenda voltada para o cicloturismo na cidade de Niterói auxiliando os residentes através de workshops a respeito do assunto. A metodologia de pesquisa aplicada ocorreu por meio de questionários destinados aos moradores. Entretanto, ao final da mesma, notou-se um desinteresse pela inserção da bicicleta na atividade econômica, todavia, um interesse crescente como lazer e cicloturismo foi evidenciado demonstrando a necessidade de projetos de incentivos sociais para o desenvolvimento somado ao crescente aumento de renda por intermédio do mercado da bicicleta.

PALAVRAS-CHAVE: bicicleta; economia criativa; Niterói.

ABSTRACT

This article was proposed based on observation of the bicycle as element in the Morro do Estado dweller every day for uses limited as transport and leisure. Through the application of the concept of creative economy, the use of bicycles in addition to the checked uses was endorsed by leveraging item's potential as the economic activity tool, supported on the agenda focused on cycling in the city of Niterói helping residents through workshops on the subject. It was used to research methodology applied in questionnaires directly destined to residents. However, at the end of the survey disinterest by inserting the bicycle was identified in economic activity, however a growing interest as leisure and touring was evident; demonstrating the need for social incentive projects for development coupled with the increasing income through the bicycle market.

KEY WORDS: bicycle, creative economy, Niterói.

1. INTRODUÇÃO

Um dos conceitos principais sobre a Economia Criativa é o foco no potencial individual ou coletivo para produzir bens e serviços criativos. Busca-se demonstrar que os residentes do Morro Estado, bairro pertencente à cidade de Niterói, possuem potencial criativo e oportuno para a inserção da bicicleta no mercado, tomando como verdade a transformação urbana que a cidade passou a sofrer a partir de 2013, principalmente no entorno do bairro.

Além disso, Niterói passa por um processo de formação de agenda referente ao cicloturismo onde instâncias políticas e sociais vêm se reunindo para deliberar mudanças necessárias referentes a implementação dessa nova segmentação visando integrar mobilidade e turismo por meio dos roteiros e infraestruturas existentes na cidade. Sendo assim, em virtude das atuais transformações que a cidade vem sofrendo, os residentes do Morro do Estado demonstraram interesse em serem inseridos na economia criativa a partir de participações em oficinas e workshops para melhoria do ato da pedalada, conhecimento e empreendimento no segmento da bicicleta.

Acredita-se no interesse dos moradores do bairro em aprender a ação da pedalada e empreender utilizando a bicicleta como objeto de deslocamento social e possível potencial de atividade econômica, levando-se em consideração a

¹ Aluno do Curso de Turismo da Faculdade de Turismo e Hotelaria da Universidade Federal Fluminense, FTH/UFF – matheuslc@id.uff.br.

² Professora Adjunta da Faculdade de Turismo e Hotelaria da Universidade Federal Fluminense, FTH/UFF – edra@turismo.uff.br.

atual transformação urbana que a cidade vem passando e que apresenta um cenário de grande demanda por serviços relacionados à bicicleta e, por outro lado, pouca oferta.

Dessa forma, o presente artigo buscou identificar a percepção dos residentes do bairro (Morro do Estado) em relação à bicicleta. Ademais, contrapor o interesse dos moradores do bairro em vista da pedalada e do ato de empreender, somada à análise da inserção dos moradores no segmento da bicicleta. A metodologia utilizada para obtenção dos dados e respectiva análise baseou-se em pesquisas bibliográficas e na aplicação de questionários.

O artigo está dividido em três tópicos. Primeiramente apresenta-se o conceito de economia criativa e o cenário nacional vigente. Em seguida, o atual cenário de Niterói com foco na economia, desenvolvimento social, mobilidade e turismo embasado no “Plano Estratégico: Niterói que Queremos 2033” e os grupos de trabalhos que surgiram após a inserção. E por fim, relata-se a pesquisa de campo, sobre sua percepção dos residentes com relação à bicicleta.

2. ECONOMIA CRIATIVA

Economia Criativa é um termo criado para nomear modelos de negócio ou gestão que se originam em atividades, produtos ou serviços desenvolvidos a partir do conhecimento, criatividade ou capital intelectual de indivíduos com vistas à geração de trabalho e renda (SEBRAE, 2016).

Como demonstrado por Marchi (2014), as políticas culturais que procuravam integrar as indústrias criativas e/ou economia criativa, iniciou-se no governo australiano, em 1990, denominado por meio do projeto estipulado “*Creative Nation*” (Nação Criativa) que consistia na reformulação do Partido Trabalhista na década de 1990, mudando tanto o discurso como a imagem política. Já que naquele período, o partido vigente com suas políticas culturais dirigia mais sua atenção à distribuição e ao consumo de bens culturais do que à produção, ponderando que esta última era de responsabilidade da iniciativa privada.

Após a reformulação dentro do partido trabalhista, adotaram um discurso não mais sobre as “*Industries Cultural*” (Indústrias Culturais), termo-chave da tradicional política cultural trabalhista, mas sobre “*Creative Industries*” (Indústrias Criativas). Tal atitude ficou marcada com a criação do Creative Industries Task Force (Grupo de Trabalho sobre Indústrias Criativas) em que tinham como objetivo mapear e mensurar a importância dessas atividades para a economia britânica (HESMONDHALGH, 2005). Desse modo, o resultado desse mapeamento foi a definição das indústrias criativas, a partir da união de diversas atividades: culturais, de comunicação, de desenho e de tecnologias da informação (DCMS, 1998), pois afirmava-se que todas partilhavam da mesma origem de produção, a “criatividade”, algo originado de talentos e habilidades individuais cujos produtos/serviços apresentavam potencial para a geração de empregos e lucros, logo que fossem produzidas pelo próprio intelecto.

De acordo com o governo britânico, as indústrias criativas representam o setor mais dinâmico da economia nacional, merecendo especial atenção do Estado (DCMS, 2008). Em primeiro lugar, ampliava a concepção de “cultura” no Estado Britânico ao agregar atividades que antes eram de responsabilidade do comércio e da indústria para a responsabilidade do Estado. Em seguida, colocava no centro das atenções do governo o caráter econômico das atividades criativas. Nessa reconceitualização havia um interesse: a solução imediata para os problemas econômicos de uma Grã-Bretanha que ainda sofria com o fenômeno da desindustrialização.

Enquanto as empresas britânicas exportavam suas fábricas para países onde a mão de obra era mais barata, as indústrias criativas ofereciam uma via de reconstrução da economia nacional por meio do trabalho imaterial, oferecendo produtos, serviços e experiências com alto valor agregado e, com isso, dando ocupação a trabalhadores altamente capacitados formados no reino. Assim, tornava-se urgente, seguia esse raciocínio, a revisão da abordagem do Estado britânico ao campo da cultura. Conforme se afirma num dos documentos do governo, seria preciso trazer as indústrias criativas das margens para o centro do pensamento econômico e político (MARCHI 2014, p.198).

O Estado foi um dos principais facilitadores na produção da Indústria Criativa promovendo ações e condições favoráveis

para inserção no mercado. Após essas mudanças, o governo britânico transformou o Departamento do Patrimônio Nacional em Departamento para Cultura, Mídia e Esporte.

Em contrapartida, o resto do mundo só teve ciência desta nova forma de gestão através do relatório da Conferência das Nações Unidas para o Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD, 2008) onde afirmava que as indústrias criativas constituíam um meio estratégico para se alcançar um comércio internacional mais justo.

Com a emergência da globalização e a crescente valorização do trabalho imaterial, criou-se uma oportunidade única para os países em desenvolvimento acessarem as economias desenvolvidas em virtude não da exportação de commodities ou de mão de obra desqualificada, mas de bens e serviços com alto valor agregado. Afinal:

as indústrias criativas seriam empreendimentos que dependiam da capacidade individual de se apropriar da cultura local de sua região ou país para a aplicação de novas ideias para a produção de obras de arte e produtos culturais, criações funcionais, invenções científicas e inovações tecnológicas". E como a "criatividade" é um recurso de que a priori todo país dispõe, seria possível promover desenvolvimento independentemente do estágio em que se encontraria cada economia nacional (MARCHI, 2014, p. 200).

No Brasil, a população teve ciência da existência da economia criativa por meio do estudo realizado pela Firjan, em 2012, demonstrando que o Brasil se apresenta entre os 10 maiores produtores de criatividade do mundo superando Espanha, Itália e Holanda. Além disso, percebeu-se que a contribuição dos segmentos criativos atingiu 2,7% do PIB em 2011. Esse estudo também apontou que o mercado formal de trabalho do setor é composto por 810 mil profissionais, o que representa 1,7% do total de trabalhadores brasileiros cadastrados (SEBRAE, 2016). Dentre esses, 28,39% representam o segmento de Arquitetura e Engenharia, seguidos de Publicidade e Design, com 12,34% cada. O setor de moda também aparece em destaque, tendo em vista por quase 30% da cadeia da indústria criativa e 29,27% representando as demais áreas.

Devido a esse potencial de segmentação por meio da economia criativa no Brasil, foi implantada, em 2012, sob o comando do Ministério da Cultura, a Secretaria da Economia Criativa que possuía a missão de conduzir a formulação, implementação e monitoramento de políticas públicas para o desenvolvimento local e regional, priorizando o apoio e fomento aos profissionais e aos micro e pequenos empreendimentos criativos brasileiros (HOLLANDA, 2011).

A ONU (2013) destacou a economia criativa como força transformadora do mundo atual.

*"This special edition of the Creative Economy Report argues that creativity and culture are processes or attributes that are intimately bound up in the imagining and generation of new ideas, products or ways of interpreting the world. All these have monetary and non-monetary benefits that can be recognized as instrumental to human development. Transformational change is thus understood within a broader framework of human development and is recognized as a process that enhances the effective freedom of the people to pursue whatever they have reason to value"*³ (CREATIVE ECONOMY REPORT, 2013, p.19).

O Mapeamento da Indústria Criativa (Firjan, 2014) demonstra a Indústria Criativa por meio de duas óticas:

- a) Produção: sob o olhar de uma década notou-se um crescimento de 69,1% entre 2004 e 2013, conseqüentemente a base massa salarial teve um acréscimo do PIB de 0,5% do total produzido no Brasil;
- b) Mercado formal de trabalho, composto por 892,5 mil profissionais formais. Entre 2004 e 2013, houve alta de 90%. Dessa forma, o mercado de trabalho criativo se expandiu em termos relativos: a participação da classe criativa no total de trabalhadores formais brasileiros alcançou 1,8% em 2013, ante a 1,5% em 2004. Houve crescimento relevante nas quatro grandes áreas criativas: Tecnologia (+102,8%), Consumo (+100,0%), Mídias (+58,0%) e Cultura (+43,6%).

A região sudeste é a que apresenta maior destaque sendo: Rio de Janeiro com 107 mil trabalhadores e São Paulo com 349 mil trabalhadores, significando 2,3% e 2,5% do mercado de trabalho representados por profissionais criativos. Entretanto, em análise de remuneração por estado, o Rio de Janeiro é o grande protagonista.

³ "Essa edição especial é organizada em oito capítulos. Os capítulos que se seguem contêm um corpo de evidências refletindo as experiências, ações e recursos dos atores locais e da comunidade pelo o mundo afora que estão sendo desenvolvidas para forjar novos caminhos que são ao mesmo tempo humanas e sustentáveis. Ele apresenta indicadores de sucesso e eficácia na economia criativa e de uma abordagem analítica fresca para ajudar os decisores políticos locais a preencherem as lacunas e provas existentes e a repensar como uma economia criativa local, fluorescente poderia ajudar a melhorar a vida cotidiana das pessoas" (Tradução do autor).

Considerando os dados, pesquisas e fatos descritos, observa-se no atual cenário do mercado de trabalho brasileiro que o Estado do Rio de Janeiro tornou-se ao longo dos anos um dos pioneiros em geração de economia por meio da economia criativa embasado no levantamento feito pela organização Transporte Ativo que demonstra o número de “bicicletarias”, paraciclos, locais para aluguel de bicicletas, entre outros sendo perceptível a presença dessas infraestruturas de apoio com 48 bicicletários e 7 lojas e/ou oficina (TRANSPORTE ATIVO, 2016). Contudo, na região próxima ao bairro encontramos apenas 1 loja e/ou oficina, localizada na Rua Tiradentes. Assim, associaremos as informações apresentadas com o atual cenário da cidade focando nos indicadores estruturados pelo Plano de Desenvolvimento de Niterói.

3. NITERÓI E MORRO DO ESTADO

Niterói possui uma aproximação com a bicicleta desde o período que se manteve como capital do estado, por apresentar em sua geografia quase sua totalidade horizontal (EDRA et al, 2015) e por seu centro comercial-empresarial estar localizado no centro do município, somada a sua geografia margear a Baía de Guanabara. Os deslocamentos se resumiam a distâncias de aproximadamente onze quilômetros.

Vale salientar que no fim de 1975, Niterói perdeu sua posição de capital, porém no mesmo período inaugurou-se a ponte Presidente Costa e Silva, conhecida como Ponte Rio-Niterói, possuindo 13 quilômetros de distância (COSTA, 2015). Somado a isso, “até o ano de 1991, Niterói se apresenta como terceira cidade brasileira com o maior índice de desenvolvimento humano (IDH)” (ATLAS DE DESENVOLVIMENTO HUMANO, 2016).

Considerando o fato da curta distância até a capital, o fomento imobiliário ocorreu em bairros localizados nas áreas mais longínquas do Centro, denominada Região Oceânica, e que, em função da distância e com grandes aclives, minimizam os deslocamentos por meio da bicicleta. Em 2000, Niterói ocupou o 5º lugar no ranking nacional e em 2010 perdeu mais duas posições, passando para a 7ª posição (ATLAS, 2016a)

Tal fato pode ser explicado pelo acelerado crescimento demográfico, o que gerou uma ocupação desordenada concomitante à incapacidade do poder público no investimento de infraestrutura em quantidade e qualidade suficientes em relação ao número de habitantes.

Em um período de 45 anos, a cidade cresceu quase que 50% em número populacional. Em 1970, o número de habitantes era de 324.246 (NITVISTA, 2016) e em 2010 passou para 487.562 habitantes (ATLAS, 2016b).

Dessa forma, a frota automobilística seguiu o mesmo aumento. No ano de 2001, a cidade possuía 141.836 veículos cadastrados e, em 2010, passou para 208.986 (Quadro 1).

ANO	Nº DE HABITANTES	Nº DE VEÍCULOS / 100 MIL HABITANTES
2001	458.465	1,41
2010	487.562	2,08

Quadro 1: Frota Niterói x Nº de Habitantes.
Fonte: Elaboração própria a partir de IBGE, 2016.

A soma entre fomento imobiliário, crescimento da população e número de veículos resultou no aumento de engarrafamentos e na diminuição da mobilidade, fatos que levaram o poder público a incluir a bicicleta em sua agenda política.

Apartir disso, surgiram iniciativas principalmente dentro da Niterói Transporte e Trânsito (NitTrans), empresa responsável por planejar e gerenciar o sistema de transportes e trânsito das vias da cidade, para desenvolver e implantar medidas de fomento à circulação de ciclistas pelas vias públicas.

Entretanto, após mudanças políticas e a implantação do Plano Estratégico, a NitTrans saiu de cena. Foi criado, então, o Programa Niterói de Bicicleta (PNB) com dois pilares estruturantes: infraestrutura cicloviária e cultura e educação

ciclovária. A ideia do PNB baseava-se na ação participativa social, onde se reuniam vários atores com poder de influência para a multiplicação de ideias visando o planejamento e a implementação de projetos sob a responsabilidade do Programa, atuando dessa forma com o atendimento de todas as demandas populacionais relacionadas à mobilidade ciclística.

Tal construção participativa motivou a formação de vários grupos (Quadro 2).

GRUPO	NATUREZA	SURGIMENTO	ENFOQUE
Ciclista Aprendiz	ONG	2012	Produção de diferentes atividades por meio da bicicleta.
Bike It	Sociedade Civil	Mai de 2012	Realizações de ações e projetos que promovam a cultura ciclística.
Massa Crítica	Sociedade Civil	Setembro de 2013	Divulgar a bicicleta como meio de transporte, criar condições favoráveis para o uso deste veículo e tornar mais ecológico e sustentável os sistemas de transporte de pessoas,
Pedal Sonoro	Sociedade Civil	Final de 2013	Levantar a bandeira da ocupação do espaço público, questionar e valorizar o uso da bike no trânsito como alternativa limpa e rápida em meio ao caos do engarrafamento e falta de
Mobilidade Niterói	Grupo de Trabalho	Novembro de 2014	Promover a integração de transportes coletivos e transportes individuais não motorizados, além de estudar e propor soluções de mobilidade
PedalUFF-Tur	Grupo de Pesquisa	Segundo semestre de 2014	Desenvolver ações para a inserção do cicloturismo urbano na cidade, assim como o empreendedorismo para o segmento das bicicletas.

Quadro 2: Grupos que surgiram após a iniciativa de ação participativa social.

Fonte: Elaboração própria.

Vale salientar que, em busca da necessidade de recolocar a cidade de Niterói nos caminhos do desenvolvimento social e econômico, o governo vigente (2012-2016) criou o Planejamento Estratégico “Niterói que Queremos 2033” demonstrando aos niteroienses que a Prefeitura Municipal de Niterói desempenhava um papel central nas decisões de planejamento e gestão da cidade, além da busca em iniciar estratégias que extrapolassem os limites do mandato do governo, fomentado com a participação de vários atores sociais.

Este projeto é considerado a ferramenta norteadora da Administração e do Desenvolvimento Municipal para os próximos 20 anos ou mais. A participação da sociedade ocorreu de duas formas: viabilização financeira para com a inserção do projeto e por meio de sugestões, comentários e opiniões sobre a cidade.

A proposta para a elaboração do Plano foi composta a partir de duas metodologias: elaboração de um diagnóstico utilizando fontes oficiais e dados institucionais, somada a uma pesquisa de opinião e uma atividade envolvendo a participação popular. Mediante a elaboração do diagnóstico foram levantados indicadores georreferenciados relativos ao contexto socioeconômico do município: Perfil Demográfico; Educação; Saúde; Desenvolvimento Econômico e

Renda; Mobilidade e Transporte; Meio Ambiente e Saneamento; Habitação; Segurança; e Social.

A partir disso, foram estabelecidas áreas de resultados, que por sua vez, reuniam os desejos dos moradores em relação ao futuro da cidade (Quadro 3).

“A NITERÓI QUE QUEREMOS SERÁ”	CARACTERÍSTICA	FOCOS
Organizada e Segura	Estruturada, bem cuidada, sem riscos, andar e de fácil deslocamento de um ponto ao outro.	Mobilidade; Desenvolvimento e Ordenamento Urbano; Prevenção e Segurança.
Saudável	Realizações de ações e projetos que promovam a cultura ciclística.	Realizações de ações e projetos que promovam a cultura ciclística.
Escolarizada e Inovadora	Divulgar a bicicleta como meio de transporte, criar condições favoráveis para o uso deste veículo e tornar mais ecológico e sustentável os sistemas de transporte de pessoas, principalmente	Divulgar a bicicleta como meio de transporte, criar condições favoráveis para o uso deste veículo e tornar mais ecológico e sustentável os sistemas de transporte de pessoas, principalmente
Próspera e Dinâmica	Empregadora e geradora de riqueza para todos ao passo que seja tecnológica, diversificada e empreendedora.	Desenvolvimento Econômico; Inserção Produtiva.
Vibrante e Atraente	Maravilhosa, aconchegante, sustentável e divertida.	Meio Ambiente; Lazer e Esporte; Cultura e Entretenimento.
Inclusiva	Promotora de oportunidades para todos, apoiando aos que têm menores condições de acesso.	Igualdade e Oportunidades.
Eficiente e Comprometida	Transparente, participativa e resolutiva, voltada a resolver os problemas dos cidadãos, com perspectiva regional.meio urbano.	Gestão Pública; Participação Cidadã; Integração Regional.

Quadro 3: Resultados obtidos a partir das pesquisas realizadas.

Fonte: Elaboração própria baseada no Plano Estratégico Niterói que Queremos 2033.

Dessa forma, estabeleceram-se 25 focos prioritários de trabalho, sendo os de nosso interesse (Quadro 4):

ÁREAS DE RESULTADOS		
Niterói organizada e segura	Niterói Vibrante e Atraente	Niterói Próspera e Dinâmica
DESAFIOS PRIORITÁRIOS		
Tornar a mobilidade urbana em Niterói mais ágil e humana.	Proteger e recuperar áreas verdes e bacias hidrográficas, símbolos do desenvolvimento sustentável do município.	Impulsionar o crescimento econômico de Niterói a partir de seus setores tradicionais: turismo, cultura, indústria naval, comércios e serviços.
Aprimorar a qualidade, organização e utilização do espaço urbano, viabilizando o desenvolvimento e a equivalência das regiões do município.	Alavancar a vocação natural de Niterói para o esporte.	Aumentar o valor agregado da atividade empresarial niteroiense.
Ampliar a capacidade de resiliência e de respostas de Niterói aos desastres naturais.	Potencializar boas opções de lazer e entretenimento a partir da beleza de Niterói.	Promover a inserção da parcela mais excluída de Niterói nos ciclos geradores de renda.
Reduzir as incidências de violência e criminalidade.		Intensificar a formação de capital humano nas áreas técnicas ligadas às vocações econômicas de Niterói.

Quadro 4: Áreas de resultados, com enfoque em nosso interesse.

Fonte: Elaboração própria baseado em Plano Estratégico Niterói que Queremos 2033.

Para atingir as metas desejadas (Quadro 4), foram elaboradas 12 estratégias (Quadro 5) onde percebe-se a relação entre Desenvolvimento Social, Economia, Mobilidade e Turismo:

ESTRATÉGIAS

Para ser Organizada e Segura:

- Construir redes integradas, eficientes e menos poluentes de transportes;
- Requalificar urbanisticamente o centro de Niterói;
- Garantir uma cidade limpa, organizada e bonita, a partir do ordenamento urbano; da conservação e valorização dos espaços públicos; e da conscientização do cidadão;

Para ser Próspera e Dinâmica:

- Explorar as potencialidades turísticas e culturais;
- Estimular ambiente propício à inovação e ao desenvolvimento de pequenos e médios negócios de maior valor agregado, apropriando o conhecimento local;
- Fomentar o empreendedorismo com foco em áreas de baixa renda aproveitando vocações culturais, turísticas e artísticas, formalizando empreendedores locais e definindo política de incentivo utilizando o poder de compra do município;

Para ser Vibrante e Atraente:

- Conservar e ampliar o sistema cicloviário municipal, integrando-o aos demais modais, implantando estações de guarda e empréstimos de bicicletas em vários pontos da cidade e fomentando a cultura do uso da bicicleta;
- Identificar, promover e difundir as produções artísticas e culturais da cidade bem como sua integração

INDICADORES

- Tempo médio de deslocamento casa-trabalho;
- Número de licenciamentos para a construção e restauração no centro;
- Extensão de ciclorrotas;

Para ser Próspera e Dinâmica:

- % crescimento PIB Niterói em relação ao ERJ (média no período).

Quadro 5: Estratégias e Indicadores do Plano Estratégico.

Fonte: Elaboração própria baseada no Plano Niterói que Queremos 2033.

No próximo tópico abordar-se-á o bairro do Morro do Estado, inserido nas proximidades do centro urbano de Niterói. Demonstra-se o cenário atual do Morro do Estado, somada a pesquisa de campo realizada com os moradores procurando identificar a real percepção dos residentes em relação à bicicleta, veículo este que se tornou bastante presente nos deslocamentos diários dos niteroienses.

3.1 MORRO DO ESTADO

O Morro do Estado cresceu no pós-Segunda Guerra Mundial (1939-1945), dentro do processo de urbanização e metropolização da cidade, consequência também do caráter excludente do modelo econômico de renda acentuado no país, a partir dos anos 1970; da crise habitacional; do alto custo de vida; deficiências do transporte coletivo; do desemprego e das migrações inter e intrarregionais, sobretudo da Região Nordeste do Brasil (PREFEITURA DE NITERÓI, 2015).

A história da ocupação da área deu-se por meio do uso da terra concedidas pelo poder público ou por proprietários privados. À medida que essa forma de assentamento alternativo foi se cristalizando, os “barracos” de madeira foram substituídos por casas de alvenaria com arquitetura própria (tendo a laje como cobertura e sem revestimento) e de forma desordenada. Seu crescimento se manifestou da parte baixa para a parte alta e das bordas para o interior do morro, como ocorreu nas áreas periféricas do Rio de Janeiro. Atualmente, encontramos domicílios sob a forma de

apartamentos.

Os anos 70 foram os de maior incremento demográfico, principalmente em virtude da entrada de novos migrantes que procediam do próprio Estado do Rio de Janeiro. Hoje, existe uma divisão social do espaço: os moradores mais antigos, geralmente de procedência nordestina, concentram-se principalmente na parte voltada para a Rua Padre Anchieta e seus arredores onde os domicílios possuem melhor estrutura, enquanto os mais recentes ocupam as demais áreas.

Existe complexa teia de organização e normas no Morro do Estado responsável pela criação da escola de samba, do bloco carnavalesco, da associação de moradores, do conselho comunitário e de outras formas de agrupamentos sociais. Atualmente o bairro conta com 4.073 habitantes, sendo a população masculina, representada por 46,91%, e a população feminina, 53,08% (CENSO, 2010).

Por meio da reformulação urbana que perpassa em Niterói, principalmente no centro do município, é notável que o bairro (Morro do Estado) tornou-se um dos principais afetados por tais reformas devido ao fato de o mesmo estar situado próximo à estação hidroviária Arariboia que apresenta um grande fluxo de pessoas e por possuir em suas imediações centros comerciais e residências (Figura 1).

Por isso, no próximo tópico os autores buscaram, por meio de uma pesquisa em campo, entender a real percepção dos moradores sobre a bicicleta e, a partir dos resultados esperados, ministrá-los por meio de workshops demonstrando maneiras de como empreender de forma correta e suscetível utilizando a bicicleta como objeto de renda principal. Além disso, ensiná-los, mediante aulas presenciais, a ação de pedalar já que pelos percursos dos mesmos e por seus arredores é visível o aumento do fluxo de ciclistas, seja por passeio, transporte e/ou trabalho. Além disso, considerando o aumento significativo de bicicletarias e paraciclos no centro e nos arredores do bairro (Figura 1).

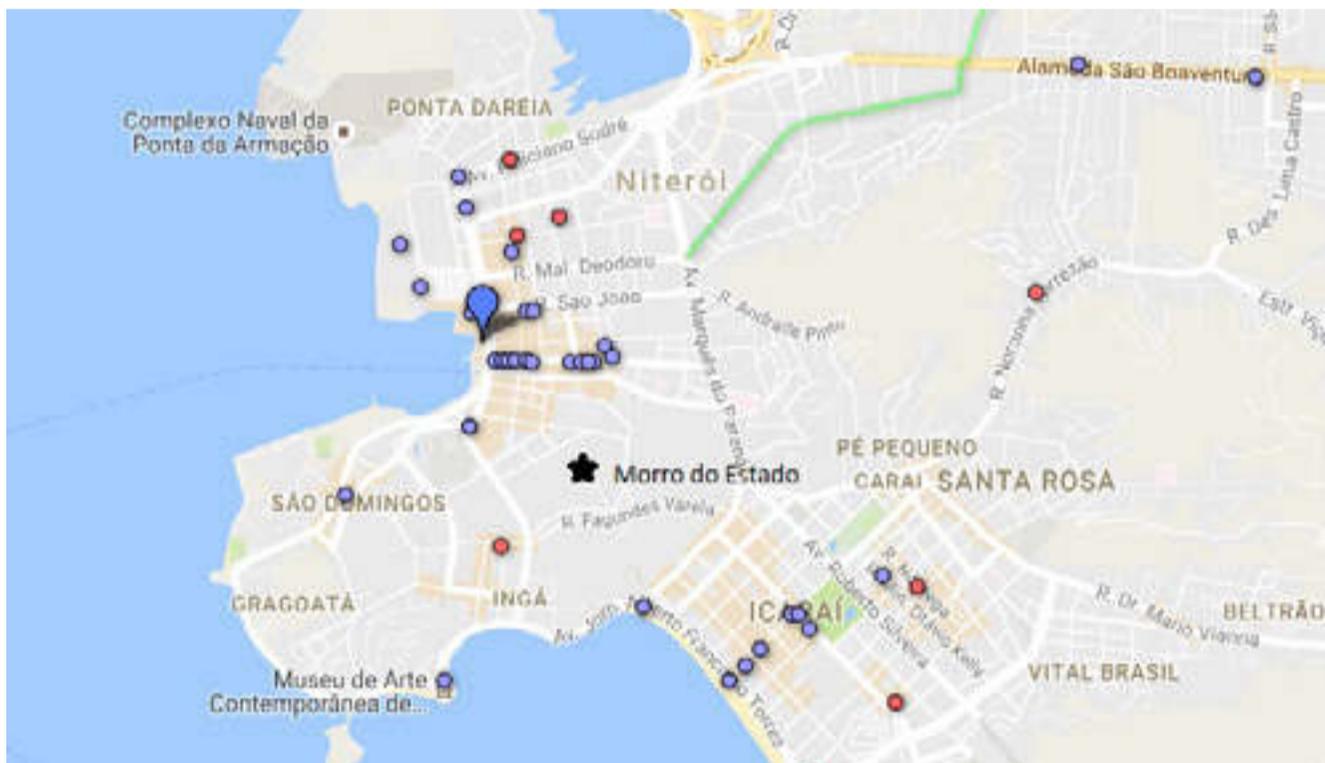


Figura 1: Mapeamento da infraestrutura ciclovária de Niterói e localização do bairro.
Fonte: TRANSPORTE ATIVO, 2016.

4. A PESQUISA

A pesquisa tem como objetivo identificar a real percepção dos moradores a respeito da bicicleta. Foram aplicados questionários em diferentes pontos: (a) Ponto das Kombis, na Rua Aurelino Leal; (b) Ponto dos mototáxis: Rua Quinze de Novembro; (c) Associação de Moradores do Morro Estado, pontos esses determinados em virtude do fluxo de moradores.

O questionário compunha oito itens que foram divididos em três abordagens: perfil do respondente, relação entre o respondente e o uso da bicicleta e, por fim, o interesse do entrevistado em relação à participação em workshops para o aperfeiçoamento da pedalada, além da instrução de como empreender utilizando a bicicleta.

A pesquisa foi realizada em 10 dias não consecutivos, entre 1º de setembro e 6 de dezembro de 2015, no período da manhã e da tarde. Foi utilizado um formulário eletrônico desenvolvido por meio da ferramenta disponibilizada no Google Drive com posterior tabulação e cruzamento de dados a partir da tabela dinâmica do Excel, que permite a variedade de cruzamentos. Ao longo do texto, destacam-se as informações consideradas de maior relevância para o desenvolvimento do trabalho.

Inicialmente, perguntou-se o sexo do respondente. Conforme o Censo 2010, a quantidade de mulheres no bairro ultrapassa o número de homens, desta forma, obteve-se um total de 298 formulários, destes 140 homens e 158 mulheres. Utilizamos como base uma amostragem de 46,92% e 53,08% respectivamente, do total geral 4.074 habitantes.

Em seguida o formulário foi dividido em quatro faixas etárias: 18 a 24, 25 a 44, 45 a 64 e a partir de 65 anos. Surpreendeu o fato de que 39,66% dos entrevistados estavam na faixa etária compreendida entre 25 e 64 anos sendo 21,69% entre 45 e 64 anos e 29,83% entre 18 e 24 anos. Vale salientar que dentre estes respondentes apenas 8,81% estavam na faixa etária compreendida entre 65 anos ou mais e destes, apenas 7,69% possuíam bicicleta, porém, não faziam o uso da mesma.

Verificou-se que entre os respondentes, 61,35% não faziam o uso da bicicleta e destes, 12,15% possuíam bicicleta salientando que não a utilizavam por falta de conhecimento, medo e infraestrutura precária da zona de tráfego.

Além disso, 17,62% dos respondentes percebiam a bicicleta como objeto para o lazer, 9,83% para o transporte e 7,79% para a prática do esporte. Em contrapartida apenas 4,40% consideravam a bicicleta nesses três extremos. Por outro lado, 1,69% dos respondentes consideravam a bicicleta como material de trabalho.

É importante assinalar que 2,71% dos respondentes consideravam a bicicleta algo supérfluo, um objeto econômico (0,33%), status social (0,67%) e algo perigoso (3,05%).

Buscou por fim dentre os respondentes, quais tinham vontade de participar das oficinas para melhoria da pedalada e quais possuíam interesse em se inserir nas oficinas com ênfase na ação de empreender, sendo que: 15,59% possuíam interesse em participar das oficinas, porém 67,79% não possuíam interesse em participar das oficinas de empreender. Por outro lado, 32,30% dos respondentes tinham interesse em participar das oficinas com foco na ação de empreender, contudo 43,72% não possuíam interesse nas oficinas de pedalada.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em virtude dos resultados da pesquisa é nítido que os moradores não consideravam a bicicleta como forma de lazer, esporte e transporte. Além da nossa busca em considerar a real percepção dos moradores diante dos workshops, compreendeu-se que grande parte dos respondentes demonstrou desinteresse em participar dos workshops que buscavam empreender no mercado da bicicleta usando a mesma como objeto de trabalho. Em contrapartida, possuíam interesse intermediário em participar das oficinas de pedalada, já que não praticavam ou por medo ou por não possuírem ou por falta de segurança.

Dessa forma, percebe-se que o mercado da bicicleta ainda é considerado um fator desconhecido pelos residentes e que possui potencial para geração de capital na região, a qual necessita de mais informações e/ou incentivos. O mercado da bicicleta cresce exponencialmente, embasado no levantamento feito Cycling Embassy of Denmark que descobriram que os ciclistas de um dia gastam em média 16 euros, enquanto os de longa distância desembolsam, em média, 65 euros (SALDANHA, 2013 baseado em CYCLING EMBASSY OF DENMARK, 2012). Considerando tais dados, percebe-se o quanto um ciclista pode gerar economicamente em uma determinada região mostrando que se faz necessário a Prefeitura incentivar os pequenos microempreendedores a se inserirem nesse mercado da bicicleta.

REFERÊNCIAS

ATLAS DE DESENVOLVIMENTO HUMANO. Posição de Niterói até 1991. Em: <<http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/ranking/>>. Acesso em julho de 2016.

..... Número de habitantes. Disponível em: <<http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/ranking/>> Acesso em julho de 2016b.

..... Ranking de Desenvolvimento Humano. Disponível em: <<http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/ranking/>> Acesso em julho de 2016b.

CENSO 2010. População Morro do Estado. Em <http://populacao.net.br/populacao-morro-do-estado_niteroi_rj.html>. Acessado em 20/06/2016 às 00h19min.

UNCTAD. CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O COMÉRCIO E DESENVOLVIMENTO. CREATIVE ECONOMY. 2008. Disponível em: <<http://www.unctad.org/creative-economy>>. Acesso em: jul. 2016.

COSTA, A. M. N. O Talento jovem, a internet e o mercado de trabalho da “Economia Criativa”, PUC-Rio, Rio de Janeiro, 2011. CYCLING EMBASSY OF DENMARK. Collection of Cycle Concepts 2012. [S.l.]: [s.n.], 2012.

DEPARTAMENT FOR CULTURE, MEDIA AND SPORT. Creative industries mapping document. London: DCMS, 1998. Disponível em: <<https://www.gov.uk/government/publications/creative-industries-mapping-documents-1998>>

EDRA, F. P. M; COSTA, M. L; FERNANDES, T. T. Cicloturismo em Niterói: Potencialidade a partir do Rio de Janeiro. Caderno Virtual de Turismo – Rio de Janeiro, v. 15, n.3, p.331-345, dez. 2015.

GOMES, M.A; REYS, S.P. Niterói que queremos: Uma estratégia Inovadora de Planejamento. VII Congresso Consad de Gestão Pública, Brasília, maio 2015.

GOOGLE MAPS. Geolocalização do Morro do Estado. Em < <https://www.google.com/maps/place/Morro+do+Estado,+Niterói+-RJ,+Brasil/@-22.8989531,-43.1202675,16z/data=!4m2!3m1!1s0x9983dce8050b25:0xe56533590a1258c2>>. Acesso em: 21 de julho de 2016.

HESMONDHALGH, D. Media and cultural policy as public policy. International Journal of Cultural Policy, v. 11, n. 1, p.95-109, 2005.

HOLLANDA, A. P. PLANO DA SECRETARIA DA ECONOMIA CRIATIVA: Políticas, diretrizes e ações 2011 a 2014, v.2. Brasília. 2011.

MARCHI, L. Análise do Plano da Secretaria da Economia Criativa e as transformações na relação entre Estado e cultura no Brasil. Intercom - RBCC, São Paulo, v.37, n.1, p. 193-215, jan./jun. 2014.

NITERÓI, Documentos Institucionais - Plano de Desenvolvimento Estratégico Niterói Que Queremos. 2014.

NITVISTA, Número de habitantes em 1970. Em: <<http://www.nitvista.com>>. Acesso em julho de 2016.

ONU. UNESCO. Relatório de Economia Criativa: Edição Especial. Suíça: Unesco, 2013. Disponível em: <http://unctad.org/pt/docs/ditctab20103_pt.pdf>. Acesso em: 01 jun. 2016.

SALDANHA, L. Cicloturismo na cidade do Rio de Janeiro: Uma prática associada ao desenvolvimento sustentável da cidade? SEBRAE, O que é Economia Criativa? 07 de jan. 2016. Em: <<http://www.sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/artigos/o-que-e-economia-criativa,3fbb5edae79e6410VgnVCM2000003c74010aRCRD>>. Acessado em: jul. 2016.

TRANSPORTE ATIVO, Mapa ciclovitário unificado do Rio de Janeiro. Em <<http://www.ta.org.br/ciclorio/index1.html>>. Acesso em: 21 de julho de 2016.

EM BUSCA DE CONEXÕES ENTRE CICLOTURISMO URBANO, CRIATIVIDADE E NOVAS TECNOLOGIAS DE INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

Carla Fraga¹
Simone Feigelson²
Maria Jaqueline Elicher³

RESUMO

A ideia de cicloturismo urbano e criativo emerge da conexão inusitada entre o uso da bicicleta e algo produzido a partir de setores das indústrias criativas nas cidades. A cidade do Rio de Janeiro, alvo do presente estudo, reúne três pré-requisitos básicos para este tipo de turismo: (1) é um dos destinos turísticos brasileiros mais visitados; (2) possui a maior malha cicloviária da América Latina; (3) pertence a um dos estados brasileiros que estão entre os mais representativos em número de empregos na indústria criativa. Por outro lado, as novas tecnologias da informação e comunicação (NTICs) têm tido importante papel para o desenvolvimento do turismo urbano e também devem ser consideradas. As análises e discussões são feitas com base em dois vetores: (1) territórios e territorialidades; (2) transformações urbanas e o uso da bicicleta. O resultado mostra que a cidade do Rio de Janeiro deveria considerar o cicloturismo urbano e criativo como nicho potencial a ser explorado, sobretudo, por ter as NTICs como suporte.

PALAVRAS CHAVE: criatividade; cicloturismo urbano; novas tecnologias de informação e comunicação.

ABSTRACT

The idea of urban and creativity bicycle touring arises from the unusual connection between the use of bicycles and the production by the creative industries of cities. The city of Rio de Janeiro, target of this study, has three basic prerequisites for this type of tourism: (1) it is one of the most visited Brazilian tourist destinations; (2) it has the largest bike path system in Latin America; and (3) it belongs to a Brazilian state that is one of the most representative in number of jobs in creative industries. On the other hand, the new information and communication technologies (NICTs) play a relevant role in the development of urban tourism and need to be considered. The analyses and discussion presented here was based on two aspects: (1) territories and territoriality; and (2) urban transformations and the use of bicycles. The result shows that policymakers in Rio de Janeiro should consider the development of the urban and creativity bicycle touring as a potential niche to be explored, especially NICTs as a support.

KEY WORDS: creativity; urban bicycle touring; new technologies of information and communication.

1. INTRODUÇÃO

A relação entre o uso de bicicleta e o turismo urbano em cidades pode assumir variadas formas, portanto, buscar conexões com a criatividade (setores da indústria criativa, territórios criativos, etc) é uma possibilidade para o desenvolvimento de destinos turísticos que objetivam se diferenciar na estruturação e oferta desse tipo de turismo.

Por outro lado, conexões entre o real e o virtual também têm sido um elemento-chave para o desenvolvimento do turismo de maneira sustentável. Um exemplo disso seria o uso de aplicativos (app) e plataformas que permitem atuações

¹ Departamento de Turismo e Patrimônio (UNIRIO) - carlota.fraga@gmail.com

² Departamento de Turismo e Patrimônio (UNIRIO) - feigelson@globo.com

³ Departamento de Turismo e Patrimônio (UNIRIO) - maria.elicher@unirio.br

wireless (sem fio) podendo ser um diferencial para os destinos que buscam se tornar não só criativos e inteligentes, mas sustentáveis. A delimitação do urbano e, por consequência, a cidade enquanto forma deste ocorre, pois a cidade parece ser um ambiente favorável à concentração de indivíduos pertencentes ao que Flórida (2008) nomeou como classe criativa.

O objetivo deste trabalho é apresentar conexões, mesmo que iniciais, entre cicloturismo e criatividade (seja pelo viés da confluência das atividades ou das territorialidades) considerando as NTICs (e principalmente o uso de internet), e então traçar o que pode ser compreendido como desafios para o cicloturismo urbano e criativo na cidade do Rio de Janeiro.

A referida cidade é o objeto de estudo desse ensaio por apresentar três características fundamentais: (1) Segundo o Ministério do Turismo (2015), é o principal destino turístico brasileiro de lazer; (2) Possui a maior malha cicloviária da América Latina, de acordo com a Prefeitura do Rio de Janeiro (2016); (3) Pertence a um dos estados brasileiros mais representativos em número de empregos na indústria criativa, com 107 mil trabalhadores fluminenses (FIRJAN, 2014). Ainda de acordo com a Secretaria de Cultura - RJ (2016a) foi criada em 2009 a Coordenadoria da Economia Criativa e o Projeto Incubadora Rio Criativo, capaz de reunir projetos em diversos setores. O trabalho está organizado em três seções sendo a próxima sobre territórios, territorialidades e novas tecnologias da informação e comunicação (NTICs).

2. TERRITÓRIOS, TERRITORIALIDADES E AS NTICs

Para Raffestin (1993), o território se forma a partir do espaço e é resultado das ações conduzidas por atores programados por um objetivo comum que se apropriam de um espaço, concreta ou abstratamente, e o territorializam. Assim, para o autor, o agir e o apropriar-se do espaço se dá pela projeção do trabalho, da energia e da informação empregadas na transformação do mesmo, o que revela, por consequência, relações de poder. No contexto temático, a presença da malha cicloviária e da indústria criativa parece ser um ponto de partida para a análise do território e das territorialidades em questão.

Esse lugar de poder citado também se relaciona com a continuidade versus oposição entre o real e o virtual. Pimenta (2001), ao explicar o conceito de virtualização de Pierre Lévy faz uma consideração muito relevante sobre criatividade que nos parece ser uma ligação entre o virtual e o real a partir das discussões sobre territórios e territorialidades: o virtual ganha (...) a condição de algo que fornece as tensões para o processo criativo que envolve a atualização. Não seria algo previsível e estático, como a passagem do possível para o real (PIMENTA, 2001,s.p.). Segundo Castells and creativity (1999):

(...) As novas tecnologias da informação não são simplesmente ferramentas a serem aplicadas, mas processos a serem desenvolvidos. Usuários e criadores podem tornar-se a mesma coisa. Dessa forma, os usuários podem assumir o controle da tecnologia como no uso da Internet... Há, por conseguinte, uma relação muito próxima entre os processos sociais de criação e manipulação de símbolos (a cultura da sociedade) e a capacidade de produzir e distribuir bens e serviços (as forças produtivas). Pela primeira vez na história, a mente humana é uma força de produção, não apenas um elemento decisivo no sistema de produção (CASTELLS, 1999, p. 69).

A veiculação digital das NTICs tem propiciado uma gama infinita de possibilidades de utilização dos recursos em diversos setores da sociedade, desde áreas úteis à construção do conhecimento científico passando pela sua aplicação no conjunto das atividades do trabalho ou nas atividades de lazer e entretenimento. Para o turismo, a utilização deste campo do conhecimento tem se tornado cada vez mais relevante, pois as NTICs, de certa forma, ancoram uma característica muito peculiar do fenômeno, a sua intangibilidade, cujo sistema de informações alcança níveis de importância que pode ser considerado na atualidade como matéria-prima para o seu desenvolvimento, sobretudo a partir das diferentes territorialidades.

Para Souza (1995), o território se conforma também a partir da existência de elementos de flexibilidade que o transforma num campo de forças, uma teia ou rede de relações sociais que, a par de sua complexidade interna, define, ao mesmo tempo, limites, alteridades, diferenças entre os grupos e as formas de representação do e no espaço geográfico, além de que é socialmente que os territórios são construídos e desconstruídos. Como reforça o autor, os territórios podem

4 "(i) artes cênicas; (ii) música; (iii) artes visuais; (iv) literatura e mercado editorial; (v) audiovisual; (vi) animação; (vii) games; (viii) software aplicado à economia criativa; (ix) publicidade; (x) rádio; (xi) televisão; (xii) moda; (xiii) arquitetura; (xiv) design; (xv) gastronomia; (xvi) patrimônio material e imaterial; (xvii) artesanato; (xviii) entretenimento; (xix) eventos; e (xx) turismo cultural" (SECRETARIA DE CULTURA - RJ, 2016 a).

possuir um caráter permanente, periódico ou cíclico (SOUZA, 2015). Esta ideia está calcada na visão de que, embora o território contenha uma materialidade, ele é, no fundo e, em si mesmo, fruto de uma relação social, porém espacializada.

A possibilidade da realização do lazer, para o residente ou o visitante, implica na conformação, portanto, de diferentes territorialidades expostas, atualmente, no espaço do debate da criatividade. Portanto, a criatividade é hoje associada à formação de territórios. Sobre sua definição, Closs et al. (2014) contribuem afirmando que o território criativo é:

(...) espaço ocupado por manifestações criativas materiais e simbólicas que integra pessoas que vivem como residentes, comerciantes, produtores, consumidores ou frequentadores que se ligam ao lugar pelo elo afetivo estabelecido no decorrer de sua trajetória de vida. Para tanto, considera-se para compreensão deste território: a história das manifestações criativas, como surgem e se alteram ao longo do tempo; a relação estabelecida entre aspectos sociais, culturais e econômicos no direcionamento das manifestações criativas daquele espaço; a diversidade de criatividade apresentadas pelos integrantes deste lugar; a relação de continuidades e descontinuidades estabelecidas entre estas formas criativas e os contextos nacional e internacional (CLOSS et al., 2014, p.13).

Assim, nota-se que territórios criativos podem ser apropriados pelo fenômeno turístico e que serviços e produtos que se liguem com setores da indústria criativa podem servir ao desenvolvimento de um turismo definido como criativo. A seguir é explorada a relação entre o cicloturismo urbano e o turismo criativo.

3. CICLOTURISMO URBANO E CRIATIVO

Para Richard (2010), o turismo criativo é aquele que oferece aos visitantes a oportunidade de desenvolver a criatividade através de participação em experiências de aprendizagem nos destinos visitados. Alguns tipos e exemplos de experiências no turismo criativo foram indicados por Richards (2010) baseados em grupos de ações (1) Learning, (2) Tasting, (3) Seeing, (4) Buying.

O Quadro 1 é uma adaptação desses tipos de experiências para o debate sobre a temática em questão. Além da possibilidade de usar a bicicleta (em todo, ou em parte do percurso) a ideia central deste quadro é apresentar exemplos de como experiências de cicloturismo urbano criativo podem ser desencadeadas:

EXPERIÊNCIA	EXEMPLOS
<i>Learning</i> (aprendendo)	Atividades variadas, como por exemplo, workshops, aulas, palestras, etc. sobre algo pertinente aos setores da indústria criativa que permitam a aprendizagem
<i>Tasting</i> (Provando)	Experiências de degustação envolvendo a oferta gastronômica. Uma representação importante desse segmento seria o food bike*.
<i>Seeing</i> (Vendo)	Itinerários de visitação urbana envolvendo o uso de infraestrutura e serviços voltados ao cicloturismo, mas que permitam frui�o de aspectos culturais e contato com os setores da indústria criativa.
<i>Buying</i> (Comprando)	Vitrines que usam de motivos relacionados à bicicleta incluindo temas de viagem turística. Souvenir relacionado ao uso da bicicleta no turismo ou mesmo o acesso de bicicleta a experiências de compras envolvendo produtos e serviços advindos da indústria criativa.

*Bicicleta onde se vende comida

Quadro 1: Cicloturismo Urbano e Criativo (Experiências e Exemplos).

Fonte: Elabora o própria a partir de Richards, 2010.

Alguns destinos turísticos já atentaram para o poder de se unir poesia e bicicleta para o desenvolvimento do cicloturismo urbano. Este é o caso de Lisboa que tem na ciclovias das margens do famoso Rio Tejo o poema "O Guardador de Rebanhos", de Fernando Pessoa. Assim, "Pelo Tejo vai-se para o mundo..." (PLANETA SUSTENTÁVEL, 2010)   quase uma metalinguagem ao se misturar poesia e paisagem no jeito "slow" (ser "lento", se comparado a outros tipos de veículos, como por exemplo, o carro) de se deslocar por este que é um dos principais destinos turísticos de Portugal e qui a da Europa.

Na Holanda, que é sem d vida um país reconhecido pela cultura da bicicleta, criou-se uma ciclovias que brilha no escuro tendo sido inspirada no quadro "A Noite Estrelada" do artista Van Gogh. O website Hypeness (s.d.) destaca que a criadora do projeto, Daan Roosegaarde, considera tratar-se de uma poesia tecnológica, ao se ter a parte técnica e a experiência. O Blog da Arquitetura (2016) também usa a expressão "Poesia High-Tech" para tratar a mistura de arte com tecnologia inteligente, o que marca a presença e força das NTICs. A cidade do Rio de Janeiro   grafada por uma série de transforma es urbanas, incluindo aquelas que se relacionam com o uso da bicicleta. A próxima se o explora as possibilidades de conexões entre o cicloturismo urbano, a criatividade e as NTICs na cidade do Rio de Janeiro.

4. EM BUSCA DE CONEXÕES

Esta parte do trabalho se ocupa em destacar importantes transforma es urbanas na cidade do Rio de Janeiro e como estas podem se relacionar com o uso da bicicleta (ver item 3.1), para então focar na análise e no debate sobre possíveis conexões que possam desencadear o cicloturismo urbano criativo (ver item 3.2).

4.1 Transforma es urbanas e o uso da bicicleta

Considerando a história das manifesta es criativas como algo importante para o território (CLOSS et al. 2014), a própria história da bicicleta e, especificamente, o seu uso na cidade do Rio de Janeiro, nos parece uma oportunidade de busca por conexões entre as transforma es urbanas, as possibilidades do cicloturismo urbano e a criatividade nessa cidade, que é um importante destino turístico nacional e internacional.

Em termos históricos, nota-se que a bicicleta só aparece no espaço urbano da cidade do Rio de Janeiro no fim do século XIX, na época conhecida como "cavalos de ferro", sendo um artefato de luxo da aristocracia por ser muito cara e haver a necessidade de ser importada da Europa, local que lhe deu origem. Esse meio de transporte foi desenvolvido em Paris no século XIX e, inicialmente, n  possuía pedais, tornando-a muito cansativa para seus usuários (SCHETINO, 2008).

No período republicano, início do século XX, com o interesse em melhorar as características urbanas e construtivas da cidade e transformá-la na "cidade maravilhosa", as bicicletas passam a ser um símbolo da prosperidade e modernidade

surgindo com força o ciclismo e os espaços para competições conhecidos como velódromos, conforme relatado por Schetino (2008, s.p.): “o primeiro e mais importante foi o Vellodromo Nacional, inaugurado em 1982, situado na Rua do Lavradio, no centro do Rio”.

É válido ressaltar que do ponto de vista da área de ocupação inicial, a cidade do Rio de Janeiro nasceu “espremida” entre morros, brejos, lagoas, mangues e florestas, além das praias que não possuíam inicialmente atrativos turísticos e de lazer, tal como se dá nos dias de hoje sendo inicialmente exploradas para fins medicinais e muitas contíguas a área central, parte histórica da cidade, eram utilizadas como porto de passageiros e mercadorias. Assim, observa-se que a cidade portuária se transforma pouco a pouco na cidade balneária. Segundo Andreatta (2009), o início da orla carioca para os banhos possui uma curiosa origem: com a vinda da Corte, o médico de D. João VI recomendou o banho de mar como cura de doenças, tal como já ocorria na Europa⁵, por exemplo. “Nas cercanias da residência real, o Paço da Quinta da Boa Vista, foi instalada uma ‘Casa de Banhos’, com vestiário e lugar de repouso para o rei em suas incursões à Praia de São Cristóvão” (ANDREATTA, CHIAVARI e REGO, 2009, p.6).

Depois de grandes modificações urbanas, com abertura de túneis e aterros na cidade, no início do século XX, dá-se a ocupação da orla, tornando-se um local de lazer e sendo considerado em 1976 como Zona Turística de acordo com o zoneamento urbano implementado no Decreto nº 322⁶. A orla passa a ser referência do culto à beleza associada ao esporte, e nessa realidade a bicicleta passa a ser um importante elemento. Contudo, o incentivo às ciclovias e ao uso da bicicleta se firma nos anos da década de 1990 visando preparar a cidade para a ECO 92, Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento para debater os problemas ambientais mundiais⁷. De acordo com o Portal Geo (s.d.), a malha cicloviária se expande de 2 km, em 1990, para 228,8 km, em 2011.

Atualmente (ano 2016) com 450 km, essa é a maior malha cicloviária da América Latina com 15 mil bicicletários disponíveis em Bus Rapid Transits (BRT), metrô, rodoviárias, trens e barcas, o que auxilia a evitar o uso do carro (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 2016). De acordo com a SMAC, “a bicicleta por ser 100% não poluente contribui para uma significativa redução nas emissões de gases do efeito estufa. Os gases poluentes emitidos pelo trânsito somam 77%, na região metropolitana” (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 2010). Observando essas transformações urbanas que se relacionam com a rede cicloviária, o próximo item faz um debate sobre possibilidades para o desenvolvimento de um cicloturismo urbano e criativo nesta cidade sem perder de vista o importante papel das NTICs.

4.2 Cicloturismo urbano criativo [e carioca!]

Na Figura 1, além de mostrar a rede cicloviária (implantada, em construção e aquela projetada) reúne-se algumas iniciativas culturais, a partir da (1) “Agenda Fixa”, disponível através do Mapa de Cultura da Secretaria de Cultura do Estado do Rio de Janeiro (ver Apêndice A); e dos (2) Centros de Internet Comunitária (CIC), já que estes são importantes para incluir digitalmente a comunidade local.

⁵ Inclusive, a ocupação da orla na praia de Copacabana teve início no final do século XIX, em função do uso medicinal, onde existia a clínica do Dr. Figueiredo Magalhães, instalado na atual Rua Figueiredo de Magalhães se estendendo por uma quadra, sendo um local próximo ao mar, onde eram ministrados banhos terapêuticos, seguindo os costumes europeus dos balneários.

⁶ Decreto nº 322 de 3 de março de 1976. Disponível em <<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/buscafacil/Arquivos/PDF/D322M.PDF>> Acesso em 20 set. 2016.

⁷ Nessa ocasião surge um estudo urbanístico para requalificação da orla marítima, denominado projeto Rio Orla, que pretendia recuperar a orla do Leme ao Pontal.

⁸ Projeto da Prefeitura executado a partir de termo de concessão de uso da Serttel (em parceria com o banco Itaú) e o sistema de bicicletas chamado SAMBA



Figura 1: Turismo, Bicicleta e Criatividade no município do Rio de Janeiro.

Fonte: Elaboração própria a partir de dados Secretaria de Cultura do RJ, 2016b; Portal Geo, 2016; Governo do Estado do Rio de Janeiro, s.d.

Embora não se iluminem os setores da indústria criativa voltados ao turismo criativo de maneira muito específica, a Figura 1 permite vislumbrar a ideia de que o turismo criativo possa se apropriar de uma agenda cultural fixa a fim de transformar o turismo cultural em criativo com propostas de entregas de experiências criativas de vários tipos, como apontou Richards (2010) em: (1) Learning, (2) Tasting, (3) Seeing, (4) Buying. Só que no caso do cicloturismo urbano criativo, inclui-se como ponto alto da experiência o uso da bicicleta (Quadro 1), seja: (a) em trajetos completos ou em parte de trajetos para se chegar às proximidades de atrações; ou (b) que o próprio passeio seja a experiência turística criativa em si. Neste último caso, vide os exemplos de Portugal e Amsterdã citados na seção anterior, podem ser enquadrados como uma forma de experiência cicloturística criativa, isto é, a partir do Seeing proposto por Richards (2010).

Na Figura 1, o posicionamento dos centros de internet comunitária (CIC) demonstra que a cidade está buscando se conectar digitalmente. Por outro lado, este recorte relacional entre objetos (Agenda Fixa) e (CIC) não dá conta de evidenciar um dos elementos principais para o uso das NTICs, que é a rede de internet urbana. Por exemplo, existe um sistema de compartilhamento de bicicletas através do Bike Rio⁸, que pode ser chave para a construção de um cicloturismo urbano e criativo permeado pelas NTICs, já que a retirada e entrega das bicicletas podem ser acionadas através de um aplicativo para smartphone.

É evidente que o uso da bicicleta para fins turísticos no Rio de Janeiro ocorra, em grande parte, nas cicloviárias que percorrem a orla da cidade atualmente com as obras já realizadas sendo possível percorrer e admirar boa parte do litoral carioca, conhecendo as principais praias, lagoas e demais atrativos turísticos existentes. Assim, diante de todo o histórico e relato da ocupação urbana do Rio de Janeiro que veio se construindo durante séculos de modificações de hábitos, necessidades e costumes, atualmente podemos citar como exemplo para o cicloturismo a orla de bairros da zona sul, de Copacabana ao Leblon, que inclui os três bairros percorrendo um caminho linear de cerca de nove quilômetros, com uma bela paisagem e uma ciclovia contínua e confortável para o ciclista, que muito tem atraído a atenção dos visitantes.

Contudo, a concentração de agenda fixa na área central da cidade, e notadamente na região portuária, nos levou a uma investigação mais aprofundada sobre essa parte da cidade. Dessa forma, os grandes centros urbanos que vêm se transformando, tal como o Rio de Janeiro, estão estimulando o uso das bicicletas com criação de uma vasta rede de cicloviárias, evitando congestionamentos, gastos constantes com recapeamento da pista asfáltica e melhorando a qualidade do ar.

Do lado da criatividade, observou-se a existência de um Distrito Criativo do Porto, que é formado por coletivos e empresas de bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo na zona portuária (PORTO MARAVILHA, 2015). De acordo com Boeckel (2015) do G1 Rio, o referido Distrito é uma associação sem fins lucrativos que tem 320 profissionais (atuando em 50 empresas) com objetivos em comum em prol da cultura e da criatividade nesta parte da cidade. Por outro lado, ao se investigar as NTICs para esta área, observou-se que o Porto Maravilha tem sido considerado um bairro inteligente.

Embora possa ser controversa a nomeação de bairro, notou-se a partir da consulta a diversas fontes que esta é a denominação que tem sido empregada e que algumas das ações que colocam o bairro como um modelo para o futuro são: (1) Plataforma colaborativa; (2) Wi-fi para todos; (3) Laboratório urbano vivo; (4) Terreno fértil para novas ideias; (5) Estações interativas para moradores e visitantes; (6) Rotas acessíveis; (7) Conexões entre o governo e os cidadãos; (8) Ferramenta de ponta para gerir a cidade; (9) Gestão ambiental monitorada; (10) Energia renovável (REVISTA EXAME, 2016). Assim, nos parece que os projetos para a ampliação da rede cicloviária no Centro (ver Figura 1) será positivo para conexões entre cicloturismo urbano e criatividade.

As diversas possibilidades de colaboração online e online com admissíveis incorporações de novas ideias e serviços, somada a própria evolução tecnológica, como por exemplo, o advento da Internet das Coisas (IoT) (ver EVANS, 2011), conectando objetos e pessoas, acenam juntas para um caminho fértil em conexões entre o cicloturismo urbano e a criatividade permeadas pelas NTICs. Logo, discutir territórios, territorialidades e virtualidade parece ser o estofado a qualquer proposta de desenvolvimento sustentável de turismo, notadamente o cicloturismo urbano e criativo, já que inevitavelmente se tem o espaço social (virtual e/ou real) como o de poder e de disputa.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Espera-se que os resultados iniciais apresentados possam estimular reflexões sobre a necessidade da união de ações e políticas de incentivo ao uso de bicicletas, a valorização da cultura local, a dinamização do turismo de maneira planejada, a inclusão digital como condição sine qua non. Isto, no bojo das próprias políticas urbanas em prol do desenvolvimento de cidades não só criativas e inteligentes, mas de fato mais sustentáveis.

A relação entre bicicleta, turismo e criatividade pode ser um dos dispositivos para que destinos turísticos se enquadrem na categoria “cidades criativas” e se tornem também “cidades sustentáveis”, isto porque a mobilidade urbana por bicicleta, mesmo que para fins turísticos, pressupõem menor impacto negativo ao meio ambiente em relação aos outros meios de transporte. Assim, o que nos pareceu inusitado no início pode ser uma alternativa que acompanha o próprio processo de transformação urbana onde evita-se a circulação de carros em centros urbanos almejando incentivar o uso do transporte público, bem como o uso do transporte não motorizado, e nisso se inclui parte da oferta de bicicletas.

Em futuros trabalhos será possível explorar, por exemplo, a relação entre o uso da bicicleta e a feitura de grafites na cidade, a gastronomia, o samba e muito mais. O que demonstra o quanto é rica a valorização de conexões entre a indústria criativa e o turismo, vicejando políticas urbanas que deem conta de uma cidade, destino turístico, para além de sua espetacularização.

REFERÊNCIAS

ANDREATTA, V.; CHIAVARI, M. P.; Rego, H. (2009). O Rio de Janeiro e a sua orla: história, projetos e identidade carioca. Coleção Estudos Cariocas. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro.

BLOG DA ARQUITETURA (2016). Poesia High-tech: a ciclovia iluminada inspirada em Van Gogh. Disponível em <<http://blogdaarquitectura.com/poesia-high-tech-ciclovia-iluminada-inspirada-em-van-gogh/>>. Acesso em: 30 ago. 2016.

BOECKEL, C. (2015) Distrito Criativo do Porto é criado para buscar negócios após Rio 2016. G1 Rio. Publicado em 12 ago. 2015. Disponível em <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/olimpiadas/rio2016/noticia/2015/08/distrito-criativo-do-porto-e-criado-para-buscar-negocios-apos-rio-2016.html>>. Acesso em: 19 set. 2016.

CASTELLS, M. (1999). A sociedade em rede. “De onde viemos? Aonde vamos? Viajemos e compreendamos nosso destino.” São Paulo: Paz e Terra, v. 1.

CISCO (2016). Cisco e Prefeitura do Rio transformam Porto Maravilha em exemplo de bairro mais conectado, inteligente

e humano. Publicado em 6 jul. 2016. Disponível em <https://www.cisco.com/c/dam/global/pt_br/never-better/assets/pdf/core-networking.PDF>. Acesso em: 19 set. 2016.

CLOSS, L. Q. et al. (2014) Das Cidades aos Territórios Criativos: um Debate a Partir das Contribuições de Milton Santos. XXXVIII Encontro da ANPAD. 13 a 17 de setembro de 2014. Disponível em <http://www.anpad.org.br/admin/pdf/2014_EnANPAD_APB2151.pdf>. Acesso em: 20 set. 2016.

ENDERS, A. (2015). A História do Rio de Janeiro. Gryphus – Rio de Janeiro – 3ª Edição.

EVANS, D. (2011). A internet das coisas. Como a próxima evolução da internet está mudando tudo. Cisco IBSG. Abriu de 2011. Disponível em <http://www.cisco.com/c/dam/global/pt_br/assets/executives/pdf/internet_of_things_iot_ibsg_0411final.pdf>. Acesso em: 19 set. 2016.

FIRJAN (2014). Mapeamento da Indústria Criativa no Brasil. Dezembro de 2014. Disponível em <<http://publicacoes.firjan.org.br/economiacriativa/mapeamento2014/files/assets/basic-html/index.html#page1>>. Acesso em: 19 set. 2016.

FLORIDA, R. (2008). A ascensão da classe criativa. São Paulo: L&PM Editores.

GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO (s.d.). Centro de Internet Comunitária (CICs). Disponível em <http://www.convenios.rj.gov.br/convenios_imagens/biblioteca/18_11_2013___15_44_51___Relacao_CIC-_alterada_para_site.pdf>. Acesso em: 19 set. 2016.

HYPENESS (s.d.). Holanda cria ciclovias que brilham no escuro inspirada na arte de Van Gogh. Disponível em <<http://www.hypeness.com.br/2014/12/holanda-cria-ciclovias-que-brilham-no-escuroinspirada-na-arte-de-van-gogh/>>. Acesso em: 30 ago. 2016.

LÉVY, P. (1996). O Que é Virtual? Rio de Janeiro: Editora 34.

MINISTÉRIO DO TURISMO (2015). RJ ganhou 390 mil turistas estrangeiros a mais em 2014. Disponível em <<http://www.turismo.gov.br/ultimas-noticias/5229-rj-ganhou-390-mil-turistas-estrangeiros-a-mais-em-2014.html>>. Acesso em: 19 set. 2016.

MOBILIDADE (s.d.). Bike Rio. Disponível em <<http://www.mobilidade.com.br/bikerio.asp>>. Acesso em: 20 set. 2016.

PLANETA SUSTENTÁVEL (s.d.). Bicicleta e poesia se misturam em Portugal. Disponível em <<http://planetasustentavel.abril.com.br/noticia/cidade/ciclovias-rio-tejo-portugal-bicicleta-poesia-fernando-pessoa-525763.shtml>>. Acesso em: 30 ago. 2016.

PIMENTA, F. J. P. (2001). O conceito de virtualização de Pierre Lévy e sua Aplicação em Hipermídia. Lumina - Facom/UFJF - v.4, n.1, p.85-96, jan/jun. Disponível em <<http://www.ufjf.br/facom/files/2013/03/R6-Francisco.pdf>>. Acesso em: 19 set. 2016.

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO (2010). Rio, Capital urbana da mobilidade por bicicleta. Disponível em <<http://www.rio.rj.gov.br/web/smac/exibeconteudo?article-id=756384>>. Acesso em: 16 set. 2016.

_____ (2016). Rio atende 450 km de ciclovias e lança mapa cicloviário. Publicado em 20 set. 2016. Disponível em <<http://prefeitura.rio.br/web/smac/exibeconteudo?id=6422900>>. Acesso em: 23 set. 2016.

PORTAL GEO (s.d.). Evolução da extensão de ciclovias, por Áreas de Planejamento - Município do Rio de Janeiro - 1990-2011. Disponível em <http://portalgeo.rio.rj.gov.br/amdpaint_ms.asp?gtema=5&gcod=98&gcod_sub=315>ipo_topo=Tem%E1ticos>ipo_sub=1>. Acesso em: 20 set. 2016.

PORTO MARAVILHA (2015). Criativos e coletivos. Publicado em 12 ago. 2015. Disponível em <<http://www.portomaravilha.com.br/noticiasdetalhe/4315>>. Acesso em: 16 set. 2016.

RAFFESTIN, C. (1993). Por uma geografia do poder. São Paulo, Ática, 269 p.

REVISTA EXAME. 10 Ações que tornam o Porto Maravilha um bairro inteligente. Publicada em 21 jul. 2016. Disponível em <<http://exame.abril.com.br/publicidade/cisco/conteudo-patrocinado/10-acoes-que-tornam-o-porto-maravilha-um-bairro-inteligente>>. Acesso em: 19 set. 2016.

RICHARDS, G. (2010) Tourism development trajectories - from culture to creativity? *Encontros Científicos - Tourism & Management Studies* Nr.6. Disponível em <<http://tmstudies.net/index.php/ectms/article/viewArticle/131>>. Acesso em: 20 set. 2016.

SECRETARIA DE CULTURA – RJ (2016a) Apresentação. Disponível em <<http://www.cultura.rj.gov.br/apresentacao-projeto/rio-criativo>>. Acesso em: 19 set. 2016.

_____. (2016b). Mapa de Cultura. Disponível em <<http://mapadecultura.rj.gov.br/busca-avancada?categoria=agenda-fixa&municipio=rio-de-janeiro&page=5>>. Acesso em: 19 set. 2016.

SCHETINO, A. M. (2008). O Rio dos Cavalos de Ferro: A bicicleta chegou à cidade no século XIX e ficou popular com competições inusitadas. Publicado em 02/06/2008. Disponível em <<http://www.revistadehistoria.com.br/secao/artigos/o-rio-dos-cavalos-de-ferro>>. Acesso em: 16 ago. 2016.

SOUZA, M. J. (1995). O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, I. E. (et al.) (org.). *Geografia: conceitos e temas*. Rio de Janeiro, Bertrand, p. 77 - 116.

_____ (2015). *Os conceitos fundamentais da pesquisa socio-espacial*. 2a. Ed. Rio de Janeiro, Bertran.

Apêndice A - Em busca de conexões

AGENDA FIXA*	QUANDO	ONDE	SITUAÇÃO DE CICLOVIAS PRÓXIMAS	NÚMERO DE CIC	TIPO DE
Perto do Leão Etíope do Méier	Domingos	Méier	Projeto	0	Aprendendo
Recine – Festival Internacional de Cinema de Arquivo	Novembro	Centro	Projeto	2	Aprendendo
Roda de Capoeira do Cais do Valongo	2º sábado do mês Saúde	Saúde	Construção	2***	Aprendendo
Samba de Benfica	2º e 4º domingo do mês	Benfica	Implantada	0	Aprendendo
Baile Charme	Sábado	Madureira	Implantada/Projeto	1	Aprendendo
Samba do Trabalhador	2ª feira	Andaraí	Não identificado	0	Aprendendo
Pagode da Tia Doca	Domingo	Madureira	Implantada/Projeto	1	Aprendendo
Samba da Pedra do Sal	2ª feira – 6ª feira	Saúde	Construção	2***	Aprendendo
Jongo da Serrinha	3ª feira	Gamboa	Construção	2***	Aprendendo
Feira das Yabás	2º domingo do mês	Turiaçu	Implantada	1****	Comprando
Escola Portátil de Música	Sábado	Urca	Implantada	1	Aprendendo
Pastoril da Matriz	24 de dezembro	Botafogo	Implantada	1	Aprendendo
Feira Solidária do Complexo do Alemão	6ª feira – domingo	Bonsucesso	Projeto	0	Comprando
Noite na Lapa	5ª feira – domingo	Centro	Projeto	2	Vendo
Associação Cultural Panorama	Novembro	Centro	Projeto	2	Aprendendo
Feira Rio Antigo	1º sábado do mês	Centro	Projeto	2	Comprando
Feijoada da Tia Surica	Último sábado do mês	Cinelândia	Implantado	2	Provando
Pagode da Família Imperial	3º sábado de cada mês	Madureira	Implantada/Projeto	1	Aprendendo

Pagode e Feijoada da Família Mangueirense	2º sábado do mês	Madureira	Não Identificado	0	Provando
Maratona Cine Odeon	1ª Sexta do mês	Centro	Projeto	2	Aprendendo
Festa de São Sebastião	20 de janeiro de cada ano	Centro	Projeto	2	Aprendendo
Rio Fashion Week	Janeiro e Junho	Centro	Projeto	2	Aprendendo/ Vendo
Procissão de Iemanjá	2 de fevereiro de cada ano	Centro	Projeto	2	Aprendendo/ Vendo
Carnaval	Fevereiro – Março	Santo Cristo	Projeto	2***	Aprendendo/ Vendo
Concurso Rei e Rainha do Carnaval	Outubro	Gamboa	Projeto	2***	Aprendendo
Fundação da cidade do Rio de Janeiro	Março	Centro	Projeto	2	Aprendendo
Leblon Jazz Festival	Maio e Agosto	Leblon	Projeto	0	Aprendendo/ Vendo
Festa Literária de Santa Teresa	Maio	Santa Teresa	Projeto	0	Aprendendo/ Vendo
Arte de Portas Abertas	Julho	Santa Teresa	Projeto	0	Aprendendo/ Vendo
Festival Anima Mundi	Julho	Centro	Projeto	2	Aprendendo/ Vendo
Festival de Teatro do Rio	Agosto	Maracanã	Projeto	1	Aprendendo/ Vendo
Black2Black Festival	Agosto	Santo Cristo	Projeto	2	Aprendendo/ Vendo
ArtRio – Feira Internacional de Arte Contemporânea do Rio de Janeiro	Setembro	Santo Cristo	Projeto	2***	Aprendendo/ Vendo
Rio Comicon	Outubro	Santo Cristo	Projeto	2***	Aprendendo/ Vendo
Parada do Orgulho LGBT	Outubro	Copacabana	Projeto	1	Aprendendo/ Vendo
Dia Nacional do Samba	2 de dezembro	Centro	Projeto	2	Aprendendo
Bourbon Street Fest	Agosto	Ipanema	Projeto	0	Aprendendo/ Vendo
Cep 20.000	Última 5ª feira do mês	Humaitá	Projeto	0	Aprendendo

* A agenda fixa da Secretaria de Cultura RJ (2016b) conta com 60 indicações. Nesta parte do estudo foram consideradas apenas 39.

** Baseado em Richards (2010) são apresentadas sugestões sobre tipos experiências criativas que poderiam ser desenvolvidas para unir cicloturismo urbano e criatividade a partir de atividades culturais.

*** Os números atribuídos para Gamboa, Saúde, Santo Cristo foram o do Centro.

**** O número atribuído para Turiaçu foi considerado o de Madureira.

Fonte: Elaboração própria a partir de dados Secretaria de Cultura do RJ (2016b), Portal Geo (2016) Governo do Estado do Rio de Janeiro (s.d.).

PEDALENTOS E O CICLOTURISMO INCLUSIVO COMO ESTÍMULO PARA PESSOAS QUE NÃO TÊM HÁBITO DE VIAJAR DE BICICLETA

Fábio Nazareth¹

RESUMO

Este artigo define o termo Pedalmentos e o Cicloturismo Contemplativo e propõe uma reflexão sobre a distribuição da acessibilidade dos circuitos de cicloturismo para pessoas que não têm o hábito de viajar de bicicleta. Dentro desse contexto, estão contemplados; iniciantes, pessoas com sobrepeso; com limitações físicas e de saúde, que mesmo diante dessas limitações, poderiam realizar viagens de bicicleta se suas necessidades fossem incluídas previamente no mapeamento de novos circuitos, bem como a criação de rotas alternativas em circuitos já existentes. Este artigo também propõe a criação de uma ferramenta de qualificação dos circuitos de cicloturismo pela ótica da acessibilidade, o que representaria um avanço no estímulo à prática de um cicloturismo cada vez mais inclusivo.

PALAVRAS CHAVE: acessibilidade; equidade; circuitos de cicloturismo.

ABSTRACT

This article defines the term Pedalmentos Contemplative Cycling and proposes a reflection on the distribution of the accessibility of cycling tours for people who do not have the habit of cycle touring. In this context, they are contemplated; beginners, overweight people; with physical and health limitations, that even in the face of these limitations, they could undertake bicycle trips if their needs were previously included in the mapping of new circuits, as well as the creation of alternative routes in existing circuits. This article also proposes a tool to qualify bicycle travel circuits from the perspective of accessibility, which would represent an advance to the practice of inclusive cycle tourism.

KEY WORDS: accessibility; equity; cycle touring.

1. INTRODUÇÃO

Cicloturismo é uma modalidade de viagem turística usando a bicicleta como meio de transporte. Os circuitos de cicloturismo são a porta de entrada para quem deseja viajar de bicicleta, pois contam com guias e planilhas com informações detalhadas sobre trajeto e dados característicos de cada região, que são basicamente informações como distância em quilômetros dos trechos a serem percorridos, índice de declividades, infraestrutura de comércio e hospedagem. Essas informações são de extrema importância para que os interessados escolham qual o circuito ideal para seu ritmo de viagem.

Nesse contexto está evidente a necessidade de mensurar a acessibilidade para pessoas que estão iniciando a prática do cicloturismo, que muitas vezes são sedentárias, estão com sobrepeso e também aquelas que possuem limitações físicas e de saúde. A implementação e operação de circuitos de cicloturismo ainda demandam por processos de planejamento e gestão complexos por parte de entidades governamentais. Entretanto, é preciso garantir que existam circuitos capazes de oferecer uma experiência para todas as pessoas. Esse artigo propõe a criação de uma ferramenta para avaliação dos circuitos de cicloturismo pela ótica da acessibilidade.

¹ Pedalmentos Cicloturismo Contemplativo - fabionazareth@gmail.com

Uma evolução concreta seria a criação de rotas acessíveis em circuitos já existentes. Esse incremento tem a prerrogativa de aumentar significativamente a oferta de possibilidades para toda população interessada em realizar viagens de bicicleta. Para isso, é preciso avançar no desenvolvimento de critérios e métricas, relativos não apenas à melhoria dos circuitos, mas também em termos de regulamentação e arranjos institucionais para o desenvolvimento do cicloturismo contemplativo e inclusivo.

O termo Cicloturismo Contemplativo, que está contido na palavra Pedalentos – contração de pedalar + lento - traduz a essência de que uma viagem de bicicleta pode ser realizada por qualquer pessoa, em qualquer ritmo, sem a necessidade de ser atleta para usar a bicicleta como meio de transporte durante a viagem. A imagem do caramujo, símbolo dos Pedalentos, sugere a ideia de que o viajante precisa levar apenas o básico e de que, mesmo com um ritmo lento, é possível superar adversidades e longas distâncias.

O artigo se divide como segue: na seção 2, apresentação do contexto histórico do surgimento do conceito Pedalentos Cicloturismo Contemplativo; a seção 3, segue com sugestões para criação de uma ferramenta de avaliação para circuitos de cicloturismo sob a ótica da acessibilidade; a seção 4 apresenta uma breve análise do contexto atual e a seção 5 finaliza com recomendações, limitações da pesquisa e possibilidades de estudo futuro.

2. PEDALENTOS E O CICLOTURISMO CONTEMPLATIVO

O conceito de pedalar sem pressa surgiu durante a realização de uma viagem de bicicleta em grupo. Durante a viagem, foi possível identificar pessoas com diferentes níveis de experiência e preparo físico para encarar os desafios do circuito. Algumas delas estavam fazendo a primeira viagem de bicicleta, mas já estavam acostumadas a praticar atividades físicas, ao mesmo tempo que outras estavam superando anos de sedentarismo.

A experiência de fazer uma viagem de bicicleta através de um circuito, que oferece mapas, planilhas de navegação e o fato de pernoitar fora de casa para começar tudo de novo no dia seguinte, representa uma forma muito peculiar de estabelecer contato com o território da viagem. Nesse universo, existem pessoas que gostariam de ter essa vivência, mas não se sentem seguras para fazer uma viagem de bicicleta nos circuitos tradicionais. São pessoas que sabem pedalar e gostariam de realizar viagens por circuitos que não sejam provas de resistência física. Para essas pessoas, a criação de circuitos de cicloturismo mais amigáveis representaria uma chance real para realizar uma viagem de bicicleta.

O cicloturismo contemplativo preenche essa lacuna ao motivar pessoas, que não têm hábito de viajar de bicicleta, a planejar roteiros de viagens adequados ao seu próprio ritmo. Todavia, é extremamente desejável a criação de novos roteiros de cicloturismo para atender essa demanda. Dentro desse contexto estão pessoas com necessidades especiais, famílias que gostariam de experimentar juntas o cicloturismo, mesmo que apenas alguns dos seus membros faça o circuito de bicicleta enquanto a família aproveita a região.

“Eu cresci em uma cidade do interior, mas sei que muitas crianças de hoje não tem a chance de pedalar livremente em seus próprios bairros. As férias em família podem oferecer a oportunidade de compartilhar o prazer de pedalar com as novas gerações”. Antonio Olinto em entrevista para a Revista Bicicleta em 21/05/2015.

3. FERRAMENTA DE AVALIAÇÃO

Esse artigo sugere a criação de uma ferramenta para avaliação dos circuitos de cicloturismo pela ótica da acessibilidade. A construção dessa ferramenta visa qualificar os circuitos existentes e auxiliar na elaboração dos novos para que sejam cada vez mais inclusivos e adaptados para todas as pessoas. A definição de métricas e boas práticas é muito importante para que usuários e planejadores tenham referências para suas atuações. Nesse contexto, são relacionados cinco temas para formação da ferramenta.

3.1 Trajeto

Um circuito de cicloturismo inclusivo precisa ser desenhado de modo que boa parte do trajeto seja percorrido em território plano e com aclives suaves. É desejável que os circuitos contem com rotas alternativas com nível de dificuldade de baixo a moderado. Ao oferecer rotas mais acessíveis, viajantes de diferentes níveis, podem viajar pelo mesmo circuito durante uma viagem em grupo e manter os mesmos locais de parada. Este tipo de arranjo permite, por exemplo, que famílias com crianças tenham a opção de revezamento entre rotas com níveis diferentes conservando entre si os mesmos pontos de pernoite.

3.2 Sinalização

O circuito precisa contar com um sistema de sinalização que forneça informações que vão além do roteiro e do sentido do trajeto: é necessário informar a distância e o melhor caminho daquele ponto até uma unidade de atendimento. Essas placas devem estar posicionadas em uma altura de fácil visualização para quem está se deslocando de bicicleta. Totens com informações detalhadas devem ser instalados no início e ao final de cada trajeto.

3.3 Rede de suporte

A informação sobre a rede de suporte precisa constar em todas as publicações sobre o circuito, desde a página na Internet até nas planilhas técnicas sobre o trajeto. Serviços de emergência médica, resgate mecânico, farmácias e outros precisam ser listados com informações sobre distâncias, telefones de emergência e horário de funcionamento dos estabelecimentos. Em circuitos com trechos muito pesados, nos quais a criação de uma rota alternativa seja inviável, é desejável que se ofereça um serviço de traslado para auxiliar pessoas com dificuldade. Esse serviço deverá constar nas publicações e planilhas do circuito.

3.4 Alimentação

É desejável que roteiros de cicloturismo inclusivo tenham ao longo do seu trajeto opções de alimentação para pessoas com intolerância à lactose, glúten e outros tipos de alimentos. Devem constar nos guias e planilhas indicações de estabelecimentos que trabalhem com culinária vegetariana, vegana e também a indicação de produtores de alimentos orgânicos que estejam localizados durante o trajeto.

3.5 Hospedagem

Guias e planilhas devem indicar as acomodações que ofereçam equipamentos de acessibilidade ao longo do circuito. Quando não houver, informar a distância para a acomodação mais próxima. Esse tipo de informação é fundamental para incentivar famílias, cujos integrantes são portadores de necessidades especiais, a participar efetivamente ou acompanhar outras pessoas no trajeto de um circuito de cicloturismo.

4. ANÁLISE E LIMITAÇÕES

A integração entre pessoas com diferentes capacidades e limitações sempre foi um grande desafio, principalmente no deslocamento das pessoas nas cidades. Idosos, crianças e pessoas com necessidades especiais são frequentemente desprezadas no viário urbano. São muitas as dificuldades, que vão desde calçadas irregulares, que oferecem risco de queda e lesões, como também a dificuldade de acesso ao transporte público. Não obstante, a grande maioria dos circuitos de cicloturismo no Brasil também não foi planejada para atender a essas pessoas.

Os circuitos não são atrativos para quem tem pouca experiência ou possui algum tipo de limitação física ou de saúde. Essas limitações não seriam impeditivas para pedalar por longas horas, mas para superar obstáculos geográficos, como grandes aclives, ou ainda mesmo o medo de não ter acesso a uma rede de suporte médico durante o trajeto.

Viajar de bicicleta não precisa necessariamente ser uma aventura em uma região com pouca infraestrutura. Um circuito de cicloturismo também pode ser desenvolvido em regiões que ofereçam mais recursos e acessibilidade. A criação de circuitos de cicloturismo inclusivos precisa ser considerada como um importante caminho para a integração de diferentes pessoas, sendo também uma forma de estimular o uso da bicicleta como meio de transporte e a promoção de um estilo de vida saudável.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esse artigo lança o desafio para a elaboração de um manual para avaliação de circuitos de cicloturismo sob a ótica da acessibilidade. Também sugere a criação de novos circuitos e adaptação dos já existentes, para que sejam efetivamente inclusivos. Desse modo, cada vez mais o uso da bicicleta, que é um veículo não poluente, se tornará mais habitual na sociedade, seja para o deslocamento em viagens como também seu uso no cenário urbano.

Em termos de pesquisas futuras, sugere-se uma avaliação mais detalhada dos circuitos de cicloturismo pela ótica da acessibilidade comparando com boas práticas internacionais.

REFERÊNCIAS

COCHRAN, J. (2012). The enlightened cyclist: commuter angst, dangerous drivers, and other obstacles on the path to two: wheeled transcendence, Eben Weiss, 2012.

FERREIRA, A. O. (2008). No guidão da liberdade, 3ª edição, São Paulo, LCTE Editora, 2008.

HASLER, R. A. (2008). Surprises around the Bend, Augsburg Books, 2008.

KUNDER, M. (2011). A lentidão, São Paulo, Companhia das Letras, 2011.

MAGALHÃES, S. (2010). Manual de sobrevivência do ciclista urbano, Rio de Janeiro, Ponteio Edições, 2010.

ONORÉ, C. (2011). Devagar: como um movimento mundial está desafiando o culto da velocidade, 6.ª edição, São Paulo, Editora Record, 2011.

PATRÍCIO, L. (2013). Minha garagem é uma sala de estar, Curitiba, Editora InVerso, 2013.

TRANSPORTE ATIVO (2016). Disponível em: <<http://www.ta.org.br>>

VASCONCELOS, E. A. (2012). Mobilidade urbana e cidadania, Rio de Janeiro, Editora SESC Nacional, 2012.

OS POTENCIAIS DO CICLOTURISMO URBANO BRASILEIRO: ESTUDO DA CIDADE DE SÃO PAULO

Marcelo Mitsuo Shiomi Iha ¹

RESUMO

Este artigo aborda o cicloturismo urbano, com foco na cidade de São Paulo e acesso aos pontos turísticos com bicicleta, modalidade ainda pouco estudada e discutida. Trata-se de um tema em destaque pelo crescimento do mercado cicloturístico urbano e a importância de um sistema cicloviário para incentivar a atividade, de forma a proporcionar mudanças no turismo que também contribuam ao ambiente e à qualidade de vida nas áreas urbanas brasileiras. Com base em pesquisas e dados já divulgados sobre o assunto, serão propostas sugestões que fomentem o cicloturismo nas cidades.

PALAVRAS CHAVE: cicloturismo; bicicleta; São Paulo.

ABSTRACT

This article work up the urban bicycle touring, with focus on the city of São Paulo and access to the touristic points through the bicycle, modality still few studied and discussed. It is a highlight theme due to the growth of urban touristic market on bike and the importance of a cyclist system to stimulate the activity and provide changes in the tourism field which also can contribute to the environment and life quality in the Brazilian urban areas. Based on researches and data already published about the subject, some suggestions will be proposed to promote bicycle touring on the cities.

KEY WORDS: bicycle touring; bicycle; São Paulo

1. INTRODUÇÃO

Durante os primeiros 15 anos do século XXI, ruas e avenidas brasileiras sofreram mudanças que chegaram sobre duas rodas. Nas cidades praianas, nas áreas rurais e nos municípios interioranos dos confins do país, a bicicleta reina como meio de transporte alternativo protagonista para os mais diversos usos cotidianos. Mas foi especialmente nas grandes cidades do Brasil que esse veículo de locomoção tomou grandes proporções e causou impacto significativo, impulsionado pela onda do cicloativismo em defesa do respeito a esse modal no disputado espaço viário urbano, onde ainda clama por reconhecimento pleno. (SOARES ET AL, 2015).

Nesse contexto, este artigo buscará traçar um breve esboço sobre os potenciais do cicloturismo urbano no Brasil, pegando carona na forte mobilização popular, que tem procurado cada vez mais qualidade de vida por meio da redução do tempo gasto em seus deslocamentos diários e na realização de mais atividades de lazer e entretenimento nos momentos fora do trabalho. É justamente a partir dessa vontade e anseio coletivo que será analisado o caso da cidade de São Paulo como ponto de partida para repercutir, incentivar e fomentar ainda mais iniciativas país afora em favor da bicicleta, tanto como meio de transporte, como equipamento de treino esportivo e, finalmente, como uma ferramenta

¹ São Paulo Turismo (SPTuris) - marcelomiha@gmail.com

que permita a prática do turismo de lazer, de entretenimento e cultural.

2. ESPAÇO E TEMPO

São Paulo é considerada a capital do “turismo de negócios” do país por onde passam cerca de 15 milhões de turistas ao ano, dos quais em torno de 70% são motivados por questões de negócios, participação em feiras e eventos, conforme dados do Observatório de Turismo e Eventos da São Paulo Turismo (SPTuris, empresa de turismo e eventos ligada à Prefeitura de São Paulo). Mesmo esses visitantes, assim como os outros que visitam a cidade por lazer, podem aproveitar a oferta cultural e gastronômica disponível com centenas de teatros, cinemas, museus, parques, bares, restaurantes e casas noturnas.

Desde 30 de agosto de 2009, o poder público municipal implantou, por meio de parceria com a iniciativa privada, as chamadas “ciclofaixas de lazer”, estruturas temporárias com sinalização que segregam o espaço viário dos carros para que pessoas possam andar de bicicleta com segurança. O funcionamento ocorre aos domingos e feriados nacionais, e tal iniciativa teve tamanha adesão da população que, ao longo dos anos, as vias tiveram percursos ampliados e horário estendido – antes, operava das 7h às 12h, passando a funcionar até às 14h e, atualmente, termina às 16h (MOVIMENTO CONVIVA, 2016). O projeto que hoje tem mais de 120 km de ciclofaixas de lazer, ainda ganhou trechos novos em Osasco – cidade vizinha na Grande SP – e serviu de modelo para outros estados e municípios brasileiros.

Considerando a estrutura cicloviária permanente, a cidade possui atualmente 477,7 km de vias destinadas aos ciclistas, segundo informações do site da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET, 2016), responsável pela implantação das mesmas. Desse total, 447,4km são de ciclovias/ciclofaixas e 30,3 km de ciclorrotas, além de mais de 6,2 mil vagas em bicicletários e 121 paraciclos públicos instalados nos terminais de ônibus e nas estações de trem e metrô.

No Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (Lei 16.050, de 31/07/2014), uma das estratégias estabelecidas é que 30% de recursos do Fundurb, Fundo de Desenvolvimento Urbano, sejam destinados exclusivamente para financiar a implantação do Sistema de Transporte Público Coletivo, Cicloviário e de Circulação de Pedestres. Dessa forma, estão previstas ações de ampliação e de melhorias de ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas, bicicletários e mecanismos de compartilhamento de bicicletas, entre outras voltadas aos pedestres. Na agenda ambiental do PDE, existem mais de 160 novos parques propostos para demarcação, criando áreas verdes que tornem a cidade mais humana e ambientalmente mais sustentável, além de atrair a população para atividades ao ar livre.

2.1 Ciclo-experiências paulistanas

Uma iniciativa recente da Prefeitura de São Paulo foi a implantação do Programa Ruas Abertas, que realiza a abertura de algumas avenidas e ruas na cidade para as pessoas – ou seja, são fechadas para circulação de veículos motorizados – e funcionam aos domingos e feriados. Assim, a ocupação desses espaços públicos de lazer temporários pela população tem se tornado mais frequente e, naturalmente, pedestres, ciclistas, skatistas, patinadores, pessoas com cães e em outros meios de transporte ativo passaram a usufruir tais locais para passar o tempo livre.

A Avenida Paulista (figura 1), ícone financeiro e cartão-postal paulistano, é o principal símbolo desse projeto iniciado em meados de 2015 com mobilização e adesão popular. As pessoas costumam lotar todas as faixas da via, inclusive as calçadas, que funcionam como local de parada para food trucks ou food bikes, ou onde acontecem intervenções artísticas, piqueniques e “banho de sol” tal como se faz na areia de praia.

Atualmente, 29 ruas fazem parte do programa em quase todas as 32 subprefeituras da cidade, vindo a ser uma forma de incentivar a apropriação do espaço público pelas pessoas e humanizar a cidade. Indiretamente, também acaba por estimular turistas e os próprios moradores a conhecerem diferentes locais em transportes como a bicicleta.



Figura 1: Programa Ruas Abertas – Avenida Paulista repleta de ciclistas e pedestres num domingo.
Fonte: Acervo pessoal.

Entretanto, uma das principais dificuldades enfrentadas por quem usa a bicicleta como transporte ou mesmo apenas para passeio e lazer, são locais para estacionar o veículo. Na capital paulista, existem decretos e leis com mais de dez anos de publicação que estabelecem a obrigatoriedade de estacionamento de bicicletas e previsão de quantidade mínima de vagas em locais de grande fluxo de público no município, como por exemplo, em parques, shopping centers, supermercados, museus e outros equipamentos culturais como teatros, cinemas, etc. (Lei nº 13.995, de 10/06/2005 e Lei nº 15.649, de 05/12/2012).

No caso da região da Av. Paulista, pelo próprio fato da grande exposição na mídia e aumento de circulação de ciclistas, parte dos atrativos possui estrutura mínima para estacionar bicicletas, como paraciclos em área aberta a exemplo da Casa das Rosas, conhecido espaço cultural da cidade. O Conjunto Nacional, grande edifício comercial – e residencial – com bastante movimento, por sua vez, possui bicicletário na parte interna do estacionamento, em área fechada, com grade, serviço de cadastro no momento da entrada com a bicicleta e uma trava do próprio estabelecimento para garantir ainda mais segurança ao usuário.

Mas esse último caso, possivelmente, é uma exceção em toda a cidade, pois nem todos os atrativos possuem orientação para funcionários ou sequer conhecimento de onde pessoas possam parar as bicicletas de forma segura e apropriada. Como muitos ciclistas devem estar acostumados a vivenciar, é necessário improvisar um lugar para estacionar, eventualmente conversando com seguranças ou alguém da administração do local para conseguir o feito de estacionar o veículo. Trata-se, portanto, de uma legislação que não é integralmente seguida, até mesmo porque não existe fiscalização – nem punição prevista – por parte do poder público.

Outra realidade paulistana que rodeia a vida dos ciclistas na cidade são os roubos e furtos de bicicleta. Segundo dados fornecidos pela Secretaria de Segurança Pública do Governo do Estado, pela Lei de Acesso à Informação ao site Fiquem Sabendo, confirmados pelo jornal Folha de São Paulo, no 1º semestre de 2016 houve pelo menos 506 desses dois tipos de crime (figura 2) – vale lembrar que muitos casos de furto e até mesmo de roubos não são relatados à polícia para lavratura de boletim de ocorrência.

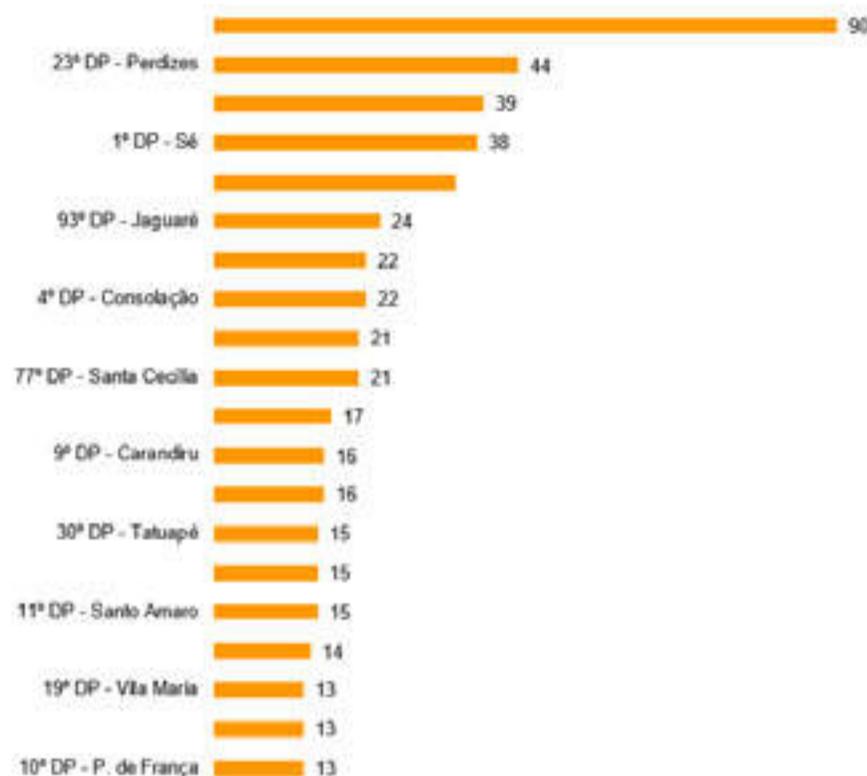


Figura 2: Ranking de regiões com mais furtos e roubos de bicicleta no 1º semestre de 2016 em São Paulo.
Fonte: FOLHA DE SÃO PAULO, 2016.

Infelizmente, essa estatística e a sensação de insegurança são fatores que acabam por desmotivar novos usuários de bicicleta e pessoas que gostariam de conhecer a cidade com esse meio de locomoção, mas não o fazem pelo medo da criminalidade. Seria simplista afirmar que apenas a questão de segurança pública afeta em tal percepção, pois o fato é que existe uma discrepante desigualdade social em praticamente todo território urbano nacional que leva indivíduos a praticarem tais atos. Há, também, o ponto de vista da zeladoria municipal, pois áreas degradadas, mal iluminadas e sem movimento, por exemplo, são pontos favoráveis a ações e abordagem de ciclistas por criminosos, ou a subtração do veículo quando o mesmo está parado em algum local na rua sem a presença do dono. Com base na conceituação teórica da geografia urbana, o espaço da cidade é definido como instância social pelo professor Milton Santos:

“(…) dentro do espaço urbano total não se pode avaliar isoladamente uma rua asfaltada, uma obra encascalhada e uma outra artéria inteiramente desprovida de obras públicas. Todas são, lá onde elas se encontram, uma manifestação local, mas íntegra, do desenvolvimento desigual e combinado da sociedade; e esta, a sociedade total, constitui o seu único padrão de avaliação e de valor” (SANTOS, 2008, p.188).

Ainda nas experiências existentes na capital paulista, os sistemas de compartilhamento de bicicletas têm se mostrado relevante forma de incentivo ao uso desse meio de transporte para trajetos curtos. Desde 2012, o projeto Bike Sampa – cujo aporte financeiro é do Banco Itaú em convênio com a Prefeitura de São Paulo – já registrou mais de dois milhões de viagens pela contagem do sistema e mais de 600 mil usuários cadastrados (BIKE SAMPA, 2016). Diariamente, centenas de bicicletas laranjas circulam pela cidade entre as mais de 250 estações disponíveis onde é possível retirar e deixar o veículo.

Conforme estudo desse projeto consolidado pelo jornal Folha de S. Paulo (2016), nos fins de semana há maior fluxo de usuários que vão para regiões próximas ao Minhocão, Parque do Ibirapuera e Av. Paulista – três conhecidos atrativos turísticos da cidade. Os dados mostram ainda que estações próximas de parques e ciclofaixas de lazer têm maior procura, revelando o uso do sistema também para a recreação.

Os dados quantitativos permitem várias interpretações, dando margem à necessidade de pesquisa frequente com caráter qualitativo para compreender melhor a motivação dessas viagens de bicicleta, o perfil dos usuários, frequência de uso, sugestões de melhorias e adaptações para que o serviço possa atender à população de forma satisfatória.

3. POTENCIAIS DO CICLOTURISMO URBANO

Uma das definições de turismo é que se trata de:

“um fenômeno social que consiste no deslocamento voluntário e temporário de indivíduos ou grupos de pessoas que, fundamentalmente por motivos de recreação, descanso, cultura ou saúde, saem do seu local de residência habitual para outro, no qual não exercem nenhuma atividade lucrativa nem remunerada, gerando múltiplas interações de importância social, econômica e cultural” (DE LA TORRE, 1992, p. 19).

Portanto, a prática do turismo, qualquer que seja o tipo, está intrinsecamente ligada à questão do transporte, assim como Rita Maria de Paula Garcia (2007, p. 120) afirma em artigo que “o turismo implica impreterivelmente deslocamento, porém há vários focos para sua abordagem, tais como: econômicas, técnicas e sociais”.

Em todo o Brasil, existem inúmeros exemplos de cidades que são favorecidas pela própria geografia e relevo, o que estimula o uso de transporte como a bicicleta para turismo e lazer. É bastante comum encontrar esse tipo de modalidade em municípios litorâneos ou em cidades consideradas pequenas. Já nas metrópoles e grandes cidades brasileiras, o desafio é maior por conta da gigante estrutura viária que prioriza veículos motorizados em detrimento das pessoas a pé ou em um veículo mais frágil como a bicicleta.

E é justamente diante dessas dificuldades que se encontram os potenciais para desenvolvimento do cicloturismo urbano, com foco em áreas povoadas, urbanizadas e com malha viária consolidada para carros, motos, ônibus e caminhões, mas ínfima ou nenhuma infraestrutura cicloviária. Infelizmente, ainda faltam iniciativas públicas de incentivo ao uso da bicicleta para atividades turísticas e de lazer, bem como são incipientes projetos de entidades privadas e também da própria sociedade civil no sentido de valorizar essa prática.

Nos grandes municípios do país, a oportunidade de explorar tal nicho de mercado – que representa, em princípio, uma demanda reprimida – é grande, já que a maioria desses locais possui diversos atrativos turísticos do ponto de vista histórico, cultural, arquitetônico, com áreas verdes e atividades de lazer, entre outros.

Este é o caso da cidade de São Paulo, onde a infraestrutura turística já tem uma rede hoteleira com mais de 400 hotéis, mais de 42 mil apartamentos disponíveis, 15 mil restaurantes, 20 mil bares, 282 salas de cinema, 182 teatros, 111 parques e áreas verdes, 101 museus, 39 centros culturais e outros equipamentos públicos ou estabelecimentos de lazer – segundo dados de 2014 organizados pela SPTuris.

Uma pesquisa feita pelo órgão naquele mesmo ano revelou que a implantação das ciclovias incentivou 84% dos usuários a utilizarem bicicleta como meio de transporte. Outro dado relevante é em relação à finalidade do uso da bicicleta na cidade, como mostra abaixo o quadro 1 (SPTURIS, 2014).

Para ir ao trabalho	38,01%
Para ir ao local de estudo	6,43%
Atividades de lazer	5,65%
Prática de esportes	88,30%
Outro motivo	38,40%

*Múltiplas respostas

Quadro 1: Finalidade de uso da bicicleta.

Fonte: SPTURIS, 2014.

Em outra pergunta do levantamento, um dado mostra como ainda existem possibilidades de aproveitar o turismo realizado de bicicleta nas áreas urbanas, conforme aponta a figura 3 (SPTURIS, 2014), em que mais da metade dos entrevistados afirma não ter usado o veículo para fazer turismo.

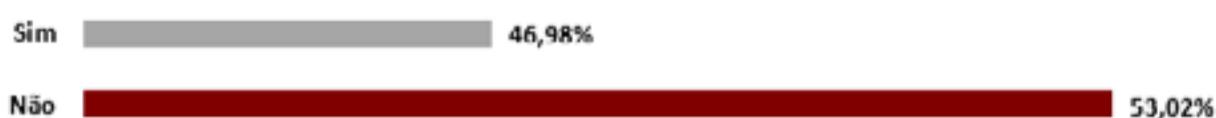


Figura 3: Já utilizou bicicleta para turismo?

Fonte: SPTURIS, 2014.

Em um paralelo com outra pesquisa intitulada “Perfil de quem usa bicicleta na cidade de São Paulo”, realizada pela Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo (Ciclocidade) em 2015, é possível analisar outros números que apontam o uso da bicicleta como meio de transporte para local de lazer ou encontro social – estabelecimentos de entretenimento como bares, cinema, parques, ou confraternizações em casas de parentes, amigos, etc., conforme a figura 4 (CICLOCIDADE, 2015).

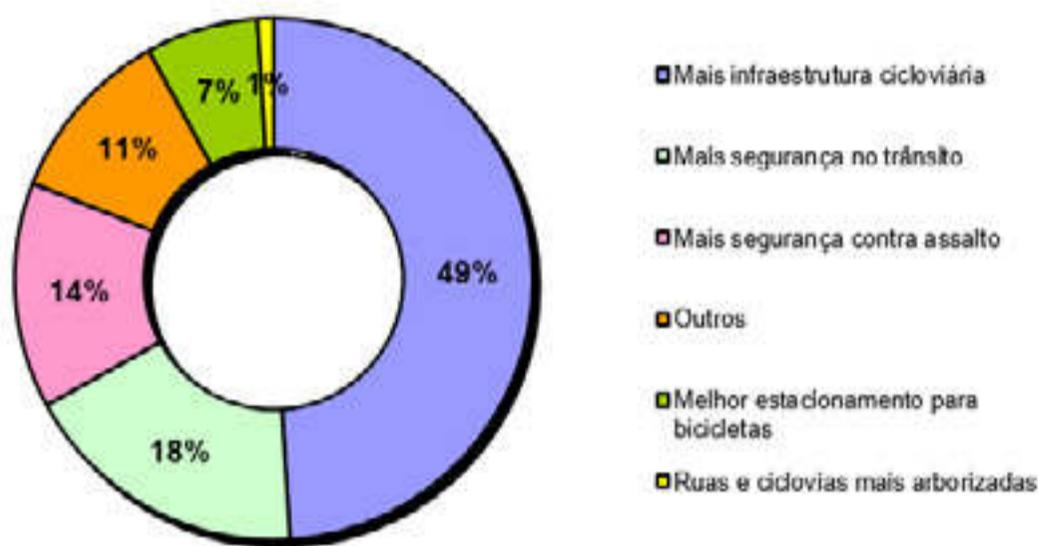


Figura 4: Quantos dias por semana você usa a bicicleta como meio de transporte para local de lazer ou encontro social?
Fonte: CICLOCIDADE, 2015.

Nota-se que os 42% dos entrevistados que disseram não usar o veículo para local de lazer representam uma parcela bastante significativa de potenciais usuários desse tipo de uso. Um pouco mais adiante, no extenso levantamento feito pela associação paulistana destacam-se quais seriam as possíveis soluções que estimulariam ou aperfeiçoariam os deslocamentos de bicicleta para quem já pedala na cidade, mostradas na figura 5 (CICLOCIDADE, 2015).

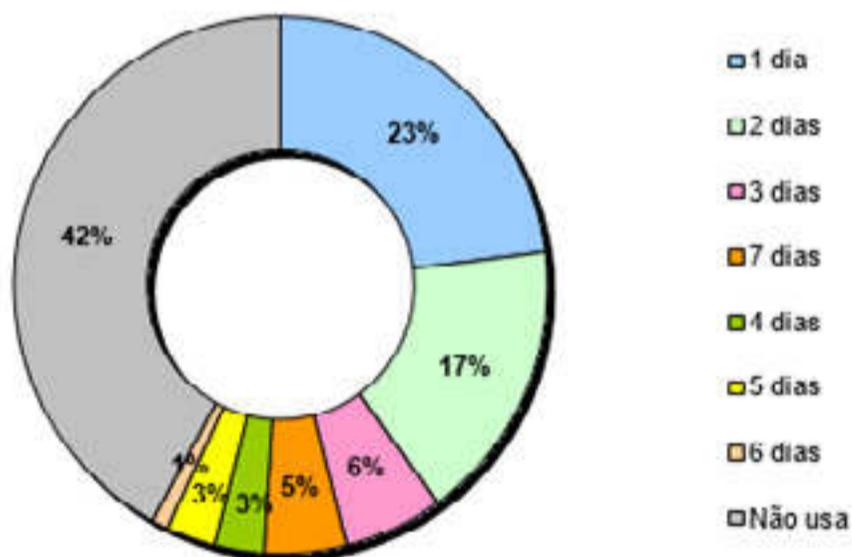


Figura 5: O que faria você pedalar mais?
Fonte: CICLOCIDADE, 2015.

Como é possível perceber, praticamente metade dos entrevistados considera a infraestrutura cicloviária importante na função de incentivar o uso da bicicleta, que está diretamente ligada ao segundo item mais comentado, relacionado à maior segurança no trânsito.

Sendo assim, o planejamento e desenvolvimento local vão além de âmbitos públicos, empresariais, governamentais e da sociedade civil, construindo um sentido de comunidade local e de pertencimento sobre a construção de uma identidade territorial.

“É a chamada topofilia, em que a percepção do espaço se dá de diferentes formas, através da projeção de sentimentos, da organização e planejamento da ocupação territorial, na apropriação e modificação da natureza, entre outras formas. A percepção é subjetiva, pois o ser humano responde ao meio de várias maneiras, e os padrões culturais da sociedade afetam além da percepção, da atitude e do valor atribuídos ao meio ambiente.” (TUAN, 1980)

O potencial de atração turística no município demonstra ser muito forte, porém, sabe-se que ainda é pouco explorado e aproveitado. Até mesmo pessoas que moram na cidade não conhecem diversos locais de interesse para o lazer, pontos histórico-culturais ou atrações diversas que são pouco visitadas. A cidade possui um modesto sistema cicloviário ainda em implantação, portanto, cabe analisar com mais profundidade a viabilidade e os benefícios que elas poderiam trazer, mais uma vez, não apenas ao turismo, mas para a sociedade em geral que utiliza bicicleta como meio de transporte no dia a dia.

4. DOS DESAFIOS E OPORTUNIDADES

Esta breve análise do incipiente cicloturismo urbano na cidade de São Paulo demonstra as diversas dificuldades enfrentadas. O estímulo a essa modalidade de transporte para o turismo e lazer, porém, também aponta diferentes caminhos e possibilidades que o setor proporciona, inclusive em todo o país, como a integração de roteiros interestaduais.

A questão do planejamento urbano é um dos itens essenciais que permitem incluir a bicicleta como opção de locomoção protagonista nas metrópoles em que a mobilidade urbana tem diversos gargalos no transporte individual motorizado e no sistema de transporte público coletivo. Os meios ativos – locomoção a pé ou com veículos a propulsão humana como a bicicleta, patins, skate – têm sido cada vez mais discutidos e exercem papel fundamental como alternativa ao trânsito, não apenas em grandes cidades, como em municípios menores. Portanto, é mister incluir na pauta de todo e qualquer projeto de planejamento e desenvolvimento urbano todas essas modalidades de transporte. O tema deve ser colocado não apenas como plataforma política de um ou outro partido – especialmente em pleno período de eleições municipais –, mas tratado como assunto de política pública permanente para as cidades.

Consequentemente, o planejamento urbano traz a reflexão de que não haveria como propiciar locomoção e transporte para atividades turísticas sem envolver políticas públicas em parceria com iniciativas privadas, incluindo também a sociedade civil no processo de discussão. O debate precisa considerar tanto os fatores econômicos como as variáveis políticas, sociais e ambientais visando a um desenvolvimento sustentável da iniciativa, seja ela local, de uma determinada região, município, estado ou do país. Recentemente, essa noção de planejamento e desenvolvimento tem permeado o âmbito empresarial, influenciado por valores individuais que moldam a “ética de comportamento”. Trata-se de uma ética empresarial que assume importante papel frente aos desafios do mundo contemporâneo, sobretudo em questões ligadas à desigualdade socioeconômica e ao cuidado com os “bens públicos”, como o meio ambiente. Para SEN (1999, p.305):

“O desafio ambiental faz parte de um problema mais geral associado à alocação de recursos envolvendo ‘bens públicos’, nos quais o bem é desfrutado em comum em vez de separadamente por um só consumidor. Para um fornecimento eficiente de bens públicos, precisamos não só levar em consideração a possibilidade da ação do Estado e da provisão social, mas também examinar o papel que pode desempenhar o desenvolvimento de valores sociais e de um senso de responsabilidade que viessem a reduzir a necessidade de ação impositiva do Estado. Por exemplo, o desenvolvimento da ética ambiental pode fazer parte do trabalho que a regulamentação impositiva se propõe a fazer.”

O desenvolvimento sustentável pressupõe, portanto, responsabilidades assumidas e compartilhadas por empresas e

instituições estatais, sendo assim uma questão relevante nas etapas de planejamento urbano. Em relação ao transporte cicloviário, algumas iniciativas já existentes mostram como se formam tais parcerias entre grupos privados com interesses em marketing de responsabilidade socioambiental, ao fazer projetos junto com o governo e que beneficiam a população. É necessária, entretanto, a autocrítica e acompanhamento para que tais trabalhos não sejam manipulados e vistos como “lavagem ambiental” corporativa, pois devem possuir efetiva relevância social e coletiva.

Dentro desse escopo, a intermodalidade dos meios de transporte também exerce função importante para facilitar conexão de trajetos de bicicleta com terminais de ônibus ou estações de trem e metrô, por exemplo. Diversos usuários de bicicleta ainda preferem percorrer trechos e distâncias maiores em veículos coletivos. Nesse ponto, os bicicletários facilitam e incentivam esse tipo de intercâmbio modal. Novas estações deveriam, em princípio, e de acordo com a lei vigente, ser construídas já com estacionamento ou paraciclos planejados para bicicletas. Mas a despeito dessa exigência e obrigatoriedade legal, ainda não é uma regra seguida à risca por novos empreendimentos.

Estabelecimentos privados e comerciais já têm percebido a recente e crescente demanda de clientes que utilizam a bicicleta como meio de transporte e procuram locais onde possam estacioná-las com segurança. Da mesma forma, atrativos culturais e de lazer – como museus, centros culturais, teatros, etc. –, aos poucos, procuram investir nesse específico, porém, cativo segmento de público que prefere utilizar o veículo alternativo para visitar esses locais e fazer turismo. Diante do aumento da própria estrutura cicloviária, o incentivo acontece por indução dessa demanda, que faz parte de um lento e gradual processo de mudança sociocultural na consciência da população, assim como a incorporação desse movimento pelas pessoas jurídicas na forma de instituições públicas, privadas e, inclusive, dos setores acadêmicos de universidades e centros de ensino nos mais variados níveis.

Um dos métodos que permitem mapear o uso da bicicleta para o turismo urbano é a realização de pesquisa de demanda que poderia identificar quem são os usuários que já utilizam esse meio de transporte para tal fim, bem como levantar qual seria o alcance potencial desse público. Ademais, outros dados essenciais seriam levantados para direcionar projetos-piloto e eventuais melhorias, como a faixa etária dos cicloturistas urbanos, ocupação, renda, origem, distância média percorrida, entre várias outras informações. No município de São Paulo, o Observatório de Turismo e Eventos da SPTuris já realizou levantamento do uso de bicicleta na cidade em 2012 e 2014. Além disso, o núcleo de estudos possui expertise e conhecimento acumulado de mais de dez anos de existência no mapeamento do setor turístico paulistano, traçando o perfil de público em grandes eventos, monitoramento do setor hoteleiro e outros trabalhos que poderiam contribuir para a análise desse tema específico do cicloturismo, inclusive em outros municípios brasileiros.

No que tange ao aspecto quantitativo, a Ciclocidade já organizou diversas contagens de ciclistas em diferentes épocas e locais da capital paulista, dando uma dimensão numérica desses usuários e revelando o aumento da circulação de ciclistas nos últimos anos. Em janeiro de 2016, o banco Itaú Unibanco – que mantém o projeto Bike Sampa de bicicletas compartilhadas – fez a doação de dois totens para contabilização de ciclistas em duas ciclovias – nas avenidas Vergueiro e Faria Lima – e podem ser consultados in loco e em tempo real, pois funcionam de forma eletrônica ininterrupta. Mecanismo semelhante também já foi utilizado em outras cidades a fim de contabilizar a quantidade de ciclistas e pode ser o passo inicial na adoção de projetos voltados a esse público.

Como se vê, o cicloturismo urbano conseguirá obter êxito no contexto do Brasil caso haja envolvimento de todas as forças da sociedade, a começar pela apropriação desse tema pelos órgãos públicos em todas as esferas – municipal, estadual e federal –, do investimento catalisador de entidades da iniciativa privada – com patrocínios, campanhas, convênios e outros modelos – e, finalmente, do engajamento efetivo dos cidadãos –, sejam eles moradores dos grandes centros urbanos, assim como visitantes e turistas que possam ser potenciais disseminadores da cultura da bicicleta, inclusive trazida de outras experiências país e mundo afora.

Na cidade de São Paulo, a “massa crítica” de ciclistas tem aumentado nos últimos anos e, conforme declaração do atual prefeito, Fernando Haddad, “entre 2014 e 2015 houve um aumento de 66% na quantidade de ciclistas circulando pela capital e redução de 34% nos registros de mortes por acidentes envolvendo bicicletas”. Já uma pesquisa do Ibope Inteligência feita em parceria com a Rede Nossa São Paulo, divulgada em setembro de 2016, aponta que, em 2015, 59% apoiavam a construção de mais ciclofaixas e ciclovias, número que subiu para 68% este ano. Ainda assim, o mesmo estudo revela que apenas 8% dos entrevistados usam a bicicleta, ainda que de vez em quando, o que representa um universo de aproximadamente 773 mil usuários, ou seja, 91% das outras pessoas nunca ou raramente usaram a bicicleta na cidade, mais uma vez corroborando para o potencial adormecido desse segmento.

O cicloturismo urbano paulistano e brasileiro está apenas engatinhando e traçando um caminho com perspectivas de avanços significativos nos próximos anos. Cabe a todos os agentes envolvidos enfrentar os obstáculos durante o percurso, contornar problemas com soluções práticas e aproveitar de forma criativa todas as oportunidades desse universo promissor sobre duas rodas.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO DOS CICLISTAS URBANOS DE SÃO PAULO (CICLOCIDADE). Perfil de quem usa bicicleta na cidade de São Paulo. Ciclocidade, 2015.

BIKE SAMPA. Disponível em: <<http://www.mobilicidade.com.br/bikesampa.asp>>. Acesso em: 22 set. 2016.

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO (CET). Mapa de Infraestrutura Cicloviária. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/consultas/bicicleta/mapa-de-infraestrutura-ciclovitaria.aspx>>. Acesso em: 03 nov. 2016.

FOLHA DE S.PAULO. Ciclistas criam estratégias para escapar de roubos e furtos de bicicletas em SP. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/09/1809062-ciclistas-tentam-se-proteger-de-roubos-e-furtos-de-bike-em-sao-paulo.shtml>>. Acesso em: 21 set. 2016.

FOLHA DE S.PAULO. Vaivém das bikes. Disponível em: <<http://arte.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/01/17/mapa-bikes>>. Acesso em: 23 set. 2016.

GARCIA, RITA MARIA DE PAULA. Produção do Espaço pelo Lazer e Turismo. In: Revista Eletrônica da Associação dos Geógrafos Brasileiros – Seção Três Lagoas - MS, V 1 – n.º 5 - ano 4, Maio de 2007, p. 113-126.

IBOPE INTELIGÊNCIA E REDE NOSSA SÃO PAULO. Pesquisa sobre Mobilidade Urbana. Disponível em: <<http://www.nossasaopaulo.org.br/pesquisas/apresentacao-pesquisa-dmsc-2016.pdf?v=4>>. Acesso em 25 set. 2016.

MOVIMENTO CONVIVA. Disponível em: <<http://movimentoconviva.com.br>>. Acesso em: 03 nov. 2016.

OBSERVATÓRIO DO TURISMO DA CIDADE DE SÃO PAULO. SP de Bike – Pesquisa de perfil do usuário de bicicleta em São Paulo. São Paulo Turismo (SPTuris), 2014.

SANTOS, MILTON. Por uma Geografia Nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica. 6ª Ed., 1ª reimpr. São Paulo: Edusp, 2008.

SÃO PAULO. Lei Nº 14.266, de 6 de fevereiro de 2007. Dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no Município de São Paulo e dá outras providências. Secretaria do Governo Municipal, São Paulo, 6 fevereiro 2007.

SÃO PAULO. Lei Nº 16.050, de 31 de julho de 2014. Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo – Estratégias ilustradas. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, São Paulo, janeiro de 2015.

SEN, Amartya. Desenvolvimento como liberdade. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.

SOARES, ANDRÉ GERALDO; GUTH, DANIEL; AMARAL, JOÃO PAULO; MACIEL, MARCELO (Orgs.). A Bicicleta no Brasil. São Paulo, 2015.

TORRE, De La. El turismo: fenómeno social. México, Fondo de Cultura Económica, 1992.

TUAN, Y. F. Resumos e Conclusões. In: Topofilia: Um estudo da Percepção, Atitudes e Valores do Meio Ambiente. São Paulo: Difel, 1980.

TRANSPORTE TURÍSTICO PARA MOBILIDADE: ESTUDO DE CASO DE JURUJUBA- NITERÓI

Letícia dos Santos Silva ¹
Camila de Almeida Teixeira ²
Fátima Priscila Morela Edra ³

RESUMO

Este trabalho objetiva verificar a opinião do residente do bairro de Jurujuba, em Niterói, sobre a construção da ciclovias turística na região e possibilidade de apropriação como rota alternativa para deslocamentos até o Centro da cidade. A pesquisa pode ser justificada pelo fato de as autoras acreditarem que tal intervenção fomentará não somente o turismo na localidade, mas também beneficiará os residentes da região. Os resultados demonstraram que os moradores têm consciência do benefício da ciclovias para o bairro, não somente como mais uma via de deslocamento, mas também como uma forma de atrair turistas e, conseqüentemente, uma economia alternativa para Jurujuba.

PALAVRAS CHAVE: mobilidade; cicloturismo; jurujuba.

ABSTRACT

The aim of this paper was to assess the opinion of the resident Jurujuba neighborhood in Niteroi on the construction of tourist bike path in the region and the possibility of appropriation as an alternative route for trips to the city center. The research can be justified by the fact that the authors believe that such intervention would not only encourage tourism in the town, but also benefit the locals. The results showed that residents have a perceived benefit of the bike path to the neighborhood, not just as a way of travel but also as a way to attract tourists and consequently an alternative economy for Jurujuba.

KEY WORDS: mobility; cycling; tourism.

1. INTRODUÇÃO

O bairro de Jurujuba, em Niterói, no estado do Rio de Janeiro, possui uma característica diferente dos outros bairros do município: uma pequena enseada afastada do centro, banhada pela entrada da Baía de Guanabara. Por isso, acaba sendo segregado dos demais bairros, contendo aspectos próprios da identidade, como sua extensa vila de pescadores. Jurujuba conta com um complexo de fortes militares, entre eles, a Fortaleza de Santa Cruz da Barra, único forte aberto à visitação e muito apreciada por moradores e turistas. Possui também uma intensa pesca de mariscos, ajudando a movimentar a economia pesqueira da região (NELTUR 2016).

Examinando o panorama da cidade, Niterói possui planejamento municipal que contempla a bicicleta como transporte e mantém eventos no segmento de cicloturismo, como o Niterói Bike Tour. Esse projeto consiste em um roteiro turístico percorrido de bicicleta passando por atrativos da cidade acompanhados por um guia de turismo. Trata-se de um projeto recente que atrai um número cada vez maior de participantes para a prática de atividade física e turismo na cidade (NELTUR 2016).

¹ Aluna do Curso de Turismo da Faculdade de Turismo e Hotelaria, Universidade Federal Fluminense (FTH/UFF) - leticiadossantoss23@gmail.com

² Aluna do Curso de Turismo e Bolsista PIBIC/CNPq. Faculdade de Turismo e Hotelaria, Universidade Federal Fluminense (FTH/UFF) - camilateixeira@id.uff.br

³ Professora Adjunta da Faculdade de Turismo e Hotelaria, Universidade Federal Fluminense (FTH/UFF) - edra@turismo.uff.br

A partir da reflexão sobre o potencial turístico de Jurujuba e novas formas de atrair mais turistas, pensou-se como seria a aceitação dos moradores em relação à construção de uma ciclovia turística que ligasse o Centro de Niterói até Jurujuba e, conseqüentemente, à Fortaleza de Santa Cruz da Barra, já que as ciclovias da orla da cidade vão somente até as estações das barcas em Charitas (bairro anterior à Jurujuba).

E, embora a premissa no planejamento do sistema de transportes seja de promover intervenções na cidade que agreguem valor e mobilidade a sua sociedade e, conseqüentemente, ter sua apropriação pela atividade turística, acredita-se que, no caso de Jurujuba, existe uma forte tendência de ocorrer o inverso.

Assim, foi desenvolvido um estudo de campo para captar a opinião dos moradores sobre a realização dessa obra no bairro sendo o objetivo desse artigo o de apresentar os respectivos resultados da pesquisa.

Tal fato se justifica pela observação dos roteiros turísticos em elaboração para a implantação do cicloturismo, pois o único trecho do percurso que ainda não possui infraestrutura de ciclovia e/ou ciclofaixa localiza-se no espaço que compreende a estação das barcas em Charitas e a Fortaleza de Santa Cruz.

Acredita-se que a efetiva implantação dessa infraestrutura possibilitará que os residentes do bairro realizem percursos de bicicleta até o centro da cidade.

Mas, se essa ação pode facilitar a mobilidade para os moradores do bairro de Jurujuba, por que ainda não foi executada como medida de planejamento do sistema de transportes?

Talvez, para os gestores do poder público, possa existir a ideia de que aquela sociedade não se apropriaria da ciclovia, caso fosse construída, devido à longa distância a ser percorrida de bicicleta até o Centro da cidade (cerca de 8,8 km).

A pesquisa aplicada foi de caráter quantitativo e qualitativo, com perguntas fechadas usando a Escala Likert. Segundo o site SurveyMonkey, essa escala mede atitudes e comportamentos utilizando respostas que variam de um extremo ao outro, ao contrário de uma simples resposta como sim ou não. Assim, essa escala permite descobrir níveis de opinião que são essenciais para a pesquisa deste trabalho. Foi entrevistada 2,4% da população, pois como se trata de um trabalho acadêmico e de pequena escala, não seria necessário entrevistar uma grande parcela de moradores.

2. TURISMO, TRANSPORTES E SOCIEDADE

O impacto do turismo na comunidade deve ter mais aspectos positivos do que negativos, mesmo sabendo que esses são quase inevitáveis. O fomento da atividade turística em determinado espaço pode oferecer grandes oportunidades, tais como o aumento das possibilidades para além da infraestrutura básica e, como exemplo desse processo, pode-se citar o desenvolvimento de vias de circulação facilitando o fluxo para o desenvolvimento do comércio local estimulando a criação de novos empregos. Poderá também incentivar o intercâmbio cultural e a troca de experiências entre moradores e turistas. Porém, existe a possibilidade de o turismo vir a gerar impactos negativos, tais como: perda da identidade local, imagem distorcida dos moradores, degradação do meio ambiente, aumento no índice de violência e sucateamento dos transportes (COOPER et al., 2007).

Os transportes influenciam totalmente a característica de um local, principalmente quando se referem aos espaços turísticos. Sem a infraestrutura necessária para o deslocamento até o destino, o fomento da atividade é prejudicado, tornando-se menos atraente em relação a outros destinos já desenvolvidos. De acordo com Cooper et al. (2007, p.449):

“Uma infraestrutura de acesso e transporte adequada para os mercados potenciais é um dos pré-requisitos mais importantes para o desenvolvimento de qualquer destino turístico.”

Segundo Leiper (1990), o transporte é essencial para o destino turístico, pois ele fornece meios para o deslocamento até o lugar desejado, provê infraestrutura necessária para a locomoção no local e pode ser a própria atração turística. Logo, torna-se necessário criar políticas públicas de transportes eficazes para que a atividade seja benéfica para turistas e, principalmente, para residentes.

Em resumo, o planejamento de transportes se apresenta como fator essencial para alcançar desenvolvimento, beneficiar a comunidade, gerar fluxo favorável e minimizar as distâncias. Seja esse realizado para o turismo ou apropriado pelo turismo.

Conforme explica Getz (1983), a capacidade de desenvolvimento do destino turístico está diretamente relacionada à implementação de vias de acesso e à melhoria dos transportes. Sem o meio de locomoção até o local e no local, fomentar o turismo se torna impossível, além de atrapalhar e/ou conter atividades geradoras de empregos na região, oriundas da própria atividade turística, como por exemplo: mercado hoteleiro, agências de turismo receptivo e outros nichos.

Segundo Sheller e Urry (2004), o termo *tourism mobilities* torna-se conveniente pelo fato de que há variadas formas de mobilidade que configuram o turismo, envolvendo todo o setor como prestadores de serviços, turistas, meios de transportes e comunicação. A mobilidade como um ponto de partida para o turismo entra em uma questão de análise não só de planejamentos, mas também sociológica, pois os padrões de mobilidade mudam de acordo com as mudanças da sociedade. Com base em Sheller, Urry (2004 apud GUIMARÃES, 2011, p.18):

Em função das dimensões contemporâneas do capitalismo, associadas à velocidade dos processos de produção e consumo, os deslocamentos humanos também são afetados, assim como a subjetividade. Desse modo, alguns autores destacam a questão da mobilidade como eixo importante de investigação da sociedade contemporânea. Nesse contexto, temos o exemplo do turismo enquanto forma de lazer, que pode ser inserido na categoria “mobilidade”, fenômeno genérico que pressupõe várias formas de transporte, deslocamentos diários entre comunidades e outras formas de viagens, assim como suas diversas inter-relações através de várias formas de comunicação.

A mobilidade no destino turístico não somente projetada para o lazer, mas também para o deslocamento de todos os envolvidos, gera uma inter-relação entre sociedades. Tal comunicação física somente pode ocorrer por meio do deslocamento. A troca de experiências pode alavancar o turismo de lazer em determinada região, desde que essa esteja inserida na categoria de mobilidade.

“a mobilidade tornou-se o fator de estratificação mais poderoso e mais cobiçado, a matéria de que são feitas e refeitas, diariamente, as novas hierarquias sociais, políticas, econômicas e culturais em escala cada vez mais mundial” (BAUMAN, 1999, p.16).

Essas questões concretizam a teoria da sociedade pós-moderna de consumo associada diretamente ao grau de mobilidade que diferentes classes econômicas possuem, o que implica na liberdade de ir e vir, de escolher onde estar. Assim, Bauman afirma (1999, p.16) que “a falta forçada de mobilidade gera incapacidade e insatisfação”.

Diante de tais paradigmas, a mobilidade se torna algo crucial para o desenvolvimento da sociedade na era contemporânea e, embora a barreira de fronteiras de transportes já não apareça tão grande como em décadas anteriores, ainda assim, impede a circulação livre de pessoas.

Guimarães (1999) explica que a mobilidade contemporânea, diante de novas condições sociais, implica em questões referentes ao corpo e, o material transportado pelo corpo de pessoas, legal ou ilegal, tem consequências em várias instituições e sua organização. Nesse sentido, a globalização, a mobilidade e o turismo influenciam consideravelmente a sociedade contemporânea.

3. MOBILIDADE EM NITERÓI

A cidade de Niterói, município localizado no Estado do Rio de Janeiro, vem se destacando na questão de mobilidade urbana com bicicletas. Há um projeto da prefeitura de Niterói em funcionamento denominado Programa Niterói de Bicicleta (PNB). Este foi criado em 2013 e faz parte dos 32 projetos de estruturação do município inclusos no plano estratégico municipal “Niterói que Queremos”.

Segundo Niterói (2016b), a inserção das bicicletas no cenário da cidade partiu da ideia de responder aos desafios relacionados à mobilidade, ao meio ambiente e à qualidade do espaço urbano. Ao PNB cabe a responsabilidade de estimular o uso das bicicletas como meio de transporte e lazer inserindo a cultura ciclovária no município.

Niterói, assim como várias cidades de médio e grande porte ao redor do mundo, tem investido nos últimos anos em políticas sustentáveis e inteligentes para reduzir o congestionamento de seu centro urbano. Além da reestruturação e modernização do seu sistema de transportes públicos, a política de incentivo ao uso da bicicleta como alimentadora desse sistema, como efetivo meio de locomoção para curtas e médias distâncias, e para atividades de lazer, tem norteado os projetos de mobilidade elaborados atualmente pelo poder público local (NITERÓI, 2016b).

O modelo de desenvolvimento do PNB segue diretrizes de gestão integrada e participativa, contando com parcerias de diversos órgãos públicos, iniciativa privada, grupos organizados e cidadãos. Seu principal papel é mobilizar e reunir atores que influenciem o planejamento e a implantação das ações e projetos garantindo a demanda da população da cidade relacionada ao tema da mobilidade por bicicleta.

O PNB atua em duas vertentes:

- a. Infraestrutura cicloviária – Ações de planejamento de infraestrutura física adequada para que atuais e futuros ciclistas possam se locomover e estacionar suas bicicletas com segurança e conforto. Deve atender às necessidades de cada região da cidade conforme os padrões de construção já estabelecidos no Manual de Infraestrutura Cicloviária de Niterói, que ainda está em fase de aprovação pela Prefeitura Municipal;
- b. Cultura e educação cicloviárias - Ações que influenciam a cultura e o comportamento da população e visitantes do município de Niterói promovendo a bicicleta como meio de transporte para pequenas e médias distâncias e para as atividades de lazer e turismo. Engloba também a organização de eventos com temática focada na mobilidade por bicicleta, estimulando a conscientização do seu uso. Outro objetivo é semear informações sobre as principais regras para o uso da bicicleta no espaço urbano estimulando a boa convivência entre ciclistas, motociclistas, motoristas e pedestres.

O Fluminense (2016) cita que entre as ações de sucesso do PNB está o evento denominado Niterói Bike Tour que ocorre em parceria com o órgão de turismo da cidade (Niterói Empresa de Lazer e Turismo - Neltur) e o projeto PedalUFF-Tur da Faculdade de Turismo e Hotelaria (FTH) da Universidade Federal Fluminense (UFF). A ideia proposta é desenvolver ações para alavancar o cicloturismo na cidade.

De acordo com PedalUFF-Tur (2016), está em andamento uma pesquisa de dados sobre o perfil dos ciclistas de Niterói, a lazer e/ou trabalho. O objetivo é levantar informações para a tomada de decisões sobre projetos ciclísticos na cidade.

Diante de todo o cenário, uma ciclovía turística ligando a ciclovía de Charitas à Jurujuba seria muito interessante para o estímulo da atividade de cicloturismo no município. Além dos atrativos turísticos ao longo do percurso, o turista e o morador que utilizassem a via poderiam usufruir de uma extensa paisagem à beira da Baía de Guanabara com visão para a cidade do Rio de Janeiro.

4. O POTENCIAL TURÍSTICO DE JURUJUBA

O bairro de Jurujuba mantém um clima bucólico, totalmente inverso ao clima do Centro e Zona Sul de Niterói. Por ser uma grande colônia de pescadores, a principal atividade econômica do bairro é a mitilicultura, o cultivo de mexilhões. Além da atividade pesqueira, Jurujuba possui rico cenário turístico herdado desde o Período Colonial.

O bairro possui um Complexo de Fortes que está sob os cuidados do Exército Brasileiro. A Fortaleza de Santa Cruz é a mais famosa e a única aberta para visitas turísticas. Construída em 1555, tornou-se a principal estrutura defensiva da Baía de Guanabara e do Porto do Rio de Janeiro. Possui acervo de 45 canhões, além de uma capela datada de 1612.

Há poucos metros da Fortaleza de Santa Cruz, encontra-se o Forte do Imbuí. Sua construção teve início em 1863 com o objetivo de também proteger a Baía de Guanabara. Porém, esse forte encontra-se fechado para a visita, como também os demais fortes do bairro, como o Forte de São Luiz, a Machu Picchu brasileira (NELTUR, 2016), o Forte do Pico, com vista panorâmica da cidade do Rio de Janeiro e o Forte do Rio Branco.

Jurujuba possui também um conjunto de igrejas históricas: a Igreja de Nossa Senhora da Conceição da Várzea de Jurujuba, que teve sua construção entre 1629 e 1667 e a Igreja de Santa Bárbara, localizada na Fortaleza de Santa Cruz, abrigando a imagem de Santa Bárbara que veio de Portugal. É considerada uma das igrejas mais antigas da cidade.

Além de Fortes e Igrejas, o bairro de Jurujuba possui belas praias banhadas pela Baía de Guanabara. Inventariadas

pela Neltur (2016), a Praia de Jurujuba, onde é realizada a Festa de São Pedro, no dia 29 de junho, possui restaurantes tradicionais com especialidades em frutos do mar. A Praia de Adão e Eva e a Praia da Maçã são praias gêmeas, servindo de acesso à Fortaleza de Santa Cruz. A Praia do Forte, localizada dentro do Forte do Rio Branco, não permite visitação.

Para usufruir positivamente dessa rica paisagem histórica e natural é necessário unir população e políticas públicas de incentivo do turismo podendo, assim, beneficiar não somente o turismo, mas a comunidade local.

5. A PESQUISA

As datas de realização da pesquisa de campo aconteceram entre os dias 22 e 23 de julho de 2016, sexta e sábado, respectivamente. Definiu-se que os respondentes deveriam ser residentes de Jurujuba e ter entre 15 e 64 anos por representarem idades que possuem vida acadêmica e profissional ativa e, por isso, necessitam exercer maior quantitativo de deslocamentos.

O objetivo era identificar a percepção dos residentes de Jurujuba em relação à bicicleta, ao turismo e à expansão da rota cicloviária do Centro da Cidade até Jurujuba por meio da construção a partir de Charitas até o bairro. Pretendia-se verificar se os moradores se apropriariam da obra como uma via de transportes.

Assim, elaborou-se pesquisa de caráter quantitativo e qualitativo com um total de 11 perguntas, dez fechadas e uma aberta, com um espaço no final para sugestões.

As primeiras cinco questões foram formuladas para classificar o perfil do morador. A sexta pergunta pretendia identificar a relação entre o entrevistado e a bicicleta. Os demais itens procuravam saber a opinião do morador a respeito de um possível projeto de construção de ciclovia turística com consequente fomento à atividade turística no bairro e, para isso, utilizou-se a Escala Likert. A última pergunta era aberta para o relato de opiniões contrárias e indecisas sobre a construção.

5.1 Resultados

O total de entrevistados com formulários válidos correspondeu a 2,4% da população. Tal percentual foi considerado necessário para uma pesquisa acadêmica. Destes, 47% eram homens e 53% mulheres.

Faixa etária: A Faixa etária dos respondentes variou entre 12 anos e 60 anos ou mais. O objetivo era averiguar qual faixa de idade que possivelmente usaria a ciclovia em seus deslocamentos diários e não somente para o lazer. Constatou-se que, entre os entrevistados, a idade dominante era entre 41 e 59 anos, com 29% do total, seguidos pela faixa etária de 31 a 40 anos, com 27%.

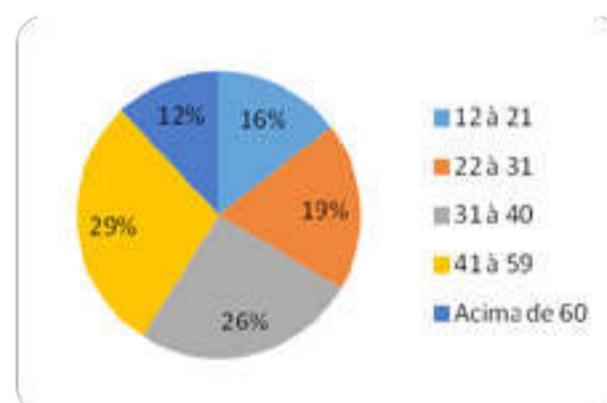


Figura 1: Gráfico de Faixa Etária.

Fonte: Elaboração própria.

Grau de escolaridade e renda familiar: As seguintes questões foram formuladas para a compreensão do perfil do morador de Jurujuba. Dentre os entrevistados, 38% possuíam ensino médio completo, contrapondo a segunda colocação que correspondeu a 22% com ensino fundamental incompleto. Notou-se um contraste muito grande quanto ao grau de escolaridade dos moradores entrevistados. Uma vez que o bairro não possui faculdades, apenas escolas estaduais de ensino médio e escolas municipais de ensino básico, os moradores são forçados a se deslocarem para estudar em instituições de ensino superior, onde a maioria está localizada no Centro de Niterói, na cidade do Rio de Janeiro e São Gonçalo, municípios vizinhos ao município de Niterói que requerem mais de uma hora de trajeto. Não figuraram entre os entrevistados pessoas com mestrado e doutorado. Também 2% dos entrevistados eram analfabetos, o que dificultava a compreensão de determinadas perguntas e uma visão mais ampla do projeto.

Quanto à renda familiar, notou-se um grande contraste em relação à Zona Sul de Niterói, mesmo sendo um bairro vizinho. Em Jurujuba, nenhum dos entrevistados possuía renda familiar acima de R\$ 4.000 reais, enquanto que nos bairros vizinhos essa renda é facilmente encontrada e superada ao se constatar pelo custo de vida alto e pela especulação imobiliária. Entre os respondentes da pesquisa, 29% tinham a renda familiar entre R\$ 1.901 e R\$ 2.550, seguido de 24% que possuíam renda familiar equivalente a um salário mínimo. Esses dados relatam a característica de um bairro formado por uma comunidade mais simples e de classe operária reforçando o estereótipo de vila de pescadores.

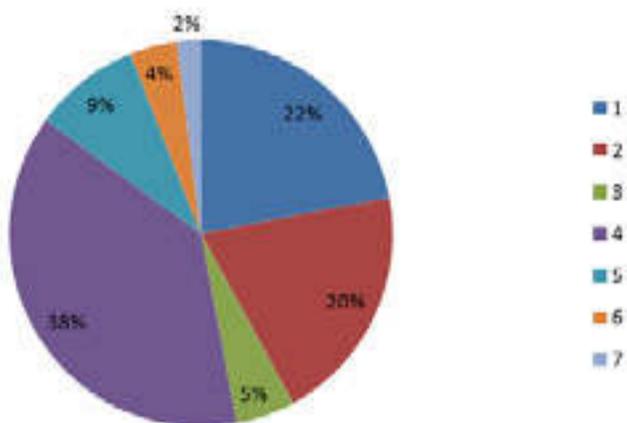


Figura 2: Gráfico Grau de escolaridade.
Fonte: Elaboração própria.

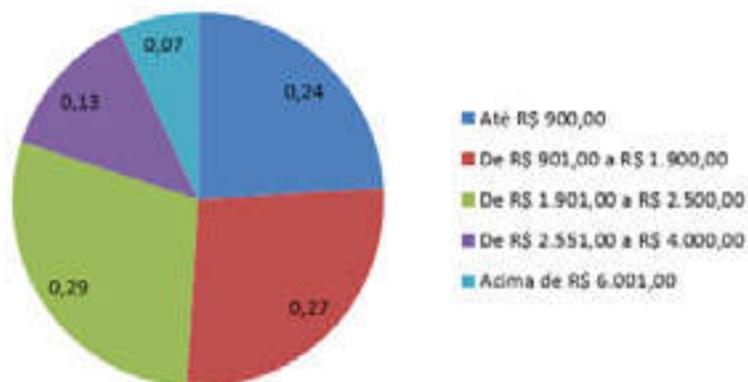


Figura 3: Gráfico de Renda Familiar.
Fonte: Elaboração própria.

Moradores que possuem ou não bicicleta: No que se refere ao tema ciclismo, a questão procurou identificar quantos moradores entrevistados possuíam ou não uma bicicleta, instrumento principal do nosso estudo. Os dados ficaram divididos, havendo quase o mesmo percentual para os que possuíam e os que não possuíam uma bicicleta. Relatamos que, entre 45 entrevistados, 49% não possuíam bicicleta pessoal e 51% possuíam. Esse dado é de suma importância para a nossa pesquisa, pois se os moradores não possuísem bicicleta não teriam como utilizar a ciclovia. Mesmo sendo maioria, a expectativa era de que mais da metade dos moradores possuísse uma bicicleta.

Motivos para usar a bicicleta: Dentre os entrevistados que possuíam bicicleta, 24% a utilizam tanto para o lazer quanto meio de transporte e, provavelmente, esses se beneficiariam da ciclovia. Também, 16% usam a bicicleta para o lazer, aumentando a possibilidade de estímulo da atividade turística e o uso da ciclovia para práticas de cicloturismo.



Figura 4: Gráfico de moradores que utilizam a bicicleta.
Fonte: Elaboração própria.

Infraestrutura de Jurujuba para locomoção por bicicleta: Essa pergunta foi formulada para saber mais profundamente a opinião da infraestrutura atual do bairro. Pela escala Likert, o entrevistado ouvia uma afirmação e poderia concordar totalmente até discordar totalmente, podendo também não ter uma opinião, além de mais duas opções, com discordo e concordo. O resultado mostrou-se bastante condicente com as especulações, onde 45% dos entrevistados não concordam totalmente com a afirmação, ou seja, acham que Jurujuba atualmente não possui infraestrutura de qualidade para a locomoção por bicicleta. Fazendo a junção de entrevistados que não concordam totalmente e não concordam, houve um resultado de 77% da população que negaram que o bairro esteja preparado para esse tipo de atividade.

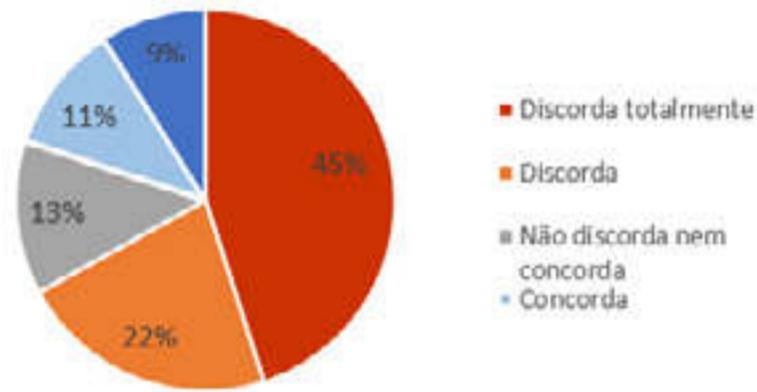


Figura 5: Gráfico de opinião sobre infraestrutura.

Fonte: Elaboração própria.

Turistificação de Jurujuba: A turistificação do bairro de Jurujuba é um ponto importante na pesquisa. Como construir uma ciclovia turística se os moradores do bairro não desejam receber turistas? Para a pesquisa, essa questão foi abordada igual à questão anterior, pela escala Likert, buscando captar a opinião do morador sobre a problemática. De acordo com a pesquisa aplicada, 53% dos moradores concordam totalmente que será benéfico para Jurujuba receber turistas, afirmando que a construção alavancará o comércio na região e, conseqüentemente, o aumento da renda dos moradores. Já 16% concordam e 11% discordam totalmente, alegando temer o aumento da violência na região.

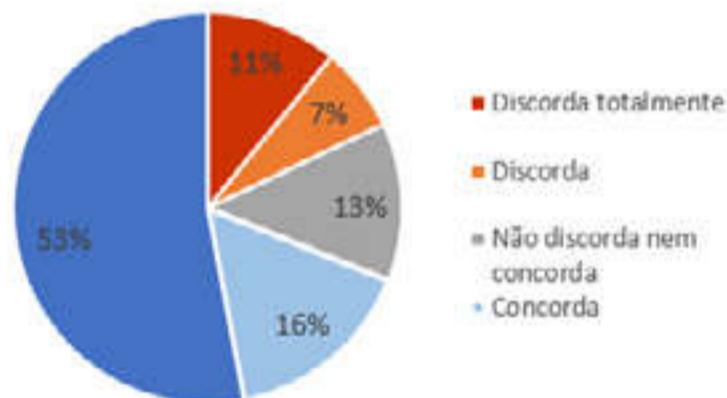


Figura 6: Gráfico de opinião sobre turistificação.

Fonte: Elaboração própria.

A apropriação da ciclovia pelos moradores: O ponto essencial a ser abordado nesse artigo é a apropriação da ciclovia pelo morador e se esse possui expectativas em relação à obra. Segundo os entrevistados, 63% disseram que utilizariam a ciclovia para seus deslocamentos até o Centro de Niterói e acreditam que seria uma obra que ajudaria muito as pessoas que utilizam bicicletas como meio de transporte e lazer. O percentual de pessoas que não utilizariam a ciclovia, que corresponde a 24%, ainda é alto estando entre os principais motivos não possuírem uma bicicleta, a insegurança do local e estradas estreitas que contém muitos morros.

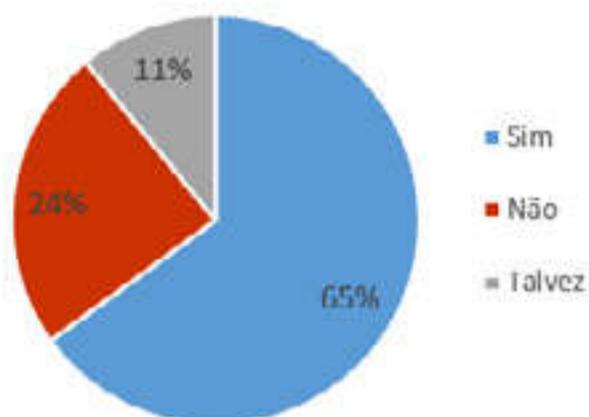


Figura 7: Utilização da ciclovia por moradores.
Fonte: Elaboração própria.



Figura 8: Motivo da não utilização da ciclovia.
Fonte: Elaboração própria.

6. CONCLUSÃO

O presente artigo teve como objetivo saber se o morador de Jurujuba, em Niterói, se apropriaria de uma ciclovia turística caso essa fosse construída no bairro. Após uma extensa análise de toda a conjuntura de turismo e mobilidade foram captados não somente conteúdos teóricos sobre tal possibilidade, mas também a opinião de quem será diretamente afetado pelo possível projeto.

Já sabendo do potencial turístico do bairro, a proposta da ciclovia visa não somente construir uma estrutura para locomoção, mas também inserir Jurujuba no roteiro cultural da Cidade de Niterói, porém, é necessário o engajamento da população para que o benefício seja estendido até esses e não somente aos turistas.

A consciência dos benefícios de tal obra vai muito além do uso da bicicleta pelo morador, pois alcança também o perfil do entrevistado. De acordo com a pesquisa, a maioria dos entrevistados concorda que a ciclovia turística trará muitos benefícios para a região e estão de acordo em receber turistas na região, visando ao crescimento do comércio, das micro pequenas empresas locais, às melhorias na estrutura do bairro e à troca de experiências culturais.

O que mais chama atenção na pesquisa é o fato de que quase metade dos entrevistados não possui uma bicicleta. É necessária uma pesquisa mais aprofundada para saber a causa desse resultado, seja pelo simples fato que não desejar adquirir uma, seja por não saber andar ou por não possuir renda suficiente para comprá-la, que mesmo possuindo diversos valores, não acompanham a renda familiar das famílias do bairro.

Os moradores entrevistados também relatam a falta de infraestrutura de Jurujuba e o quanto isso atrapalha a locomoção por bicicletas. Mesmo com os projetos municipais, segundo os moradores, o bairro encontra-se em total descaso, com altos índices de violência e a falta de estrutura para utilizar a bicicleta como meio de transporte.

Tais aspectos citados influenciam a aceitação e apropriação da ciclovia pelo morador e o fomento da atividade cicloturística no local impedindo a inovação nos roteiros turísticos em Niterói que já estão saturados e vendidos na mídia como uma rota alternativa para o morador se locomover até o centro da cidade. As pesquisas confirmam que a maioria dos moradores entrevistados está preparada para receber tal estrutura no bairro e tem consciência do benefício do turismo para sua região.

REFERÊNCIAS

BAUMAN, Z. Globalização: as consequências humanas. Rio de Janeiro: Zahar, 1999.

COOPER, C.; FLETCHER J.; FYALL A.; GILBERT D.; WANHILL S. Turismo – Princípios e Práticas. Tradução Alexandre Salvaterra – 3.ed , Porto Alegre: Bookman 2007.

GUIMARÃES, V. Globalização e mobilidade: as condições de mobilidade contemporânea e as práticas turísticas. Santa Catarina: Contemporânea, 2011.

NELTUR. NITERÓI. PREFEITURA DE NITERÓI. Fortes e Fortalezas. Disponível em: <<http://www.niteroiturismo.com.br/var/www/html/neltur.com.br/web/attractives/atrativo/4>>. Acesso em: 29 set. 2016.

NITERÓI. PREFEITURA NITERÓI. Plano de desenvolvimento de Niterói. Disponível em: <<http://www.niteroiqueremos.com.br/>>. Acesso em: 01 jul. 2016 a.

NITERÓI. PROGRAMA NITERÓI DE BICICLETA. O Programa. Disponível em: <<http://niteroidebicicleta.rj.gov.br/index.php/2016-01-12-18-28-33/o-programa>>. Acesso em: 01 jul. 2016 b.

O FLUMINENSE. Passeio de bicicleta por pontos históricos de Niterói. Niterói, 08 abr. 2016. Disponível em: <<http://www.ofluminense.com.br/pt-br/cidades/passeio-de-bicicleta-por-pontos-historicos-de-niteroi>>. Acesso em: 30 jun. 2016.

PEDALUFF-TUR. Disponível em: <<http://pedalufftur.blogspot.com.br/p/pedaluff-tur.html>>. Acesso em: 30 jun. 2016.

SHELLER, M.; URRY, J. Places to play, places in play. In: SHELLER, M., URRY, J. (ed.). Tourism mobilities: places to play, places in play. London: Routledge, 2004.

CIRCUITOS DE CICLOTURISMO COMO INDUTORES DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO: UM ESTUDO SOBRE A ROTA DO AGRESTE - PE

Rosaly Almeida ¹
Ana Priscila Teixeira Ramos ²
Francisco Antônio Gabriel Neto ³

RESUMO

O cicloturismo consiste em uma modalidade de turismo que traz benefícios para a saúde do turista e do meio ambiente. O cicloturista tem uma maneira especial de conhecer lugares que, muitas vezes, não são acessíveis através de outros meios de transporte, além de ser uma modalidade de turismo mais prazerosa e econômica. A magia da bicicleta pode ser representada pelos seus alforjes atrelados ao bagageiro que carregam em seu interior os sonhos dos ciclistas tornando sua recepção nos locais onde visita mais calorosa e afetuosa. O cicloturismo proporciona uma interação diferenciada e mais próxima com os costumes e cultura locais tornando a viagem algo mágico e único, sensação essa que só pode ser descrita por aqueles que já a vivenciaram. Na cicloturismo, o foco é o caminho e não o destino. Vários países do mundo, em especial os do continente europeu, já apresentam rotas bem estabelecidas de cicloturismo urbano e rural. O Brasil possui um grande potencial natural para o crescimento da modalidade, como pode ser visto nos Estados de Santa Catarina e Minas Gerais, onde foram implantados os primeiros roteiros oficiais. Assim sendo, o objetivo deste estudo é analisar como um município pode se desenvolver turisticamente através da implantação do circuito de cicloturismo na região em que se localiza, a partir de um estudo de caso sobre a Rota do Agreste de Pernambuco.

PALAVRAS-CHAVE: cicloturismo; turismo religioso; Rota Franciscana Frei Galvão.

ABSTRACT

Cycling tourism consists in a type of tourism that provides benefits to both the environment and the tourist healthiness. The cycling tourist has a special way to meet places traditionally not accessible by other means of transportation. Besides, it represents a more economic and pleasures way of travelling. The magic seen with the bicycle can be represented by the saddlebags, filled with the tourists' dreams, which gives them a more warmhearted reception on the visited places. Cycling tourism provides a different and closer interaction with local culture and customs, turning the trip into something magical and unique. Such a sensation can only be described by those who have already lived it. The focus of the cycling trip is the path, not the destiny. Several countries, especially those of the European continent, have well established routes of both country and city's cycling tourism. Brazil has an enormous natural potential for the development of the modality, as can be seen on the states of Santa Catarina and Minas Gerais, where the first official routes were set. Thus, the goal of this study is to analyze how a city can improve its tourism development through the implantation of a cycle touring circuit on the region, based on a case study about Pernambuco's dry region route.

KEY WORDS: cycling tourism; Pernambuco; Polo Agreste

1. INTRODUÇÃO

O Polo do Agreste está situado em uma posição estratégica apresentando-se como um importante destino indutor para a interiorização do turismo do Estado de Pernambuco. Os municípios integrantes do Polo são: Gravatá, Bezerros,

¹ Psicóloga e pós-graduanda em mobilidade pela IBGM - rosalyalmeida@hotmail.com

² Arquiteta e pós-graduanda em mobilidade pela IBGM - anaprisila@gmail.com

³ Biólogo com especialização em Ictiofauna - chicoblau@hotmail.com

Bonito e Caruaru que destacam-se pela notoriedade das expressões culturais tornando a região conhecida nacional e internacionalmente movimentando, assim, um fluxo de turistas interessados no turismo cultural, de compras e de natureza. Além disso, a região oferece a singularidade do clima diferenciando-se de outras regiões do estado com destaque para o Município de Gravatá que apresenta as temperaturas mais baixas e é considerado como a estação de inverno dos pernambucanos (SETUREL, 2016).

Este artigo, portanto, tem como objetivo discutir como a implantação do circuito de cicloturismo pode desenvolver turisticamente cidades do Polo Agreste, no Estado de Pernambuco, através do levantamento de rotas, atrativos locais, da altimetria/elevação, pontos para sinalização das rotas, mapeamento de hotéis/pousadas, restaurantes e comunidades de assentamentos.

O desenvolvimento da implantação do circuito de cicloturismo junto às comunidades locais é de suma importância para que seja alcançado o sucesso desejado, pois só com a população local inserida e engajada teremos como evitar que o percurso seja inseguro bem como a depredação da sinalização. O artigo está dividido em referencial teórico seguido de um estudo de caso sobre a Rota do Agreste, além desta introdução e das considerações finais – que iniciam e terminam o estudo, respectivamente. Na próxima seção, será discutida a interface do turismo rural a partir do cicloturismo e como o perfil do cicloturista pode influenciar no desenvolvimento de destinos turísticos para a atividade.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

O Turista Rural busca a reaproximação com a natureza em relação às “coisas da terra”, mesmo que por um curto espaço de tempo. O interesse é vivenciar e experimentar os valores da natureza e o modo de vida local caracterizado por elementos singulares da cultura, da gastronomia típica, da tradição e do modo como se dá a relação homem e natureza (MTUR, 2010).

O cicloturismo é praticado por pessoas das mais variadas faixas etárias e tem a peculiaridade de reunir o esporte com o contato com a natureza e novas culturas. O interesse principal do cicloturista é conhecer tudo o que uma região possa oferecer, desde a gastronomia, arte e arquitetura até os atrativos naturais. Para o cicloturista o trajeto é mais importante e todo lugar é seu destino, buscando uma experiência diferente e autêntica. O cicloturista tem procurado novas opções para escapar da vida agitada, fugindo dos destinos turísticos tradicionais e procurado uma associação entre qualidade de vida e meio rural (MTUR, 2010).

De acordo com o Manual de Incentivo e Orientação para os Municípios Brasileiros (2010), existem pontos positivos para os municípios com a criação do cicloturismo. Podemos destacar a diversificação da economia regional e o incremento do mercado com a criação de micro e pequenos negócios, pois o turismo proporciona efeitos multiplicadores espontâneos, geração de empregos, demanda pela qualificação profissional, fixação da população no local e fortalecimento dos vínculos comunitários evitando o êxodo rural. Isso permite a valorização da herança cultural material e imaterial (festas, costumes, danças, culinária, artesanato) com o resgate e perpetuação de atividades típicas da comunidade, intercâmbio cultural entre moradores e visitantes, conservação do patrimônio histórico e da biodiversidade, aumento da consciência da população local e dos turistas sobre a necessidade de proteção do meio ambiente, exploração do turismo na baixa temporada, aumento da permanência do turista na região e publicidade da cidade também para turistas interessados em outros atrativos ecológicos, culturais e históricos.

Hoje, no Brasil, temos algumas rotas oficiais de cicloturismo e presenciamos o grande crescimento do setor. Por meio de dados extraídos na pesquisa do Perfil do Cicloturista Brasileiro, realizado por Andressa Paupitz com a colaboração do Clube de Cicloturismo em junho de 2008, podemos perceber que o cicloturista brasileiro possui um perfil extremamente eclético, dos mais diversos tipos de pessoas e nas mais variadas faixas etárias.

Nas questões analisadas temos os seguintes dados: para o uso da bicicleta destacamos a utilização para a finalidade esportiva com 25%, 24% para o lazer, 22% como meio de transporte, 10% para viagens, 14% para aventuras e 5% para sobreposição das diversas opções de resposta; no quesito distância, 52% dos cicloturistas brasileiros estariam dispostos a percorrer entre 50 e 100 km por dia, 23% mais de 100 km, 18% entre 30 e 50 km, 6% entre 10 e 30 km e 1% não opinaram; o tipo de pista preferido ficou para pista de terra com 53%, 33% estrada (asfalto), 7% ciclovia e 7% outros. Entre os outros (valor significativo: 7%) destacamos os circuitos mistos e a indiferença dos praticantes.

O orçamento previsto para uma ciclovagem encontra-se na faixa de 30 a 50 reais/dia para 39%, de 50 a 100 reais/dia para 31%, mais de 100 reais/dia para 12% e menos de 100 reais/dia para 18% dos cicloturistas. Para o tipo de viagem, a grande maioria (71%) prefere a prática autônoma do cicloturismo, 29% optam pela viagem organizada e

100% responderam que utilizariam sua própria bicicleta numa ciclovagem, (acredito que esse resultado seja pela falta de lojas que aluguem bicicletas de qualidade). Para a experiência em ciclovagens, 70% dos cicloturistas responderam que já fizeram ciclovagens das mais próximas (dentro do próprio estado) às mais distantes (exterior: América Latina e Europa). Na questão sobre o destino dos sonhos tivemos destaque para o litoral brasileiro, Velotour (no Vale Europeu), Caminho da Fé, Estrada Real, Caminho do Sol, Santiago de Compostela, Carreteira Austral e Volta ao mundo. O Sexo apresentou-se com baixa representação para o público feminino com apenas 15% das respostas. A idade teve destaque na faixa entre 26 e 35 anos com 45% das respostas, 36 a 45 anos com 26%, 46 a 55 anos 15%, 16 a 25 anos 10% e 56 anos ou mais com 4%. Os extremos da população (menor de 15 anos e mais de 56) são pouco representados.

O estudo de caso da próxima seção apresentará o projeto de circuito de cicloturismo que foi desenvolvido para a Rota do Agreste de Pernambuco, com seus detalhes levantados sobre percursos, elevações, atrativos turísticos e formas de divulgação para que, desta forma, seja possível entender como os municípios envolvidos na Rota do Agreste (mais especificamente o município de Gravatá, que é o destino indutor do circuito) podem desenvolver suas economias locais a partir do investimento no cicloturismo.

3. ESTUDO DE CASO: ROTA DO AGRESTE DE PERNAMBUCO

O objetivo da implantação do Circuito de Cicloturismo será de promover o desenvolvimento em ciclismo, aliado ao progresso turístico da região. Com isto, haverá integração também em outras vertentes turísticas locais, inclusive em baixa temporada, como a gastronomia, o turismo rural, cultural e de aventura.

Situado na região agreste do Estado de Pernambuco, a Rota Agreste se caracteriza pela vegetação e gastronomia típica da região, o que favorece uma experiência distinta para o cicloturista. A Rota está dividida em quatro trechos que percorrem os municípios de Gravatá, Bezerros, Caruaru e Bonito sugerindo-se que cada trecho seja realizado em um dia, facilitando a estadia dos cicloturistas nas cidades.

A trilha turística terá extensão total de 182,60 km. As distâncias dos trechos das trilhas do cicloturismo são:

- 1º trecho: Gravatá – Serra Negra = 31,00 km;
- 2º trecho: Serra Negra – Caruaru = 31,80 km;
- 3º trecho: Caruaru – Bonito = 52,10 km;
- 4º trecho: Bonito – Gravatá = 67,70 km.

Além de estimular a visitação das atrações culturais já consolidadas nas cidades do Agreste, propõe-se também a visitação dos atrativos naturais. Tais atrativos já dispõem, inclusive, de uma estrutura receptiva onde há potencial para ser consolidado como produto turístico. Através da sinalização de orientação e interpretativa, um novo fluxo turístico poderá ser encaminhado para esses produtos.

No Município do Polo Agreste foram propostas as implantações de 323 placas de sinalização turística vertical, em sua maioria, placas indicativas de sentido, placas de identificação do atrativo e pórtico no ponto para iniciar o percurso nos municípios.

A sinalização da Rota foi projetada para guiar o cicloturista em cada entrada e bifurcação indicando a quilometragem e altimetria. O trajeto pode-se iniciar em qualquer um dos trechos.

Durante o trajeto, algumas placas trazem curiosidades ou informações sobre cada local, além de constarem telefones de emergência para eventuais necessidades. Aos ciclistas que necessitarem de algum apoio, há indicação de mecânica e lojas de bicicletas nas proximidades.

a. TRECHO 01: GRAVATÁ - SERRA NEGRA (BEZERROS)

O Trecho 01, que possui Gravatá como município de origem e Serra Negra (Bezerros) como destino, tem a distância de 31 km e elevação máxima de 739,75 m. A dificuldade foi classificada como moderada 3, pois o percurso passa por várias subidas longas, mas pouco íngremes.



Figura 1: Rota traçada para trecho 01: Gravata – Serra Negra (Bezerros) e sua respectiva paisagem durante o percurso.
Fonte: Elaboração própria.

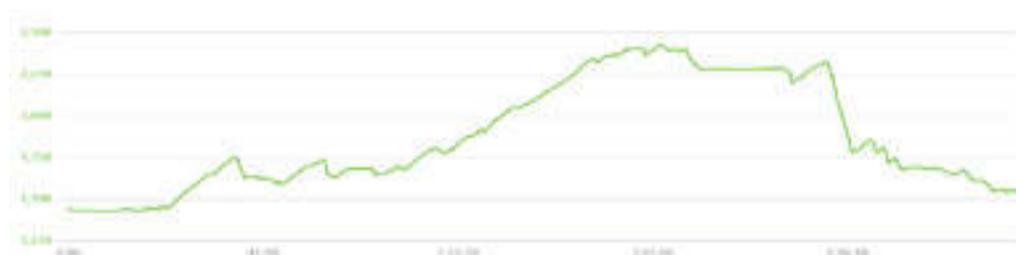


Figura 2: Elevação observada para o trecho 01: Gravata – Serra Negra (Bezerros)
Fonte: Elaboração própria.

No Município de Gravata, destino de turismo de segunda residência e que tem como principais segmentos o Turismo Rural, Cultural, de Aventura e Ecoturismo, foram indicados os seguintes atrativos turísticos:

PONTOS DE INTERESSE LEVANTADOS PARA O MUNICÍPIO DE GRAVATÁ	
Atrativos histórico-culturais	Antiga Cadeia Pública Mercado Público de Gravata Unidade Demonstrativa do Morango Cristo Redentor Forna da Dona Nair Igreja de Sant'Ana Igreja de São Miguel Mirante da Serra das Russas Pedra Branca Serra das Russas
Atrativos naturais	Cachoeira e Mirante da Fazenda Pedra do Tao Cachoeira da Palmeira Sempre Verde, Vivências e Cavalgadas Orquis – Centro de Orquídeas de Pernambuco

Quadro 1: Pontos de interesse levantados para o Município de Gravata.
Fonte: Elaboração própria.

b. TRECHO 02: SERRA NEGRA (BEZERROS) - CARUARU

O Trecho 02 possui Serra Negra (Bezerros) como município de origem e Caruaru como município de destino apresentando a distância de 31,80 km e elevação máxima de 780,90 m. A dificuldade foi classificada como moderada 2, pois grande parte do percurso é por estradão e plano.



Figura 3: Rota traçada para o trecho 02: Serra Negra (Bezerros) - Caruaru e sua respectiva paisagem durante o percurso.
Fonte: Elaboração própria.

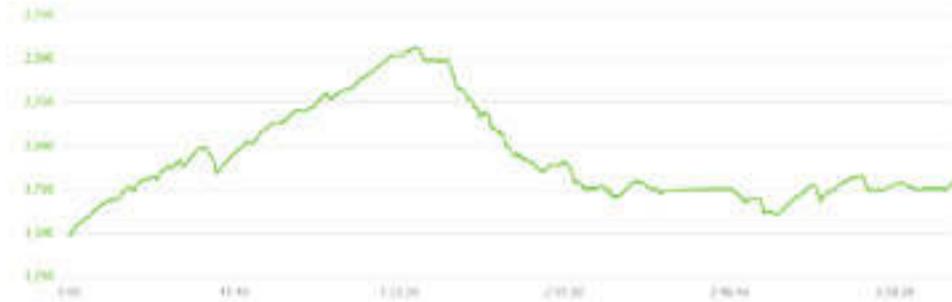


Figura 4: Elevação observada para o trecho 02: Serra Negra (Bezerros) - Caruaru.
Fonte: Elaboração própria.

O Município de Bezerros é reconhecido turisticamente como a terra dos Papangus e atrai, no carnaval e na época de São João, milhares de turistas. Outro encanto da cidade é a sua gastronomia e as variadas comidas regionais, com destaque para doces e bolos, como o barra branca. Foram indicados os seguintes atrativos turísticos:

PONTOS DE INTERESSE LEVANTADOS PARA O MUNICÍPIO DE BEZERROS	
Atrativos histórico-culturais	Centros de artesanatos Estação Ferroviária Polo Cultural de Serra Negra Casa de Farinha de Serra Negra Igreja de Nossa Senhora do Rosário Mirante da Pedra do Oscar Mirante da Pedra do Padre Cícero Mirante da Pedra Pintada Mirante de São Francisco
Atrativos naturais	Gruta do Vино Parque Ecológico da Serra Negra

Quadro 2: Pontos de interesse levantado para o Município de Bezerros.
Fonte: Elaboração própria.

c. TRECHO 03: CARUARU - BONITO

O Trecho 03 possui Caruaru como município de origem e Bonito como município de destino, apresentando a distância de 52,10 km e elevação máxima de 783,964m. A dificuldade foi classificada como moderada 4, pois o percurso é mais longo com o terreno apresentando várias subidas de porte médias à longas.



Figura 5: Rota traçada para o trecho 03: Caruaru – Bonito e sua respectiva paisagem durante o percurso.

Fonte: Elaboração própria.

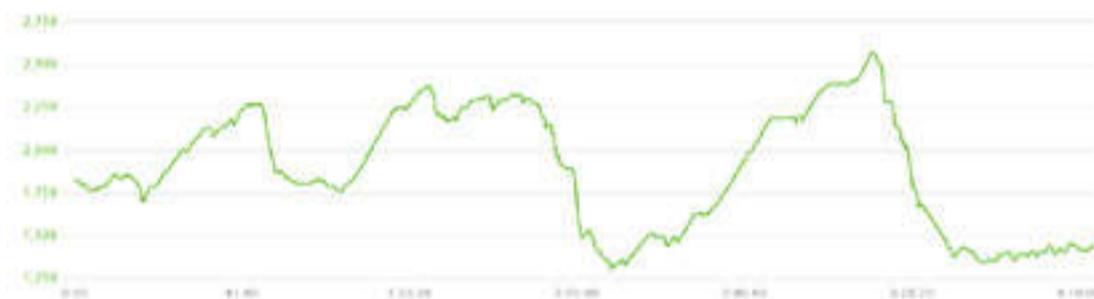


Figura 6: Elevação observada para o trecho 03: Caruaru – Bonito.

Fonte: Elaboração própria.

Caruaru se destaca como o mais importante polo econômico, médico-hospitalar, acadêmico, cultural e turístico do Agreste, sendo conhecida também como a ‘Princesa do Agreste’, Capital do Agreste e Capital do Forró. No município de Caruaru, foram sinalizados os seguintes atrativos turísticos:

PONTOS DE INTERESSE LEVANTADOS PARA O MUNICÍPIO DE CARUARU	
Atrativos histórico-culturais	Estação Ferroviária Palácio Episcopal Feira livre Alto do Moura Casa de Cultura José Condé Espaço Cultural Tancredo Neves Igreja de Nossa Senhora da Conceição Igreja do Bom Jesus do Monte Casa Museu Mestre Vitalino Memorial Mestre Galdino Memorial da Feira Museu da Cidade Celso Galvão Museu do Cordel Olegário Fernandes Museu do Forró “Luiz Gonzaga” Serra das Russas
Atrativos naturais	Pedra da Torre Pedra do Sítio Arqueológico Garra

Quadro 3: Pontos de interesse do trecho 03: Município de Caruaru.

Fonte: Elaboração própria.

d. TRECHO 04: BONITO - GRAVATÁ

O trecho 04 possui Bonito como município de origem e Gravatá como município de destino, apresentando uma distância de 67,70 km e uma elevação máxima de 1.289,91m. No percurso, o cicloturista passará por Sairé, município que se destaca pelo cultivo da cultura da laranja-cravo, mas a cidade não possui hotel/pousada gerando uma dificuldade na permanência do ciclista. Podemos salientar que com a implantação da rota teremos um grande motivador para o desenvolvimento de pousadas domiciliares. A dificuldade foi classificada como Moderada 5, pois além de ser o percurso mais longo também temos a maior elevação a ser atingida.



Figura 7: Rota traçada para o trecho 04: Bonito – Gravatá e sua respectiva paisagem durante o percurso.

Fonte: Elaboração própria.

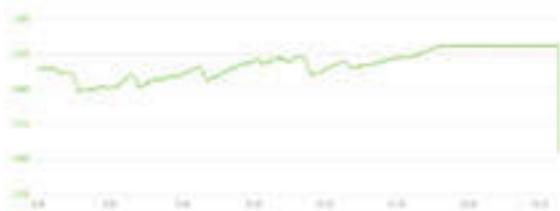


Figura 8: Elevação observada para o trecho 04: Bonito/Sairé.

Fonte: Elaboração própria.

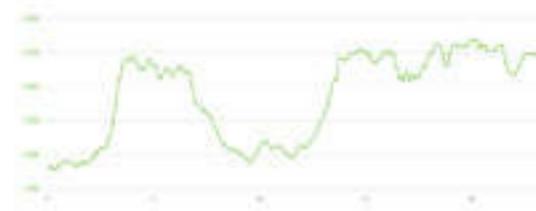


Figura 9: Elevação observada para o trecho Sairé/Gravatá.

Fonte: Elaboração própria.

O Município de Bonito tem como principais atividades a agricultura e o ecoturismo e é bastante conhecido como destino turístico por apresentar cachoeiras de tamanhos e intensidades variadas que foram eleitas uma das 7 maravilhas de Pernambuco. No município de Bonito foram sinalizados os seguintes atrativos turísticos:

PONTOS DE INTERESSE LEVANTADOS PARA O MUNICÍPIO DE BONITO	
Atrativos histórico-culturais	Açude da Colônia Rio Bonito Barragem do Prata Barragem do Rio Bonito Antiga Cadeia Pública Casarão da Avenida Dr. Alberto D' Oliveira Bicas do Engenho Barra Azul Casa de Farinha do Sr. José Cicinato Igreja Nossa Senhora da Conceição Igreja de São Sebastião Mirante da Serra do Araticum Futuro Teleférico
Atrativos naturais	Cachoeira Barra Azul Cachoeira Pedra Redonda Cachoeira da Corrente Cachoeira de Humaytá Cachoeira do Encanto Cachoeira Tomada do Mágico Reserva Ecológica Mata do Mucuri Cachoeira Véu da Noiva (Engenho Verde) Cachoeira Véu da Noiva ou da Mata Furna da Pedra Oca Furna e Pedra do Rodeadouro

Quadro 4: Pontos de interesse levantados para o Município de Bonito.

Fonte: Elaboração própria.

A fim de facilitar e captar novos cicloturistas, a Rota Agreste será apresentada através de encartes e mídias eletrônicas detalhando em cada trecho o percurso, variações de altitude, nível de dificuldade física e técnica, pontos de interesse e gráfico de elevação. A gestão do percurso, do site e do aplicativo será de relevante importância para o desenvolvimento e crescimento do Circuito.

3.1 O Município de Gravatá como Indutor do Cicloturismo Regional

A cidade fica localizada a 80 km de Recife compondo uma das principais cidades do Agreste de Pernambuco e conhecida como a Suíça Pernambucana por ter as temperaturas médias mais baixas. O clima ameno de Gravatá é influenciado pela sua localização no Planalto da Borborema (área montanhosa também conhecida como Serra das Russas ou Serra da Borborema). Conhecida como importante polo gastronômico e moveleiro, sua gastronomia vai desde pratos da culinária suíça até comidas típicas como carne de sol ou buchada, e doces como o licor de morango e a geleia.

O circuito de cicloturismo trará ao Município de Gravatá um importante impacto na economia e no desenvolvimento, visto que a cidade já é conhecida pelos ciclistas pernambucanos como o paraíso das trilhas de bicicleta. Sendo o ponto de partida da rota, espera-se que tenha um impacto positivo no comércio de hotéis/pousadas, restaurantes, lojas de bicicletas, cafeterias e no artesanato local e que surjam novos comércios (gerando novas oportunidades de emprego) como, por exemplo: aluguel e oficina de bicicleta, empresa de receptivo e acompanhamento, pousada domiciliar, albergues, táxi amigo do ciclista, etc.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este artigo demonstrou como o processo do planejamento de cicloturismo envolve levantamento de dados relativos tanto ao turismo quanto ao transporte. Entender que mesmo circuitos em áreas rurais desenvolvem destinos em perímetros urbanos é importante na elaboração de circuitos de cicloturismo. A compreensão sobre o perfil de quem pedala com o intuito de conhecer novas regiões e culturas possibilita a orientação de investimentos tanto para acolher estes cicloturistas mais frequentes como também para incentivar turistas fora deste perfil analisado a iniciarem suas viagens de bicicleta.

A Zona Rural do Nordeste passa por dificuldade com as atividades agropecuárias devido à seca que assola a região. O desenvolvimento do circuito trará o surgimento de novas funções econômicas, sociais e ambientais no espaço rural. O projeto visa trabalhar juntamente com as comunidades locais para o desenvolvimento do comércio formal e informal nos municípios e distritos. É essencial que haja um trabalho constante de capacitação para essas comunidades visando preparar a população para a recepção e acomodação dos cicloturistas.

O circuito do Agreste será o primeiro de Pernambuco e servirá de estudo para que outros sejam criados. A intenção é criar o circuito do sertão, litoral e metropolitano fazendo a ligação com o circuito do agreste unindo todo o Estado de Pernambuco para o cicloturismo. Recomendam-se novos estudos mais aprofundados sobre o impacto do circuito nos municípios do Polo Agreste de Pernambuco para que se consolide uma base de pesquisa e desenvolvimento sobre a interface do turismo e ciclismo no estado de Pernambuco e em toda a região nordeste.

REFERÊNCIAS

BRASIL. MTUR. Ministério do Turismo. TURISMO RURAL: Orientações Básicas. 2. ed. Brasília: Ministério do Turismo, 2010.

GARCIA, E.; TELLES, R. O perfil do cicloturista brasileiro. Ecoviagem, 2003. Disponível em: <<http://ecoviagem.uol.com.br/fique-por-dentro/colunistas/cicloturismo/eliana-britto-garcia-e-rodrigo-telles/o-perfil-do-cicloturista-brasileiro-749.asp>> Acesso em setembro de 2016.

PAUPITZ, A. Pesquisa: O perfil do cicloturista brasileiro. Clube de Cicloturismo do Brasil, 2008. Disponível em: <<http://www.clubedecicloturismo.com.br/artigos-1/53-pedalando/24-pesquisa-o-perfil-do-cicloturista-brasileiro>> Acesso em setembro de 2016.

PERNAMBUCO. SETUREL. Secretaria de Turismo, Esportes e Lazer de Pernambuco. Contratação de empresa para implantação de sinalização para cicloturismo do Polo Agreste, implantação de sinalização turística para o patrimônio cultural e natural do Polo Agreste, Implantação de Sinalização Turística para o patrimônio cultural e ambiental do Polo Vale do São Francisco e implantação da sinalização das rodovias PE-626 em Pedrinhas e PE-655 em Tapera no município de Petrolina-PE. Processo Licitório N° 019/2016. Disponível em < goo.gl/kMttCo > Acesso em setembro de 2016.

ROLDAN, T. R. R. Cicloturismo: Planejamento e Treinamento. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 2000.

RUSCHEL, D. T. A bicicleta como meio de transporte sustentável no turismo. Porto Alegre: Pontifícia Universidade Católica de Porto Alegre, 2008.

SOARES, A. G. Circuitos de Cicloturismo: manual de incentivo e orientação para os municípios brasileiros. Florianópolis: Ministério da Cidade, 2010.

BIKE TURISTA SALVADOR

Natalia Cerri¹

Desde 2011 o Itaú investe no tema da mobilidade com foco na mudança da política pública e na promoção da bicicleta como meio de transporte para geração de benefícios reais para a população. Com tal iniciativa procuramos valorizar essa alternativa de transporte, contribuir para o desenvolvimento sustentável dos municípios parceiros e cooperar com a melhoria da infraestrutura das cidades.

Em 2013, em parceria com a Prefeitura Municipal de Salvador, por meio do movimento “Salvador vai de Bike”, lançamos o projeto Bike Salvador, composto por bicicletas públicas compartilhadas. A adesão da população ao projeto foi enorme e, ao final do ano seguinte, o número de usuários cadastrados ultrapassou os 100.000.

Itaú e Prefeitura compreenderam que as bicicletas compartilhadas eram um importante gerador de demanda que exigia a qualificação da experiência do ciclista na cidade, seja através de infraestrutura ou da conscientização de outros atores de trânsito. Seguindo esse conceito, o banco patrocina a operação de dois bicicletários públicos gratuitos, estações de auto reparo de bicicletas, campanhas de treinamento para taxistas e motoristas de ônibus, entre outras ações.

Através dessa experiência na cidade, que é reconhecida por sua vocação turística, (o turismo é um dos mais importantes segmentos econômicos da capital baiana, representando 20% do PIB de Salvador) identificamos uma demanda latente: a necessidade de promover o incentivo à expansão do cicloturismo urbano na capital baiana estabelecendo perspectivas de retorno financeiro para a cidade e estimulando ainda mais a necessidade de mudança de mentalidade no trânsito.

Dessa história, nasceu o Bike Turista, uma iniciativa inédita no Brasil de compartilhamento de bicicletas exclusivo para os hotéis. O objetivo do Bike Turista é estimular uma nova percepção do turista sobre a cidade. Ao transitar com a bicicleta, ele pode estabelecer uma relação mais próxima com a região, além de vivenciar novas experiências com um modal de transporte ativo.

Fruto de uma articulação da Prefeitura de Salvador/Movimento “Salvador Vai de Bike” e da SALTUR – SALVADOR TURISMO com a ABIH-BA (Associação Brasileira da Indústria de Hotéis – seções Bahia), o Bike Turista é financiado pelo banco Itaú e operado pela empresa Compartibike. No total são 13 hotéis situados ao longo da orla e do Centro Histórico da cidade de Salvador, com 142 bicicletas integrando o sistema que funciona diariamente, entre as 06 e as 22 horas.

Para ter acesso ao serviço, o visitante precisa estar hospedado em um dos hotéis que conta com o equipamento. O turista realiza o cadastro na recepção e recebe o Cartão Bike Turista, que possui um código e senha. Em seguida, escolhe o pacote mais adequado a sua permanência: um dia custa R\$ 7; três dias, R\$ 10; e sete dias, R\$ 20. A bicicleta pode ser retirada ou devolvida em qualquer hotel conveniado ao serviço. Para o empréstimo é necessário digitar a senha escolhida, o número do cartão recebido e, então, selecionar a bicicleta desejada.

Todo o procedimento de cadastro e locação acontece por meio de um tablet exclusivo, onde o passe escolhido poderá ser comprado, além de se ter acesso as informações sobre o sistema. Cada turista cadastrado pode comprar até quatro passes e retirar até quatro bicicletas com o tempo de permanência de até 24 horas. O empréstimo precisa ser renovado a cada quatro horas, em qualquer estação.

Lançado no Dia Mundial do Ciclista (15/4), o projeto conta com 1.057 usuários cadastrados sendo 62,81% do sexo masculino. Esses usuários foram responsáveis pela compra de 1.353 passes e de 1.913 viagens. O passe de um dia representa 80% das contratações seguido por passes de sete dias que representam 11%.

Sessenta e três por cento dos empréstimos acontecem durante a semana. A duração média de empréstimo é de aproximadamente 1h15min que se apresenta muito superior aos 28 minutos utilizados nos sistemas de bicicletas públicas compartilhadas. Observa-se 02 picos de retirada, um às 11h e o outro, às 18h.

A expectativa é que, durante a alta estação, o projeto alcance resultados ainda mais expressivos.

¹ Itaú Unibanco.



PARTE III
O EVENTO

O EVENTO

Fátima Priscila Morela Edra¹

Ao idealizar o evento, a equipe teve o interesse em promover o encontro de pessoas para o fomento ao debate do tema cicloturismo. A proposta esteve embasada em possibilitar que um maior número de pessoas refletisse sobre a bicicleta sem relacioná-la somente ao lazer ou sob o ponto de vista de sua reapropriação para deslocamentos diários, mas também como uma atividade turística rentável direcionada não apenas aos turistas como também para a sociedade como um todo, do ponto de vista qualitativo e quantitativo.

Para isso, a ideia precedente sobre o evento, e que se tornou efetiva durante sua realização, foi a congregação de pessoas físicas e/ou jurídicas com experiências teóricas e/ou práticas e com disponibilidade para a troca de experiências fossem essas positivas ou negativas.

A leitura dos textos inseridos nas partes I e II desta obra permitiu uma breve visão de como o cicloturismo apresenta-se no mundo, com maiores informações em nível nacional e, especificamente, em Niterói. Por isso, não cabe a esse texto retomar tais questões e sim apresentar o processo de construção do evento, ainda que de forma resumida, assim como seus respectivos resultados.

1. PROCESSO DE CONSTRUÇÃO E DESENVOLVIMENTO

No segundo semestre de 2014, iniciei um trabalho docente com foco nas políticas públicas do poder executivo municipal da cidade de Niterói junto aos alunos da disciplina de transportes no curso de Bacharel em Turismo da UFF.

Na época, tratava-se de um desafio onde os discentes, divididos em equipes, deveriam apresentar uma proposta para a mobilidade de residentes e turistas por intermédio da bicicleta. A iniciativa despertou o interesse dos alunos, aproximou a academia de associações coletivas, as empresas e o poder público. Ademais, fui convidada para apresentar a metodologia de ensino como iniciativa de destaque na Semana Acadêmica da instituição. Foi-me solicitado também a elaboração de um projeto para 2015 que contemplasse o tema.

Assim, ao longo de 2015, com uma equipe composta por seis alunos bolsistas, iniciou-se o trabalho de pesquisa e mapeamento do cicloturismo. Os resultados possibilitaram a apresentação de trabalhos em eventos e respectivos anais², revista científica³, participação em pesquisa nacional sobre o perfil dos ciclistas⁴, com respectivo relatório⁵ e material didático⁶ e os primeiros contatos com o Programa Niterói de Bicicleta (PNB).

O ano de 2016 foi iniciado com um trabalho multidisciplinar que reunia arquitetos, biólogos, advogados, entre outros, resultante das parcerias com PNB, Programa de Engenharia de Transportes (PET/COPPE/UFRJ), Coletivo Mobilidade Niterói e Niterói Empresa de Lazer e Turismo (Neltur). Concomitantemente, era vislumbrada a realização de um evento que proporcionasse o encontro de mais atores para a troca de experiências e maior êxito nas execuções.

Em meio a ações de pesquisa, reuniões para discussões e busca de parceiros para a efetividade das propostas que se desenvolviam, tomou-se conhecimento da abertura da chamada MCTI/CNPq/FINEP nº 03/2016 com o objetivo de

¹ Prof. Adjunta da Faculdade de Turismo e Hotelaria da Universidade Federal Fluminense, FTH/UFF – edra@turismo.uff.br

² COSTA, M. L.; EDRA, F. P. M.; FERNANDES, T. T.; CONCEICAO, T. S. Estudo para verificação da potencialidade do cicloturismo urbano na cidade de Niterói In: I MOSTRA ACADÊMICO-CIENTÍFICA DE NITERÓI: EDUCAÇÃO, CIÊNCIA, TECNOLOGIA E INOVAÇÃO, 2015, Niterói. I MOSTRA ACADÊMICO-CIENTÍFICA DE NITERÓI: EDUCAÇÃO, CIÊNCIA, TECNOLOGIA E INOVAÇÃO. Niterói, Rio de Janeiro, Brasil: Prefeitura Municipal de Niterói, 2015. p.1049 – 1057.

COSTA, M. L.; EDRA, F. P. M. Niterói para Bicicleta In: VI Encontro Semintur JR. Nos Fluxos do Turismo, 2015, Caxias do Sul. Anais VI Encontro Semintur Jr. Nos Fluxos do Turismo. Caxias do Sul: Universidade Caxias do Sul, 2015. p. 392 – 400.

³ EDRA, F. P. M.; COSTA, M. L.; FERNANDES, T. T. Cicloturismo em Niterói: potencialidade a partir do Rio de Janeiro. Caderno Virtual de Turismo (UFRJ). V.15, p.331 - 345, 2015.

⁴ LOBO, Z.; BRITO, A. L. R. C.; EDRA, F. P. M.; FRANCO, S.; LEDO, I.; STEFANIE, A.; BORGES, R.; ROSA, R.; CONCEICAO, T. S.; MARTINS, V. S.; COSTA, M. L.; FERNANDES, T. T.; LIMA, R. H.; SILVA, R. O.; SOUZA, E. S. Projeto Nacional pela Mobilidade por Bicicletas, 2015.

⁵ Transporte Ativo; BRITO, A. L. R. C.; STEFANIE, A.; LEDO, I.; BORGES, R.; ROSA, R.; FRANCO, S.; EDRA, F. P. M.; COSTA, M. L.; SOUZA, E. S.; SILVA, R. O.; CONCEICAO, T. S.; FERNANDES, T. T.; MARTINS, V. S.; LIMA, R. H. Perfil do Ciclista, 2015.

⁶ LOBO, Z.; BRITO, A. L. R. C.; STEFANIE, A.; LEDO, I.; BORGES, R.; ROSA, R.; FRANCO, S.; EDRA, F. P. M.; SOUZA, E. S.; COSTA, M. L.; SILVA, R. O.; LIMA, R. H.; CONCEICAO, T. S.; FERNANDES, T. T.; MARTINS, V. S. Perfil do ciclista brasileiro, 2015.

apoiar a promoção de eventos científicos, tecnológicos e/ou de inovação – ARC. O evento, que antes era uma ideia, começou a tomar forma ao ser escrito como projeto para submissão.

Ao receber a aprovação do projeto, o primeiro passo foi verificar o valor liberado. Ao perceber que o mesmo era, em média, quatro vezes menor em relação ao que havia sido discriminado no projeto submetido, foi feita uma análise para a compreensão dos motivos que levaram a tal resultado.

Entendendo que todos os dados foram muito bem avaliados, que a ideia submetida ao projeto fora vista como bastante interessante e que o valor se devia apenas a uma questão de ajuste devido ao momento econômico financeiro do país, o grupo apresentou-se bastante motivado, ainda que fosse necessária a realização de ajustes operacionais para a realização do evento.

Assim, as primeiras decisões foram marcadas pelos itens discriminados no quadro 1:

ÍTEM	AÇÃO
1	Criação da marca
2	Busca de uma empresa para: criação e manutenção de páginas do evento na internet; divulgação do evento; serviços de mídia impressa e eletrônica para confecção e publicação de anais; impressão de material gráfico e eletrônico.
3	Alteração da programação de forma a otimizar custos com palestrantes, deslocamentos e espaços.
4	Definição dos palestrantes.
5	Estrutura e calendário para a Mostra Acadêmica.

Quadro 1: Itens definidos como ações prioritárias para realização do evento.

Fonte: Edra, 2017.

1.1 Marca

Primeiramente surgiu a ideia de promover um concurso interno na própria universidade (UFF) para a escolha da marca. Porém, após contatar os setores responsáveis pela organização do mesmo verificou-se que não havia tempo hábil para tal.

Assim, o grupo idealizou a ideia e a representante do PNB e participante do grupo solicitou, de forma gratuita, o desenho à profissional que atua na prefeitura fazendo marcas, entre outros serviços.

Entretanto, o proprietário da empresa que atua no segmento, ao saber do evento, apresentou interesse em desenvolver a marca sem custo financeiro por motivos profissionais e pessoais. Em contrapartida o grupo teria que, em caso de aceite da sugestão desenhada por ele, entregar uma declaração oficial identificando-o como idealizador, informando o nome do evento, data de ocorrência, etc.

A marca apresentada tomou por base sugestões do grupo: imagem que contemplasse não somente o ciclista, mas também o cenário urbano da cidade, além de atrativos turísticos que atuam como polos geradores de viagens (PGVs) da demanda turística, com foco principal do Museu de Arte Contemporânea (MAC), obra de Oscar Niemeyer que se tornou símbolo da cidade.

Após a entrega, foi solicitado apenas um ajuste: a mudança da figura do ciclista, pois o mesmo aparentava ser um corredor (ciclista speed) o que contrariava a ideia original da bicicleta como locomoção a passeio e lazer, visto que o evento se tratava de um cicloturismo (Figura 1).



Figura 1: Marca do evento.
Fonte: Elaborado por Tribo de Comunicação.

1.2 Empresas para prestação de serviços

A busca por empresa para criação e manutenção de páginas do evento na internet, divulgação do evento, serviços de mídia impressa e eletrônica para confecção e publicação de anais, impressão de material gráfico e eletrônico foi iniciada em empresas nas quais os participantes do grupo tinham conhecimento. Três componentes conheciam uma totalidade de quatro empresas (quadro 2).

EMPRESA	CARACTERÍSTICA
1	Localizada na cidade do Rio de Janeiro com grande experiência em eventos acadêmicos. O valor cobrado representava 61% do disponível e não contemplava a elaboração dos Anais tampouco a impressão de material gráfico.
2	Empresa na cidade do Rio de Janeiro com filial nos EUA. Apresentou orçamento que representava 50%, mas não contemplava a elaboração dos Anais, nem impressão de material gráfico.
3	Localizada na cidade de Duque de Caxias, informou que poderia fazer todos os serviços que o grupo pretendia com valores que ficariam em torno de 10% do que havia sido disponibilizado, entretanto, não havia disponibilidade para atender em tempo hábil.
4	Situada na cidade do Rio de Janeiro informou que poderia fazer todos os serviços, mas não informou preços na data solicitada. Solicitou prorrogação do prazo para apresentar a proposta e, mais uma vez, não cumpriu a solicitação.

Quadro 2: Características das empresas contatadas para prestação de serviços.

Fonte: Edra, 2017.

De acordo com o quadro 2, apenas duas empresas tinham possibilidade em atender às necessidades do projeto submetido. Por outro lado, a opção por qualquer uma das duas colocaria em comprometimento a realização do próprio evento. Assim, desenvolveram-se alternativas.

O endereço para o site foi disponibilizado pela UFF. A criação e manutenção ficaram sob a responsabilidade do funcionário da prefeitura auxiliado por um estagiário que também era componente da equipe e que o fez com a possibilidade de leitura em três idiomas: português, espanhol e inglês (figura 2) definidos em função do público que se pretendia atingir.



Figura 2: Parte da página inicial do site do evento.
Fonte: I, 2016.

A divulgação do evento ficou sob a responsabilidade de dois componentes da equipe que, após receberem e-mail list dos demais componentes para encaminhamento de mensagem, também criaram grupo no Facebook. Toda a divulgação foi realizada por meio eletrônico, pois além de reduzir custos, foi colocada em prática a questão da sustentabilidade. Desta forma, o material gráfico ficou restrito à confecção de três banners para utilização nos espaços do evento e próximo a eles.

Em relação aos anais, a princípio optou-se pela versão mais econômica: desenvolvimento de arquivo em PDF sendo disponibilizado on-line posteriormente, de forma gratuita. Quaisquer alterações na decisão seriam tomadas conforme verificação de disponibilidade financeira.

1.3 Programação

A programação sofreu ajuste em relação ao projeto proposto primeiramente no edital visando otimizar a verba disponibilizada. A programação final⁷ foi construída de acordo com a confirmação dos convidados, parceiros e disponibilidade de verba.

As variáveis consideradas na escolha dos espaços para sediar o evento foram: quantitativo de lugares e localização próxima às estações de transportes e comércios, incluindo serviços de alimentação e de bebidas. Após a definição dos espaços, verificou-se a disponibilidade das datas. No quadro 3, apresentam-se os espaços e as atividades ocorridas em cada um deles, assim como datas e horários.

ESPAÇO	ATIVIDADE	DATA	HORÁRIO
Teatro Municipal	Ciclo de Palestra	26 de outubro	9h às 17h
Reserva Cultural ⁸	Mostra Audiovisual	26 de outubro	20h às 22h
Caminho Niemeyer	Visita Técnica	27 de outubro	8h30 às 11h
Museu de Arte Contemporânea	Mostra Acadêmica	27 de outubro	13h às 17h15min

Quadro 3: Espaços e atividades.
Fonte: Elaboração própria.

⁷ Anexo I

⁸ Espaço recém-inaugurado na cidade, idealizado pelo arquiteto Oscar Niemeyer e nomeado inicialmente como Espaço BR de Cinema.

É importante ressaltar que o proprietário e responsável do Reserva Cultural permitiu a utilização do espaço localizado no térreo, sob os pilots, para apresentação de curtas relacionados ao tema com o apoio do Núcleo de Produção Digital (NPD) vinculado à Secretaria de Educação e Tecnologia da Prefeitura de Niterói. Esta, disponibilizou os equipamentos e os funcionários para a realização da Mostra.

Em relação à projeção dos curtas, após pré-seleção dos mesmos, o estagiário e funcionário da prefeitura e também integrantes da equipe entraram em contato com os diretores explicando a proposta do evento para solicitar a autorização.

1.4 Definição dos Palestrantes

Definida a programação, elaborou-se a listagem com os nomes dos possíveis convidados em três ordens de prioridades key-speakers, participantes de mesas e moderadores.

A listagem apresentava, em cada ordem, primeira e segunda opção de convite. Conforme o palestrante indicava interesse e disponibilidade para participar, efetuávamos a pesquisa e a compra das passagens sempre monitorando a verba de forma a não esgotar os recursos, ao mesmo tempo em que mantínhamos a qualidade do evento.

No anexo II, é possível verificar as informações colocadas na página do evento sobre os participantes inseridos na programação do Ciclo de Palestras. Entre os palestrantes, estavam pessoas que faziam parte da equipe: três como palestrantes e uma como moderador. Tal decisão teve o objetivo de auxílio à viabilização financeira ao passo que possibilitava o debate com benefícios à cidade-sede do evento, origem de todo o trabalho.

1.5 Estrutura e calendário para a Mostra Acadêmica

A proximidade do evento somado ao fato de se tratar de um assunto novo no debate acadêmico no Brasil fez com que a equipe acreditasse que o prazo seria um agravante para a submissão de artigos completos. Assim, optou-se por duas formas de trabalho: pesquisas em andamento e artigos completos.

Em relação à estrutura para submissão, optou-se pelo Even3, pois se trata de uma plataforma que possibilita gratuidade até determinado quantitativo de trabalhos, link vinculado ao site, arquivos com instruções para autores, planilha para avaliação pelo comitê científico e feedback aos autores (figura 3).



Figura 3: Página inicial do Even3 com acesso a partir do site do evento.
Fonte: Even, 2016.

Logo no início, alguns autores enviaram mensagem informando sobre a dificuldade de submissão. A equipe decidiu, então, construir arquivo tutorial. Após a publicação, não houve mais nenhum e-mail com solicitação semelhante.

Abertura da chamada para submissão: **10 de agosto de 2016**

Encerramento do prazo para submissão: ~~22 de setembro de 2016~~ **26 de setembro de 2016**

Divulgação dos resultados: ~~06 de outubro de 2016~~ **10 de outubro de 2016**

Apresentação dos trabalhos aprovados: **27 de outubro de 2016**

Quadro 4: Prazos referentes a submissão dos trabalhos.

Fonte: Instruções, 2016.

Em relação ao quadro 4, vale destacar que a data para chamada dos trabalhos foi iniciada no mesmo dia em que o site foi ao ar. E, em relação ao adiamento de datas, as mesmas já estavam previstas.

A versão final com os ajustes de acordo com as sugestões dos avaliadores somadas ao debate realizado após a apresentação dos trabalhos ficou definida para o dia 4 de novembro de 2016, em arquivo doc. Este modelo se justifica para que tornasse possíveis alterações de formatação visando publicação do e-book.

2. INSCRIÇÕES

Foi definido que o formulário de inscrição seria construído utilizando-se o formulário disponível pelo Google Drive de forma que o participante tivesse acesso ao mesmo a partir do site. Ao clicar no link inscrições, o visitante da página recebia uma breve informação (figura 4) com orientação para clique em determinado espaço que o levava diretamente para o formulário.



Figura 4: Página do site sobre inscrições.

Fonte: Inscrições, 2016.

As inscrições eram gratuitas, mas para minimizar o número de inscritos por impulso, duas medidas iniciais foram tomadas:

- O preenchimento do formulário se tratava de uma pré-inscrição, em seguida a equipe encaminhava um e-mail confirmando o interesse de participação no evento e nas atividades que o possível participante havia se inscrito;
- Durante o preenchimento do formulário, o participante era orientado a indicar em qual dia/atividade tinha interesse em participar: Ciclo de Palestras e/ou Mostra Audiovisual e/ou Visita Técnica e/ou Mostra Acadêmica como autor ou Mostra Acadêmica como ouvinte.

Como os espaços de realização de cada atividade eram diferentes, foi necessário também um acompanhamento do número de inscritos para cada item. Mas, independente disso, quinze dias antes do evento foi encaminhada uma nova mensagem a todos os inscritos informando que algumas atividades já estavam com lista de espera e, que nesse caso, caso a pessoa inscrita não pudesse mais participar por algum motivo, respondesse à mensagem para que sua vaga fosse liberada.

Algumas pessoas responderam informando que, embora tenham se inscrito nos dois dias, só poderiam comparecer a um deles ou ainda solicitaram eliminar uma única atividade. Essa resposta perdurou até mesmos nos dias antecedentes. As pessoas, conforme percebiam que não poderiam participar, preocupavam-se em solicitar o cancelamento.

O que mais despertou a atenção foi a quantidade de mensagem de pessoas que reconfirmavam sua participação. A reflexão que se teve sobre as respostas era o grande interesse que o assunto despertou.

Contabilizou-se um total de 283 inscritos distribuídos da seguinte forma (gráfico 1): 113 para o Ciclo de Palestras e Debates; 81 para a Mostra Acadêmica; 96 para a Visita Técnica (roteiro cicloturístico urbano) e 98 para a Mostra Acadêmica (sendo 16 autores e 82 ouvintes).

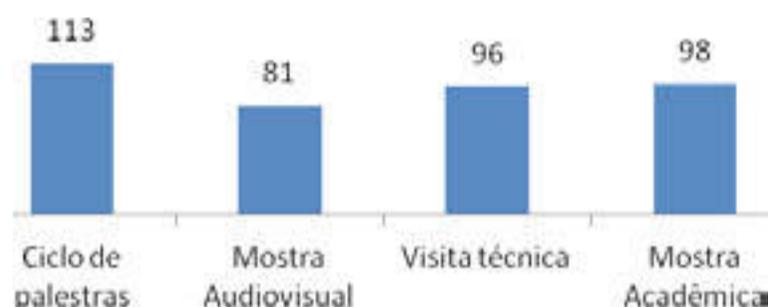


Gráfico 1: Inscritos por atividade no evento.

Fonte: Edra, 2017.

Nos próximos tópicos apresenta-se a relação entre inscritos e participantes efetivos.

2.1 Ciclo de Palestras

Embora 113 pessoas tenham solicitado inscrição e posteriormente mantido sua intenção em comparecer ao evento, o Ciclo de Palestra registrou a presença de 102 participantes. Desses, 68 eram pré-inscritos e os demais 34 se referiam à pessoas que se dirigiram diretamente ao espaço solicitando participação. Nesse caso, foi solicitado que os participantes informassem seu nome e endereço eletrônico para que posteriormente o mesmo pudesse preencher o formulário de inscrição para cadastro, enviar a ficha de avaliação e receber o certificado posteriormente (gráfico 2).

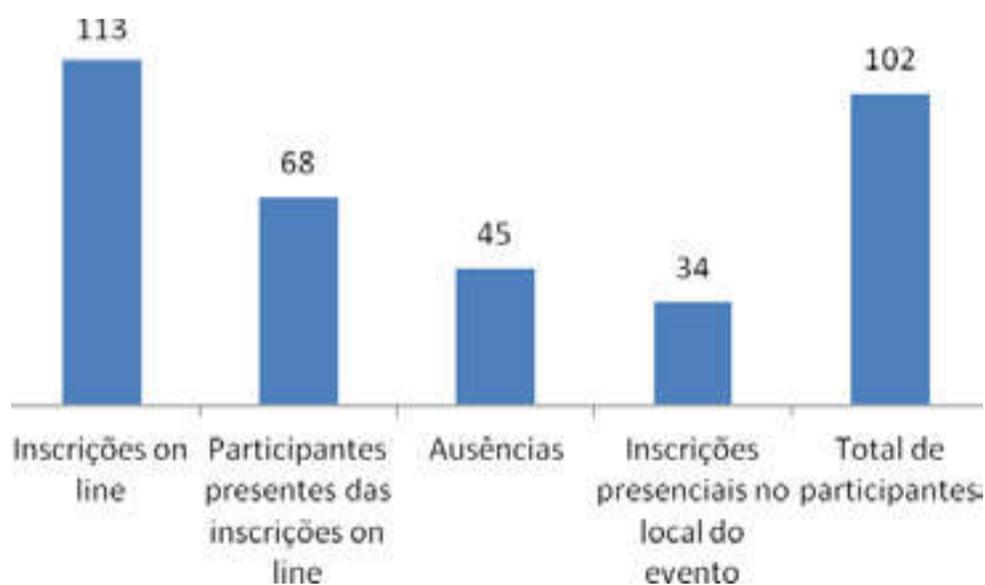


Gráfico 2: Inscrições e participações no Ciclo de Palestras.

Fonte: Edra, 2017.

Os dados permitem observar que entre os 102 participantes do Ciclo de Palestras, 66,7% haviam realizado inscrição

prévia e 33,3% se referiram à participação espontânea, ou porque o participante não acessou o sistema on-line em tempo hábil ou porque ficou sabendo do evento ao acaso por estar de passagem próximo ao espaço de realização e ter visualizado os banners e/ou ter ouvido transeuntes comentarem.

De certa forma, acredita-se que o número de participantes espontâneos foi bastante representativo. Por outro lado, embora tenham ocorrido esforços para evitar as ausências, não foi possível impedir os 39,8% faltosos.

2.2 Mostra Audiovisual

O número de participantes na Mostra Audiovisual foi bastante reduzido. Dos 81 inscritos, apenas quatro estiveram presentes e somados aos três participantes que solicitaram participação no próprio espaço da atividade, totalizaram-se sete participações (gráfico 3).



Gráfico 3: Inscrições e participações na Mostra Audiovisual.

Fonte: Edra, 2017.

Acredita-se que o reduzido número tenha sido resultante por dois aspectos:

- Elevado quantitativo de horas no primeiro dia do evento;
- Procedimento adotado pela equipe, embora tenha sido escolhido curtas para evitar longa duração dos vídeos, pois o evento já teria acontecido ao longo do dia e a proposta seria proporcionar um momento de maior descontração. Entretanto, ao divulgar no próprio site o nome dos vídeos, as pessoas ao perceberem que poderiam assistir em suas próprias residências desistiram de comparecerem ao evento.

Uma alternativa para minimizar essa situação teria sido propor um debate, ainda que fosse necessário diminuir o quantitativo de curtas ou ainda apresentar um filme em que o diretor e/ou participante pudesse estar presente e, assim, realizar um bate-papo com os participantes.

2.3 Visita técnica - Cicloturismo urbano pelo Caminho Niemeyer

A visita técnica consistia na realização do roteiro de cicloturismo urbano pelo Caminho Niemeyer com visita ao MAC. Para isso, foi realizada parceria com uma empresa de turismo. Esta se comprometeu a disponibilizar 22 bicicletas para os participantes que não dispunham do equipamento ou tinham dificuldade de deslocamento do mesmo até o local de realização da atividade.

Assim, ao efetuar a inscrição, o participante que tivesse interesse em participar usufruindo do empréstimo da bicicleta, deveria fazer a solicitação por e-mail e aguardar a confirmação.

Do total de 96 inscritos, 28% (27 pessoas) solicitaram o empréstimo. Como o número de bicicletas disponíveis era menor, foi criada uma lista de espera com respectivo comunicado aos interessados.

Entretanto, no dia 26 de outubro, após o término do Ciclo de Palestras, o representante da empresa que havia se comprometido a disponibilizar as bicicletas, informou que não seria possível cumprir o acordado. Imediatamente a equipe entrou em contato com os participantes para comunicar o imprevisto.

Lamentavelmente não foi possível a comunicação com todos e, por isso, no momento do credenciamento ainda haviam pessoas que precisavam das bicicletas para a realização da atividade. As soluções encontradas para minimizar o problema foram:

- Três membros da equipe disponibilizaram suas bicicletas para empréstimo aos participantes;
- Cinco participantes realizaram o percurso a pé acompanhado por membros da equipe para que fosse possível,

ao longo do caminho, indicar e discutir tópicos que se esperava observação dos participantes;

- Aqueles que realizaram o roteiro de bicicleta, na chegada ao MAC, ficaram esperando os participantes que estavam se deslocando a pé para iniciar a visita guiada pelo atrativo.

Em função dos contratemplos, a verificação de inscritos e participantes foi prejudicada, impossibilitando a análise dos dados.

2.4 Mostra Acadêmica

Dos 98 inscritos on-line para participar da mostra acadêmica, registrou-se a presença de 26 participantes. A princípio seria um número bastante inferior, mas posteriormente entendeu-se tal quantificação: a autora de um dos trabalhos apresentados também é professora e como seu horário de aula era concomitante ao horário da Mostra Acadêmica solicitou, inicialmente, a presença dos alunos. Tal fato levou um grande número de inscrições, entretanto, os alunos optaram por não comparecerem (gráfico 4).



Gráfico 4: Inscrições e participações na Mostra Audiovisual.

Fonte: Edra, 2017.

Embora em um primeiro momento as ausências possam parecer prejudiciais ao evento, houve um ponto positivo: observou-se que a atividade estava muito direcionada aos pesquisadores do segmento e com um menor volume de pessoas foi possível maior debate, troca de experiências e até a possibilidade de futuras parcerias.

3. PERFIL DOS PARTICIPANTES

No tópico 2 foi abordado o número de inscritos on-line no momento do evento e também os ausentes. Esse item apresenta a análise do perfil dos inscritos considerando apenas os formulários preenchidos por aqueles que estiveram presentes no dia do evento.

Em relação aos participantes que realizaram a inscrição no evento, no dia posterior ao encerramento, foi encaminhado um formulário on-line. Entretanto, como nem todos realizaram o preenchimento, o total de dados (82 respondentes) é inferior ao número real de participantes, porém, acredita-se que seja possível sua utilização como indicador para análise.

3.1 Formulário

Ao se idealizar o formulário, foi definido que o mesmo deveria ser simples e direto. Para sua confecção, foi elaborada uma primeira pergunta: qual o objetivo que queremos alcançar ao elaborar o formulário, além da própria inscrição onde deveria constar o nome e o sexo (para o caso de nomes que possam ser usados para ambos os sexos ou quando se tratar de nome incomum)?

As respostas às quais a equipe chegou compreendiam a instituição que o participante representava, pois buscava-se verificar quais atores estavam sendo atingidos; idade, para classificar a faixa etária que esteve envolvida com o segmento; endereço, que visava identificar a origem dos participantes e, conseqüentemente, o grau de influência do evento e, por fim, como teve conhecimento sobre o evento para que pudéssemos entender aspectos que foram positivos ou não na divulgação para melhores resultados em ações futuras.

Outro item que foi colocado apenas para que fosse possível o contato visando confirmar a inscrição foi o e-mail e o telefone. Este último para ser utilizado em situação pontual?

Assim, o formulário foi composto de nove perguntas constituído de seis abertas e três fechadas (quadro 5).

Nome:	
Instituição que representa:	
Sexo: () Masculino () Feminino	
Idade:	
Endereço:	
Telefone:	
E-mail:	
Como ficou sabendo do evento ¹⁰	() Amigos () Facebook () Instituição () Outros
Quero participar ¹⁰	() Ciclo de Palestras () Mostra Audiovisual () Visita Técnica – Roteiros Cicloturístico Caminho Niemeyer () Mostra Acadêmica como autor () Mostra Acadêmica como ouvinte

Quadro 5: Modelo do formulário on-line.

Fonte: Adaptado a partir de Formulário, 2016.

O preenchimento do formulário para as pré-inscrições teve início no dia 18 de agosto e foi encerrado no dia 24 de outubro de 2016. Já em relação ao preenchimento daqueles que fizeram as inscrições no próprio evento, foram obtidas respostas entre os dias 1 e 4 de novembro.

3.2 Resultados

O número de mulheres superou o número de homens com 61% e 39%, respectivamente (gráfico 5), mas isso pode ser explicado pelo número de estudantes. Como o evento foi organizado por um curso de turismo, pode ter ocorrido interesse de estudantes desse segmento que geralmente apresentam elevado quantitativo de mulheres.

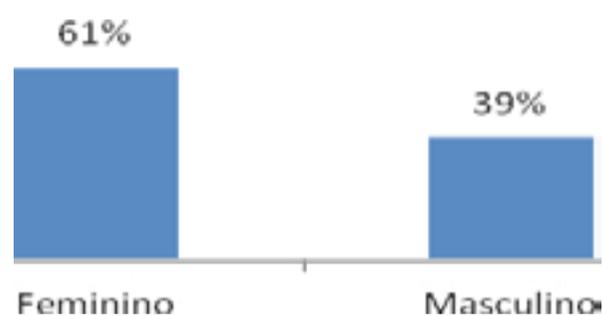


Gráfico 5: Sexo dos participantes.

Fonte: Edra, 2017.

Analisando os dados, verificou-se que dentre as mulheres participantes, 78% eram estudantes e, destas, 77% ficaram sabendo do evento por amigos ou na própria instituição, dados que contribuem para a hipótese anterior. Já em relação aos homens, apenas 22% eram estudantes e 57% deles ficaram sabendo do evento por amigos/instituição (gráfico 6).

⁹ Exemplo de caso pontual foi o ocorrido com o empréstimo de bicicletas para a visita técnica relatado no tópico 2.3 desta parte.

¹⁰ Esta pergunta possibilitava a marcação de mais de uma opção.



Gráfico 6: Mulheres e homens estudantes participantes.
Fonte: Edra, 2017.

Em relação às representações institucionais, embora os estudantes tenham apresentado grande notabilidade, também se fizeram presentes empresários da área de arquitetura urbana, tecnologia em transportes e turismo; indivíduos com interesse no tema; representantes de órgãos públicos; associação de ciclistas (gráfico 7).



Gráfico 7: Instituições representadas.
Fonte: Edra, 2017.

A predominância de idade dos participantes ficou na faixa etária entre 19 e 25 anos, o que é compreensível em função do número elevado de estudantes. Em seguida aparecem as faixas de 31 a 35 anos, 26 a 30 anos, 41 a 45 anos e 56 a 60 anos com mesma representatividade, assim como as faixas de 36 a 40 anos e 46 a 50 anos, na sequência as idades entre 51 e 55 anos e, em menor número, a faixa etária acima de 61 anos (gráfico 8).

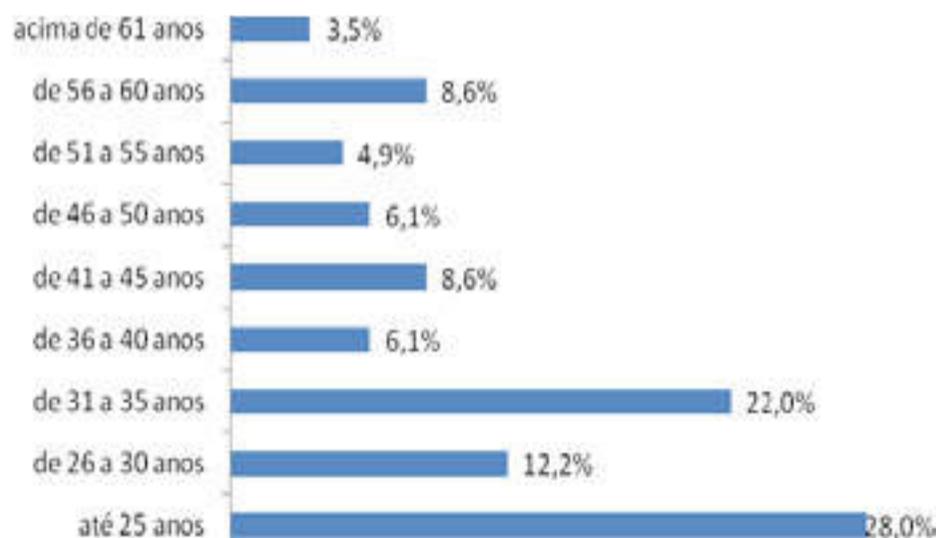


Gráfico 8: Representatividade por faixa etária.
Fonte: Edra, 2017.

As cidades que obtiveram maior número de participantes foram Rio de Janeiro, Niterói, São Gonçalo, Curitiba e São Paulo. Destaca-se o fato de o Rio de Janeiro possuir mais participantes do que a própria cidade-sede, mas não é de se estranhar que ambas, incluindo São Gonçalo, estivessem com as três maiores representatividades, pois fazem parte da região metropolitana (gráfico 9).

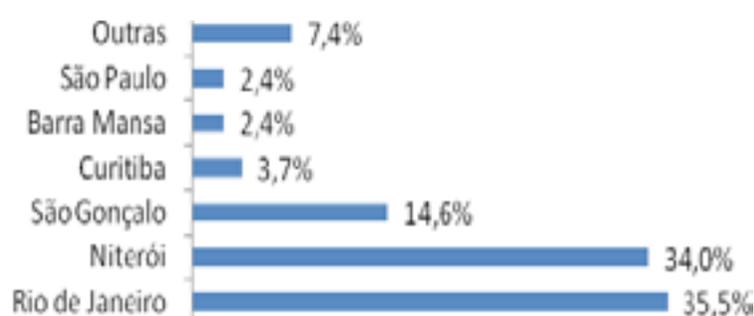


Gráfico 9: Cidades dos participantes.
Fonte: Edra, 2017.

Em relação à pergunta sobre como o participante havia tomado conhecimento sobre o evento, verificou-se que as informações por meio da instituição que representava foi a que mais se destacou, seguida dos amigos (gráfico 10). Ressalta-se que esse item permitia que a pessoa marcasse mais de uma alternativa. Entre as opções marcadas como outros, apareceram: por meio da divulgação mensal do teatro; comentários no shopping no dia do evento; matéria de jornal.

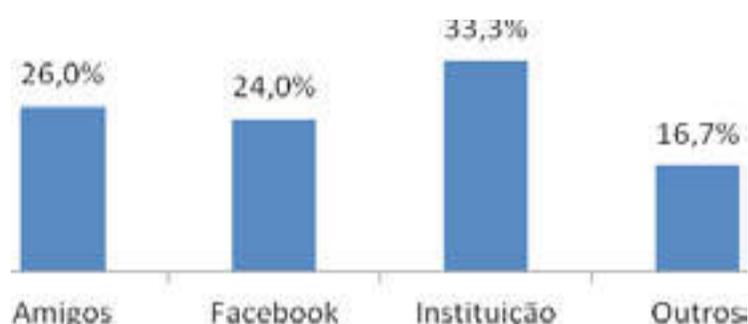


Gráfico 10: Como ficou sabendo do evento.
Fonte: Edra, 2017.

4. AVALIAÇÃO

Como os participantes poderiam participar de uma única atividade ou de várias, para evitar o preenchimento do formulário de avaliação diversas vezes e, mais ainda, evitar a utilização demasiada de papel promovendo, desta forma, a sustentabilidade, no dia posterior ao encerramento do evento, a equipe organizadora encaminhou uma mensagem aos participantes agradecendo a sua presença ao mesmo tempo em que solicitava o preenchimento da avaliação.

O incentivo ao preenchimento vinculava tal ação ao envio dos certificados. Embora o quantitativo de respondentes (74) não seja a totalidade de presentes no evento, acredita-se que o número permite uma análise dos pontos positivos que podem ser aprimorados em outra oportunidade e dos aspectos que merecem reavaliação para uma próxima edição.

4.1 Formulário

Elaborado na plataforma do Google Drive e posteriormente encaminhado ao endereço dos participantes, o formulário foi composto por duas questões. Na primeira, apresentando cada parte do evento com a possibilidade de avaliação por escala de ótimo a ruim (Figura 5). Na segunda, o participante deveria informar de qual(is) atividade(s) do evento havia participado (Figura 6).

	Ótimo	Bom	Satisfeito	Ruim
Divulgação do evento	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Processo de inscrição	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Recepção do evento	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Programação diária	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Conteúdo e temas abordados	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Desempenho dos palestrantes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Adequação das instalações à realização do evento	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Organização em geral do evento	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Figura 5: Avaliação do evento.

Fonte: Evento, 2016.

Você participou da(s) seguinte(s) atividade(s) *

- 26/10/2016 (quarta-feira) - Ciclo de debates
- 26/10/2016 (quarta-feira) - Mostra audiovisual
- 27/10/2016 (quinta-feira) - Visita técnica de bicicleta
- 27/10/2016 (quinta-feira) - Mostra acadêmica / palestrante
- 27/10/2016 (quinta-feira) - Mostra acadêmica / ouvinte

Figura 6: Indicação da atividade que o respondente participou.

Fonte: Evento, 2016.

4.2 Resultados

O gráfico 11 apresenta o resultado da avaliação dos quatro primeiros itens questionados: divulgação do evento, processo de inscrição, recepção do evento e programação diária.

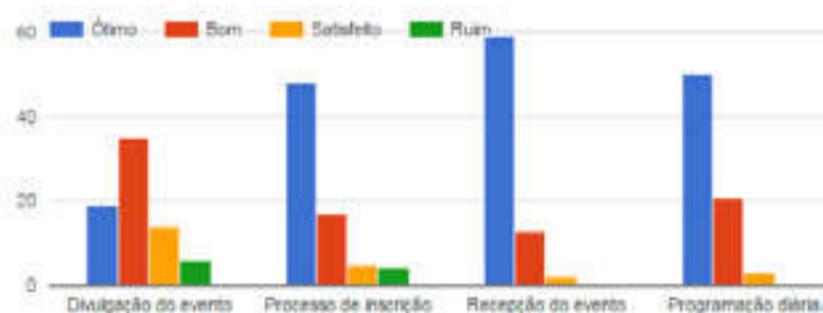


Gráfico 11: Resultados da avaliação do evento, primeira parte.

Fonte: Edra, 2017.

Observa-se que a avaliação ótima obteve destaque em três quesitos superando em mais de 100% a alternativa boa. Entretanto, no que se refere à divulgação, percebe-se que o bom é superior e que o ótimo se mostra com a opção satisfeita próxima.

Lembrando que as empresas cotadas para realizarem o serviço apresentaram planilhas de preços bastante elevadas¹¹ e que a equipe decidiu por utilizar e-mail list acrescido de grupo no Facebook. Percebe-se, então, que apesar de ter sido

a solução encontrada naquele momento, deverá ser repensada para uma próxima edição do evento.

Em relação ao processo de inscrição, metade dos respondentes que marcou ruim ou satisfeito estava inscrito na visita técnica do roteiro de cicloturismo urbano, atividade que foi prejudicada devido à empresa responsável comunicar poucas horas antes do evento que não poderia ser realizado o empréstimo das bicicletas. Logo, acredita-se ter sido um fato influenciador na resposta.

Outros quatro itens questionados foram: conteúdos e temas abordados, desempenho das palestrantes, adequação das instalações à realização do evento e organização do evento em geral. Em todas elas observa-se que a opção ótima está em destaque com segunda alternativa de maior representatividade sendo o bom. Satisfeito aparece em todas, porém, com número bastante reduzido e ruim em apenas uma (gráfico 12).

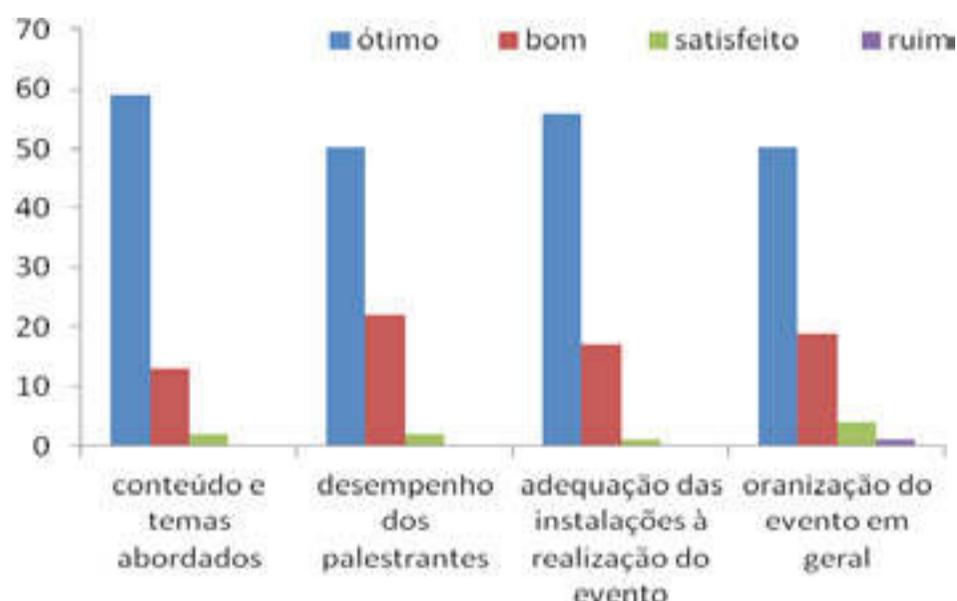


Gráfico 12: Resultados da avaliação do evento, segunda parte.
Fonte: Edra, 2017.

Diante dos dados apresentados, pode-se afirmar que o evento não somente cumpriu seu objetivo como superou a expectativa dos participantes. E, em relação a reestrutura a ser feita para uma próxima edição, merece atenção o item de divulgação, ainda que tenha ocorrido uma retenção nos gastos. O mesmo foi feito por meio do site, plataforma para submissão de artigos, inscrição e avaliação, mas ainda assim, obtiveram-se bons resultados. Desta forma, a reflexão deve se concentrar nos recursos tecnológicos possíveis para divulgação de forma gratuita ou com baixo custo.

Ainda sobre a avaliação, após a verificação dos dados, percebeu-se que houvesse um campo onde o participante pudesse expor comentários, auxiliaria muito mais a identificação dos pontos específicos que levaram os respondentes a realizarem uma avaliação mais baixa. Dado esse que auxiliaria a melhorar ainda mais a organização de um próximo evento.

¹¹ Item 1.2 Empresas para prestação de serviços.

REFERÊNCIAS

EDRA, Fátima Priscila Morela. Material Complementar sobre os resultados do Projeto 436900/2016-5: Chamada ARC 2016. Niterói: Uff, 2017. 59 p.

EVEN 3: Cicloturismo urbano. Cicloturismo urbano. 2016. Disponível em: <<https://www.even3.com.br/Evento/Login?evento=iedesc>>. Acesso em: 21 fev. 2017.

EVENTO cicloturismo: ficha de avaliação. ficha de avaliação. 2016. Disponível em: <https://docs.google.com/a/id.uff.br/forms/d/e/1FAIpQLSexiPEVqHW3Chm3ovcdGJTZ_-jQMj72N4hhEPwSAuEYyYQ66g/viewform>. Acesso em: 21 fev. 2017.

FORMULÁRIO de inscrição. 2016. Disponível em: <https://docs.google.com/a/id.uff.br/forms/d/e/1FAIpQLSf3uUBK NXWNT9HpmXuntLJbvT_GoUCM5v5Fn-9XrUYs5Dx0pA/closedform>. Acesso em: 21 fev. 2017.

I Encontro para Desenvolvimento do Cicloturismo: Niterói - RJ / 26 e 27 de outubro de 2016. Niterói - RJ / 26 e 27 de outubro de 2016. 2016. Disponível em: <<http://www.fth.uff.br/cicloturismoemfoco/wordpress/>>. Acesso em: 21 fev. 2017.

INSCRIÇÕES. 2016. Disponível em: <<http://www.fth.uff.br/cicloturismoemfoco/wordpress/index.php/inscricoes/>>. Acesso em: 21 fev. 2017.

INSTRUÇÕES para submissão de trabalhos. 2016. Disponível em: <<http://www.fth.uff.br/cicloturismoemfoco/wordpress/index.php/submissao-de-trabalhos-3/>>. Acesso em: 21 fev. 2017.

ANEXO I

PROGRAMAÇÃO DO EVENTO

26 de outubro

CICLO DE PALESTRAS E DEBATES

LOCAL: TEATRO MUNICIPAL DE NITERÓI

9h-10h	CREDENCIAMENTO
10h-10h20	ABERTURA Axel Grael (Vice-prefeito de Niterói) José Haddad (Presidente da Niterói Empresa de Lazer e Turismo/NELTUR) Sidney Mello (Reitor da Universidade Federal Fluminense/UFF) Marcello Tomé (Diretor da Faculdade de Turismo e Hotelaria da UFF) Ronaldo Balassiano (Coordenador do Núcleo de Planejamento Estratégico de Transportes e Turismo/Planett) Nilo Sergio Felix (Secretário de Turismo do Estado do Rio de Janeiro/SETUR)
10h20-11h40	MESA 1 - COMO AS CIDADES SÃO VISTAS DENTRO DO PLANEJAMENTO DOS ROTEIROS DE CICLOTURISMO Márcio Deslandes (European Cyclists' Federation/ECF) André Geraldo Soares (União de Ciclistas do Brasil/UCB) Moderadora: Juliana de Castro (UFRJ/COPPE/Planett)
11h40-13h	MESA 2 - CICLOTURISMO COMO FOMENTADOR DE NEGÓCIOS Therbio Felipe (Revista Bicicleta) Gustavo Carvalho (Kuritbike - Curitiba) Lenauro Mendonça (Terra Brasilis - Niterói) Cristóbal Pena (Bella Bike - Santiago do Chile) Moderador: Fabio Nazareth (ITDP/Pedalentos)
13h-14h	INTERVALO
14h-14h15	Apresentação do Projeto Bike Turista (Carolina Rivas e Tomas Martins, Itaú)
14h15-16h15	MESA 3 - ESTRATÉGIAS PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO Isabela Ledo (Programa Niterói de Bicicleta - Prefeitura de Niterói) Marcelo Iha (SP de Bike - São Paulo Turismo) Mauro Tavares (Rio Estado da Bicicleta - Secretaria de Estado de Transportes / SETRAN) Rosaly Almeida (Secretaria de Agricultura e Reforma Agrária de Pernambuco) Rodrigo Telles (Clube de Ciclismo do Brasil) Moderador: Victor Andrade (UFRJ/PROURB/LABMOB)
16h15-17h	APRESENTAÇÃO DAS AÇÕES SOBRE CICLOTURISMO EM NITERÓI Fátima Priscila Morela Edra (UFF/FTH) Sérgio Franco (Mobilidade Niterói)
17h-17h20	Encerramento do Ciclo de Palestras e Debates

MOSTRA AUDIOVISUAL

LOCAL: RESERVA CULTURAL

20h-22h Apresentação de curta metragens sobre bicicleta e cicloturismo

PRIMEIRO BLOCO

Expedição Serra do Espinhaço, a cordilheira brasileira, de bicicleta (BR, 2016), Direção: Fabiano Zig
Volta & Meios (BR, 2015), Direção: Ana Carolina Marques e Jéssica Stuque

SEGUNDO BLOCO

De Costa a Costa (BR, 2015), Direção: Gabriel Rodrigues
Havana Bikes (CUB, 2014), Direção: Diego Vivanco e Ian Clark (Kauri Multimedia)
Pedal (BR, 2015), Direção: Juliana Colli e Luiz Nemer Neto
Bloco da Bicicletinha (BR, 2016), Direção: Fernando Biagioni

27 de outubro

VISITA TÉCNICA - ROTEIRO CICLOTURÍSTICO CAMINHO NIEMEYER

08h30-9h Concentração na Praça Popular Oscar Niemeyer

9h-11h Pedalada guiada com visita ao Museu de Arte Contemporânea de Niterói (MAC)

MOSTRA ACADÊMICA

Moderador: Luiz Saldanha

LOCAL: AUDITÓRIO DO MUSEU DE ARTE CONTEMPORÂNEA DE NITERÓI (MAC)

13h-13h30 Credenciamento

13h30-13h40 Abertura da Mostra Acadêmica

13h30-13h40 Cicloturismo no turismo religioso: perfis de viajantes pela Rota Franciscana Frei Galvão com destino à Aparecida (SP)
Laura Geradine Cini; Valéria Lima Guimarães

Circuitos de cicloturismo como indutores de desenvolvimento econômico: um estudo sobre a Rota do Agreste - PE
Rosaly Almeida; Ana Priscila Teixeira Ramos; Francisco Antônio Gabriel Neto

14h10-14h20 Debate

14h20-14h50 O cicloturismo na perspectiva da gestão urbana na cidade de Curitiba (PR)
Yenifer Ninosca Silva Segovia; Isabel Grimm

A efetividade da infraestrutura cicloviária no incentivo ao uso da bicicleta: o caso da ciclovia Av. Roberto Silveira em Niterói/RJ
Roberta Pedrosa; Victor Andrade

14h50-15h	Debate
15h-15h45	<p>Análise quantitativa de artigos publicados sobre bicicleta <i>Camila de Almeida Teixeira; Fátima Priscila Morela Edra</i></p> <p>Bicicleta: Desenvolvimento social X Potencial econômico conhecido <i>Matheus Costa; Fátima Priscila Morela Edra</i></p> <p>Em busca de conexões entre cicloturismo urbano, criatividade e novas tecnologias de informação e comunicação na cidade do Rio de Janeiro <i>Carla Fraga; Simone Feigelson; Maria Jacqueline Elicher</i></p>
15h45-16h	Debate
16h-16h45	<p>Cicloturismo contemplativo, a bicicleta como ferramenta de mudança para quem não tem hábito de pedalar <i>Fabio Nazareth</i></p> <p>Os potenciais do cicloturismo urbano brasileiro – estudo da cidade de São Paulo <i>Marcelo Mitsuo Shiomi Iha</i></p> <p>Transporte turístico para mobilidade: estudo de caso de Jurujuba – Niterói <i>Letícia Santos; Camila Teixeira, Fátima Priscila Morela Edra</i></p>
16h45-17h	Debate
17h-17h15	Encerramento

ANEXO II

PALESTRANTES, MODERADORES E CURRÍCULOS¹

André Geraldo Soares

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.

Cristóbal Peña

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.

Evandro Sathler

Advogado socioambientalista; mestre em Ciências Sociais e Jurídicas (UFF); Doutor em Geografia (UFF); guia de turismo (EMBRATUR) especializado em ecoturismo e expedições; consultor em projetos especiais (TERRA BRASILIS); assessor na Escola Municipal de Administração Pública (EMAR - MARICÁ).

Fábio Nazareth

Fábio Nazareth, coordenador de comunicação do ITDP Brasil. Formado em Comunicação pela FACHA – Faculdades Integradas Hélio Alonso, atuou por mais de 10 anos no setor privado na área de negócios internacionais tendo realizado viagens à Ásia, Europa e Estados Unidos. É ciclista urbano há 15 anos e tem a bicicleta como primeira opção de meio de transporte sendo um dos mobilizadores que implantaram a Escola Bike Anjo no Rio de Janeiro atuando voluntariamente na ONG Transporte Ativo. Colunista do site Bike é Legal e repórter no portal Vá de Bike. Criador da filosofia Pedalentos – Cicloturismo Contemplativo, estilo de ciclismo não competitivo que promove atividades de Slow Cycling no Brasil.

¹ As informações do breve currículo foram redigidas pelos próprios palestrantes.

Fátima Priscila Morela Edra

Prof.a Adjunta da Faculdade de Turismo e Hotelaria da Universidade Federal Fluminense, concentra suas atividades de pesquisa e docência no gerenciamento da mobilidade por meio da transversalidade entre turismo, transportes e políticas públicas. Sua formação compõe-se de Doutorado em Ciência Política pela ULHT (Portugal); Mestrado em Engenharia de Transportes pelo PET/COPPE/UFRJ; Especializações em Gestão em Turismo e Hotelaria pela FACHA; Ciência Política pela FAP e Bacharelado em Turismo pela UNESA.

Gustavo Vinícius Santos de Carvalho

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.

Isabela Ledo

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 hoje coordena o Programa Niterói de Bicicleta, desenvolvendo a política cicloviária da cidade de Niterói.

Juliana DeCastro

Bióloga e Educadora formada pela Universidade Estácio de Sá (2008), Especialista em Planejamento e Gestão Ambiental pela Universidade Veiga de Almeida (2010), Mestre (M.Sc) em Engenharia de Transportes pela COPPE/UFRJ (2014). Atualmente cursa o doutorado (PET-COPPE) e integra o grupo de pesquisa sobre Planejamento Estratégico de Transporte e Turismo (PLANETT). Também foi responsável pelas relações institucionais da ANPET (Associação Nacional de Ensino e Pesquisa em Transporte) e do Coppe-Idea (UFRJ), onde atuou no fortalecimento da comunicação entre academia-empresa-sociedade por meio do fomento à inovação e à cultura empreendedora na área de Pesquisa & Desenvolvimento. Possui experiência em Consultoria e Assessoria Técnica para desenvolvimento de estratégias e projetos relacionados à Mobilidade Sustentável, Meio Ambiente e Educação.

Luiz Saldanha

Baixarel em turismo pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO), Mestrando (N.Sc.) em Engenharia de Transportes (Coppe/UFRJ), com capacitação em gerenciamento de projetos e elaboração de projetos turísticos e conhecimentos na área de Sistemas de Informações Geográficas (SIG), atuando em entidades públicas e privadas. Atualmente desenvolve pesquisas com ênfase no transporte ativo, especialmente na interface, sobre turismo e bicicletas (Cicloturismo).

Marcelo Iha

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.

Marcio Deslandes

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 o 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.

Mauro Tavares

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 Banco Mundial e Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) na área de mobilidade sustentável. Atua também como docente em curso de pós-graduação na área de logística.

Rodrigo Telles

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 15 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 normas técnicas 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.

Rosalay Almeida

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 Cicloviário da Região Metropolitana do Recife, Bicicleta para Fernando de Noronha, Circuito de Cicloturismo do Agreste, Infraestrutura Cicloviária do Trecho Marco Zero à Fabrica do Tacaruna, Bike na Escola, Circuito de Bicicleta nas Comunidades, Programa Pedala Servidor, capacitação para motoristas 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.

Sérgio Franco

Formado em Direito pela Universidade Federal Fluminense (UFF), há mais de 10 anos adotou a bicicleta como meio de transporte. Iniciou sua luta pela mobilidade urbana há 4 anos apoiando o Programa Niterói de Bicicleta, foi integrante do Pedal Sonoro e um dos criadores do Mobilidade Niterói, organização que realizou as primeiras pesquisas sobre demanda reprimida e aceitação da bicicleta pelo público não ciclista; mapeou as origens e destinos dos ciclistas urbanos, monitora o desenvolvimento e o crescimento da ciclomobilidade na cidade de Niterói, além de ter sido a única representação de uma não capital na Parceria Nacional Pela Mobilidade Por Bicicleta.

Therbio Felipe M. Cezar

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

Victor Andrade

Arquiteto e Urbanista e Doutor (PROURB-UFRJ). Pós-doutorado em Urbanismo Sustentável na Escola de Arquitetura da Academia Real Dinamarquesa de Belas Artes. Foi Professor Associado da Universidade de Aalborg e atualmente é Professor da FAU-UFRJ e PROURB-UFRJ e coordenador do Laboratório de Mobilidade Sustentável (LABMOB). Especialista em transporte ativo e projeto urbano. Trabalhou com qualidade ambiental urbana no Ministério do Meio Ambiente e desenvolveu projetos e pesquisas no Brasil e no exterior – trabalhando para universidades, escritórios de arquitetura, consultorias e agências governamentais – tais como no maior projeto de pesquisa em Transporte Ativo na Escandinávia, Bikeability.

POSFÁCIO

O e-book do I Encontro para Desenvolvimento do Cicloturismo é leitura indispensável para os estudantes e profissionais que pretendem atuar com cicloturismo ou que possuam alguma relação com o tema. Os organizadores do Encontro, que culminou na obra, foram muito felizes nas escolhas dos palestrantes e autores de cada capítulo. O leitor depara-se com experiências vividas nas cidades brasileiras e em mais de 30 países, sobretudo com relatos e dicas das melhores rotas apresentando sempre de forma crítica a relação da bicicleta com os segmentos que envolvem o turismo. Você irá se surpreender com a profundidade do material.

No mundo, a cada ano, mais de três milhões de mortes são atribuídas à inatividade física. 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 esses dois grandes problemas que afetam a população mundial. É necessário 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.

Pode-se verificar que é possível unir universidade, 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 exemplo o museu símbolo de Niterói (MAC) que permite a entrada gratuita somente aos turistas que chegam de bicicleta.

Espera-se que em breve aconteça o 2º Encontro e que até lá, mudanças já tenham ocorrido em outras partes do Brasil para que possam ser compartilhadas no evento servindo assim de estímulo ao crescimento do cicloturismo. Parabéns aos escritores, êxito aos leitores e boas pedaladas!

Marcelo Barros de Vasconcellos

Docente Universidade do Estado do Rio de Janeiro – UERJ

¹ Brasil. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. VIGITEL Brasil 2014: Vigilância de fatores de risco e proteção para doenças crônicas por inquérito telefônico. Brasília. 2015.

² WHO. Obesity and overweight. Geneva, 2015. Disponível em: <<http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs311/en/>>. Acesso em: 17 de fevereiro de 2017.



1ª Edição: Maio de 2017

Formato: 14 x 21 cm

Tipologia: Fonte Família Lato. Formatação para corpo do texto tamanho 12 regular - Citações: 11 itálico regular -
Títulos: 30 black - Seções: 18 Black - Subseção: 12 Heavy

Design e Diagramação



(21) 2391-2774
www.tribocom.com

