

"CICLOTURISMOBILIDADE" E A ROTA CHARLES DARWIN:
perspectivas cicloturísticas no leste fluminense.

Evandro Sathler¹

PALAVRAS CHAVE: (1) Ciclomobilidade; (2) Cicloturismo; (3) Cicloturismobilidade; (4) Rota Charles Darwin

APRESENTAÇÃO

A gestão ambiental no Estado do Rio de Janeiro avançou à partir de 2007. Neste bojo, em 2009, comemoraram-se mundialmente os 200 anos de nascimento de Charles Darwin e os 150 anos de lançamento de sua obra máxima: "A origem das Espécies".

Em vista da passagem de Charles Darwin pela Serra da Tiririca (entre Niterói e Maricá), hoje Parque Estadual da Serra da Tiririca - PESET, o artigo² das pesquisadoras Sandra Selles e Martha Abreu, ambas da Universidade Federal Fluminense, deflagrou a *Onda Darwin*, que se caracterizou num conjunto de iniciativas, entre as quais a pioneira iniciativa da Casa da Ciência (UFRJ) através dos *Caminhos de Darwin*, que impulsionou as demais iniciativas e que veio a impulsionar a Rota Charles Darwin - RCD no leste fluminense, tema objeto central do presente trabalho.

As iniciativas cicloturísticas já deflagradas ao longo da RCD, em conjunto com o termo "cicloturismobilidade", cunhado com a pretensão de colocar no mesmo patamar as iniciativas de ciclomobilidade e cicloturismo, pretendem demonstrar o quanto o

¹ Assessor na Escola de Governo de Maricá - EMAR. Guia de turismo EMBRATUR desde 1991, especializado em turismo de aventura e cicloturismo. Advogado socioambientalista. Mestre em ciências sociais e jurídicas (UFF). Doutor em geografia (UFF).

² *Darwin na Serra da Tiririca: caminhos entrecruzados entre a biologia e a história*, publicado na Revista Brasileira de Educação, em 2002.

cicloturismo pode alavancar outras iniciativas nos municípios inseridos na RCD. Acredita-se que a RCD pode estimular um “sentido de pertencimento” e uma identidade das comunidades por onde a rota passa, a exemplo do que ocorreu com o projeto da Estrada Real, em Minas Gerais, alavancando outras iniciativas à partir daí. Tais aspectos se somam ao presente trabalho.

A ONDA DARWIN

Após a publicação do artigo das pesquisadoras Sandra Selles e Martha Abreu uma série de iniciativas foram deflagradas, como foi dito, sendo:

Caminhos de Darwin (Casa da Ciência, UFRJ, 2008);

Caminho Darwin (INEA, 2008);

Estação Ambiental ou Polo Turístico Charles Darwin (Niterói, s/d).

Estas iniciativas estimularam a elaboração do Projeto de Lei que culminou com a Lei 9.143/2020 (Deputados Carlos Minc e Rosângela Zeidan), que instituiu a Rota Charles Darwin no Estado do Rio de Janeiro, desde o Rio/Niterói a Cabo Frio³. E, posteriormente, a Lei Maricá 3.104/2021 (Vereadora Andrea Cunha), criando a ciclorrota Charles Darwin, reforçando a passagem da RCD no território de Maricá.

Mesmo antes do INEA, ainda no Instituto Estadual de Florestas – IEF RJ, responsável por parte das Unidades de Conservação - UC estaduais, já havia uma agenda de fortalecimento de todas as UC do Estado. O PESET, foco do artigo das pesquisadoras acima mencionadas, ganhou ainda mais projeção e visibilidade com a onda Darwin. A passagem de Charles Darwin pela Serra da Tiririca na sua excursão ao norte do Cabo Frio, em 1832, tornou-se uma importante chancela histórica e capaz de impulsionar a visita pública nesta UC, especialmente pelo trajeto utilizado por Darwin na travessia da Unidade, trajeto este abordado por Mendonça e

³ O Projeto de Lei 3.208/2017, que resultou na Lei RJ 9.143/2020, previa que a rota se estenderia até Armação dos Búzios, e não se sabe o que levou à retirada deste município do Projeto de Lei.

Sathler, no artigo *Caminho Darwin: breves considerações sobre o fomento da atividade turística como mecanismo de incremento da visibilidade do Parque Estadual da Serra da Tiririca* (2009).

Darwin cruzou a Serra da Tiririca por uma estrada antiga, do tempo colonial. Embora ligando no plano local as fazendas do Engenho do Mato (Niterói) e a fazenda Itaocaia (Maricá), esta estrada era parte do eixo de ligação entre a antiga Praia Grande (hoje Niterói) e as feitorias de Cabo Frio, de onde provinha o sal que abastecia boa parte da colônia. A estrada já teve vários nomes: em Niterói segue conhecida como Estrada do Vai-vem, embora oficialmente seja Estrada São Sebastião. Já em Maricá é conhecida por Estrada da Barrinha, no loteamento Itaocaia Valley. Esta estrada, na época apenas um caminho de tropa, foi utilizada por Darwin por uma razão simples: embora não fosse o único caminho, era o caminho mais eficiente, mais curto, muitas vezes denominado Estrada Real⁴.

Naquela época (2008/2009), a gestão do PESET vivia momentos intensos, proativos, e a população do entorno respondia com grande simpatia às iniciativas promovidas pela gestão do PESET na consolidação do uso público, especialmente no então batizado Caminho Darwin. A onda Darwin se encaixou suavemente na gestão, embora houvesse muito a ser feito num território relativamente pequeno (pouco mais de 2.000 hectares) e com grande pressão imobiliária e populacional no entorno.

Assim, a onda Darwin, caracterizada pelas celebrações que ocorreram em 2009, reverteu positivamente para o PESET. E foi mais além, colocando a atividade ecoturística num cenário mais destacado.

O Caminho Darwin, portanto, sugere mais que uma simples ideia de conexão entre lugares (fazendas), mas a ligação entre áreas e regiões comerciais importantes. Na época de Darwin (século XIX) o principal meio de locomoção individual era a montaria em equinos, ficando a cargo das bestas muares o transporte das cargas.

⁴ Sathler, E. B.; Mendonça, L.M.V.M. Caminho Darwin: breves considerações sobre o fomento da atividade turística como mecanismo de incremento da visibilidade do Parque Estadual da Serra da Tiririca. IN: *Turismo, sustentabilidade e meio ambiente*. Correa, M. L.; Pimenta, S.; Arndt, J. (orgs). Belo Horizonte: Editora Autentica, 2009, pp. 209-230.

Com o tempo muita coisa mudou, e os tempos de Darwin hoje já não fazem tanto sentido no tocante à locomoção.

Desde então, a evolução dos meios de transporte se intensificou. A bicicleta, uma invenção tão antiga quanto a viagem de Darwin ao redor do mundo, se tornou uma “pop star”. As razões são simples: a bicicleta é um modal de transporte sustentável, de baixo impacto, não poluente, de baixo custo até mesmo para camadas mais humildes da população. Tão fácil quanto andar à pé, a bicicleta permite deslocamentos pequenos e grandes. Permite até longas viagens, como de volta ao mundo. Com esta flexibilidade, a bicicleta permite passeios, por exemplo, de Rio/Niterói a Ponta Negra, Jacaré ou mesmo Saquarema sem grande esforço. Alguns ciclistas preparados vão de Niterói a Cabo Frio num dia.

Nesta onda ciclística que vem crescendo nos últimos anos, à partir de uma perspectiva de transporte sustentável, um deslocamento do Rio de Janeiro ou Niterói para Maricá será algo corriqueiro. Maricá – com a maior porção territorial da RCD, encontra-se em situação de grande destaque: se não for destino será necessariamente passagem para quem vai para Cabo Frio/Buzios. É importante destacar que as cidades do Rio de Janeiro e Niterói vêm desenvolvendo importantes ações de ciclomobilidade, ampliando sua malha de ciclovias e ciclofaixas, bem como a instalação de bicicletários e paraciclos. Após a abertura do túnel Charitas-Cafubá, as iniciativas de ciclomobilidade em Niterói tomaram outra dimensão.

E por que isto tudo é importante para os municípios do leste fluminense por onde a RCD passa? Porque tem a ver com o turismo impulsionando a implantação de infraestrutura cicloviária em cada município. Isto beneficia não só o ciclista, mas a população como um todo. E por sua vez, a existência desta infraestrutura cicloviária impulsiona a vinda de cada vez mais cicloturistas, o que também é bom para toda a população. Isto significa ecoturismo, turismo de aventura, turismo pedagógico, turismo sustentável, turismo solidário, turismo de base comunitária, e, o cicloturismo, atividade turística em amplo crescimento, com a implantação de circuitos e rotas por todo o Brasil. E agora, com a permissão do neologismo, temos a ideia de “cicloturismobilidade”, que se apresenta como uma tentativa de aproximar dois

contextos que caminham juntos: a infraestrutura cicloviária está para o cicloturismo assim como o cicloturismo está para a implantação de infraestrutura cicloviária. Um puxa o outro numa equação cujo resultado será sempre positivo. Vejamos:

A ciclomobilidade pode ser definida, em poucas palavras, como o conjunto de infraestrutura urbana (e rural) destinada aos veículos não motorizados (bicicleta e triciclo). Minimamente esta infraestrutura consiste em:

- (i) ciclovias (exclusivas e segregadas);
- (ii) ciclo faixas (exclusivas ou compartilhadas, mas demarcadas);
- (iii) bicicletários ou paraciclos, instalados próximos a outros modais de transporte, tudo isto interligado com ampla sinalização e segurança.

Pode parecer muito ou mesmo um grande investimento, mas é bem mais em conta do que outras obras de engenharia, mais complexas e destinadas igualmente à mobilidade urbana, mas geralmente privilegiando o veículo motorizado individual. Nunca é tarde para lembrar, que na hierarquia do uso do espaço público viário, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, o pedestre está no topo da lista, seguido pelo ciclista.

Numa cidade com ampla infraestrutura cicloviária implantada, atendendo ao ciclista com segurança e conforto, nos moldes como foi acima mencionado, a bicicleta torna-se um transporte ideal para quem vai para a escola, para o trabalho, ou simplesmente a utiliza para o lazer. Na medida em que a infraestrutura cicloviária integra os principais eixos de conexão em dado município e com os municípios vizinhos, aos poucos uma rede cicloviária intermunicipal se forma, a exemplo do que a Rota Charles Darwin se propõe. Se há condições de um ciclovianjante chegar com segurança a um município, visitar os principais pontos de interesse interligados por uma malha cicloviária, e, retornar para o eixo cicloviário que o levará para outro município vizinho, podemos dizer que a “cicloturismobilidade” está presente.

ROTA CHARLES DARWIN - RCD

A travessia da baía de Guanabara une as malhas cicloviárias da cidade do Rio de Janeiro com a de Niterói. A RCD já vem sendo trabalhada por empresários do turismo, inclusive com dezenas de cicloturistas estrangeiros, que partem de Copacabana, no Rio de Janeiro, e chegam a Niterói e Maricá pedalando.

O conceito de Rota parte de um ponto de origem e vai a um ponto de destino, sem considerar, necessariamente, um único trajeto ou itinerário. Com a abertura do túnel Charitas – Cafubá, em Niterói, inaugurado em 2017, é possível sair da Praça Araribóia (estação das barcas entre o Rio de Janeiro e Niterói), considerado “Marco Zero”, e pedalar com infraestrutura regular (há muito que melhorar) a praticamente qualquer parte de Niterói. E a partir da travessia do túnel chegar à Região Oceânica e atravessar para Maricá pela mesma estrada utilizada por Charles Darwin. Esta estrada desemboca na Avenida Itaocaia, em frente à Fazenda Itaocaia. Este percurso (aproximadamente 25 km até a Fazenda Itaocaia) pode ser realizado em pouco mais de uma hora pedalando. Dito de outra forma, a borda de Maricá foi aproximada da baía da Guanabara com o túnel, sendo possível pedalar do Rio de Janeiro a Arraial do Cabo, Cabo Frio ou Búzios em dois ou três dias, dependendo do preparo do cicloturista. Niterói possui diversos atrativos, além de belas praias. Maricá, Saquarema e Araruama, por exemplo, possuem uma orla invejável. Nestes três municípios as praias são longas, contínuas, com mais de vinte quilômetros cada segmento. Possuem, ainda, um sistema lagunar e restingas belíssimas, além de montanhas cobertas por Mata Atlântica que emolduram a paisagem, tornando esta combinação paisagística um grande atrativo para o cicloturista.

Corroborar para o turismo, de forma mais ampla, o fato que a passagem de Charles Darwin pela região leste da Guanabara consiste num fato histórico, importante, e que reforça uma identidade regional, um sentido de pertencimento. A região, ainda, integra o coletivo de lugares pelo mundo por onde Darwin passou na sua viagem original, em 1832. A região ganha visibilidade internacional, ampliada para cada um dos municípios à leste da Guanabara até Búzios, que é a proposta da RCD, mas que pode facilmente se estender ao norte, perseguindo outros destinos, e se aproximando cada vez mais do roteiro original utilizado por Darwin.

A RCD tem uma dimensão diferenciada, pois não olha apenas para uma rede interligada de infraestrutura cicloviária em cada município, mas uma rede de pessoas e instituições interessadas em desenvolver ações locais para o turismo de baixo impacto, com produtos e serviços, como alojamento, por exemplo. Esta proposta está inserida na iniciativa da Casa da Ciência (UFRJ) com os Caminhos de Darwin.

No caso da RCD, Maricá e Saquarema se apresentam como pontos de potencial pernoite no primeiro dia de pedalada para quem sai do Rio ou Niterói, o que incrementa o setor de hospedagem nas localidades da Barra de Maricá, Ponta Negra e Jaconé ou mesmo na sede do município de Saquarema. Outro pernoite pode ocorrer, no segundo dia, em Praia Seca, Figueira ou Arraial do Cabo, isto quando o trajeto não for seguido ao norte da lagoa de Araruama, via Iguaba, São Pedro da Aldeia e chegando a Cabo Frio. As possibilidades são muitas, e as virtudes turísticas destes municípios dispensam maiores comentários.

Além de tudo que já foi dito, a RCD, ainda, passa ou tangencia várias Unidades de Conservação: o Parque Natural Municipal de Niterói (PARNIT), o Parque Estadual da Serra da Tiririca (PESET), o Monumento Natural Municipal da Pedra de Itaocaia (Maricá), a Área de Proteção Ambiental - APA de Maricá, o Refúgio de Vida Silvestre de Maricá (REVIS), o Parque Estadual da Costa do Sol (PECS), o Parque Municipal Natural da Restinga da Massambaba, em Arraial do Cabo, para citar algumas. Neste sentido a RCD colabora para a consolidação do uso público destas importantes Unidades de Conservação, quando possível, fortalecendo a instituição do mosaico de Unidades de Conservação do leste fluminense. A denominação “Mosaico Charles Darwin” fica como sugestão.

Alguns municípios, como Maricá, buscaram integração com a RCD mesmo antes de ser instituída via lei. Entre estas destacamos duas: o tombamento da Fazenda Itaocaia e sua desapropriação. Estas iniciativas levadas à cabo pelo então prefeito de Maricá, Washington Quaqué, foi motivada pelo fato do destaque dado à Fazenda Itaocaia por Darwin em seu diário. O tombamento e a desapropriação da fazenda Itaocaia foram decretados em 2013. O tombamento cuidou de assegurar a

integridade deste importante patrimônio arquitetônico e histórico do município. Já a desapropriação objetivou utilizar a área para diversos interesses municipais na agenda ambiental, prevendo-se, o quanto possível, infraestrutura de suporte ao turismo, em geral, e principalmente o cicloturismo, vez que a fazenda está estrategicamente localizada no desemboque do Caminho Darwin em Maricá, após travessia do PESET. Os procedimentos voltados à desapropriação caducaram.

No tocante ao *trade* turístico a RCD permite o *design* de novos pacotes e produtos. Tem potencial para diversificar atividades básicas, como *transfers* entre Rio e Búzios, e inovar em pacotes e operações ao longo da Rota, ampliando novas perspectivas e abordagens de mercado, contemplando atrativos, serviços e hotelaria antes sem ou com pouca visibilidade.

O trajeto básico da RCD = Rio de Janeiro/Niterói – Maricá – Saquarema – Araruama – Arraial do Cabo - Cabo Frio/Búzios

NITERÓI: Início da Rota na Praça Araribóia (Estação das Barcas Rio/Niterói), seguindo pela infraestrutura cicloviária do Caminho Niemeyer, pela orla da baía da Guanabara, Gragoatá, São Domingos, Boa Viagem, Museu de Arte Contemporânea (MAC), Ingá, Icaraí, pela Estrada Fróes para São Francisco, pela orla seguindo para Charitas até a Fortaleza de Santa Cruz. Ou de Charitas, em frente ao Termina Hidroviário, seguir diretamente pelo túnel para o Cafubá, na Região Oceânica, percorrendo-se as Praias de Piratininga, Cambinhas e Itaipu, de onde segue ao longo da Serra da Tiririca, para o Caminho Darwin, na travessia do PESET, chegando a Itaocaia, Maricá (25 km).

MARICÁ: a Rota chega a Itaocaia Valley, próximo à Fazenda Itaocaia. Deste ponto é possível seguir para São Gonçalo e Itaboraí, pela esquerda ao longo da serra da Tiririca, no rumo de Cassorotiba. Seguindo-se pela direita ao longo da serra se atinge o Recanto de Itaipuaçu, e dali segue-se pela orla. Há uma via alternativa que passa à esquerda da Pedra de Itaocaia, atingindo-se a Estrada Carlos Mariguela (antiga Estrada de Itaipuaçu), pela direita até atingir a Rua 28 (equina com Posto de

Gasolina), seguindo por esta rua até encontrar a Rua 19, ao final, e por esta até a rua 32, desembocando na Estrada dos Cajueiros, seguindo por esta pela direita até chegar na Avenida 2, do loteamento Jardim Atlântico. Segue-se pela esquerda da Avenida 2 até chegar na Rua 86, que marca o início da restinga (Área de Proteção Ambiental - APA Maricá). Outra alternativa viável é seguir pela Av. Itaocaia no sentido sul até a Rua Itaguaí, dobrar à esquerda nesta até a confluência com a Av. Tapajós e Rua 5 (ou R. das Amêndoas), seguindo por esta até a Estrada Mariguella (antiga Estrada de Itaipuaçu), seguindo à esquerda até a confluência com a Rua 1, seguindo por esta até encontrar a Praia de Itaipuaçu, seguindo no rumo leste até a restinga. Seguir pela restinga no rumo leste até a Barra de Maricá, seguindo pela orla de Cordeirinho até Ponta Negra e Jaconé, adentrando no município de Saquarema pela Beira Mar (42 km).

SAQUAREMA: Em Saquarema, iniciando-se por Jaconé, a Rota segue pela orla até a sede do município, atravessando para a Praia de Itaúna, e de lá pela Estrada dos Cajueiros, atravessando o Parque Estadual da Costa do Sol, chegando-se a VilaTur, de onde se cruza para o município de Araruama (28 km). Existe a possibilidade da rota seguir pela orla, por uns dois ou três quilômetros até Vilatur, pois não há estrada ou qualquer infraestrutura, o que obrigaria o cicloturista empurrar a bicicleta, economizando alguns quilômetros.

ARARUAMA: Vindo de Vilatur a rota encontra com a rodovia RJ 102, seguindo-se pela direita no sentido da Praia Seca, Figueiras, até a confluência para quem vai para Cabo Frio ou Arraial do Cabo (36 km).

Ou seguir na direção da Ponte dos Leites, e daí até atingir a orla da lagoa de Araruama, já em área urbana. E daí à beira de RJ 106 até chegar a Cabo Frio.

CONCLUSÃO

Em que pese o muito que já foi feito, existe um outro tanto esperando para que a RCD esteja consolidada.

A passagem entre a Praia de Itaúna e Vilatur seria bem mais curta se fosse seguida pela orla, o que neste momento não é possível haja vista a falta de infraestrutura. O mesmo entre Vilatur e Praia Seca. Estes seriam os dois principais gargalos a serem superados para que o deslocamento pela orla se torne mais fluído. Nos dois casos trata-se de poucos quilômetros, e as autoridades dos municípios de Saquarema e Araruama, com o apoio do Estado do Rio de Janeiro, facilmente poderiam equacionar este problema.

É importante destacar que não há serras a transpor, e os dois pequenos aclives - de não mais que 50 metros - encontram-se na travessia do PESET e em Vilatur, o que torna a RCD um desafio bastante suave para todo tipo de cicloturista. Dependendo do preparo do ciclista, pode ser que a bicicleta tenha que ser empurrada nestes aclives.

Finalizando, é importante que os clubes e grupos de ciclismo em cada município cobrem dos governos locais a implantação de cada vez mais infraestrutura cicloviária. E os operadores de cicloturismo igualmente cobrem das autoridades de turismo do Estado do Rio de Janeiro as providências previstas na Lei RJ 9.143/2020. E, não menos importante, sinalizar a Rota Charles Darwin, o que pode ser feito por cada município independentemente, utilizando a identidade visual que melhor lhes couber.

BIBLIOGRAFIA

MARICÁ. Lei 3.104 de 2021. Institui o Sistema Municipal de Ciclomobilidade, a Ciclorrota Charles Darwin e dá outras providências.

RIO DE JANEIRO. Lei 9.143, de 18 de Dezembro 2020. Dispõe sobre a criação da Rota Charles Darwin e do Programa de Desenvolvimento Cicloturístico da Rota Charles Darwin.

SATHLER, E. B.; MENDONÇA, L.M.V.M. Caminho Darwin: breves considerações sobre o fomento da atividade turística como mecanismo de incremento da visibilidade do Parque Estadual da Serra da Tiririca. IN: Turismo, sustentabilidade e meio ambiente. Correa, M. L.; Pimenta, S.; Arndt, J. (orgs). Belo Horizonte: Editora Autentica, 2009, pp. 209-230.