



VII SINGEP

Simposio Internacional de Gestão de Projetos, Inovação e Sustentabilidade
International Symposium on Project Management, Innovation and Sustainability

ISSN: 2317-8302

MOBILIDADE URBANA E O CICLOTURISMO: PARA (RE)PENSAR O PLANEJAMENTO DAS CIDADES

ISABEL JUREMA GRIMM

Instituto Superior de Administração e Economia do Mercosul - ISAE

ALEXANDRA ARNOLD RODRIGUES

Instituto Superior de Administração e Economia do Mercosul - ISAE



MOBILIDADE URBANA E O CICLOTURISMO: PARA (RE) PENSAR O PLANEJAMENTO DAS CIDADES

Resumo

A mobilidade constitui-se elemento fundamental para a viabilização das políticas públicas no âmbito do planejamento das cidades. Pensar em alternativas de desenvolvimento sustentável passa pela democratização do espaço urbano e, neste contexto, pelo incentivo aos modais de transporte alternativos, menos poluentes, como o uso da bicicleta. Diante disso, este artigo analisa a mobilidade urbana a partir da identificação dos limites e potencialidades do cicloturismo. Metodologicamente, trata-se de pesquisa exploratória que sistematiza, via revisão de literatura, os temas mobilidade, planejamento urbano e cicloturismo. O trabalho se alicerça em estudo de caso com análise da mobilidade e do turismo urbano, mediante o uso da bicicleta na cidade de Curitiba (PR-Brasil). Avaliou-se a infraestrutura cicloviária existente com entrevistas junto ao Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), visando analisar os projetos e programas de mobilidade urbana, e com proprietários de empresas de aluguel de bicicleta, para investigar a importância do cicloturismo como gerador de trabalho e renda. Com o presente estudo, pôde-se mapear o cicloturismo de Curitiba através de indicadores ecossocioeconomicos que evidenciaram que a gestão urbana tem incentivado o uso deste tipo de modal e atuado na consolidação da malha cicloviária, ainda que se tenha muito para desenvolver.

Palavras-chave: Ciências Ambientais, Gestão Urbana; Cicloturismo.

Abstract

Mobility is a fundamental element for the feasibility of public policies in the planning of cities. Thinking about alternatives for sustainable development involves the democratization of urban space and, in this context, by encouraging alternative modes of transport, less polluting, such as the use of bicycles. Therefore, this article analyzes urban mobility based on the identification of the limits and potentialities of bicycle touring. Methodologically, this is an exploratory research that systematizes, via a literature review, the themes of mobility, urban planning and cycling touring. The study is based on a case study with mobility and urban tourism analysis, through the use of bicycles in the city of Curitiba (PR-Brazil). The present cycle infrastructure was evaluated with interviews with the Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), aiming to analyze urban mobility projects and programs, and with owners of bicycle rental companies, to investigate the importance of cycling as a generator of work and income. With the present study, it was possible to map the bicycle touring of Curitiba through eco-socioeconomic indicators that showed that urban management has encouraged the use of this type of modal and worked in the consolidation of the cycling network, although there is much to develop.

Keywords: Environmental Sciences, Urban Management, Cycling Touring.



INTRODUÇÃO

Experiências em curso têm sinalizado para a possibilidade de se pensar em alternativas de desenvolvimento urbano, indicando que outros modais de transporte são possíveis e podem ser uma resposta a necessidade de mobilidade urbana e ao turismo sustentável.

Para compreender a questão da mobilidade urbana associada ao turismo via cicloturismo, é importante destacar que a literatura sobre a relação bicicleta e turismo ainda é incipiente. Entretanto, o aumento da oferta e demanda sobre iniciativas que promovam o cicloturismo como uma alternativa de mobilidade para os turistas em centros urbanos, tem estimulado o fomento das pesquisas nesta área.

O cicloturismo apesar de ser considerado uma estratégia sustentável, ainda encontra dificuldades para sua conceituação. De acordo com Roldan (2000), o cicloturismo é “todo tipo de viagem (...) que tenha como objetivo conhecer lugares (...), utilizando a bicicleta como meio de locomoção, diferenciando-se de outras atividades não competitivas por suas maiores dimensões espaciais, cronológicas e seu planejamento prévio” (p.14).

No Brasil, o uso da bicicleta está associado a implementação de políticas públicas que criam condições para sua viabilização e regulam investimentos públicos na mobilidade. Contudo, Segovia (2016) adverte que o poder público não tem promovido as políticas públicas de incentivo para o uso da bicicleta e, nem mesmo, tem aplicado os recursos necessários para implementação da infraestrutura para o cicloturismo.

Neste sentido, o presente artigo analisa a mobilidade urbana, a partir da identificação dos limites e potencialidades do cicloturismo. Metodologicamente, trata-se de pesquisa exploratória que sistematiza um conjunto de esforços compreendidos na revisão da literatura dos temas mobilidade, planejamento urbano e cicloturismo. O trabalho se alicerça em estudo de caso com análise da mobilidade e do turismo urbano, mediante o uso da bicicleta na cidade de Curitiba (PR-Brasil). Tal propósito foi alcançado por meio da avaliação da infraestrutura cicloviária existente, entrevista junto ao Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC) visando analisar os projetos e programas de mobilidade urbana e, com os proprietários de empresas de aluguel de bicicleta, para investigar a importância do cicloturismo como gerador de trabalho e renda.

Os resultados apontam a construção de indicadores ecossocioeconômicos utilizados para mensurar a motivação para o uso da bicicleta; mapeamento e análise da infraestrutura cicloviária existente tanto para uso da comunidade local como do turista; avaliação do investimento público na promoção e ampliação da infraestrutura cicloviária e a identificação das políticas públicas de incentivo e promoção do cicloturismo na cidade de Curitiba (PR).

1. REFERENCIAL TEÓRICO

1.1 Planejamento e Gestão Urbana



A formação e organização do espaço urbano no Brasil vem sofrendo avanços que atribui às cidades maior autonomia para a criação das suas estratégias de desenvolvimento. Entendida como produto dos processos socioespaciais e não como mera massa passível de modelação ou controle pelo Estado (Souza, 2002) a cidade incorpora o conceito de planejamento e gestão como instrumento coletivo e participativo, fundamental para viabilizar projetos de alcance social. Isso significa dizer que a participação da comunidade neste processo é essencial para diagnosticar e consequentemente responder às demandas sociais.

Neste contexto, o planejamento e a gestão urbana observados a partir do Estatuto da Cidade, que se institui como uma estratégia legal, visa reduzir as desigualdades sociais, em especial no espaço urbano. Em seu artigo 2º, inciso 5, o Estatuto da Cidade prevê a garantia da “oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais”. No artigo 20º, inciso I prevê ainda a “garantia do direito à cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações” (Ministério das cidades, 2001), estas devem ser incluídas no planejamento das regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões.

O Estatuto da Cidade inaugurou uma série de novos mecanismos que, combinados com o Plano Diretor, dão suporte a uma nova ordem urbanística, entre elas ao direito dos cidadãos ao transporte de qualidade. Portanto deve-se pensar no planejamento de uma cidade incorporando todos os setores sociais, econômicos e políticos que a compõem, de forma a construir um compromisso entre cidadãos e governos na direção de um projeto que inclua todos (Ministério das cidades, 2001). Este é o desafio que Estatuto da Cidade e a Lei de diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (lei n. 12.587, 2012) atribuem a todas as cidades brasileiras.

Portanto, neste processo social e urbano, as prefeituras assumem maior responsabilidade como entes administradores, devendo, a partir da gestão aberta, trabalhar em conjunto com os atores privados e a comunidade para resolver os problemas derivados do acelerado processo de urbanização. Ao ser 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 local (Orellana, Allard, Néspolo & Mercado, 2012) proporcionando alternativas de mobilidade urbana, como pode ser o uso da bicicleta.

1.2 Mobilidade Urbana e Cicloturismo

Contemporaneamente, mais da metade da população mundial vive nas cidades e esse número pode aumentar nos próximos anos, elevando a densidade populacional e, consequentemente, a expansão urbana com prejuízos à mobilidade. Diante disso, torna-se essencial uma gestão orientada para o desenvolvimento urbano sustentável, com atenção especial a infraestrutura viária e aos modais alternativos de transporte.

Ao pensar o planejamento urbano e o desenvolvimento turístico da cidade, é fundamental a articulação entre ambos para facilitar a vida em comunidade e atrair visitantes. Portanto, “a escolha dos meios de transporte para o deslocamento urbano não é só uma preocupação de viabilização para o morador, mas também para o turista” (Segovia, 2016).



Assim, um sistema de transporte que inclua variados modais pode se constituir em um elemento fundamental para o desenvolvimento turístico, em especial o cicloturismo. Diante disso, observa-se que ao planejar o espaço urbano e o desenvolvimento do turismo é fundamental a elaboração de políticas públicas que privilegiem a oferta de transporte alternativos para facilitar o deslocamento de moradores e dos turistas.

A experiência de cidades que se destacam por sua cultura ciclista, como Amsterdã, Berlim e Copenhague, juntamente com Boston, Portland e Nova Iorque, entre outras incitaram mudanças na sociedade como um todo, sejam estas de ordem social, ambiental e/ou econômica e promoveram uma nova cultura acerca da mobilidade urbana.

Como resultado observou-se maior integração dos deslocamentos de pessoas e bens entre si junto a própria cidade (Campos, Santos & Alves, 2016). Isso significa que o conceito de mobilidade urbana vai além do deslocamento de veículos ou do conjunto de serviços implantados para estes deslocamentos. Pensar a mobilidade urbana hoje é muito mais do que tratar apenas de transporte e trânsito. Trata-se de conectar as pessoas ao seu patrimônio e a sua própria natureza; a liberdade de transitar, reconhecer o trajeto e decidir caminhos diferentes daqueles propostos pelas vias comuns indicadas pela sinalização.

A implantação e estímulos ao uso de novos modais de transporte de acordo com Costa (2008) devem ser prioridades na gestão das cidades visando melhor utilização das características das vias urbanas e melhor utilização desses recursos. Neste contexto, o uso da bicicleta como transporte alternativo vem a ser uma mudança sociocultural necessária nas cidades, na contramão do imaginário cultural que associa o contexto citadino aos automóveis, edifícios, isolamento social, poluição, medo da violência, local de consumo e busca insaciável de lucro. Assim, o ciclismo resgata nas cidades a dimensão da comunidade, participação, espírito cooperativo, beleza, prazer, espaços coletivos de convivência (Rogers, 2005).

A bicicleta, como meio de transporte que possibilite conhecer a cidade não é um elemento central nas políticas de turismo, com exceção de 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. Entretanto:

(...) diante das novas necessidades apontadas nas diferentes instâncias sociais, políticas e de planejamento, as temáticas das cidades inteligentes (*Smart Cities*), mobilidade, acessibilidade e sustentabilidade têm sido apresentadas de forma enfática por acadêmicos, gestores públicos e a sociedade como um todo em diversos meios de comunicação como necessidade fundamental para garantir a melhoria da qualidade de vida, quer seja de pequenos núcleos urbanos, até mesmo nas grandes metrópoles contemporâneas (Campos *et al.*, 2016, p.1804).

Tal referência eleva a importância de repensar o planejamento das cidades dando novas representações ao uso da bicicleta alinhado às possibilidades do desenvolvimento do turismo urbano, estimulando experiências locais e, contribuindo positivamente para a mobilidade urbana. Entretanto, na “tentativa de dotar as cidades de estruturas, de políticas e até 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, pp. 395 - 396).



A literatura sobre a relação ciclismo e turismo ainda são insipientes (Sampaio, Grimm & Segòvia, 2015; Saldanha, 2017). Entretanto, o aumento da oferta e demanda sobre iniciativas que promovam o cicloturismo tem estimulado o aumentando das pesquisas nesta área como forma de induzir os investimentos públicos na mesma (Meletiou, Lawrie, Cook, O'Brien & Guenther, 2015). 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 forma eficiente, precisa e exclusiva de cada segmento (Sampaio *et al.*, 2015).

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 no campo da 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.

Para a Associação Brasileira de Normas Técnicas (2007) o cicloturismo é uma atividade turística que tem como elemento principal a realização de roteiros de bicicleta. Para tanto a associação normatiza a atividade visando o “fornecimento seguro e responsável de serviços de turismo sob a forma de produtos turísticos específicos”, pois o uso da bicicleta para fins turísticos deve envolver “uma série de aspectos, ações e medidas planejadas, inclusive incorporando práticas de gestão da qualidade e gestão de riscos” (Associação Brasileira de Normas Técnicas, 2007, p. 20).

O cicloturismo de acordo com Oliveira e Esperança (2011, p. 193), pode ser conceituado como “um passeio ou viagem de lazer na qual o ciclismo é parte significativa da experiência turística” e representa muito mais do que apenas uma forma eficiente e econômica de viagem que promove hábitos novos de consumo e a busca constante e mais responsável por melhor qualidade de vida (Cavallari, 2012). Nessa linha, é possível definir cicloturismo como uma nova forma de turismo que diz respeito ao desenvolvimento do turismo responsável, via turismo de baixo carbono que procura experiências notáveis ligados à natureza, ao bem-estar físico e psicológico vinculado ainda ao crescimento pessoal, somado ao contexto de interação social.

Praticado em zonas urbanas ou rurais, o cicloturismo permite que o turista conheça outras culturas, e descubra novos destinos mediante a atividade física sobre a bicicleta, não necessitando de infraestrutura como apoio no local (Melgar, 1986; Saldanha *et al.*, 2015).

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



Exposto estes pressupostos a pesquisa em questão adota como conceito de cicloturismo urbano a atividade turística recreativa e de lazer que consiste em realizar percursos de bicicleta em áreas urbanas durante o dia ou à noite, de forma independente ou organizada, sendo uma das atividades dentre várias possibilidades a ser desenvolvida em uma experiência turística urbana. Salienta-se, entretanto que para a implantação do cicloturismo urbano é necessário observar o estado atual das ciclovias da cidade; a oferta de roteiros existentes e a demanda turística; as possibilidades de elaboração de novos roteiros; e, por fim, as ações governamentais que garantam a prática cicloturística (Campos *et al.*, 2016).

2. METODOLOGIA

As etapas metodológicas foram estruturadas da seguinte forma: (a) pesquisa bibliográfica e documental; (b) coleta de dados para análise do encadeamento ecossocioeconômico; (c) entrevista com gestores municipais e feirantes e (d) registro de campo.

Baseada em pesquisa empírica sobre a experiência da mobilidade urbana, o instrumento de coleta de dados é composto de um formulário padrão de pesquisa ecossocioeconômica¹ elaborado por Sampaio (2010), onde são observados os aspectos sustentáveis do objeto de investigação (ambientais, sociais e econômicos). Os dados investigados no formulário se referem a fatores qualitativos e abrangem: (a) aspectos gerais: histórico, organização; (b) problemática que deu origem à experiência e objetivos; (c) ações desenvolvidas e indicadores de sustentabilidade e, (d) análise macro ambiental apontando pontos fortes, fracos, ameaças e oportunidades da experiência.

Os dados foram coletados em entrevistas, realizadas junto a dois proprietários de empresas de aluguel de bicicleta, e com instituições públicas, responsáveis pela formulação e execução de políticas públicas relacionadas a mobilidade urbana. Neste caso o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC) foi o órgão selecionado para coleta de informações. Assim, nos meses de outubro e novembro de 2017 foram efetivadas as entrevistas e a observação de campo com a realização dos roteiros do projeto Circuito Interparques.

3. ANÁLISE DOS RESULTADOS

3.1. A malha cicloviária de Curitiba: e o cicloturismo

Curitiba, capital do estado do Paraná conta com aproximadamente 1.908.359 habitantes (IBGE, 2017) é uma cidade acostumada aos movimentos de expansão populacional e com experiências exitosas de planejamento urbano, que a consolidou “como modelo de intervenção em grandes centros, articulando questões como desenvolvimento urbano, espaço público, patrimônio histórico, transporte e meio ambiente” (Benvenuti, 2014, p.19).

O plano cicloviário do município abrange oito parques interconectados com ciclovias destinadas ao lazer da comunidade, mas que atende também o deslocamento de turistas. No entanto, observa-se uma lacuna na integração das políticas públicas da mobilidade urbana e políticas de mobilidade turística via cicloturismo.

Ao abordar a importância do passeio de bicicleta, Segóvia (2016) considera esta uma atividade característica da cidade de Curitiba, que pode significar o “primeiro passo na consolidação da cultura da bicicleta, se tornando parte da paisagem urbana, dos costumes, de uma particularidade da cidade que poderia servir como marca turística para o exterior” (p.76).



Esta afirmação, leva a destacar a relação entre a bicicleta e o turismo, que no município se consolidou por meio do projeto Circuito Interparques, que comporta trajetos cicloviários exclusivos para bicicleta e outros partilhados com carros e pedestres.

Seguindo estas vias, moradores e cicloturistas podem conhecer diversos parques e alguns museus. Boa parte do trajeto é arborizado e convidativo às pedaladas, onde é possível conhecer praças, monumentos, cafés, restaurantes e bares. Todavia destaca-se que ao planejar o passeio e escolher o roteiro que se pretende fazer é importante levar em conta as distâncias e melhores locais para fazer eventuais paradas. Em Curitiba existem alguns roteiros (Figuras 1, 2 e 3) que podem ser feitos de bicicleta, dependendo do interesse, aptidão física e motivação de cada pessoa.

Saindo do Passeio Público, este roteiro percorre 16,5 km de ida e volta, passando pelo Jardim Botânico, um dos principais cartões postais da cidade. Dentro do Jardim Botânico não é possível usar a bicicleta, mas há paraciclo para estacioná-la logo na entrada. Depois o passeio segue-se até o Bosque Capão da Imbuia, que também abriga o Museu de História Natural. Segue para a Praça das Nações, de onde se tem uma bela vista da cidade e um painel do artista Poty Lazzarotto.



Figura 1. Roteiro cicloturístico do Jardim Botânico - Nível fácil

Saindo do Passeio Público, e com um percurso de 19,8km o roteiro 2 leva o ciclista ao Parque Municipal do Iguaçu. Lá é possível estacionar a bicicleta nos paraciclos que ficam na entrada. Ao retornar é possível conhecer o Bosque Reinhard Maack, que só abre aos sábados, domingos e feriados. Ao retornar é possível passar pelo o Jardim Botânico.



Figura 2. Roteiro cicloturístico dos Parques e Bosques Norte - Nível médio

Este roteiro também sai do Passeio Público e percorre 17,5km só de ida. Passa pela Praça Gibran Khalil, onde está o Memorial Árabe. Margeando o Rio Belém, a ciclovia passa pelo Palácio das Araucárias até o Bosque João Paulo II. No bosque é possível estacionar sua bicicleta em um dos paraciclos e conhecer o Museu Oscar Niemeyer, que fica ao lado. Seguindo pela ciclovia você pode curtir o caminho - o trajeto é cercado por árvores e acompanha o curso do rio - até o Parque São Lourenço. O trajeto chega ao Parque das Pedreiras onde estão a Pedreira Paulo Leminski e a Ópera de Arame. O roteiro segue para o Parque Tanguá e o Parque Tingui, onde é possível conhecer o Memorial Ucraniano. No interior destes dois parques é permitido pedalar na ciclovia interna. Para voltar, ao Passeio Público a melhor alternativa é aguardar o ônibus da Linha Turismo que transporta também bicicletas.



Figura 3. Roteiro Cicloturístico do Parque Municipal do Iguaçu / Jardim Botânico - Nível difícil

A implantação do plano cicloviário fez surgir empresas de aluguel de bicicletas, para uso do morador local e turista. Estas empresas dispõem de serviços em pontos estratégicos da cidade próximos aos atrativos turísticos e oferecem além das bicicletas equipamentos de segurança, serviços de guia e escola para aprender a pedalar.

Em relação ao perfil do usuário das ciclovias da cidade de Curitiba, Segóvia (2016) identifica um perfil dos usuários pelo ciclolazer (moradores locais) e pelo cicloturismo urbano (turistas/excursionistas), que buscam conhecer a cidade e seus espaços por meio da bicicleta. De acordo com a autora existe uma demanda por parte de moradores locais pela realização desta atividade, cujo perfil é diferente daquele que faz da bicicleta seu meio de transporte diário. São pessoas de poder aquisitivo que usam a bicicleta com finalidade recreativa e de lazer. Esse usuário é mais crítico em relação ao desenvolvimento do uso da bicicleta como modal de transporte alternativo em benefício da mobilidade urbana de Curitiba (Segovia, 2016).

Entretanto, sendo o turismo uma estratégia de desenvolvimento sustentável e o uso da bicicleta uma alternativa que contribui para emissão zero de gases de efeito estufa, o planejamento e gestão urbana devem prever a formulação políticas públicas que beneficiem o desenvolvimento dessa atividade, tanto para fins de lazer como também turísticos.

Ao programar infraestrutura para incentivar o uso massivo da bicicleta, na cidade de Curitiba, algumas dificuldades e desafios são identificados pela Secretaria de Transporte (SETRAN) do município. Entre elas destaca-se a topografia da cidade (que não é extremamente plana) dificultando o acesso e o deslocamento em alguns bairros. O tempo instável, a não existência de infraestrutura cicloviária em alguns locais da cidade e a pouca segurança pública, tornam alguns lugares inseguros para o trânsito dos ciclistas em especial dos turistas (Sampaio *et al.*, 2015).



Em Curitiba, existem diferentes tipos de vias destinadas ao ciclismo, implantadas em função do seu uso: (i) as ciclovias que são espaços exclusivos para ciclistas separadas fisicamente das vias de veículos por canteiros, calçadas, muretas ou meio fio, onde é proibida a circulação de carros, motos e de pedestres; (ii) as ciclo faixas que são espaços pintados no piso, no mesmo nível da via de tráfego dos automóveis e sinalizam onde os ciclistas devem circular; (iii) a ciclorota que é uma via de tráfego comum e de baixo movimento, onde automóveis e bicicletas compartilham o mesmo espaço e pode tratar-se ainda de um passeio compartilhado em uma área comum onde há separação entre ciclistas e pedestres; (iv) vias calmas ou *slow traffic* que são ciclo faixas, também segregadas, entretanto, o compartilhamento se dá entre ciclistas e motoristas, em vias expressas, com limitação de velocidade para os carros.

Em relação ao plano cicloviário municipal, este sugere a bicicleta como essencial na organização da circulação urbana, principalmente como meio de integração social e aproximação das pessoas, além de promover a revitalização dos espaços públicos (Prefeitura de Curitiba, 2014). A política pública referente à motivação e incentivo da mobilidade urbana, especificamente no uso da bicicleta, está orientada primeiramente as necessidades dos moradores, mas também como alternativa de visitação às áreas de interesse turístico.

Em relação aos aspectos econômicos e gerador de trabalho e renda, os proprietários de empresas de aluguel de bicicletas entrevistados afirmam que inicialmente o foco era somente turístico, atualmente a comunidade aluga bicicletas, tornando-se um segmento de mercado. Fatores como benefícios à saúde são um dos motivos identificados pelos empresários em relação aos motivos que levam a população local a alugar uma bicicleta e pedalar nos finais de semana. Assim, os empresários buscam com frequência inovar ofertando novos produtos, vendendo acessórios, realizando concertos de bicicletas, organizando roteiros e conduzindo os passeios. Tais ações garante os recursos necessários para a manutenção das empresas, que operam com a colaboração reduzida de funcionários.

Apesar da iniciativa de implantação das ciclovias ser recente em Curitiba, esta foi pensada a partir da Copa do Mundo de Futebol de 2014, e continua em expansão. Entretanto, observa-se a inexistência de parcerias público privado de apoio ao cicloturismo. Nota-se, porém, esforços do setor público relativo à promoção e conscientização para o uso da bicicleta por meio das redes sociais, panfletos e eventos, embora isto não demonstre uma clara intenção de receber turistas para realizar cicloturismo e nem mesmo de orientar sobre as principais rotas turísticas, tanto dentro como fora de Curitiba.

3.2 Indicadores sustentáveis do uso da bicicleta na cidade de Curitiba

Para análise da mobilidade urbana em Curitiba com o uso da bicicleta utilizou-se indicadores ecossocioeconômicos, como demonstrado na metodologia, no qual são analisados fatores qualitativos que abrangem: (a) aspectos gerais: histórico, organização; (b) problemática que deu origem à experiência e objetivos; (c) ações desenvolvidas e indicadores de sustentabilidade e, (d) análise macro ambiental apontando pontos fortes, fracos, ameaças e oportunidades da experiência de mobilidade urbana, uso da bicicleta e infraestrutura cicloviária para o turismo com base em dados coletados junto ao Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba.

Os dados coletados no IPPUC (2017) indicam que: (i) a origem ou gênese do problema que motivou a implantação cicloviária aconteceu na década de 1970, o avanço do



desenvolvimento e as dificuldades de locomoção, devido ao aumento do número de carros nas ruas de Curitiba deu início aos investimentos na mobilidade urbana sustentável por meio da construção de ciclovias; (ii) as ações implantadas se referem a criação de espaços viários acalmados e zonas centrais de baixo carbono; readequação de 120 km de passeios e ciclorotas existentes, criação de centros de apoio aos ciclistas, criação de bicicletários nos principais terminais de transporte coletivo; (iii) os investimentos foram mais de 30 milhões de dólares para projeto de ampliação de ciclovias para o período de 2013 a 2016; (iv) infraestrutura cicloviária possui 190 km de ciclovias e visa aumentar para 300 km e, a implementação de infraestrutura eficiente para incentivar o uso massivo deste modal; (v) a infraestrutura existente se refere a ciclovia oficial com 169,6km, ciclofaixa (via calma) com 6,3km, ciclofaixa com 2,3km e ciclorrota com 12,2km; as campanhas educacionais para o uso da bicicleta desenvolvidas pelo setor público são palestras sobre mobilidade urbana ilustrando com *benchmarking* de experiências de países líderes na temática, grupos ativistas motivam cidadãos a andar de bicicleta pela cidade; (vi) o índice de sustentabilidade do modal demonstra que no planejamento e gestão da cidade consideram o uso da bicicleta na redução das emissões de gases de efeito estufa, entretanto, não dispõe de monitoramento e mensuração do índice; (vii) os projetos futuros preveem a expansão das ciclovias com mais 30,4km, as vias calmas mais 22,3km, as ciclofaixas mais 8,6km e as ciclorotas mais 29,5km.

Para atendimento ao turista na cidade é disponibilizado, por empresas particulares, o serviço de aluguel de bicicletas em pontos estratégicos (próximo a áreas de interesse turístico). Também há roteiros especiais e temáticos de ciclorotas turísticas e o transporte de bicicleta em ônibus da linha de turismo (só para turistas).

Em relação à divulgação dos serviços e promoção do uso da bicicleta, a prefeitura dispõe na internet os seguintes serviços: (i) Pedala Curitiba: atividade de ciclismo noturna (<http://www.curitiba.pr.gov.br/conteudo/pedala-curitiba/505>); (ii) Mais Bici, grupos de pedalada: (<http://www.curitiba.pr.gov.br/conteudo/mais-bici-grupos-de-pedalada/2215>); (iii) roteiro Poty By Bike (<http://www.turismo.curitiba.pr.gov.br/conteudo/roteiro-poty-by-bike/1915>) e, (iv) Arte Bike tour (<http://www.turismo.curitiba.pr.gov.br/conteudo/arte-bike-tour/1773>).

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em linha gerais, a problemática da dinâmica da mobilidade urbana, tem sua gênese impulsionada pela crise do petróleo deflagrada na década de 1970, pela percepção da dependência do combustível fóssil, pelas consequências que o progresso técnico e o crescimento econômico vêm causando ao meio ambiente pela inclusão dos problemas ambientais na agenda política do desenvolvimento das nações e das relações internacionais como um todo (Sampaio *et al.*, 2015). Tal situação impulsionou os países a buscarem modais que pudessem ser alternativas de transporte autossuficiente, como é a política de incentivo de uso da bicicleta para mobilidade urbana, tendo como vantagem o preço acessível do bem, além de ser um meio de transporte não poluente e que promove a equidade social.

Em Curitiba busca-se incentivar, embora lentamente, o uso da bicicleta, implantando melhorias na infraestrutura, considerando a extensão em quilômetros de ciclovias e ciclofaixas, sua qualidade, segurança, sinalização, respeito, número de usuários, facilidades e acesso. Contudo, observou-se que na cidade de Curitiba ainda há muito que desenvolver em termos de política cicloviária.



Sobre campanhas educativas, em Curitiba alguns avanços são notados, principalmente em campanhas de conscientização e respeito ao ciclista. Ativistas locais trabalham na valorização do uso da bicicleta desenvolvendo voluntariamente atividades para incentivar o uso deste modal.

Quanto aos indicadores de sustentabilidade, que demonstram o sucesso dos projetos de várias cidades do mundo em termos de monitoramento do uso da bicicleta, vinculadas à diminuição de emissões de CO₂, em Curitiba, entretanto, ainda não há tal aferição em relação à qualidade do ar.

Sobre o uso da bicicleta para o desenvolvimento do turismo, se observam iniciativas privadas, onde empresários tem buscado, de forma isolada, ofertar novos produtos e roteiros para estimular a atividade cicloturística urbana e garantir competitividade no mercado. Tal situação demonstra a necessidade de investimento e parcerias público/privada para motivar ao uso da bicicleta tornando-a mais uma opção de lazer, e de turismo.

REFERÊNCIAS

Allis, T. (2015). Sobre cidades, bicicletas e turismo: evidências na propaganda imobiliária em São Paulo. *Caderno virtual de turismo*, 15 (3), 390-406.

Associação Brasileira de Normas Técnicas. (2007). *NBR: 15509-1: cicloturismo parte 1: requisitos para produto*. Rio de Janeiro.

Benvenuti, A. F. (2014). Planejamento Urbano em Curitiba: interpretações sobre a produção da cidade. *Anais Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo*. Arquitetura, cidade e projeto: uma construção coletiva, 3. São Paulo, Brasil.

Ministério das Cidades (2001). *Orientações para o Plano de Mobilidade Urbana*. Recuperado em 16, julho, 2018 de <http://www.cidades.gov.br/component/content/article?id=4096>.

Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (2012). *Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana*. Recuperado em 16, julho, 2018 de https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm

Campos A. C., Santos, C. A. J., & Alves, L. A, C. (2016) Cicloturismo: mobilidade urbana e valorização do turismo da cidade de Aracaju-Sergipe. *Revista de Direito da Cidade*, 8(4), 1800-1824.

Cavallari, G. (2012) *Manual de mountain bike & cicloturismo*. São Paulo: Kalapalo.

Costa, M. S. (2008) *Um índice de mobilidade urbana sustentável*. [Tese de Doutorado]. Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo. São Carlos, São Paulo, Brasil.

Prefeitura de Curitiba (2014). *Sistema de Transporte de Curitiba*. Biocidade. Recuperado em 16 julho, 2018, de <http://www.biocidade.curitiba.pr.gov.br/biocity/33.html>



IBGE. (2017). Curitiba. População. Recuperado em 16 julho, 2018, de <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/curitiba/panorama>

Instituto de Pesquisa e Planejamento de Curitiba – IPPUC (2013). *Plano cicloviário de Curitiba*. Prefeitura de Curitiba. Recuperado em 16 julho, 2018, de <http://www.ippuc.org.br/default.php>.

Lamont, M. (2009). Reinventing the Wheel: a definitional discussion of bicycle tourism. *Journal of Sport and Tourism*, 14 (1), 5-23.

Meletioui, M. P., Lawrie, J., Cook, T., O'Brien, S., & Guenther, J. (2015). Economic impact of investments in bicycle facilities: Case study of North Carolina's Northern Outer Banks. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* (1), 15-21.

Melgar, J. M. O. (1986). El Cicloturismo. Deporte y cultura sobre la bicicleta. *Revista Apunts*, 4 (2). Recuperado em 16 julho, 2018, de <http://www.revista-apunts.com/en/library?article=1230>

Liveira, J., & Esperança, J. P. (2011) Bike usage and cycle tourism: The Pattern of Portuguese associated bike riders. *Book of Proceedings vol. 1, International Conference on tourism & Management studies*. Algarve.

Orellana, A., Allard, P., Néspolo, R., & Mercado, J. (2012) Gestión urbana municipal a escala metropolitana: Modelos em competitividade. *Rev. de Geografía Norte Grande*, 51, 67-80.

Rogers, R. G. (2005). *Cidades para um pequeno planeta*. 2ª ed. Barcelona: Campàs.

Roldan, T. R. R. (2000). *Cicloturismo: planejamento e treinamento*. Campinas: UNICAMP.

Saldanha, L. E., Peixoto, M., & Fraga, C. (2015). O Papel de instrumentos de planejamento para o desenvolvimento do cicloturismo em âmbito internacional. *Anais Rio de Transportes*. Rio de Janeiro, Brasil, 13.

Saldanha, L. E. (2017). *Políticas cicloinclusivas e cicloturismo: o caso do Rio de Janeiro/RJ*. [Dissertação de mestrado]. Programa de Pós-graduação em Engenharia de Transportes, COPPE, da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, Brasil.

Sampaio, C. A. C. (2010). *Gestão que privilegia uma outra economia: ecossocioeconomia das organizações*. Blumenau: FURB.

Sampaio, C. A. C., Grimm, I. J., & Segòvia, Y. M. (2015). Mobilidade Urbana Sustentável e o Turismo: Análise Comparativa Brasil, Holanda e Dinamarca. *Anais ANPTUR - Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo*, Natal, Rio Grande do Norte, Brasil, 12.

Segòvia, Y. N. S. (2016). *O desenvolvimento do cicloturismo na perspectiva da gestão urbana*. [Dissertação de mestrado]. Programa de Pós-graduação em Gestão Urbana. Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, Paraná, Brasil.

Souza, M. L. (2002). *Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e gestão urbanos*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.



VII SINGEP

Simposio Internacional de Gest3o de Projetos, Inova3o e Sustentabilidade
International Symposium on Project Management, Innovation and Sustainability

ISSN: 2317-8302

ⁱ Eossocioeconomia 3e compreendida como um paradigma sist3mico, que abrange os princ3pios da ecologia profunda (repensa os atuais estilos de vida), economia social (pondera as consequ3ncias sociais na a3o econ3mica), economia ecol3gica (pondera custos ambientais na a3o econ3mica), ecologia humana (tem como premissa a inseparabilidade dos sistemas sociais e ecol3gicos) e planejamento participativo (SAMPAIO, 2010).