

A watercolor illustration of a person wearing a light green cap and a grey long-sleeved shirt, riding a bicycle. The background is a mix of green and yellow washes, suggesting a natural outdoor setting. The overall style is soft and artistic.

MARCOS ABILIO BOSQUETTI
MARIANA FERNANDES MENDES
ANDRÉA LEANDRA PORTO SALES
ORGANIZADORES

CICLO TURISMO EXPERIÊNCIAS E PERSPECTIVAS



CULTURAL TOURISM

ISBN: 978-85-8328-407-9

CTL



9 788583 284079



E SE A BICICLETA FOSSE MAIS

DO QUE UM MEIO DE TRANSPORTE?

E se ela fosse uma forma de habitar o tempo? De refazer caminhos? De resistir aos mapas impostos pelo turismo de massa e pela lógica acelerada das cidades? Este *e-book* reúne pesquisadores, ativistas e viajantes que têm apostado na bicicleta como dispositivo de transformação territorial, política e social.

O cicloturismo aqui não é reduzido a moda ou nicho. Ele aparece como ferramenta de planejamento urbano, estratégia de justiça ambiental, gesto de resistência cultural e convite à desaceleração.

Do litoral às montanhas, do asfalto às palafitas, da ciclovía às trilhas invisíveis entre comunidades, este livro pedala por experiências e reflexões que reinventam o turismo e a mobilidade sob outros ritmos e sentidos.

Bora pedalar com a gente?



MARCOS ABILIO BOSQUETTI
MARIANA FERNANDES MENDES
ANDRÉA LEANDRA PORTO SALES
ORGANIZADORES

CICLO TURISMO EXPERIÊNCIAS E PERSPECTIVAS

UFSC
FLORIANÓPOLIS, 2025

Catalogação na fonte pela Biblioteca Universitária
da Universidade Federal de Santa Catarina

C568 Cicloturismo [recurso eletrônico] : experiências e perspectivas /
 Marcos Abilio Bosquetti, Mariana Fernandes Mendes, Andréa
 Leandra Porto Sales, organizadores - Florianópolis : UFSC, 2025.
 422 p. : il., fots., gráfs., tab., mapas.

E-book (PDF)

ISBN: 978-85-8328-407-9

1. Ciclismo. 2. Viagens em bicicleta. 3. Mobilidade urbana.
4. Desenvolvimento sustentável. 5. Planejamento urbano.
I. Bosquetti, Marcos Abilio. II. Mendes, Mariana Fernandes. III. Sales,
Andréa Leandra Porto.

CDU: 796.61:338.8

Elaborada pela bibliotecária Dênira Remedi - CRB-14/1396



Este *e-book* é disponibilizado sob a licença *Creative Commons* CC BY-NC-ND (Atribuição *Creative Commons* Não Comercial-Sem Derivações 4.0 Internacional). Esta licença permite o *download* e o compartilhamento não comercial do *e-book* como uma unidade integral, desde que citados os devidos créditos. A modificação ou o uso deste *e-book* para fins comerciais não são permitidos. Saiba mais sobre esta licença em <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.pt-br>.



CAPA, PROJETO GRÁFICO E DIAGRAMAÇÃO

NATASKA CONRADO

TIPOGRAFIAS:

Area

Desenvolvida por **Matthieu Salvaggio**

(Blaze Type)

Bicyclette

Desenvolvida por **Nikola Kostić** e **Zoran Kostić**

(Kostić Type Foundry)

IMAGENS EXTRAS

UNSPLASH.com: *Ben Guernsey* (p. 394), *Caleb David* (p. 37),
Isaac Quesada (2ª capa), *Library of Congress* (p. 26), *Marcel Strauß* (1ª capa);

VECTEEZY.com: *Oleg Gapeenko* (pp. 11, 31, 36 e finais dos capítulos);

FREEPIK.com (pp. 10 e 402).

AGOSTO / 2025

Citação ABNT:

BOSQUETTI, M. A., MENDES, F. M. & PORTO-SALES, A. L. (Org.).

Cicloturismo: Experiências e Perspectivas. Florianópolis, SC: UFSC, 2025.

Citação APA:

Bosquetti, M. A., Mendes, F. M. & Porto-Sales, A. L. (Org.) (2025).

Cicloturismo: Experiências e Perspectivas. Florianópolis, SC: UFSC.

NOTA DOS ORGANIZADORES: Os textos, citações, elementos visuais, ideias e opiniões expressas nos capítulos desta obra são de responsabilidade exclusiva dos(as) respectivos(as) autores(as).

Disponível para **DOWNLOAD GRATUITO** em

Biblioteca Universitária - UFSC:

<https://pergamum.ufsc.br>

Grupo de Pesquisa BikeTour:

<https://biketour.ufsc.br>



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA

REITOR Irineu Manoel de Souza

VICE-REITORA Joana Célia dos Passos

CENTRO SOCIOECONÔMICO

DIRETORA Maria Denize Henrique Casagrande

GRUPO DE PESQUISA BIKETOURL

COORDENADOR Marcos Abilio Bosquetti



Grupo de Pesquisa BikeTour UFSC

Campus Universitário Trindade

88040-900 - Florianópolis-SC

E-mail: marcos.bosquetti@ufsc.br

Website: <https://biketour.ufsc.br>

AGRADECIMENTOS

Registramos nossos mais sinceros agradecimentos a todas as autoras e autores que gentilmente aceitaram o convite para compartilhar seus conhecimentos e perspectivas. Suas contribuições enriqueceram imensamente esta obra. A dedicação à pesquisa, ao ativismo e à promoção de ações ligadas à bicicleta e à mobilidade sustentável – no Brasil e em outros países – é essencial para o avanço do conhecimento e da prática no campo do cicloturismo. Cada capítulo aqui presente é um reflexo do compromisso coletivo com a construção de um futuro mais justo, inclusivo e ambientalmente responsável.

Estendemos nosso agradecimento a Nataska Conrado pelo primoroso trabalho de criação, diagramação e edição desta obra, tecendo com técnica e criatividade uma harmoniosa experiência visual que respira junto ao texto.

A todos que pedalaram conosco nessa viagem para tornar esta obra uma realidade, nosso muito obrigado!

SUMÁRIO

11 **PREFÁCIO**
Fátima Priscila Morela Edra

27 **INTRODUÇÃO**
Marcos Abilio Bosquetti
Mariana Fernandes Mendes
Andréa Leandra Porto Sales

38 **CAPÍTULO 1**
CICLOMOBILIDADE E POLÍTICAS
DE TRANSFORMAÇÃO
URBANA
Till Koglin

57 **CAPÍTULO 2**
CIDADE AMIGA DA BICICLETA
E O CICLOTURISMO
URBANO
Marcos Abilio Bosquetti

81

CAPÍTULO 3

**VIAJAR DE BICICLETA E CICLOTURISMO:
EXPERIÊNCIAS E PRÁTICAS**

Fábio Carminati

118

CAPÍTULO 4

**CRISE CLIMÁTICA E CICLOTURISMO
COLABORATIVO EM JOÃO PESSOA**

Andréa Leandra Porto Sales

152

CAPÍTULO 5

**PEDALANDO NA NATUREZA:
O CICLOTURISMO EM UNIDADES
DE CONSERVAÇÃO**

Marcos Abilio Bosquetti

177

CAPÍTULO 6

**PLANEJAMENTO E GESTÃO
DO CICLOTURISMO REGIONAL E LOCAL**

Luiz Emerson da Cruz Saldanha

212

CAPÍTULO 7

**ENTRE O ASFALTO E A AREIA:
CICLOTURISMO E SLOW TRAVEL
NO CEARÁ**

Mariana Fernandes Mendes

245

CAPÍTULO 8

**PEDALANDO SOBRE AS ÁGUAS:
A SUPERFÍCIE CICLÁVEL
DE AFUÁ**

Gabriela Di Bella

Miguel Vilela

276

CAPÍTULO 9

**ROTA CAIÇARA DE TURISMO,
UNIVERSIDADE PÚBLICA
E SUSTENTABILIDADE**

José Pedro Da Ros

José Carlos Assunção Belotto

303

CAPÍTULO 10

**CICLOEXPEDIÇÃO CONECTA CAIÇARA:
VIVÊNCIA EM MOVIMENTO**

André Bellin Mariano

Kristie Kaminski Küster

Silvana Nakamori

352

CAPÍTULO 11

**O CICLOATIVISMO NA PROMOÇÃO
DA INCLUSÃO E DO CICLOTURISMO**

André Geraldo Soares

Roberta Raquel

395

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Marcos Abilio Bosquetti

Mariana Fernandes Mendes

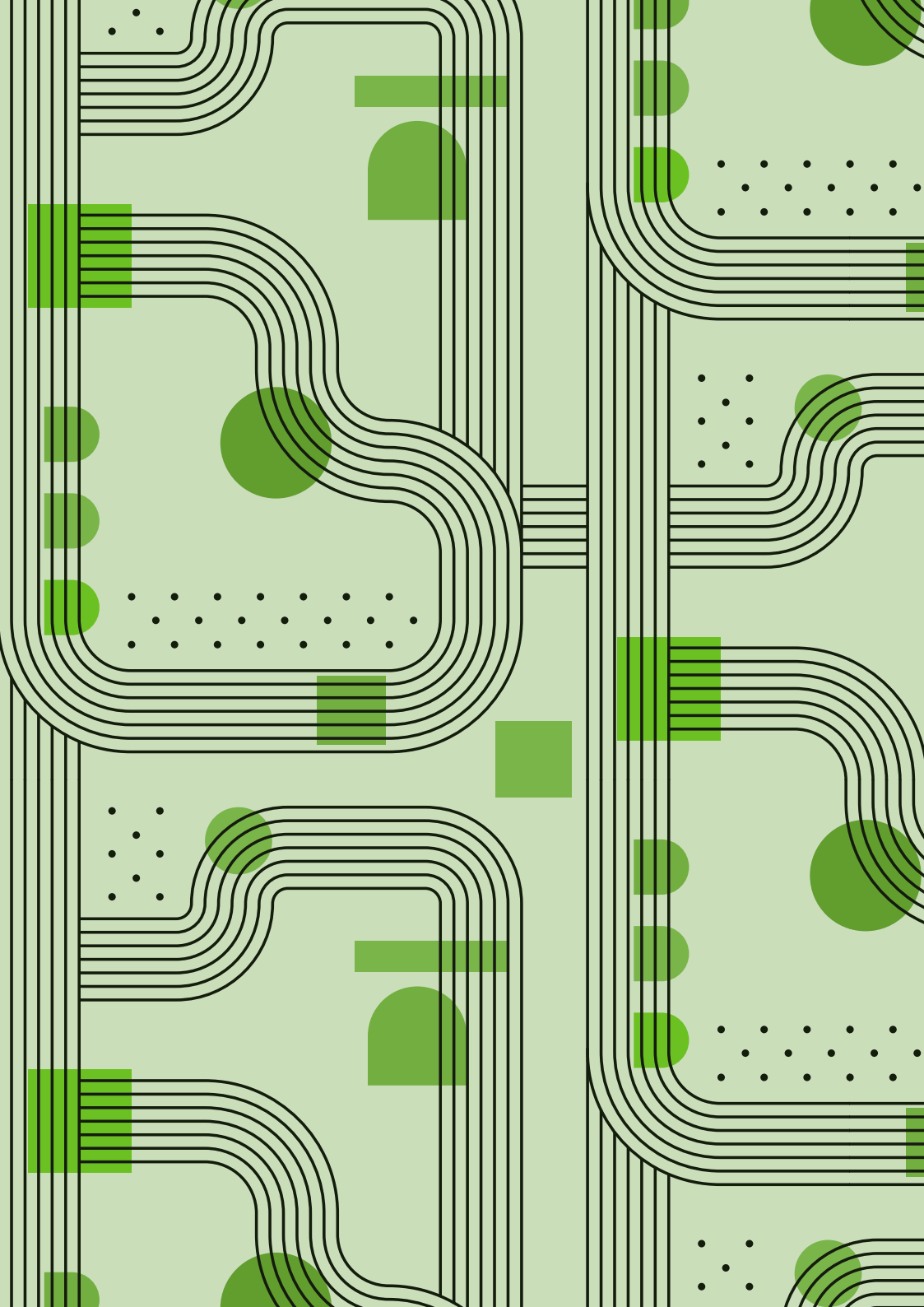
Andréa Leandra Porto Sales

403

SOBRE

AS AUTORAS

E OS AUTORES



PREFÁCIO



Acredito que você já tenha ouvido falar de mim, já tenha me visto e talvez se aproximado e pedalado comigo. Sou muito popular e gosto muito de me relacionar com as pessoas, seja para brincar, fazer passeios ou acompanhar no deslocamento do dia a dia.

Lamentavelmente, às vezes, a experiência de desequilíbrio e de uma queda amedronta e afasta as pessoas de mim. Por isso, resolvi escrever minha biografia. Quem sabe, antes de me encontrar ou depois de uma má impressão, as pessoas possam ler minha história, saber os desafios pelos quais passo, as formas que tenho de auxiliar o outro e, assim, facilitar essa (re)aproximação?!

Em poucas palavras, é comum eu ser definida como um simples veículo de duas rodas movido pela força humana. Mas a minha história, assim como a importância que ganhei ao longo dos anos, vai muito além dessa aparente simplicidade. Continue a leitura, vou contar para você a minha história e como me tornei uma peça essencial no cotidiano das pessoas ao redor do mundo.

Posso dizer que devo meu nascimento a um período de crise agrícola que ocasionou a escassez de alimentos para animais. É verdade! Naquele cenário, era preciso criar uma alternativa mais eficiente ao cavalo. Então, a primeira vez que apareci no cenário mundial foi em 1817, na Alemanha, quando o barão Karl von Drais me inventou como um veículo que ele chamou de “máquina de correr”.

Naquela época, minha aparência era outra. Eu diria que eu era uma espécie de precursora de mim mesma, a bicicleta, sem pedais, onde meu condutor me impulsionava com os pés no

chão. O mais engraçado é que hoje são usadas réplicas desse meu tempo para ambientar/acostumar as crianças, desde bem pequenas, a se aproximarem de mim sob o nome de “bicicleta de equilíbrio”.

Voltando ao ano de 1817, embora tivesse recebido o nome de “máquina de correr”, acabei sendo mais conhecida pelos apelidos “Draisiana” ou “velocípede”. E foi o último apelido que, a meu ver, representou o primeiro passo para o que eu me tornaria. No entanto, foi apenas por volta de 1860 que meus pedais apareceram, quando os franceses Pierre Michaux e Pierre Lallement acrescentaram esse elemento essencial à roda da frente, criando o que muitos consideram o primeiro modelo de “bicicleta verdadeira”. Como se eu não existisse antes, que o diga as “bicicletas de equilíbrio”!

Com o tempo, fui amadurecendo, ou melhor, sendo aperfeiçoada. Em 1870, surgiu a minha versão Penny-Farthing, com uma roda dianteira muito maior que a traseira. Mas nesse tempo eu era instável e perigosa. O verdadeiro avanço veio em 1885, quando o inglês John Kemp Starley criou a “bicicleta de segurança”, modelo com duas rodas de tamanho semelhante e uma corrente conectando os pedais à roda traseira, bastante semelhante à minha forma atual. Quer ver como eu evoluí? Então [veja esta animação](#) feita pelo Paul van Sommeren, um designer holandês apaixonado por mim!!!

A partir do final do século XIX, minha popularidade cresceu rapidamente, especialmente em países como a França, Inglaterra e os Estados Unidos. Mas, durante o século XX, com o advento do automóvel, embora tenha me mantido em evolução, eu perdi espaço. Vou explicar melhor.

Os carros chegaram prometendo percorrer maiores distâncias em menos tempo, mais conforto, possibilidade de viagem com família e amigos etc. E realmente, isso aconteceu, pelo menos no princípio. E, com esse cenário, era necessário dar mais espaço para ele: mais ruas, mais avenidas para mais e mais carros e cada vez mais velozes.

A consequência disso? Menos espaços para pessoas e para mim, deslocamentos por distâncias cada vez maiores, percursos que se tornaram impossíveis de serem realizados por bicicleta, pelo menos quando se tratava de lazer ou deslocamentos cotidianos. E, mesmo quando permaneciam os deslocamentos curtos, não tinha mais espaço para mim e também se tornou perigoso para aqueles que estavam comigo trafegar num ambiente repleto de veículos automotores com altas velocidades.

Claro que meus dias não eram mais os mesmos. As pessoas que gostavam muito de mim, ao invés de ficarem se lamentando, focaram em mim, em como eu poderia ser aprimorada para reconquistar meu espaço nas ruas e estradas. Come-

çaram pelos meus materiais, se no início eram principalmente de madeira e aço, passaram por transformações importantes, com o uso de ligas de alumínio e, mais recentemente, fibra de carbono e titânio. Isso me tornou mais leve, mais resistente e mais rápida. Meu design também se modernizou para atender a diferentes tipos de uso: surgiram as bicicletas de estrada, *mountain bikes*, híbridas, urbanas, dobráveis, carguerias, entre tantas outras variações.

Destaco aqui a evolução que considero aquela que começou a me transformar: as bicicletas elétricas, ou *e-bikes*. Essa inovação tem atraído ainda mais pessoas para o meu uso, com motor elétrico que auxilia o ciclista durante a pedalada, especialmente em subidas ou longas distâncias, possibilita que mesmo quem não tem grande preparo físico possa se beneficiar dessas vantagens.

Ressalto ainda aqueles pais que precisam levar duas crianças em selins adicionais, seria necessária força extra! Só quem é pai ou mãe, sabe como se torna difícil continuar levando uma criança conforme ela vai crescendo, ainda mais duas. Minha versão *e-bike* tem ajudado muito nisso!

Por isso, as bicicletas elétricas passaram a ser vistas como uma alternativa promissora para os problemas de mobilidade urbana, especialmente em cidades com terreno acidentado ou com grandes distâncias a percorrer. Elas mantêm as van-

tagens ambientais da minha versão comum, mas ampliam o alcance de quem pode se beneficiar de mim.

E, de repente, minha tristeza se transformou em alegria. Por quê? Eram tantos carros, tantos engarrafamentos, tanta poluição... que as cidades começaram a se reinventar. E se um dia o carro foi colocado no topo da pirâmide da hierarquia da mobilidade, adivinha: a pirâmide foi invertida, eu passei a ser a segunda da lista, logo após os pedestres, justamente aqueles que mais me agrada estar perto e que mais auxílio. Resultado? Minha presença se tornou tão indispensável que, no final do século XX e início do XXI, eu passei a ser considerada um símbolo de mobilidade sustentável. É claro que minha felicidade voltou, mas essa posição de destaque também passou a exigir de mim mais “responsabilidades”.

Ao longo da minha jornada, fui abraçada por pessoas de diferentes perfis e idades, que me encontraram como uma alternativa viável para diversas necessidades. Ao contrário de outros meios de transporte, versatilidade é uma das minhas maiores qualidades. Vou contar um pouco de alguns papéis que desempenho.

Nas últimas décadas, à medida que o trânsito nas grandes cidades ficou mais caótico, fui reconhecida como uma solução eficiente e rápida para os deslocamentos diários. Em cidades como Amsterdã, Copenhague, Paris e Bogotá, milhares de

peças me utilizam diariamente para ir ao trabalho, à escola, fazer compras ou qualquer outra atividade cotidiana.

Cada vez mais, estou sendo integrada aos sistemas de transporte urbano, com ciclovias e serviços de sistema de bicicleta pública compartilhada ou aluguel de bicicletas sendo ampliados em diversas metrópoles do mundo, principalmente devido a minha praticidade e facilidade em interagir com o espaço urbano, possibilitando a vivência da cidade.

Agradeço a todas as cidades e residentes que têm se esforçado para me tornar seu “coração” da mobilidade, mas minha gratidão especial fica para os Países Baixos, popularmente conhecido como Holanda. Em 2021, eu era utilizada por 84% daquela população, para cada habitante havia 1,3 bicicletas. É claro que isso tem um lado preocupante: onde estacionar todas as bicicletas? Bem, confesso que às vezes me torno um membro da família, acabo tendo espaço especial dentro da casa, designers de móveis criam soluções para que eu seja agregada ao cenário... E, no que se refere aos espaços públicos, você acredita que a cidade holandesa de Utrecht construiu um estacionamento para 12.500 bicicletas sob a praça da estação central? É o maior do mundo! Talvez você esteja imaginando como é procurar vaga... simples, pedalando. O pátio possui túnel que conecta à estação de trem. O que posso dizer? Cidades inteligentes estão se adaptando para me receber me-

lhor, com infraestruturas modernas, ciclovias seguras e programas de compartilhamento de bicicletas. Com isso, minha presença está se tornando um fator-chave na transformação urbana, contribuindo para uma vida mais saudável, menos poluente e mais conectada.

Com a urbanização crescente, o incentivo à mobilidade verde e o aumento da conscientização sobre os problemas ambientais, espero que cada vez mais pessoas me adotem como um meio de transporte prioritário.

A prefeitura da cidade do México, em 2017, para me introduzir no pensamento da população, inventou um pelotão de bicicleta. A experiência era gratuita. O ponto de partida era o centro da cidade e o percurso por poucas quadras, mas se tornou um atrativo. Não era raro ver colegas saindo do trabalho e indo juntos experimentar a “gerigonça” aos olhos curiosos dos transeuntes. Objetivo: mostrar para as pessoas que eu sou um modo de transporte viável, além de uma oportunidade ao lazer! E, para completar, ainda regulamentou os ciclotáxis, muito utilizados para chegar rapidinho em destinos próximos.

Além de ser um meio de transporte, também ofereço uma forma divertida de passar o tempo. Pedalar por parques, trilhas ou à beira-mar é uma atividade prazerosa que une pessoas de todas as idades. Nos fins de semana e feriados, muitas famílias e grupos de amigos me escolhem para passeios de lazer, apro-

veitando o contato com a natureza e a sensação de liberdade que proporciono. O lazer sobre duas rodas também pode incluir atividades recreativas organizadas, como passeios ciclísticos promovidos por prefeituras, empresas ou associações de ciclistas. Além disso, sou amplamente utilizada em parques temáticos, *resorts* e clubes, onde os visitantes podem me alugar para explorar grandes áreas com conforto e diversão.

Com a crescente preocupação com o bem-estar e a qualidade de vida, meu uso como ferramenta de lazer tem se expandido, proporcionando momentos de descontração e atividade física ao ar livre. Em diversas cidades pelo mundo, há projetos e eventos voltados ao lazer com bicicletas. Em Bogotá, na Colômbia, a “Ciclovía” fecha diversas ruas da cidade aos domingos para que ciclistas e pedestres possam desfrutar de um ambiente seguro e livre de carros. Em Copenhague, Dinamarca, a bicicleta faz parte da cultura e a cidade oferece uma vasta rede de ciclovias que possibilitam passeios tranquilos pelos canais e parques.

Já no Brasil, diversas capitais também estão adotando a Ciclovía Amiga, inspirada na iniciativa de Bogotá. Eventos como o Pedal Sonoro, em Niterói-RJ, incentivam o uso da bicicleta para lazer e deslocamento, organizando e realizando passeios temáticos com fundo musical, tem o dia do jazz, dos Beatles, homenagem à Rita Lee, samba etc.

Também sou protagonista em muitas modalidades esportivas. O ciclismo de estrada e o *mountain bike* são dois dos esportes mais populares do mundo, com competições famosas como o *Tour de France* ou as provas de *cross-country* que atraem milhares de atletas e espectadores. O ciclismo de pista, o BMX e o *down-hill* também estão ganhando destaque mundial. Modéstia à parte, eu estou presente em diversos eventos internacionais, incluindo os Jogos Olímpicos. Essas competições exigem preparo físico, técnica e estratégia, tornando-se um verdadeiro desafio para ciclistas profissionais e amadores. O ciclismo *in-door* também se tornou um fenômeno, diversas academias e estúdios especializados oferecem aulas de *spinning*, que utilizam bicicletas estacionárias para exercícios de alta intensidade, promovendo melhorias cardiorrespiratórias e aumento do condicionamento físico.

Em muitas partes do mundo, fui incorporada ao trabalho. Os entregadores de serviços de *delivery*, como comida e encomendas, me usam como principal meio de transporte. Graças à minha agilidade e ao baixo custo de manutenção, sou uma opção viável para quem precisa fazer entregas rápidas em grandes centros urbanos, onde o trânsito pode ser um obstáculo para outros modais.

Além dos entregadores, também sou utilizada por trabalhadores em setores como segurança, turismo e serviços ge-

rais. Policiamento comunitário em bicicletas tem se tornado comum em diversas cidades, permitindo maior mobilidade e proximidade com a população. Guias de turismo também me utilizam para conduzir grupos em passeios por cidades históricas, parques e regiões de interesse turístico.

Ainda é preciso avançar, pois a insegurança do trânsito é uma barreira para a expansão da minha presença nas ruas. Mas, acredito que quanto mais pessoas me utilizarem e perceberem minha importância em suas vidas e na do outro, mais pessoas estarão comprometidas em desenvolverem ações e estratégias que me deem mais espaço.

O cicloturismo também tem ganhado força nos últimos anos. Pessoas que procuram formas mais lentas e imersivas de viajar me escolhem como companheira de viagem, explorando novas paisagens, cidades e culturas de forma mais sustentável e conectada ao ambiente ao redor. Rotas famosas, como a *Rede EuroVelo* na Europa, oferecem longas ciclovias seguras e belas para quem deseja explorar o continente de bicicleta. No Brasil, diversos destinos também têm investido em cicloturismo e já conta com 30 roteiros em 16 estados do país. Lamentavelmente, as regiões Norte e Nordeste são as que apresentam o mais baixo nível de desenvolvimento da atividade.

A meu ver, uma das principais justificativas para esse resultado está na dificuldade dos meus colegas de transporte

(ônibus e aviões, por exemplo) entenderem que precisam auxiliar os ciclistas no meu deslocamento como bagagem, o que acaba dificultando o meu transporte e restringindo o cicloturismo para locais mais próximos do ponto de origem.

Mundialmente, diversas iniciativas têm transformado o cicloturismo em uma alternativa viável e atrativa. Na França, a rota do Vale do Loire permite que ciclistas percorram vinícolas e castelos históricos em um percurso planejado para cicloturistas. Na Nova Zelândia, a *Great Taste Trail* combina pedaladas por paisagens deslumbrantes com experiências gastronômicas locais. Em Portugal, a Ecovia do Litoral atravessa o Algarve, oferecendo uma combinação única de praias paradisíacas e vilarejos pitorescos. Com a crescente valorização do turismo sustentável, cada vez mais países têm investido em infraestrutura para atrair viajantes que desejam explorar o mundo de forma mais sustentável.

O cicloturismo não deve se restringir ao meu uso como modo de transporte em viagens longas, mas principalmente para fazer passeios e conhecer destinos turísticos. Aí eu volto no meu uso para lazer em parques com família por exemplo ou por guias de turismo para condução de *city tours*.

Um extenso país como o Brasil, com gargalos na ocupação demográfica do território, não pode ser comparado ao continente europeu com cidades altamente conectadas. Mas se

estamos falando do aumento do meu uso, na minha ocupação nas cidades para uso cotidiano, no aumento da existência de sistemas de bicicletas públicas compartilhadas ou no aluguel de bicicleta, se coloque no lugar do turista: você não vai querer usufruir do destino turístico por algum tempo ao longo do dia na minha companhia? Será a oportunidade de percorrer um espaço maior em menos tempo.

Que meus colegas não escutem, mas estou começando a achar que posso ser mais atrativa em destinos turísticos do que os veículos utilizados para *city-tour* ou até mesmo aqueles ônibus turísticos de dois andares, será que estou sonhando alto?!

O futuro parece promissor. Em um mundo cada vez mais preocupado com a sustentabilidade e com a qualidade de vida, acredito que continuarei a desempenhar um papel importante no cotidiano das pessoas. Um dos meus maiores trunfos é que sou um meio de transporte “limpo”. Enquanto carros, motos e outros veículos movidos a combustível fóssil emitem poluentes nocivos à atmosfera, contribuindo para o aquecimento global e outros problemas ambientais, eu sou movida apenas pela força humana. Por isso, não produzo emissões diretas de carbono.

Mesmo que haja uma tendência aos veículos elétricos, eles não impedirão os congestionamentos. Então, continuo sendo atrativa, pois a promoção ao meu uso como meio de transporte

em larga escala ajudará a reduzir significativamente o trânsito nas cidades, diminuindo a poluição do ar e os ruídos. Além disso, minha produção e manutenção têm um impacto ambiental muito menor se comparada com veículos motorizados.

Extrapolando o benefício ambiental, há também o impacto na saúde. Pedalar regularmente faz bem ao corpo e à mente. O ciclismo é uma atividade física completa, que fortalece os músculos, melhora o condicionamento cardiovascular, ajuda a controlar o peso e reduz o estresse. Em algumas regiões, as políticas públicas têm incentivado cada vez mais o meu uso para combater o sedentarismo e melhorar a saúde da população.

Estudos mostram que pessoas que me usam regularmente como meio de transporte ou para a prática esportiva tendem a ter uma expectativa de vida maior e menor incidência de doenças como diabetes, hipertensão e depressão.

Aproveito a oportunidade para chamar atenção para uns jovens que estão ‘tirando meu sono’: os autopropelidos. Eles têm se aproveitado das minhas características para convencer os indivíduos de que são como eu, mas de fato não são.

Elementos como rodas semelhantes, estrutura leve e a promessa de mobilidade sustentável fazem parte desse discurso. Além disso, ao adotarem componentes familiares, como guidões e pedais (ainda que muitas vezes simbólicos), esses veículos buscam se associar à imagem positiva que consegui

construir ao longo da minha vida, especialmente em questões de legislação e infraestrutura. Essa estratégia visa facilitar sua aceitação social e regulamentar, mesmo que suas dinâmicas de uso e motorização os diferenciem substancialmente das bicicletas. Cuidado com eles! Bicicleta não é autopropelido. Eu não tenho acelerador, para andar comigo é preciso me pedalar.

Por fim, preciso registrar que, embora ativa, já sou idosa e preciso de regras para sobrevivência e melhor convívio, entre mim e você e entre mim e meus colegas do sistema de transportes. Por isso, as cidades precisam pensar como viverei melhor nos espaços públicos para que eu não só me ache ativa, mas me sinta jovial. Espero poder contar com você para me auxiliar nessa conquista.

Agora que você sabe mais sobre mim e minha história – e vai saber ainda mais ao ler este livro –, que tal dar uma volta? Afinal, como dizem por aí, uma pedalada vale mais do que mil palavras.^[1]

FÁTIMA PRISCILA MORELA EDRA

[1] As informações deste prefácio foram baseadas em diversos estudos e publicações realizadas pela autora e seu [Grupo de Pesquisa ETTA - Experiências em Turismo e Transporte Ativos](#) com sede na Universidade Federal Fluminense em Niterói.



INTRODUÇÃO

MARCOS ABILIO BOSQUETTI

MARIANA FERNANDES MENDES

ANDREA LEANDRA PORTO SALES

A bicicleta tem deixado, nos últimos anos, de ser tratada como uma alternativa ou solução paliativa para afirmar-se como agente de transformação nas agendas urbanas, ambientais e turísticas. Mais que um simples meio de transporte, ela é uma poderosa expressão de liberdade, autonomia e um convite a outros modos de estar, de mover-se e de visitar os territórios. A sua crescente relevância transcende o lazer, posicionando-se como um vetor estratégico para o desenvolvimento sustentável e a promoção da qualidade de vida em diversas escalas.

Sob o título ***Cicloturismo: experiências e perspectivas***, esta obra reúne um conjunto diversificado de contribuições que exploram as múltiplas dimensões do uso da bicicleta. Abordamos o cicloturismo não apenas como uma prática de turismo sustentável, mas também como um instrumento eficaz de planejamento territorial, uma pauta robusta de mobilização política e um símbolo potente de identificação cultural. A interdisciplinaridade é a tônica deste *e-book*, trazendo olhares da geografia, sociologia, engenharia, turismo, comunicação, economia e gestão para desvendar a complexidade e as potencialidades do universo da bicicleta.

Este *e-book* nasce do desejo coletivo de registrar e compartilhar reflexões, experiências e práticas de cicloturismo que vêm sendo gestadas nas margens – acadêmicas, geográficas e simbólicas – do desenvolvimento turístico convencional. No cenário internacional, o cicloturismo já se consolidou como uma atividade econômica estratégica, promovida por políticas públicas integradas que articulam mobilidade sustentável, coesão territorial e desenvolvimento turístico.

Um dos principais exemplos dessa articulação é a rede *EuroVelo*, de ciclovias de longa distância, coordenada pela *European Cyclists' Federation (ECF)*, que conecta mais de 90 mil quilômetros planejados de rotas cicláveis atravessando 42 países europeus. Segundo o relatório *EuroVelo Usage Barometer*

2024, foram registrados 115 milhões de passagens de bicicletas ao longo da rede de ciclovias de longa distância (ECF, 2024)^[1].

No Brasil, embora ainda sem uma política nacional estruturada para o cicloturismo, a prática tem ganhado força por meio de redes colaborativas, iniciativas acadêmicas, políticas públicas locais e mobilizações cicloativistas. Eventos como o EDESC (Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo) e o ConVale (Congresso de Cicloturismo do Vale Europeu) têm sido fundamentais para fomentar propostas técnicas e estimular o debate institucional em torno do tema.

Vale destacar também o Encontro Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta e Cicloativismo (Bicicultura) e o Fórum Mundial da Bicicleta (FMB), cuja primeira edição foi realizada em Porto Alegre, em 2012, como resposta ao atropelamento coletivo de ciclistas durante uma Bicicletada do movimento cicloativista Massa Crítica. Desde então, o FMB cresceu, internacionalizou-se e passou a circular por cidades de diversos países, tornando-se um espaço essencial de articulação global em torno da bicicleta como ferramenta de transformação urbana e territorial.

É nesse contexto vibrante e multifacetado que o cicloturismo brasileiro tem forjado suas próprias rotas. Mais do que re-

[1] ECF – EUROPEAN CYCLISTS’ FEDERATION. EuroVelo Usage Barometer 2024. Brussels: ECF, 2024. Disponível em: <https://pro.eurovelo.com/download/document/2024-Euro-Velo-usage-barometer.pdf>. Acesso em: 18 maio 2025.

produzir modelos consolidados no hemisfério Norte, ele assume feições próprias, respondendo a realidades locais, histórias de resistência e dinâmicas territoriais únicas. Pelo contrário, ele se reinventa a partir de seus próprios territórios, saberes e contradições, articulando modos de vida tradicionais, lutas por justiça territorial, desafios urbanos e rurais, práticas pedagógicas e narrativas afetivas.

O que se desenha por aqui é uma prática híbrida e potente, que emerge do entrelaçamento entre comunidades, ativismos, universidades, cooperativas e iniciativas públicas descentralizadas. Este livro é, justamente, um testemunho dessa diversidade em movimento: cada capítulo funciona como uma parada de uma grande viagem coletiva, em que a bicicleta se faz mediadora entre pessoas, práticas e territórios, revelando caminhos possíveis para uma mobilidade mais justa, um turismo mais ético e uma relação mais sensível com o mundo que habitamos.



Após a autobiografia da nossa amiga bicicleta, apresentada de forma criativa e envolvente por Priscila Edra no **Prefácio *Muito Prazer! Sou a Bicicleta***, o percurso do livro tem início com uma reflexão crítica sobre o espaço urbano e o papel da bicicleta nas cidades contemporâneas. No **Capítulo 1**, intitulado ***Ciclomobilidade e políticas de transformação urbana***, Till Koglin apresenta uma visão ampliada da ciclomobilidade concebida como forma de contrapoder – uma prática espacial e um posicionamento político que desafia o modelo de mobilidade urbana centrado no automóvel. O objetivo aqui é propor um olhar mais crítico e abrangente sobre as narrativas e práticas de cicloturismo exploradas ao longo desta obra, uma vez que a cultura da bicicleta é essencial para o seu desenvolvimento, tanto em contextos urbanos como rurais e voltados à natureza.

No **Capítulo 2, *Cidade amiga da bicicleta e o cicloturismo urbano***, Marcos Bosquetti investiga como o cicloturismo pode ser uma via de valorização do território urbano, promovendo uma mobilidade mais integrada e de baixo carbono. A comparação entre Copenhague e Florianópolis não apenas revela disparidades infraestruturais, mas também aponta caminhos para políticas públicas mais inclusivas, que concebam a bicicleta como aliada do turismo sustentável e da convivência cidadã.

O **Capítulo 3, *Viajar de bicicleta e cicloturismo: experiências e práticas***, de Fábio Carminati, nos convida a mergulhar na dimensão vivencial da cicloviação. Se Koglin e Bosquetti destacam a bicicleta como ferramenta de política urbana, Carminati a encarna como corpo, desejo e prática. Com base em sua própria trajetória como ciclovianista, ele analisa os elementos fundamentais da experiência do pedal, apontando as relações entre corpo, ambiente, equipamentos e planejamento. O capítulo amplia a noção de cicloturismo como algo que ultrapassa o destino, reforçando o valor da jornada em si.

Esse movimento entre o pessoal e o coletivo ganha novos contornos no **Capítulo 4, *Crise climática e cicloturismo colaborativo em João Pessoa***, assinado por Andréa L. Porto Sales. Aqui, o cicloturismo aparece como uma estratégia central para a transição ecológica, promoção de justiça social e conservação do patrimônio cultural e natural. Ao articular mobilidade

ativa, turismo e sustentabilidade, o capítulo complementa as discussões anteriores ao destacar o potencial da bicicleta na adaptação dos territórios e na promoção de um turismo de baixo carbono, comprometido com o futuro do planeta.

Esse olhar ambiental se aprofunda no **Capítulo 5, Pedalando na natureza: o cicloturismo em unidades de conservação**, novamente com Marcos Bosquetti, que analisa o caso da rota da Baleia Franca em Santa Catarina. A proposta aqui é mostrar como o cicloturismo, quando bem planejado, pode atuar como ferramenta de educação ambiental e valorização das Unidades de Conservação, ao invés de representar uma ameaça à sua integridade. Ao articular conservação e fruição, o texto prepara o terreno para os desafios do planejamento multiescalar.

É justamente essa dimensão que orienta o **Capítulo 6, Planejamento e gestão do cicloturismo regional e local**, de Luiz Saldanha, com base na sua tese de doutorado. Ao sistematizar diferentes modelos de governança e estratégias de planejamento para rotas de cicloturismo, o capítulo oferece ferramentas conceituais e práticas para gestores, pesquisadores e atores locais interessados em estruturar rotas cicláveis coerentes com as características dos seus territórios. Esse conteúdo serve como ponto de articulação entre os capítulos que tratam de políticas públicas e os que mergulham nas experiências de campo.

Na sequência, o **Capítulo 7, *Entre o asfalto e a areia: cicloturismo e slow travel no Ceará***, de Mariana Fernandes Mendes, apresenta um estudo de caso situado na costa cearense, onde o cicloturismo se articula à lógica do turismo de base comunitária. A análise das políticas locais e dos serviços ofertados revela tanto os avanços quanto os desafios para a consolidação dessa prática em nível estadual. Em diálogo com o capítulo anterior, este texto evidencia que mais do que infraestrutura, o cicloturismo precisa de políticas integradas que valorizem os saberes e os ritmos locais.

Essa valorização ganha contornos ainda mais singulares no **Capítulo 8, *Pedalandando sobre as águas: a superfície ciclável de Afuá***, de Gabriela Di Bella e Miguel Vilela, que nos leva à cidade amazônica de Afuá, onde a bicicleta é protagonista absoluta. Em uma abordagem sensível e jornalística, os autores revelam como a ausência de carros e a presença da água moldam uma mobilidade radicalmente distinta daquela a que estamos acostumados. O texto propõe uma inversão de perspectiva: e se a exceção amazônica nos ensinasse sobre o futuro da mobilidade urbana?

Com esse espírito de reinvenção territorial, o **Capítulo 9, *Rota Caiçara de Cicloturismo, universidade pública e sustentabilidade***, de José Pedro Da Ros e José Carlos Assunção Belotto, mostra como a universidade pública pode atuar como

agente ativo na estruturação de projetos turísticos sustentáveis. Ao narrar a experiência da *Rota Caiçara* no litoral paranaense, o capítulo integra saber técnico, engajamento comunitário e valorização cultural. A universidade aqui é ponte: entre pesquisa e prática, entre litoral e interior, entre presente e futuro.

Essa ponte se transforma em trilha viva no **Capítulo 10, *Cicloexpedição Conecta Caiçara: vivência em movimento***, assinado por André Bellin Mariano, Kristie Kaminski Küster e Silvana Nakamori Belotto. Ao descrever a cicloexpedição realizada por uma equipe multidisciplinar, os autores mostram como o cicloturismo pode ser também uma ferramenta de formação, tecnologia social e resistência comunitária. A experiência, repleta de encontros com comunidades indígenas e quilombolas, revela o poder das pedaladas como método de pesquisa, como gesto político e como ato de pertencimento.

O percurso do livro se encerra com o **Capítulo 11, *O cicloativismo na promoção da inclusão e do cicloturismo***, de André Geraldo Soares e Roberta Raquel, que amarra os fios temáticos ao discutir como o cicloativismo atua na defesa de políticas públicas cicloinclusivas e na construção de territórios mais justos. Em diálogo direto com o capítulo inicial, escrito por Till Koglin, esse texto mostra que o cicloturismo não pode ser entendido à parte das lutas por mobilidade ativa e democratização do

espaço público. A bicicleta, aqui, é símbolo de disputa e ferramenta de transformação social.

Com esse conjunto de reflexões, práticas e experiências, a obra busca ampliar os horizontes da ciclomobilidade e do cicloturismo no Brasil. Mais do que um inventário de iniciativas, trata-se de um convite à imaginação e à ação. Que cada pedalada, cada parágrafo e cada paisagem compartilhada neste livro sirvam de impulso para novos caminhos – mais lentos, mais justos, mais nossos.



>>>

PARA PEDALAR NESTE E-BOOK:

Do sumário para os capítulos,

clique nos títulos.

Para voltar ao sumário,

clique nos títulos no começo dos textos
ou no ícone da bicicleta no fim de cada capítulo.



CAPÍTULO 1

CICLOMOBILIDADE E POLÍTICAS DE TRANSFORMAÇÃO URBANA

Till Koglin

Tradução:

Marcos Abilio Bosquetti

INTRODUÇÃO

Longo tempo marginalizada pela ascensão do automóvel, a bicicleta não está apenas retomando espaço nas vias; ela está resgatando a imaginação cultural e política sobre o que as cidades podem ser. À medida que as emergências climáticas se agravam e a desigualdade urbana se intensifica, a ciclomobilidade – ou, mais amplamente, *vélobility*^[1] – emerge não apenas como um meio de transporte ecológico, mas como uma crítica potente ao regime de mobilidade centrado no carro.

[1] *VÉLOMOBILITY* é um termo que desenvolvi em 2013 combinando “vélo” (bicicleta, em francês) com “mobility” (mobilidade, em inglês). Ele não se refere apenas ao uso da bicicleta ou ciclomobilidade, mas a uma abordagem crítica e política da mobilidade urbana. *Vélobility* envolve disputas por espaço, justiça no acesso à cidade e transformação das formas tradicionais de planejar e vivenciar o ambiente urbano. Este termo é utilizado aqui, na sua forma original, para destacar esta visão ampliada da ciclomobilidade.

Este capítulo examina a *vélomobility* como uma forma de contrapoder: uma prática espacial e um posicionamento político que desafia a hegemonia sistêmica da automobildade na vida urbana. Isso também impacta diretamente no desenvolvimento do cicloturismo em contextos urbanos, rurais e voltados à natureza, uma vez que ciclistas e a cultura ciclística são essenciais ao seu crescimento. Ao introduzir o conceito de *vélomobility*, este capítulo propõe um olhar mais crítico e abrangente sobre as narrativas e práticas de cicloturismo exploradas nesta obra.

Automobildade (do inglês *automobility*) – termo desenvolvido por Urry (2004), entre outros – engloba muito mais do que o uso do carro. Ele denota um vasto sistema sociotécnico autorreferente, composto por:

- Desenho urbano e infraestrutura voltados ao rápido movimento de veículos;
- Narrativas culturais que associam carros a autonomia, afluência e status;
- Infraestruturas econômicas sustentadas pela indústria de combustíveis fósseis e pelo mercado imobiliário suburbano;
- Paradigmas de planejamento que subsidiam a dependência do carro e relegam outros modos, como caminhar e pedalar, à margem.

Urry argumentou que a automobilidade atua como um “sistema auto-organizador”, uma força adaptável que reabsorve preocupações com sustentabilidade em soluções centradas no carro, como veículos elétricos. Sheller (2004) observou que a automobilidade não é apenas um sistema material, mas uma “indústria, ideologia e habitus infraestrutural”.

Mesmo na era da consciência climática, governos frequentemente reforçam a automobilidade sob disfarces sustentáveis – investindo em estradas inteligentes e carros elétricos sem repensar a justiça na mobilidade. O automóvel não apenas transporta pessoas; ele molda a vida urbana, muitas vezes às custas da equidade e da inclusão. Relatos históricos, como *Fighting Traffic* (disputando o trânsito) de Norton (2008), revelam como caminhar e pedalar foram sistematicamente marginalizados em favor dos carros por meio de lobby político, campanhas culturais e redesenhos espaciais.

As consequências são amplas:

- Forma urbana fragmentada que isola comunidades;
- Cargas ambientais, como poluição do ar e sonora, afetando de forma desproporcional grupos marginalizados;
- Violência no trânsito que coloca pedestres e ciclistas em risco diariamente;
- Declínio da vida pública, à medida que a interação na rua é substituída pelo anonimato dos carros.

Em 2015, introduzi o conceito de territorialidade automobilística (do inglês *automobile territoriality*), descrevendo como as ruas são arenas políticas contestadas, onde a ciclomobilidade reconquista espaços antes monopolizados pelos carros.

Vélobility não se trata apenas de pedal e rodas; trata-se de poder e lugar. Ela confronta as lógicas dominantes de espaço, legitimidade e acesso nos sistemas urbanos. Segundo Cox e Koglin (2020), a ciclomobilidade deve ser compreendida como uma “prática disruptiva” que reordena o espaço público e ressignifica a política da mobilidade.

Nesse contexto, a bicicleta torna-se veículo de:

- Redistribuição espacial, dando visibilidade a corpos sub-representados em movimento;
- Democratização política, tratando o deslocamento como direito, não como mercadoria;
- Renovação cultural, promovendo valores de comunidade, resiliência e urbanismo *low-tech* acessível.

Em contraste com abordagens centradas em tecnologia – como veículos autônomos ou elétricos – *vélobility* representa um paradigma orientado ao comum, valorizando simplicidade, acessibilidade e urbanismo relacional.

CONECTANDO TEORIA, PRÁTICA E POSSIBILIDADE

A proposta fundamenta-se em vozes acadêmicas essenciais para criticar a automobilidade, como Urry (2004), Norton (2008), Handerson & Gulsrut (2019), Cox & Koglin (2020) e van der Meulen (2023). Essas contribuições argumentam coletivamente que um futuro de mobilidade justa não se alcança por mudanças superficiais de modal ou tecnologias verdes. É necessária uma transformação estrutural na forma como as cidades valorizam e organizam o deslocamento.

A transição para *vélomobility* não é simplesmente uma substituição de modal; é uma mudança de paradigma. Ela nos força a confrontar premissas herdadas do planejamento moderno: eficiência versus equidade; privatização versus bens comuns; velocidade versus conexão. Para dismantelar o domínio da automobilidade, é preciso perguntar:

- Quais deslocamentos são protegidos e priorizados – e em favor de quem?
- Quem tem sua presença legitimada no espaço público?
- Quais futuros urbanos são possíveis quando desaceleramos e reconectamos?

Ao recuperar espaço e imaginação, a *vélomobility* oferece não apenas um modo de transporte, mas uma visão de vida urbana enraizada na justiça, sustentabilidade e comunidade.

Ciclomobilidade é frequentemente retratada como elemento-chave da mobilidade urbana sustentável, ainda que continue sistematicamente marginalizado nos planos urbanos. Minha pesquisa evidencia essa contradição, demonstrando que, mesmo em cidades ostensivamente amigas da bicicleta – como Copenhague –, ciclistas são rotineiramente relegados às periferias espaciais e simbólicas dos sistemas de mobilidade. A automobilidade, por outro lado, permanece dominante, tanto material quanto ideologicamente (Koglin 2013 & 2015a).

Minha análise é fundamentada no realismo crítico e na teoria crítica, inspirada em pensadores como Henri Lefebvre (sobre produção social do espaço), David Harvey (economia política urbana) e Steven Lukes (poder multidimensional). Esses alicerces teóricos me permitem conceber o espaço urbano como um terreno contestado, no qual a ciclomobilidade emerge não como prática neutra, mas como parte de lutas pelo reconhecimento, legitimidade e acesso (Koglin 2020; 2013; Koglin & Rye 2014).

Para contextualizar meus *insights* teóricos, utilizo um estudo de caso comparativo com Copenhague e Estocolmo, duas capitais nórdicas frequentemente celebradas por sua sustentabilidade. Meus achados revelam contrastes significativos em cultura de planejamento e apoio institucional a ciclomobilidade:

- Copenhague, embora retoricamente favorável a ciclomobilidade e equipada com vasta infraestrutura, continua operando dentro de um paradigma de planejamento fundamentalmente centrado no automóvel. O uso da bicicleta é facilitado, mas não priorizado.
- Estocolmo adota uma abordagem de planejamento fragmentada, com integração limitada da *vélomobility* aos sistemas de transporte mais amplos e apoio institucional mais fraco.

Importante ressaltar que, mesmo em cidades com altos índices de ciclomobilidade, a automobilidade permanece hegemônica pelas armadilhas espaciais e pela inércia das políticas. Meu trabalho constitui uma intervenção crítica no debate sobre a ciclomobilidade urbana. Defendo que apenas construir ciclovias não é suficiente para combater a dominância enraizada do carro. Em vez disso, defendo uma mudança de paradigma no planejamento urbano – um que situe *vélomobility* no centro das preocupações com justiça social, equidade espacial e participação democrática (Koglin 2013; 2015a; 2015b; 2020).

Ao posicionar a ciclomobilidade como uma lente crítica para examinar desigualdades urbanas, eu vinculo a mobilidade a questões mais amplas sobre cidadania urbana e direito à cidade. A minha contribuição não é apenas um apelo por mais

ciclovias, mas uma investigação crítica das estruturas que moldam os sistemas de mobilidade e um chamado por um planejamento urbano que priorize acesso democrático, inclusivo e equitativo ao espaço. Inserido em debates mais amplos em estudos de mobilidade, meu trabalho oferece uma lente poderosa para vislumbrar cidades além da automobilidade – onde a bicicleta não é só símbolo de sustentabilidade, mas veículo de transformação estrutural.

Um corpo crescente de pesquisa interdisciplinar oferece uma crítica multiescalar da automobilidade e suas alternativas. Enquanto meu trabalho é especialmente elucidativo ao mostrar como culturas de planejamento urbano marginalizam a ciclomobilidade por mecanismos espaciais e institucionais, perspectivas complementares contribuem para uma compreensão ampla da *vélomobility* como parte de sistemas de poder, ideologia e legado histórico. Em conjunto, esses estudos alertam contra narrativas excessivamente celebratórias do papel da bicicleta na transformação urbana, clamando por abordagens mais críticas e inclusivas.

O RISCO DE COOPTAR EM UM URBANISMO PÓS-POLÍTICO

Embora a *vélomobility* esteja cada vez mais presente em estratégias municipais de sustentabilidade, estudiosos alertam

que tais intervenções muitas vezes funcionam como gestos pós-políticos – projetos que aparentam ser progressistas, mas deixam intactas as desigualdades estruturais (Swyngedouw 2009). Esse risco se manifesta em duas tendências principais:

- **Inclusão superficial:** a construção de ciclovias pode coexistir com investimentos contínuos em rodovias, estacionamentos e especulação imobiliária.
- **Eco esteticismo:** a infraestrutura cicloviária pode valorizar visualmente bairros abastados enquanto contribui para a expulsão de populações vulneráveis via gentrificação verde (Anguelovski *et al.*, 2018).

Essas dinâmicas evidenciam a necessidade de questionar quem se beneficia da infraestrutura cicloviária e se ela realmente desafia o urbanismo centrado no automóvel.

Em muitos casos, *vélomobility* associa-se a um perfil restrito – adultos preparados, de classe média, profissionais urbanos. Sem esforços deliberados para incluir populações marginalizadas por meio de infraestrutura acessível e planejamento participativo, a bicicleta corre o risco de tornar-se símbolo de exclusão em vez de empoderamento. Como argumenta Stehlin (2019), sem redistribuição e atenção sistêmica à desigualdade:

- Comunidades racializadas, pessoas idosas e pessoas com deficiência são excluídas das redes e discursos de ciclomobilidade.

- A ciclomobilidade é mercantilizada como acessório de estilo de vida, e não incorporada como ferramenta de transformação social.

Essas dinâmicas refletem o perigo de confundir mudança modal com justiça espacial. Planos técnicos, como metas de participação modal ou corredores de mobilidade, podem parecer neutros, mas têm o potencial de despolitizar a natureza inerentemente contestada do espaço urbano. Marcuse (2009) destaca que:

- Questões como “de quem são as ruas que estão sendo retomadas?” e “quem tem permissão para permanecer ou protestar no espaço público?” refletem lutas profundas sobre visibilidade, segurança e direitos.
- Sem participação democrática e metas explícitas de justiça, a política de ciclomobilidade pode acabar reforçando a governança tecnocrática e a mercantilização espacial.

Assim, a *vélomobility* deve ser abordada não somente como infraestrutura, mas como prática sociopolítica incorporada às relações de poder cotidianas.

A ciclomobilidade costuma ser apresentada como uma prática intrinsecamente de resistência. Porém, sua capacidade transformadora é condicionada pelo contexto e pela implementação. Algumas tendências problemáticas complicam a noção de *vélomobility* como resistência:

- ***Resistência mercantilizada***: antes vista como ato contracultural, a ciclomobilidade está cada vez mais absorvida por estratégias de marca de cidades empreendedoras, funcionando como escolha de estilo de vida ou espetáculo turístico.
- ***Ambivalência infraestrutural***: em muitos casos a infraestrutura cicloviária coexiste com padrões de trânsito que perpetuam a dominância do carro em vez de desmontá-la.
- ***Diluição de políticas***: iniciativas de ciclomobilidade podem servir como uma maquiagem verde (*greenwashing*) em agendas de transporte mais amplas, mascarando a contínua priorização da automobilidade.

Portanto, a potência política da ciclomobilidade depende não apenas de sua forma, mas de sua função, de como é governada e do que ela desloca ou reforça na lógica da mobilidade.

RUMO A UMA AGENDA RADICAL DE VÉLOMOBILITY

Uma abordagem transformadora de *vélo-mobility* deve transcender a substituição modal e engajar-se com as condições estruturais que sustentam a injustiça na mobilidade. Uma agenda radical incluiria:

- Desafiar privilégios automobilísticos não apenas mudando modos de transporte, mas redistribuindo espaço e abordando exclusões históricas por meio de planejamento reparador.
- Abraçar design interseccional, considerando as experiências e necessidades de diversas populações segundo raça, gênero, idade, capacidade e classe.
- Descentralizar a tecnocracia, empoderando comunidades marginalizadas por meio de governança participativa e cocriação.
- Construir solidariedades com movimentos mais amplos em favor da justiça habitacional, adaptação climática e controle democrático do espaço público.

Em vez de servir como um mero upgrade cosmético ao urbanismo centrado no carro, a *vélomobility* deve ser posicionada como pilar de uma transformação urbana radical.

INSPIRAÇÃO

Como as iniciativas de *vélomobility* nunca são uniformes – elas refletem compromissos políticos distintos, narrativas culturais e paradigmas de planejamento –, uma análise entre Paris (França), Bogotá (Colômbia) e Malmö (Suécia) demonstra como práticas de ciclomobilidade e infraestruturas cicloviária podem ser mobilizadas para futuros urbanos divergentes – seja

como instrumentos de equidade social ou como componentes normalizados da vida cotidiana. Cada contexto revela tanto o potencial quanto os limites da *vélomobility* como ferramenta de transformação urbana.

Paris oferece um exemplo contundente de como ações políticas ousadas podem reposicionar rapidamente a *vélomobility* no centro urbano. Sob a liderança da prefeita Anne Hidalgo, a capital francesa promoveu uma reconfiguração ambiciosa da política de mobilidade pautada nos princípios de proximidade, justiça e saúde pública. Destacam-se:

- ***Transformação da infraestrutura:*** criação de mais de 1.000 quilômetros de ciclovias – incluindo as “*coronapistes*”, inicialmente temporárias durante a pandemia, muitas das quais foram mantidas como permanentes.
- ***Democratização da rua:*** grandes vias como a *Rue de Rivoli* tornaram-se pedestres, e o acesso de carros foi drasticamente reduzido em bairros centrais.
- ***Reformulação discursiva:*** campanhas públicas enfatizaram o impacto negativo do carro na qualidade do ar, habitabilidade e equidade – redefinindo a ciclomobilidade não apenas como opção de deslocamento, mas como direito à cidade.

Embora essas mudanças tenham enfrentado oposição – especialmente de motoristas e pequenos comerciantes –, elas

exemplificam como a *vélomobility* pode funcionar como insurgência espacial, desafiando a centralidade material e simbólica do automóvel em ambientes historicamente dominados por ele (Rérat 2019).

Bogotá oferece um caso marcante de como a *vélomobility* pode ser incorporada a agendas amplas de desenvolvimento com base nos direitos e inclusão urbana. Desde os anos 2000, líderes como Enrique Peñalosa vêm reformulando a política de transporte não apenas como planejamento técnico, mas como base para dignidade, equidade e justiça espacial. Iniciativas-chave incluem:

- **Ciclovía:** um programa semanal que fecha mais de 120 km de vias para veículos motorizados, permitindo que pedestres e ciclistas recuperem temporariamente o espaço urbano. Como observa Montero (2020), este ato de pedestriamento democratiza a mobilidade, criando oportunidades de interação entre diferentes classes sociais, bairros e demografias.
- **La Rolita:** um serviço municipal de ônibus com capacidade para bicicletas, que enfatiza equidade no emprego. Notavelmente, parte da equipe de funcionários é constituída por mulheres e moradores de comunidades historicamente marginalizadas, reforçando a interseção entre mobilidade e justiça laboral.

- ***Planejamento ciclovitário com foco em equidade:*** Bogotá integra explicitamente métricas de equidade em suas políticas de ciclomobilidade, visando expandir infraestrutura em áreas vulneráveis e melhorar a segurança de populações em situação de vulnerabilidade.

Esses programas reforçam o potencial redistributivo da *vélocidade* – não apenas como solução de baixo carbono, mas como mecanismo para realocar espaço público, ampliar direitos de mobilidade e fomentar engajamento cívico. Entretanto, desafios estruturais persistem. A cidade enfrenta grandes obstáculos na manutenção da infraestrutura e na resistência das elites motorizadas, que percebem essas reformas como ameaça a seus privilégios estabelecidos (ITDP, 2025).

Em contrapartida, Malmö exemplifica uma abordagem mais gradual e tecnocrática para expandir a *vélocidade*. Em vez de enquadrar a ciclomobilidade como ato de insurgência espacial ou intervenção em prol da equidade, Malmö aposta na integração cultural de longo prazo, adaptação comportamental e coordenação política intersetorial. Aspectos definidores incluem:

- ***Rede ciclovitária abrangente:*** com mais de 500 km de ciclovias dedicadas, Malmö conecta bairros residenciais, centros comerciais e áreas verdes, tornando o ciclismo um modo viável e conveniente no dia a dia.

- ***Incentivos comportamentais e infraestrutura suave:*** a cidade utiliza ferramentas sutis – como contadores digitais, recompensas vinculadas a aplicativos móveis e campanhas de conscientização – para cultivar o hábito de pedalar.
- ***Integração institucional:*** em vez de departamentos de mobilidade isolados, Malmö incorpora a ciclomobilidade em políticas de saúde, habitação e educação, efetivamente enlaçando a *vélomobility* ao arcabouço mais amplo de governança urbana.

Esse modelo reflete uma lógica de normalização em vez de confronto. Ainda assim, enfrenta limitações. Malmö continua a lidar com questões de equidade em distritos periféricos com grande presença de imigrantes, onde a ciclomobilidade é restringida por percepções culturais, déficits infraestruturais e questões de segurança. Assim, embora Malmö represente boas práticas na promoção da ciclomobilidade, os benefícios ainda não são distribuídos de forma equitativa.

Os casos de Paris, Bogotá e Malmö revelam trajetórias diferentes de *vélomobility*, ilustrando como a ciclomobilidade é moldada por – e molda, por sua vez – a política urbana, a infraestrutura e a subjetividade. Essas percepções comparativas estão resumidas abaixo:

TRAJETÓRIAS DA VÉLOMOBILITY

CIDADE	ABORDAGEM DE PLANEJAMENTO	PONTOS FORTES	DESAFIO
PARIS	Top-down, tático	Implantação rápida de infraestrutura; narrativa política forte	Resistência de motoristas; riscos de desigualdade espacial
BOGOTÁ	Orientada à equidade, participativa	Redistribuição de espaço; inclusão e empoderamento cívico	Manutenção da infraestrutura; reação das elites
MALMÖ	Normalização, longo prazo	Integração comportamental; alinhamento intersetorial	Marginalização nas periferias imigrantes

Fonte: desenvolvido pelo autor.

Em todos esses contextos diversos, emerge um *insight* central: promover a *vélo mobility* exige mais do que infraestrutura. Requer vontade política contínua, atenção estrutural à justiça e esforços ativos de inclusão daqueles historicamente excluídos do espaço urbano. Seja por meio da insurgência tática, da institucionalização ou da normalização cotidiana, a *vélo mobility* só se torna significativa quando alinhada a uma transformação espacial democrática.

REFERÊNCIAS

- ANGUELOVSKI, I.; CONNOLLY, J. & BRAND, A.L. *From landscapes of utopia to the margins of the green urban life: for whom is the new green city?*, *City*, Vol. 22(3), pp. 417-436, 2018.
- CITY OF MALMÖ. *Welcome to Malmö*, 2025. Recuperado de <https://malmo.se/Welcome-to-Malmo/Sustainable-Malmo/Sustainable-Lifestyle/Mobility.html>.
- COX, P. & KOGLIN, T. (eds.). *The politics of cycling infrastructure: spaces and (in)equality*. Policy Press, Bristol, 2020.
- HENDERSON, J. AND GULSRUT, N.M. *Street fights in Copenhagen: bicycle and car politics in a green mobility city*. London: Routledge, 2019.
- ITDP (2025) *From Transmilenio to Cycle Networks*, 2025.
Recuperado de <https://itdp.org/publication/from-transmilenio-to-cycle-networks-lessons-learned-from-bogotas-comprehensive-urban-mobility-planning>.
- KOGLIN, T. *Vélobility: a critical analysis of planning and space*. Doctoral Dissertation, Lund University, Department of Technology and society, Transport and Roads, Bulletin - 284, 2013. Recuperado de <https://lucris.lub.lu.se/ws/portalfiles/portal/4053475/3972519.pdf>.
- KOGLIN, T. Vélobility and the politics of transport planning, *GeoJournal*, Vol. 80(4), pp. 569-586, 2015.
- KOGLIN, T. Organisation does matter - planning for cycling in Stockholm and Copenhagen, *Transport Policy*, Vol. 39, pp. 55-62, 2015.
- KOGLIN, T. Spatial dimensions of the marginalisation of cycling - marginalisation through rationalisation?. In: COX & KOGLIN (eds.). *The politics of cycling infrastructure: spaces and (in)equality*. Policy Press, Bristol, pp. 55-71, 2020.
- KOGLIN, T. & RYE, T. The marginalisation of bicycling in Modernist urban transport planning, *Journal of Transport & Health*, Vol. 1(4), pp. 214-222, 2014.
- MARCUSE, P. From critical urban theory to the right to the city, *City*, Vol. 13 (2-3), 2009.
- NORTON, P. *Fighting traffic: the dawn of the motor age in the american city*. MIT Press, Cambridge, 2008.
- RÉRAT, P. Cycling to work: Meanings and experiences of a sustainable practice, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Vol. 123, pp. 91-104, 2019.
- SHELLER, M. Automotive emotions: feeling the car, *Theory Culture Society*, Vol. 21(4/5), pp. 221-242, 2004.
- STEHLIN, J.G. *Cyclescapes of the unequal city: bicycle infrastructure and uneven development*. University of Minnesota Press, Minneapolis, 2019.
- SWYNGEDOUW, E. The antinomies of the postpolitical city: in search of a democratic politics of environmental production, *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol. 33(3), pp. 601-620, 2009.
- URRY, J. The 'System' of Automobility, *Theory, Culture & Society*, Vol. 4/5, pp. 25-39, 2004.
- VAN DER MEULEN, J. Road safety beyond the automobility norm? Can Swedish road safety policy escape the automobility norm and facilitate cycling instead - lessons from the Netherlands, *Applied Mobilities*, Vol. 8(4), pp. 321-340, 2023.



CAPÍTULO 2

CIDADE AMIGA DA BICICLETA E O CICLOTURISMO URBANO

Marcos Abilio Bosquetti

INTRODUÇÃO

Nos grandes centros urbanos o tempo parece passar mais depressa, e muitas pessoas adquirem um carro próprio na tentativa de se deslocar com mais rapidez e ganhar tempo. No entanto, a mobilidade urbana centrada no automóvel tem resultado em longos congestionamentos, tornando-se um entrave ao uso eficiente do tempo (Koglin, 2013; Menétrey & Szerman, 2016). Nesse cenário, a ciclomobilidade e o cicloturismo urbano vêm ganhando destaque como alternativas sustentáveis ao modelo tradicional de mobilidade e turismo, reduzindo a dependência do automóvel e minimizando seus impactos negativos sobre as cidades, a sociedade e o meio ambiente (Verkade & Brömmelstroet, 2022).

Este capítulo faz uma breve introdução do cicloturismo urbano e apresenta os resultados de um estudo de caso comparativo entre Copenhagen, considerada a capital mais ciclável do mundo, e Florianópolis, uma das capitais brasileiras mais cicláveis do Brasil (Aliança Bike, 2024).

Copenhagen e Florianópolis são consideradas cidades insulares com a maioria de sua população localizada em ilhas conectadas com o continente por meio de pontes. Copenhagen está localizada em Zealand, a maior ilha da Dinamarca e Florianópolis está localizada na Ilha de Santa Catarina, a maior do sul do Brasil. Estas duas capitais possuem porte similar e são dois importantes destinos turísticos internacional.

O estudo de caso foi elaborado com base em dados primários coletados por meio de entrevistas em profundidade com representantes de agências de cicloturismo, ciclistas locais e cicloturistas em Copenhagen e em Florianópolis, bem como anotações de campo realizadas pelo pesquisador durante o período de alta temporada turística das duas cidades. Os dados secundários foram coletados de relatórios e materiais publicitários das secretarias de turismo, aplicativos, websites, artigos acadêmicos e notícias em jornais e revistas da Dinamarca e do Brasil.

Vale destacar que as características socioeconômicas, culturais e geográficas das duas cidades são bastante distintas,

assim como o seu estágio de desenvolvimento da ciclomobilidade e do cicloturismo urbano. Tais contrastes geram reflexões sobre a influência dos diferentes contextos no avanço deste promissor segmento do turismo sustentável e *insights* para o seu desenvolvimento nas capitais do Brasil.

CICLOMOBILIDADE E CICLOTURISMO URBANO

A bicicleta é um componente estratégico no desenvolvimento de cidades sustentáveis e inteligentes por proporcionar mobilidade urbana saudável e de baixo carbono (United Nations, 2018). Diferentemente dos carros, a bicicleta amplia a percepção do ambiente e a interação com a paisagem urbana. Pedalar em uma cidade facilita o contato com os moradores, promovendo trocas culturais e um entendimento mais profundo das dinâmicas locais (Cox, 2019). Neste sentido, a bicicleta é uma catalisadora para cidades mais humanas e sustentáveis (Gehl, 2010; Koglin, 2013; Verkade & Brömmelstroet, 2022) e um instrumento de manifesto contra o sistema de mobilidade urbana centrado no automóvel – tema defendido por Till Koglin no capítulo anterior.

A crescente disponibilidade de sistemas de compartilhamento de bicicletas e a ampliação da oferta de *e-bikes* torna o cicloturismo acessíveis a pessoas de diferentes idades, condições físicas e níveis de experiência (ITDP, 2021).

Dentre os principais fatores que contribuem para cidades cicláveis destacam-se a infraestrutura cicloviária e a cultura da bicicleta. Copenhague e Amsterdã são frequentemente citadas como exemplos globais devido às suas redes cicloviárias, segurança para ciclistas e políticas que priorizam a bicicleta como modal para residentes e turistas (Nilsson, 2019). No Brasil, algumas capitais têm buscado criar condições similares visando incluir a ciclomobilidade e o cicloturismo no planejamento integrado das cidades (Falbo, Edra & Teixeira, 2019; Saldanha *et al*, 2020; Valenzuela *et al*, 2023).

O cicloturismo urbano é uma modalidade de turismo que utiliza a bicicleta como principal meio de transporte para conhecer a cidade, podendo durar apenas parte do dia ou vários dias consecutivos ou não (Teixeira & Edra, 2020). O ritmo contemplativo da bicicleta proporciona ao visitante a oportunidade de desfrutar tanto dos benefícios proporcionados pelo transporte ativo quanto dos pontos turísticos e promove maior conexão com a cidade e a comunidade local (Lamont, 2014; Kline, 2017).

Neste sentido, o cicloturismo está alinhado com os movimentos *slow travel* que valoriza a experiência da viagem, priorizando qualidade ao invés de quantidade (Dickinson, Lumsdon & Robbins, 2011) e o *cittaslow* que visa desacelerar o estilo de vida corrido nas cidades (Presenza, Abbate & Micera, 2015) tornando os centros urbanos em lugares de encontros, uma

proposta de humanização dos espaços públicos (Gehl, 2010; Menétrey & Szerman, 2016; Cox, 2019).

Dentro deste movimento de desaceleração surge o *slow tourism*, um esforço para recuperar o sentido original das viagens e reduzir o ritmo frenético do turismo de massa e seus efeitos predatórios para o meio ambiente e as comunidades locais (Menétrey & Szerman, 2016). A ciclomobilidade e o cicloturismo urbano podem contribuir de forma significativa com esse movimento global de desaceleração das cidades e do fast tourism.

O cicloturismo urbano alinha-se aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) das Nações Unidas, especialmente ao ODS 11, que visa tornar as cidades e comunidades mais inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis (ONU, 2018). Ao promover o uso da bicicleta como meio de transporte para conhecer as cidades, o cicloturismo urbano contribui para a redução das emissões de carbono, incentiva a economia local e fomenta práticas de turismo responsável.

A próxima sessão faz uma breve apresentação da ciclomobilidade e cicloturismo nas duas cidades estudadas e discute os resultados de dois casos bastante distintos, destacando seus contrastes advindos das diferenças de contexto econômico, social, cultural, histórico e ambiental dos dois países.

PEDALANDO EM COPENHAGEN

Copenhague tem aproximadamente 654 mil habitantes, 745 mil bicicletas e 139 mil automóveis, ou seja, a relação é de aproximadamente 5 bicicletas para cada automóvel, 1 bicicleta por habitante e 1 automóvel para cada 5 habitantes. De todos os deslocamentos diários para o trabalho e escola, 48% são realizados por bicicleta e 52% desses deslocamentos são feitos por mulheres (City of Copenhagen, 2024).

A cidade tem 546 km de infraestrutura ciclovitária, sendo 513 km de ciclovias segregadas dos automóveis por barreira física e 33 km de ciclofaixas. Além das ciclovias voltadas para deslocamentos rápidos no centro da cidade, Copenhague conta com uma rede alternativa de rotas conhecida como Ciclovias Verdes (Green Cycle Routes) que oferecem trajetos panorâmicos, passando por parques, canais, praças e ruas tranquilas (figura 1). Estas ciclovias são ideais tanto para deslocamentos diários mais contemplativos e sem pressa quanto para passeios de lazer e recreação junto a natureza (City of Copenhagen, 2024).

Os ciclistas também contam com as Super Ciclovias que funcionam como vias expressas para bicicletas (figura 2) e são afastadas das pistas para automóveis e projetadas para cobrir longas distâncias com facilidade, rapidez e segurança, sendo uma alternativa ao deslocamento com automóvel para o trabalho e escola. (Supercykelstier, 2024).



**Figura 1 -
Ponte para ciclistas em
Christianshavn, Copenhagen.**

Fonte:
Thomas Hoyrup Christensen,
Denmarkdotdk.

As Super Ciclovias são planejadas para passar perto de estações de trem, facilitando a combinação multimodal do deslocamento diário com o transporte público. Atualmente Copenhagen tem 16 vias expressas que somam 244 km e a meta para 2045, é oferecer 850 km de Super Ciclovias em 60 vias expressas em toda a região metropolitana de Copenhagen, (Supercykelstier, 2024).

A bicicleta não é apenas um meio de transporte para ir ao trabalho, escola e fazer compras. Segundo a City of Copenhagen (2024), 9 em cada 10 habitantes de Copenhagen pedalam em seu tempo livre para atividades de esporte e lazer (44%), para visitar amigos ou familiares (42%) ou simplesmente para entrar em contato com a natureza (26%). A topografia com pouco relevo e o clima ameno da primavera e verão também contribui para a ciclomobilidade e o cicloturismo em Copenhagen.

Imagens de ciclistas, com destaque para as mulheres, pedalando pelo centro da cidade, praças, parques, pontos turísticos, ciclovias cênicas e pontes contemporâneas estão presentes nas campanhas de marketing do portal oficial de turismo de Copenhagen que divulga a cidade como uma *city-bike* (Visit Copenhagen, 2024). As principais agências de bike tours promovem o cicloturismo convidando os turistas a explorarem a cidade com estilo, pedalando como um local.



Figura 2 -
**Super Ciclovía, Zona Norte
de Copenhagen.**

Fonte:
Thomas Hoyrup Christensen,
Denmarkdotdk.

Aplicativos como o Cycling Copenhagen (2024) e Donkey Republic (2024) disponibilizam o mapa da cidade com sugestões de roteiros cicloturísticos conectando os principais atrativos históricos, arquitetônicos, culturais e naturais de Copenhague, feiras de artesanato, lojas de suvenires, programação de shows e exposições ao ar livre, restaurantes, cafeterias, sorveterias, parques, praças e ciclovias cênicas, bem como todas as estações de locação de bicicletas, bicicletários, pontos de apoio para reparos rápidos e excursões de bicicleta com guias locais.

Para garantir maior fluidez e segurança no trânsito, a Prefeitura de Copenhague controla os semáforos dos motoristas e dos ciclistas priorizando o fluxo de bicicletas (Technolution Move, 2024) e disponibiliza aplicativos como o *I Bike CPH* e *GreenCatch* que fornecem informações em tempo real sobre o trânsito nas ciclovias e a velocidade que é preciso dirigir ou pedalar para alcançar o sinal verde no próximo semáforo (APK-combo, 2024).

PEDALANDO EM FLORIPA

Florianópolis, capital catarinense também conhecida como Floripa ou Ilha da Magia, tem aproximadamente 527 mil habitantes (IBGE, 2022) e 402 mil automóveis (Detran, 2024), ou seja, quase um automóvel por habitante. A cidade tem 159 km

de infraestrutura ciclovária que consiste em 68 km de ciclovias segregadas dos automóveis por barreira física e 91 km de ciclofaixas (figura 3). A Prefeitura também sinalizou 71 km de vias de trânsito intenso, mas sem ciclovias, com o símbolo de bicicleta pintado no asfalto indicando o compartilhamento do espaço viário entre automóveis e bicicletas (Florianópolis, 2024).

A capital catarinense se destaca no cenário nacional pela quantidade de malha ciclovária em relação a população residente (Aliança Bike, 2024), no entanto, a distribuição das estruturas de ciclovias ainda é irregular entre as regiões da cidade e com baixa ou nenhuma conexão entre elas, sendo a falta de ciclovias e de educação e segurança no trânsito consideradas as principais barreiras para os ciclistas (Valenzuale, Lopes, Rescarolli, Pazin & Rech, 2023).

A presença da bicicleta nas ruas de Floripa ainda é tímida. Um estudo nacional estimou que apenas 3% dos deslocamentos urbanos no Brasil são feitos por bicicleta, sendo que este índice é fortemente impulsionado pelas cidades de pequeno porte, onde o trânsito geralmente é mais tranquilo (ANTP, 2020). Visitar os atrativos da ilha de bicicleta fica restrito aos ciclistas mais experientes, uma vez que ainda é preciso compartilhar com automóveis vários trechos das rodovias estaduais que conectam as regiões da cidade.



Figura 3 - Fonte: Vinícius da Rosa, Velorama.
**Ciclofaixa da Rodovia SC-405,
Florianópolis.**

Os ciclistas locais geralmente pedalam em grupo por sentirem-se mais seguros no trânsito. Grupos de pedal como o Floripa Bike Club e Pedal da Ilha são formados por centenas de ciclistas, na sua maioria amadores, que organizam pedais de final de semana e noturnos, aproveitando o período de menor fluxo de veículos.

Seguindo a tendência de ruas de lazer adotadas pelos grandes centros urbanos, a Prefeitura de Florianópolis criou, em 2017, a Via Amiga do Ciclista (figura 4), um projeto que visa oferecer espaço público mais seguro para a prática de ciclismo. Todos os domingos de manhã as pistas da Avenida Beira-Mar Norte, uma das principais vias da ilha, são fechadas para automóveis e destinadas aos ciclistas profissionais e amadores (De Olho na Ilha, 2025).

Florianópolis possui um relevo bastante diversificado, composto por planícies e montanhas, no entanto, os atrativos turísticos naturais da Ilha da Magia com suas praias de areia branca, enseadas, lagoas, dunas e riquezas históricas estão localizados nos vales e planície costeira com relevo favorável para o cicloturismo.



Figura 4 -
**Via Amiga do Ciclista –
Avenida Beira Mar,
Florianópolis.**

Fonte:
Vínicius da Rosa, Velorama.

Informações para turistas sobre uso de bicicleta na Ilha são escassas. Para os ciclistas que visitam a Ilha, existem três pequenas agências de cicloturismo que oferecem locação de bicicletas e roteiros guiados, com destaque para o famoso Volta à Ilha. Em janeiro de 2024 foi inaugurado um sistema de bicicletas compartilhadas em Floripa e atualmente conta com mais de 500 *e-bikes* (bicicletas elétricas) disponíveis em 50 estações na região central e principais bairros da cidade (TemBici, 2024).

Os programas de *city-tour* oferecidos aos visitantes são realizados por ônibus panorâmico ou por vans e tem como público-alvo turistas que chegam por transporte aéreo ou ônibus. No verão de 2024 Florianópolis recebeu em torno de 2 milhões de turistas, sendo que 69% deles chegaram de automóvel (Fecomércio SC, 2024). Como a maioria deles utiliza o próprio veículo para visitar os destinos turísticos, o trânsito na Ilha durante a alta temporada se torna ainda mais desafiador.

REFLEXÕES SOBRE OS CASOS ESTUDADOS

Existe uma diferença considerável entre as duas cidades estudadas em termos de oferta de infraestrutura e serviços de qualidade, educação e segurança no trânsito para quem utiliza a bicicleta para deslocamento diário, esporte, lazer e cicloturismo. O mesmo ocorre com a cultura da bicicleta que, em Copenhague já faz parte da identidade da cidade, enquanto

Florianópolis começa a dar suas primeiras pedaladas. A hora do rush em Copenhagen é dominada por ciclistas enquanto em Florianópolis é dominada por motoristas, geralmente estressados com os engarrafamentos no trânsito.

Copenhagen tem aproximadamente um automóvel para cada cinco habitantes, já em Florianópolis a relação é de quase um automóvel por habitante, mesmo sendo este um modal muito mais caro de se adquirir e manter do que a bicicleta. Diferentemente de Florianópolis, o status do automóvel parece ter menor efeito entre os residentes e turistas de Copenhagen e a bicicleta tem se tornado um símbolo de estilo de vida saudável, lazer, liberdade e de conscientização ambiental dos dinamarqueses.

Em Copenhagen é possível explorar toda a região metropolitana pedalando em ciclovias segregadas dos automóveis. A bicicleta possibilita aos turistas de Copenhagen vivenciar a cidade como os moradores fazem e obter uma experiência autêntica do local (Nilsson, 2019).

A grande quantidade de ciclistas locais – homens, mulheres, crianças e idosos – transitando pela cidade passa segurança aos visitantes. Pedalar em Copenhagen já é considerado, por si só, um programa turístico da cidade. As ciclovias, pontes, viadutos e rotas cênicas dedicadas para os ciclistas fazem parte dos atrativos turísticos de Copenhagen devido ao seu de-

sign contemporâneo e sua integração com a natureza e destinos turísticos da região metropolitana.

Em Florianópolis os ciclistas e cicloturistas enfrentam a falta de segurança gerada pela carência de infraestrutura cicloviária e a falta de educação no trânsito, uma vez que as ciclofaixas, ciclorrotas e passeios compartilhados com veículos e pedestres são recentes e as faixas e imagens de bicicletas pintadas nas vias não oferecem barreiras físicas para segregação dos automóveis.

O espaço das vias, que em muitos casos já não era suficiente para a circulação e estacionamento dos automóveis, agora é dividido com os ciclistas. A bicicleta pode não ser muito bem-vinda aos olhos de alguns motoristas, especialmente aqueles que não pedalam pela cidade, ou seja, a grande maioria.

Já em Copenhague a bicicleta é percebida como uma alternativa prática, agradável, rápida, segura e inteligente de mobilidade urbana, é respeitada pelos motoristas, apreciada pelos residentes e turistas da cidade e seu uso como modal faz parte das estratégias e políticas públicas para tornar Copenhague a primeira capital neutra em carbono (*carbon-neutral city*) do mundo (Urban Development CPK, 2024).

O reconhecimento de Copenhague como a capital mais *bike-friendly* do mundo é fruto de reivindicações da comunidade local, de estratégias e políticas públicas de mobilidade ativa,

bem como de quatro décadas de investimentos substanciais e contínuos em infraestrutura, serviços de transporte público, comunicação e educação no trânsito para tornar a bicicleta uma alternativa de modal mais atrativa do que o automóvel (Cycling Embassy of Denmark, 2024).

Vale destacar que Copenhagen serviu de laboratório para uma das primeiras pesquisas sobre pessoas em espaços públicos, conduzida no final dos anos 1970 por Jan Gehl, arquiteto Dinamarquês que liderou o movimento de transformação de Copenhagen em uma cidade para pessoas (Gehl People, 2024).

Nas campanhas de marketing de Copenhagen, o ato de pedalar na cidade é enfatizado como uma autêntica experiência local. Visitar Copenhagen e não pedalar pela cidade, como fazem os locais, sugere que a experiência turística ficou incompleta.

A cidade disponibiliza todas as informações e serviços necessários para que os visitantes possam explorar, com segurança, todos os atrativos turísticos da capital dinamarquesa e ao mesmo tempo experienciar o estilo de vida *Hygge* que valoriza momentos de tranquilidade e conexão com as pessoas e o meio ambiente (Cycling Copenhagen, 2024).

Espera-se que os contrastes aqui destacados possam inspirar a tropicalização (adaptação) de iniciativas de sucesso observadas em Copenhagen para a realidade das capitais brasileiras.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho apresentou um estudo de dois casos de cidades turísticas bastante distintos em termos de ciclabilidade, contexto socioeconômico, ambiental e cultural visando gerar reflexões sobre o desenvolvimento da ciclomobilidade e do cicloturismo urbano. O estudo destaca que o cicloturismo urbano não pode ser visto separadamente da ciclomobilidade realizada diariamente pela população local e que a infraestrutura cicloviária, a educação e segurança no trânsito, a comunicação e a cultura da bicicleta são alavancadoras desta nova forma de fazer turismo urbano.

A oferta de transporte público multimodal de qualidade, o espaço amplo, adequado e seguro para quem anda a pé ou de bicicleta, as restrições de limites de velocidade e de vagas de estacionamento dos automóveis na cidade são evidências de que a Prefeitura de Copenhagen adota um modelo de urbanismo mais voltado ao bem-estar das pessoas, onde os automóveis são tratados como visitas e não como donos dos espaços públicos. Em contraste, a cidade de Florianópolis, assim como a grande maioria das capitais brasileiras e de vários outros países ainda está fortemente atrelada ao modelo de urbanização centrada no automóvel e sofre as consequências da grande dependência deste modal. Vale destacar que, embora Copenhagen seja amplamente reconhecida como uma referência

mundial em ciclomobilidade urbana, a cidade ainda não atingiu plena maturidade no que diz respeito à *vélocity*, como observado por Till Koglin no capítulo anterior.

Nas cidades onde a cultura da bicicleta ainda está se iniciando, como Florianópolis e outras capitais do Brasil, as prefeituras municipais poderiam promover a bicicleta como uma alternativa inovadora e sustentável para explorar os pontos turísticos da cidade, mas precisam antes fazer a sua tarefa de casa, que é tornar as cidades mais cicláveis. Neste sentido, o cicloativismo e a pressão social são cruciais para alavancar a transição para um modelo de mobilidade voltado para as pessoas e o meio ambiente.

Governantes, sociedade e empresários precisam conhecer e investir no potencial da ciclomobilidade como promotora de diversos benefícios sociais, ambientais e econômicos. Nesse sentido, tanto as organizações da sociedade civil que promovem o uso da bicicleta, visando à inclusão social e a melhoria da mobilidade urbana, como por exemplo a Amobici Floripa, a Rodas da Paz Brasília, e a União dos Ciclistas do Brasil, dentre outras voltadas para o tema, como os institutos e grupos de pesquisa das universidades voltados para o tema e a própria indústria, representada pela *Associação Brasileira do Setor de Bicicletas - Aliança Bike* desempenham importante papel na transição para a mobilidade ativa e sustentável no Brasil.

Quanto ao cicloturismo urbano, este representa uma convergência entre turismo responsável, mobilidade ativa e desenvolvimento de cidades sustentáveis, oferecendo soluções para os desafios enfrentados pelas cidades contemporâneas devido ao turismo de massa extremamente predatório e dependente de automóveis. Para que o cicloturismo urbano alcance todo o seu potencial, é crucial que ele seja promovido de forma estratégica e integrada ao planejamento das cidades. Isso inclui investimentos em infraestrutura cicloviária, integração da bicicleta com outros modais, desaceleração dos automóveis, campanhas de conscientização sobre o uso da bicicleta e programas educativos que incentivem a segurança e o respeito no trânsito. Assim, à medida que as cidades se tornam mais cicláveis, o cicloturismo urbano desponta como uma alternativa inovadora para o turismo tradicional, contribuindo para a criação de cidades mais humanas e sustentáveis.

REFERÊNCIAS

- ALIANÇA BIKE. **Ranking das Ciclovias e Ciclofaixas nas Capitais Brasileiras**, 2024. Recuperado de: <https://aliancabike.org.br/dados-do-setor/ciclovias-e-ciclofaixas>.
- ANTP. **Relatório da Associação Nacional de Transportes Públicos: Sistema de Informações da Mobilidade Urbana**, 2020. Recuperado de: <https://files.antp.org.br/simob>.
- APKCOMBO. **Developer: København Kommune Applications**, 2024. Recuperado de: <https://apkcombo.com/developer/K%C3%B8benhavn%20Kommune>.
- CITY OF COPENHAGEN. **2024 Copenhagen Mobility Report**, 2024. Recuperado de: https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=2796.
- COX, P. **Cycling: a sociology of vélomobility**. London: Routledge, 2019.
- CYCLING COPENHAGEN. **Experience Wonderful Copenhagen by Bicycle**, 2024. Recuperado de: <https://www.cycling-copenhagen.dk>.
- CYCLING EMBASSY OF DENMARK. **Danish Cycling History**, 2024. Recuperado de: <https://cyclingsolutions.info/embassy/danish-cycling-history>.
- DE OLHO NA ILHA. **Via Amiga do Ciclista completa 7 anos, promovendo segurança e lazer em Floripa**, 2025. Recuperado de: <https://www.deolhonailha.com.br/florianopolis/noticias/via-amiga-do-ciclista-completa-7-anos-promovendo-seguranca-e-lazer-em-florianopolis>.
- DETRAN. **Veículos em Circulação no Município de Florianópolis**, 2024. Recuperado de: <https://www.detran.sc.gov.br/estatisticas-veiculos-transparencia>.
- DICKINSON, J., LUMSDON, L. & ROBBINS, D. Slow travel: issues for tourism and climate change. *Journal of Sustainable Tourism*. 19. 281-300, 2011.
- DONKEY REPUBLIC. **Never be without a bike**, 2024. Recuperado de: <https://www.donkey.bike>.
- FALBO, L., EDRA, F. P. M. & TEIXEIRA, C. (2019). Cicloturismo, potencial adormecido em Niterói. *Revista de Turismo Contemporâneo*, [S. l.], v. 7, n. 2, pp. 321-340.
- FECOMÉRCIO SC. **Pesquisa Turismo Verão 2024 no Litoral Catarinense**, 2024. Recuperado de: <https://fecomercio-sc.com.br/pesquisas/pesquisa-turismo-de-verao-no-litoral-catarinense-2024>.
- GEHL, J. **Cities for People**. Washington, DC: Island Press, 2010.
- GEHL PEOPLE. **Copenhagen as the Laboratory**, 2024. Recuperado de <https://www.gehlpeople.com/knowledge-hub/articles/story>.
- IBGE. **IBGE Panorama Cidades: Florianópolis**, Santa Catarina, 2022. Recuperado de: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/florianopolis/panorama>.
- ITDP - Institute for Transportation & Development Policy. **Maximizing Micromobility**, 2021. Retrieved from <https://www.itdp.org/multimedia/defining-micromobility>.
- KLINE, K. How the humble bicycle spurred a modern lifestyle industry. *Inc Strategy*, 15 Feb. 2017. Recuperado de <https://www.inc.com/kenny-kline/5-trends-that-paved-the-way-for-a-bicycle-industry-renaissance.html>.
- KOGLIN, T. **Vélomobility: a critical analysis of planning and space**. Doctoral Dissertation, Lund University, Department of Technology and society, Transport and Roads, 2013, Bulletin - 284. Recuperado de: <https://lucris.lub.lu.se/ws/portalfiles/portal/4053475/3972519.pdf>.

- LAMONT, M. Introduction: Cycling & tourism. *Tourism Review Intel.*, 18(1/2): pp. 1-113, 2014.
- MENÉTRY, Sylvain; SZERMAN, Stéphane. *Desacelere: ouse diminuir o ritmo e viva melhor*. São Paulo: Ed. Senac São Paulo, 2016.
- NILSSON, J. H. Urban bicycle tourism: path dependencies and innovation in Greater Copenhagen. *Journal of Sustainable Tourism*, 27(11), pp. 1648-1662, 2019.
- PREFEITURA DE FLORIANÓPOLIS. *Rede de Planejamento Urbano*: Programa +Pedal, 2024. Recuperado de: <https://redeplanejamento.pmf.sc.gov.br/pt-BR/programas/mais-pedal>.
- PRESENZA, A., ABBATE, T. & MICERA, R. The Cittaslow movement: opportunities and challenges for the governance of tourism destinations. *Tour. Plan. Dev.* 12, pp. 479-488, 2015.
- SALDANHA, L. E. C.; FREITAS, L.; BALASSIANO, R. & FRAGA, C. Cicloturismo no planejamento integrado de cidades e o caso da região metropolitana de Curitiba. *Turismo em Análise*, v. 31, pp. 296-315, 2020.
- SUPERCYKELSTIER. *Documents*: Supercycle Path 2045 Vision Plan, 2024. Recuperado de: <https://supercykelstier.dk/dokumenter>.
- TECHNOLUTION MOVE. *Traffic technology for cycling comes of age: Copenhagen*, 2024. Recuperado de: <https://www.technolution.com/move/cycling-solutions>.
- TEIXEIRA, C. A. & EDRA, F. P. M. Cicloturismo: Origem e conceito da palavra a partir de Koselleck. *Turismo: Visão e Ação*, v. 22, pp. 318-333, 2020.
- TEMBICI. *Bicicleta Compartilhada TemBici em Florianópolis*, 2024. Recuperado de: <https://www.tembici.com.br/pt/florianopolis>.
- UNITED NATIONS. *The World Bicycle Day 03 June*. United Nations, 2018. Recuperado de: <https://www.un.org/en/observances/bicycle-day>.
- URBAN DEVELOPMENT CPK. *Copenhagen Urban Development: Climate Plan 2035*, 2024. Recuperado de <https://urbandevelopmentcph.kk.dk/climate/climate-plan-2035>.
- VALENZUELA, A. M.; LOPES, A.; RESCAROLLI, M.; PAZIN, J. & RECH, C. Assessment of the quality of bicycle paths and its correlation with bicycle use in Florianópolis, *Journal of Physical Education*, 34(1), e-3428, 2023.
- VERKADE, T. & BRÖMMELSTROET, M. *Movement: how to take back our streets and transform our lives*. London: Scribe Publications, 2022.
- VISIT COPENHAGEN. *Tourism Portal: biking in Copenhagen*, 2024. Recuperado de: <https://visitcopenhagen.com/biking>.



CAPÍTULO 3

VIAJAR DE BICICLETA E CICLOTURISMO: EXPERIÊNCIAS E PRÁTICAS

Fábio Carminati

*"A gente sempre deve sair à rua como quem foge de casa,
Como se estivessem abertos diante de todos os caminhos do mundo.
Não importa que os compromissos, as obrigações, estejam ali...
Chegamos de muito longe, de alma aberta e o coração cantando!"*
Mario Quintana

Neste capítulo, proponho-me a analisar a prática da cicloviação, que defino como a utilização da bicicleta como meio de transporte principal para percorrer longas distâncias, envolvendo ao menos um pernoite durante o trajeto. Observo que, no contexto brasileiro, esta definição alinha-se à concepção de trilha de longo curso, conforme estabelecido pela norma ABNT NBR 15500/2014.”E ela também se sobrepõe a de cicloturismo, embora esta atividade não se limite a cicloviajar. Esta é o contrário do deslocamento utilitário rotineiro – *commuting* – para o trabalho, compras, estudo etc. A não ser que o cicloviajante esteja realmente trabalhando, em geral ele está praticando cicloturismo. O objetivo deste texto é apresentar a cicloviação de modo abrangente e sintético. Ele se destina a todas as pessoas que têm algum tipo de interesse ou curiosidade sobre viajar de bicicleta, seja ela prática ou teórica.

Posto isso vale ressaltar que toda definição é provisória, dinâmica e aberta. Nesse caso, utilizar a bicicleta para viajar desdobra-se em um amplo campo de possibilidade, do qual este texto aborda uma pequena parte. Essa parte inclui as minhas experiências como cicloviajante, ilustrada por fotos, e baseia no trabalho de extensão e na pesquisa teórica e de campo. No âmbito teórico, o material bibliográfico disponível consiste em relatos e livros de viagens de bicicleta, manuais correlatos, guias e roteiros.

No âmbito prático, essas leituras ajudam a resolver problemas, definir roteiros, escolher equipamentos, e estimulam o imaginário. E contribuem para desenvolver o trabalho de campo, que chamamos de *cicloetnografia*, pois se trata da aplicação da observação participante e outras metodologias de pesquisa qualitativa realizadas durante o ato de viajar de bicicleta, ou seja, praticar a observação participante e demais metodologias de pesquisa qualitativa enquanto se viaja de bicicleta. Desse modo, é a partir de escolhas estritamente pessoais aliadas à perspectiva da cicloetnografia que abordaremos a prática de viajar de bicicleta.

O objetivo é tratar a cicloviação como prática e experiência, e apresentar uma imagem panorâmica, sistematizando-a em tópicos e chaves analíticas para melhor compreensão e posterior aprofundamento por parte do leitor.

Dessa forma, é a partir de minhas escolhas metodológicas e referenciais teóricos, intrinsecamente ligadas à perspectiva da cicloetnografia e informadas por minha vivência pessoal, que abordo a prática de viajar de bicicleta neste capítulo. Minha intenção é tratar a cicloviagem simultaneamente como prática corporal e experiência vivida, oferecendo uma imagem panorâmica e sistematizada.

Para tanto, proponho uma estruturação analítica em seis dimensões inter-relacionadas: a) a bicicleta (artefato técnico); b) o corpo próprio (agência e performance); c) o meio ambiente (interação e imersão); d) as outras pessoas (encontros e relações sociais); e) o equipamento (suporte material); e f) o planejamento (antecipação e gestão).

A cada uma dessas dimensões é possível associar, além do destaque analítico, um desenvolvimento temporal. Nesse sentido, é possível escalonar essas dimensões em etapas, de modo cronológico, embasando um projeto tanto de experimentar pela primeira vez uma cicloviagem, quanto de aprimorar a sua prática.

É este projeto de ciclovijar, que alia experiência e prática, que interessa mostrar nesse texto. Para isso, é esta sequência que seguiremos, tratando de cada uma dessas dimensões, e conectando-as através da reflexão teórica em um movimento singular-universal, ao partir da experiência situada para buscar

padrões mais amplos; e analítico-sintético, ao decompor a prática em dimensões para em seguida recompô-la em sua complexidade (Sartre, 2002, p. 104).

Investigando a gênese do projeto, da experiência e da prática da cicloviação, deparei-me com a questão fundamental: "De onde vem o desejo de viajar de bicicleta, sem o qual não há projeto, experiência e prática? Não há nada mais singular que a resposta a esta pergunta, e por isso a experiência do autor pode servir de ponto de partida. Pois essa pergunta remete ao recôndito da individualidade e singularidade de cada um, e, portanto, não há uma resposta única para ela. Porém, existem universais, e o primeiro e mais importante deles é a bicicleta. Ora, qual é a bicicleta ideal para viajar? Minha resposta ancorada na experiência prática e na observação é simples: é a minha – ou a sua – bicicleta. É possível viajar com qualquer bicicleta, e se o leitor possui a sua, e deseja cicloviar, o primeiro passo já está dado. É fundamental estar acostumado com a bicicleta; além de incrementar o seu uso em deslocamentos cotidianos, sugere-se realizar com frequência passeios ciclísticos com distância mínima de trinta quilômetros.



Figura 1 -
Cicloviajantes na
Carretera Austral,
janeiro de 2023.

Fonte:
arquivo pessoal.

Agora, se a intenção é adquirir uma bicicleta para ciclovijar, a minha sugestão é uma *mountain-bike* de alumínio, com as seguintes características: a) dimensionamento correto do quadro, de acordo com a antropometria do ciclista, usualmente determinado pela medida do cavalo (altura do entrepernas), fator essencial para a ergonomia e prevenção de lesões; b) sistema de freios preferencialmente a disco hidráulico, pela maior potência, modulação e confiabilidade em diferentes condições climáticas e com a bicicleta carregada; c) relação de marchas com um quociente entre a menor coroa dianteira e o maior pinhão traseiro situado na faixa de 0,6 a 0,7, garantindo capacidade de giro suficiente para vencer aclives acentuados com bagagem; d) presença de furações específicas no quadro para a fixação segura de bagageiros, elemento indispensável para o transporte de equipamentos.

O tamanho do quadro da bicicleta, a qualidade de sua fabricação e do material utilizado é o item mais importante, assim como a sua geometria, pois de fato é a única peça que não se pode modificar. Além do alumínio, existem outros materiais para a fabricação de quadros de bicicletas, como aço cromo-molibdênio, carbono, titânio, bambu. Porém, são todos materiais de mais difícil acesso e geralmente mais caros; o alumínio continua sendo a opção mais disponível e com menor custo; além disso, existem fabricantes que fornecem garantia vitalícia

do quadro, o que é um sinal da qualidade de sua construção, pois ninguém quer passar pela situação de quadro quebrado no meio de uma ciclovagem, sem falar no risco de graves acidentes.

O tamanho correto do quadro e a sua geometria associam-se a posição ergonômica de pedalar, o que garante tanto o conforto em longas ciclovagens quanto a prevenção da ocorrência de lesões. E essa posição forma um triângulo, cujos pontos de contato do ciclista com a bicicleta são o selim, o guidão e os pedais, distribuindo desse modo o peso do ciclista nos seus ísquios, mão e pés. Por isso, é um equívoco considerar que a posição ereta de pedalar é a mais confortável, já que dessa forma todo o peso do ciclista está concentrado em suas nádegas. O ideal é ao adquirir uma bicicleta realizar o que se chama de “*bike fit*”, que é o ajuste da bicicleta ao *corpo próprio* do ciclista (figura 2).

Em relação ao quadro, vale priorizar os que tem furação para instalar bagageiro (detalhe da figura 2).

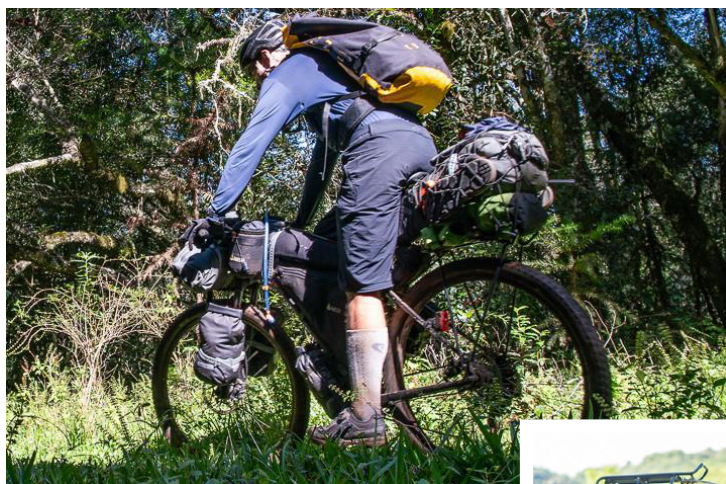


Figura 2 -
**Pedalando ergonomicamente,
com a altura correta do
selim e o peso do corpo
distribuído de forma
equilibrada. Bikepacking Trans
Rio Uruguai, 20 de abril de
2022; o bagageiro
(em destaque).**

Fonte:
arquivo pessoal.

Diferentemente do quadro, considero o elemento estrutural e não modificável da bicicleta, todos os demais componentes são passíveis de substituição, seja por desgaste natural decorrente do uso, seja por opção de adequação ou melhoria. A minha sugestão é optar por componentes intermediários, especialmente considerando o “grupo”, que abrange os freios e a relação da bicicleta (coroa, corrente, cassete).

Argumento que os componentes de ponta na indústria ciclística são projetados visando a competição e a performance, que gera itens mais leves – e bem mais caros – porém com desgaste maior e até mais frágeis e suscetíveis a quebra. Nesse ponto, embora seja um aspecto bastante pessoal, e com o objetivo de viajar de bicicleta, vale investir em freio a disco e na relação de 11 marchas, sendo 1 coroa na frente e o cassete com 11 engrenagens. E para cicloviajar é fundamental que o quociente da relação de marchas seja no mínimo entre 0,6 e 0,7.^[1] Quanto menor esse quociente, menos avanço tem o ciclista ao pedalar,

[1] O quociente da relação de marchas é a divisão entre o número de dentes da menor coroa – ou engrenagem dianteira – com o número de dentes da maior engrenagem do cassete – que o conjunto de engrenagens conectada pelo cubo da roda traseira; quanto menor esse quociente, “mais leve” fica a relação de marchas da bicicleta, o que facilita enfrentar as subidas com a bicicleta carregada. Por exemplo, uma bicicleta com a menor coroa com 30 dentes e um cassete com a maior engrenagem com 46 dentes resultam em um quociente de 0,65, que significa que a cada volta completa do pedal a roda traseira gira um pouco mais que a metade de sua circunferência; ou então, se considerarmos a marcha mais pesada da bicicleta, com os mesmos 30 dentes na coroa e a menor engrenagem do cassete com 11 dentes, teremos o quociente de 2,7, o que resulta que a cada volta do pedal a roda traseira gira mais de duas vezes e meia a sua circunferência.

menos força precisa ser aplicada ao pedal e mais giro é necessário para mover a bicicleta; quanto maior esse número, maior é a velocidade final alcançada pedalando, mais força precisa ser aplicada ao pedal, e menos giro é necessário para avançar.

Em ciclovias, considerando longas distâncias, peso carregado, maior tempo pedalando, onde a velocidade final não importa muito, é preferível que o ciclista possa girar mais, despendendo menos esforço ao pedalar. Vale a máxima ao viajar de bicicleta: se não precisa, não pedale: poupe sempre que possível o *corpo próprio* de esforço excessivo. E é claro, vale dizer, em última instância, que qualquer bicicleta pode ser usada para ciclovias...

Para ilustrar o processo de entrada nesta prática e a evolução da relação com o equipamento e o próprio corpo, recorro à minha experiência pessoal. Em 2010, sem conhecimentos aprofundando e ainda sem pensar em viajar de bicicleta, comprei uma mountain bike usada, de alumínio, tamanho M aro 26 e com 27 marchas (3 coroas na frente e 9 engrenagens no cassette). A minha principal referência era comprar em uma loja especializada e de uma “marca boa”.

No dia da compra, depois de pedalar algumas bicicletas, usando uma ladeira extremamente íngreme como campo de teste, optei pela bicicleta com a qual eu conseguia escalar mais facilmente a ladeira – o que demonstrou uma escolha acer-

tada quando mais tarde comecei a cicloviajar. Nessa época, o que estava em questão era somente pedalar de forma recreativa, utilizando a bicicleta para explorar a área rural de Chapecó. Comecei a participar de passeios noturnos organizados em grupo. Pedalar em grupo, sobretudo no início, é fundamental para a motivação e para adquirir segurança.

Com esses passeios, reaprendi a pedalar, a trocar marchas, a subir morros, a descer pirambeiras, fui aprimorando a técnica e conquistando um *corpo próprio* e desenvolvendo um esquema corporal necessário para pedalar. Na medida em que aumentavam as distâncias dos passeios, foi nascendo o desejo de ir mais longe e viajar de bicicleta. Consegui comprar um bagageiro traseiro e outro dianteiro, encomendei um par de alforjes impermeáveis de um amigo que viajou para a Alemanha e, em 2013, fiz a minha primeira cicloviação.

Essa cicloviação, que fiz solo, durou quatro dias, com a média de 40km por dia; não levei barraca e itens de acampamento, e nem fogareiro e itens de cozinha. Fiz intermináveis listas e planilhas de tudo o que iria levar, montei um itinerário que segui à risca, reservando com antecedência os locais de pernoite, e em uma manhã chuvosa e nublada, partir de Canela/RS rumo à Cambará do Sul/RS, com a bicicleta carregada.



Figura 3 -
**Em 23 de outubro de 2013,
em Canela/RS, iniciando
a minha primeira
ciclovagem.**

Fonte:
arquivo pessoal.

Posteriormente, a partir da reflexão sobre a iniciação prática, desenvolvi o conceito de *microciclovagem*, que junto com os passeios ciclísticos, sugiro para quem pretende começar a viajar de bicicleta – e para se manter em forma. Para isso, uma mochila, ou bolsa, amarrada no bagageiro, já serve para transportar o necessário para um pedal de dois dias com pernoite em hotel, pousada ou casa de parente, amigos ou conhecidos. Também pode ser usada uma bolsa de selim grande, dessas que são utilizadas para *bikepacking*, sem a necessidade de bagageiro para carregar a roupa e outros itens pessoais.

Como hoje em dia está cada vez mais difícil encontrar bicicletas com furação para bagageiro, a bolsa de selim pode ser uma opção para suprir essa lacuna. No meu próprio percurso inicial experiência partiu da escolha e do investimento em equipamentos tradicionais que são o bagageiro traseiro, os alforges e, como a bicicleta não comportava o bagageiro dianteiro, adquiri um bagageiro universal, que é fixado por meio de abraçadeiras de fitas de nylon e catracas, utilizando na parte superior dele uma bolsa estilo baú.

Essa foi a primeira configuração que utilizei para levar a bagagem na bicicleta, que mantive nas primeiras ciclovagens, e que fui alterando ao longo do tempo, até chegar na configuração que uso atualmente – e que continuo alterando.... Argumento que é crucial no processo de aprender a ciclovijar,

especialmente no início, pedalar bastante, utilizar a bicicleta com frequência, e sobretudo aprender a conhecer a si mesmo nesse processo, o que leva à segunda dimensão: o *corpo próprio*^[2].

Considero essencial distinguir o ciclovijante do atleta: este último visa a competição, seu objetivo é vencer, e o seu projeto é preparar o seu *corpo próprio* para conquistar a vitória. Independente da modalidade, o projeto de vencer é universal na prática esportiva. Este é um ideal antigo – gravado nas origens do mundo ocidental, ativo e onipresente na cultura contem-

[2] Podemos afirmar que a fenomenologia está para a psicologia e as ciências humanas assim como a teoria da relatividade está para a física e as ciências naturais. Em Fenomenologia da percepção, Maurice Merleau-Ponty desenvolve uma crítica devastadora da filosofia clássica e do dualismo cartesiano. No centro de sua argumentação está o conceito de corpo próprio, que rompe com a ideia de Descartes de um corpo autômato, no qual a mente é separada do corpo e o coordena. Para o autor, “a aquisição do hábito enquanto remanejamento e renovação do esquema corporal oferece grandes dificuldades para as filosofias clássicas, sempre levadas a conceber a síntese como uma síntese intelectual. [...] A aquisição do hábito é sim a apreensão de uma significação, mas é a apreensão motora de uma significação motora” (Merleau-Ponty, 1999, pp. 197-198) Por exemplo, se tenho o hábito de pedalar na rua eu “vejo” que consigo passar entre os carros parados no semáforo, e não preciso medir ou comparar a largura do guidão. O corpo próprio é “[...] nosso meio geral de ter um mundo. Ora ele se limita aos gestos necessários à conservação da vida e, correlativamente, põe em torno de nós um mundo biológico; ora, brincando com seus primeiros gestos e passando de seu sentido próprio a um sentido figurado, ele manifesta através deles um novo núcleo de significação: é o caso dos hábitos motores como a dança [e nesse sentido também como o ciclismo]. Ora enfim a significação visada não pode ser alcançada pelos meios naturais do corpo; é preciso então que ele construa um instrumento, e ele projeta em torno de si um mundo cultural.” (Merleau-Ponty, 1999, pp. 197-198) Assim, “constatamos pela primeira vez, a propósito do corpo próprio, aquilo que é verdadeiro de todas as coisas percebidas: que a percepção do espaço e a percepção da coisa, a espacialidade da coisa e seu ser de coisa não constituem dois problemas distintos [como na filosofia clássica]. [...] Ser corpo [...] é estar atado a um certo mundo, e nosso corpo não está primeiro no espaço: ele é o espaço” (Merleau-Ponty, 1999, p. 205).

porânea – de esculpir um *corpo próprio* de acordo com um modelo socialmente sancionado e fins externos.

Para isso, o atleta precisa treinar, construir um corpo adequado à sua prática esportiva. Ele precisa se submeter a uma rotina rigorosa, aprender técnicas estabelecidas, mensurar a sua performance, comparar as suas métricas, e perseguir finalidades transcendentais – o dia do desafio ou da prova. No ciclismo, o atleta precisa apropriar-se e desenvolver esquemas corporais adequados e eficientes ao uso da bicicleta. Há um *corpo próprio* para pedalar, que precisa ser conquistado, mantido e aprimorado. Ele implica o equilíbrio em duas rodas, a perícia, a cadência, o fôlego, a força, e a disposição de andar de bicicleta.

Embora com objetivos diferentes, o cicloviajante compartilha esse aspecto com o atleta. Porém, para o cicloviajante, viajar de bicicleta é um fim em si mesmo, o que importa é a experiência única e singular da ciclovagem. O treino adquire, assim, outro sentido: ele perde sua característica utilitária, ou desaparece como tal, quando se amplia a frequência do uso da bicicleta. Com esse uso, garante-se o condicionamento físico e o desenvolvimento contínuo das habilidades ciclísticas, além da rotina e da disciplina relacionadas.

É relevante ressaltar, no que se refere ao condicionamento físico: ele é a de qualquer pessoa ativa e saudável, que cuida de si mesma e de sua alimentação, que se exercita e pratica ativi-

dades físicas. Aliás, evidências crescentes apontam que o uso social da bicicleta é uma ferramenta importante de saúde pública quando induzido por políticas públicas voltadas à mobilidade ativa e a construção de infraestrutura viária. Afinal seria um truísmo afirmar a importância de condicionar fisicamente o *corpo próprio* não fossem as condições dominantes da vida moderna e o sedentarismo.

Estabelecer o deslocamento espacial por meio da bicicleta como uma possibilidade concreta e o ciclismo como projeto é contrapor-se a essas condições. Pois esse projeto de pedalar é, ao mesmo tempo, condicionado e condicionante de um *corpo próprio* físico, fisiológico e psicologicamente saudável. E que, além disso, prepara o cicloviajante para experienciar a vida ao ar livre, o que leva a dimensão seguinte, o meio ambiente.

Entendo o meio ambiente, dinamicamente, como exterioridade com a qual o *corpo próprio* interage – sua facticidade e contingência – e sua interiorização por meio de um projeto singular. Parafraseando Sartre (1998, p. 601), uma rocha pode ser um obstáculo intransponível, ou um degrau para subir uma montanha. Entendemos o meio ambiente em um sentido amplo, a partir da perspectiva da ecologia, e que inclui a natureza, a paisagem, o relevo, o clima, o território, o lugar, o arredor, o caminho etc. A bicicleta conecta o ser humano com o meio ambiente. Viajar de bicicleta é conquistar o espaço e experienciar

de forma ativa a duração do deslocamento. Cicloviajar é dispor de si mesmo, de sua energia e vontade, e lidar com limites e superação, para se locomover por longas distâncias.

No ciclismo, o *corpo próprio* é exposto aos elementos naturais – às intempéries, ao calor e ao frio. Certamente há escolhas: usar outro meio de transporte, adiar o passeio em caso de chuva. Mas inevitavelmente o ciclista pedalará sob o sol escaldante, a chuva torrencial, o vento gelado. Quando se viaja de bicicleta essa situação se amplifica em razão direta da duração da cicloviação. E se intensifica quando a escolha é por cicloviajar de forma autônoma e autossuficiente.

Assim como no montanhismo ou no trekking, e em todas as atividades em áreas remotas, o cicloviajante carrega na bicicleta tudo o que é necessário para a sua sobrevivência e da bicicleta. Viajando de modo autossuficiente, o cicloviajante tem ampla liberdade para escolher o trajeto e o lugar de pernoite, além de gerar uma grande economia em cicloviações de média e longa duração.

Em resumo, é simples: trata-se de acampar para passar a noite e preparar a própria comida. Na teoria e na prática, porém, do mesmo modo que na dimensão anterior, é preciso se preparar para passar dias pedalando, cozinhando e acampando ao ar livre. Especialmente quando se realiza uma cicloviação solo, por regiões desconhecidas.

Observo que a vocação do cicloturismo é percorrer áreas rurais, remotas, pedalar por estradas não pavimentadas, deslumbrar-se com paisagens cênicas, vivenciar a mudança do relevo, vislumbrar a “natureza intocada”. A bicicleta revela-se como um meio de transporte incrível para conectar atrativos de um certo território: cachoeiras, trilhas, montanhas, parques nacionais, monumentos históricos etc. E para interagir com os habitantes dos lugares por onde passa o cicloviajante, o que nos leva à próxima dimensão: as outras pessoas.

Minha experiência etnográfica e prática como cicloviajante vem demonstrando que o cicloviajante frequentemente provoca empatia imediata em qualquer lugar que pare a sua bicicleta. Em torno e a partir da bicicleta e da cicloviação desenvolve-se uma estrutura de sentimentos (Williams, 1979, p. 134) que predispõe a essa receptividade. Essa estrutura de sentimentos mostra-se relevante tanto para a pesquisa (constituindo uma hipótese central da minha abordagem cicloetnográfica, empiricamente verificada em diversas ocasiões) quanto para a prática, onde a curiosidade suscitada pela viagem de bicicleta frequentemente se traduz em hospitalidade e acolhimento.

Mesmo uma cicloviação solo nunca é completamente solitária; ao contrário, a convivência é a regra. O contato com a natureza e o encontro com as pessoas são a quintessência da cicloviação. Isso vale tanto para situações corriqueiras, como

o cumprimento de passagem, a breve prosa na hora de comprar mantimentos, até situações extremas, como a ajuda certa em casos de dificuldades ou “perrengues”, afinal, quem nunca passou por um? O cicloturismo é totalmente incompatível com a misantropia.

Viajar de bicicleta provoca o que, em ciências sociais, chama-se de “estranhamento”. Este é a possibilidade de se abrir para a alteridade, de colocar em perspectiva os valores próprios em relação à diferença cultural, de experienciar o familiar como exótico, e o exótico como familiar. De bicicleta, a condição de viajar com carga limitada e dispondo apenas do *corpo próprio* para locomover-se predispõe ao desarraigamento. A cadência dos pedais, condicionada pelo esforço físico e perícia, induz a valorização do presente e amplia o interesse pelo “aqui e agora”.

Assim o ritmo da cicloviação impõe a atenção aos detalhes, aos pormenores, ao visível, audível e olfativo somente em baixa velocidade e à propulsão humana. O projeto de cicloviajar é inseparável da imersão em outra cultura, não importa quão próxima ela possa ser da cultura do ciclovianjante. E isso é diretamente proporcional à duração da cicloviação – mesmo que ela não seja narrada ou relatada, apenas vivida

Essa é a principal diferença, a meu ver, entre viajar de bicicleta e com um veículo motorizado: a estreita conexão com os lugares e as pessoas. Além disso, o cicloturismo se contrapõe

ao turismo de massa, ou como chama Krippendorff, o “turismo duro”, e se apresenta como uma forma de “turismo suave”. Segundo ele, *“caberia desenvolver formas de turismo que tragam a maior satisfação possível a todos os interessados [...] mas que não estejam ligadas a inconveniências inaceitáveis sobretudo nos campos ecológico e social.”* (Krippendorff, 2009, p. 151. grifo do autor) A partir da perspectiva da humanização do turismo, Krippendorff desenvolve uma profunda crítica à sociedade capitalista e à mercantilização da vida humana.

O autor mostra que não há espaço para o tempo livre na medida em que o lazer reproduz o cotidiano massificado e retificado do mundo da mercadoria – a valorização do objeto, não do ser humano. É nesse sentido que deve ser entendido o turismo convencional para o autor. Dessa forma, o que é central em toda viagem se perde, que é justamente a ruptura do cotidiano, a descoberta da alteridade, o aprendizado pessoal, o deslumbramento diante do desconhecido, o extraordinário. Diante disso, Krippendorff (2009, p. 179) pergunta: “como conservar a mágica da viagem? Como conhecer outras pessoas e outras culturas sem lhes causar danos, como fazemos no momento?” Ao que podemos responder: viajando de bicicleta. A prática da cicloviação vai diretamente ao encontro da crítica do autor.

De fato, desde que foi inventada, a bicicleta revolucionou a mobilidade humana e aglutina em torno de si grupos, coleti-

vos e movimentos sociais. Na estrutura de sentimentos que o uso social da bicicleta engendra, e na cultura ciclística, há uma dimensão romântica e utópica (Lowy, 2000, p. 124) que predispõe a transformação da realidade social e histórica. A utopia faz parte da realidade humana, mas pode ser obliterada – e geralmente é – pelas condições sociais vigentes.

A utopia é o futuro imaginado, beira às margens do impossível, está sempre além não como inatingível, mas com o objetivo do desejo e do projeto. Por isso essa dimensão utópica e transformadora é muito mais ativa e visível no cicloativismo. Mas sem dúvida pedalar já carrega consigo um ato transformador pessoal e social. E isso se intensifica sobremaneira ao viajar de bicicleta.

Pois há outra dimensão fundamental dessa prática, que faz parte da estrutura de sentimentos e do projeto de quem escolhe a bicicleta como meio de transporte: a aventura. A aventura é extraordinária, ela sintetiza as dimensões anteriores, e concretiza a utopia no campo de possíveis historicamente estruturados. É muito difícil colocar em palavras uma definição, e é preciso remeter a experiência do leitor. Afinal, até onde é possível ir de bicicleta?

Posso responder essa pergunta sintetizando brevemente a minha experiência pessoal. Em 2010, recomencei a pedalar, como escrevi mais acima, inicialmente em grupo, em passeios

a cerca de 15km de distância. Adquiri, então, um aparelho gps, aprendi a montar trajetos no *google earth*, e comecei a percorrer sozinho estradas do interior circunvizinhas de onde eu morava. Nesse processo, levei quase um ano para ultrapassar os 50 km em um único dia de pedal, e três anos para me preparar para a minha primeira cicloviação – na qual percorri em torno de 125km em 3 dias, pernoitando em pousadas e fazendo as refeições em restaurantes.

A partir desse momento, comecei a cicloviejar com mais frequência, tanto em circuitos como o Vale Europeu, quanto em trajetos descobertos em guias, como o *Blugrama* (Cavallari, 2011) ou criados a partir de pesquisas. Também retomei a minha paixão por *trekking*, realizando travessias de vários dias em ambientes naturais e remotos.

Em algum momento comecei a acalantar o desejo de percorrer a mítica Carretera Austral na Patagônia Chilena – desejo que foi paulatinamente passando do futuro abstrato para o projeto concreto. Em abril de 2022 coloquei em prática o projeto mais audacioso que havia criado, a cicloviação Trans Rio Uruguai e Serra Catarinense^[3], na qual cruzei sozinho o estado de Santa Catarina, do Oeste até o litoral, por estradas não pavimentadas.

[3] <https://revistabicicleta.com/cicloturismo/trans-rio-uruguai-e-serra-catarinense-bikpacking-solo-do-oeste-ao-litoral>.

O objetivo foi percorrer o Rio Uruguai até sua nascente, no encontro dos Rios Pelotas e Canoas, conhecer o Passo Santa Vitória e cruzar os corredores de tropas na região de Coxilha Rica, interior de Lages/SC. A cicloviação durou 16 dias no total, com aproximadamente 760 km com 14000m de subida acumulada. A maior distância e duração que já havia percorrido em bicicleta. Quando cheguei em Florianópolis estava seguro e certo de que iria cicloviar pela Carretera Austral. Ao voltar para casa comecei os preparativos, que duraram até o dia do embarque para o Chile, em dezembro de 2022.

Além de viajar de bicicleta, pretendia fazer alguns roteiros de *trekking* e visitar o maior número de parques possíveis – o que implicava em uma logística diferente, além de carregar mais peso por causa do equipamento, como botas e bastões de caminhada.

Em 23 de dezembro comecei a cicloviação em Puerto Varas: concretamente não fiz tudo o que gostaria, mas não tive nenhum “perrengue”, além das dificuldades normais em uma cicloviação dessa envergadura, e das condições climáticas da Patagônia, para as quais eu estava preparado – vento, chuva, frio... A cicloviação durou 45 dias no total, contando os roteiros de *trekking* que realizei, como no Vale Cochamó, no Parque Patagônia e no Cerro Castillo, além das pausas para descanso. Acampe praticamente todas as noites, cozinhei a minha refei-

ção praticamente todos os dias e percorri mais de 1.500km até Villa O'Higgins, onde termina a Carretera Austral.

Assim, em relação à cicloviação como prática e aventura – e novamente apelo à experiência do leitor – é preciso buscar um equilíbrio entre a utopia, o desejo, o projeto e a sua realização como solução pessoal de cada um. Atualmente a bicicleta é parte integrante da minha vida pessoal e profissional, como lazer e trabalho – enquanto escrevo este texto planejo as próximas ciclovias, algumas relacionadas ao projeto de extensão *pedalar para quê?*.

O que nos leva às duas últimas dimensões, o equipamento e o planejamento. Há certamente em relação ao equipamento – assim como em relação à bicicleta – o risco de cair em um fetichismo mercadológico – ou no espírito de colecionador – onde a ênfase recai no objeto em si e não em seu uso e finalidade. Sendo o resultado nesse caso a aquisição de toda uma parafernália desnecessária, e até a inviabilização do projeto de cicloviação. Para não cair nessa armadilha, vale recorrer ao pensamento científico que, como diz Bachelard (1974, p. 250) vai do abstrato ao concreto: pesquise muito antes de cada aquisição.



Figura 4 -
**Acampamento selvagem
nas margens do Rio Cisne,
Chile, em 05 de janeiro
de 2023, na cicloviagem
pela Carretera Austral.**

Fonte:
arquivo pessoal.

E comece pelo mais simples, com equipamentos básico, que podem ser improvisados com o que que já tem em casa, como uma mochila amarrada no bagageiro, ou atualmente adquirindo a relativo baixo custo, com a popularização do *bikepacking*, uma bolsa de selim impermeável de no mínimo 10l – que já é suficiente para levar o necessário para o pernoite ou para uma cicloviação com apoio local.

Diante disso, pode-se identificar dois grandes modos de configurar a bicicleta para transportar a carga ao viajar: o *bikepacking*, ao qual nos referimos acima, e o *bicycle touring*. A figura 5 ilustra esses modos de fixar e distribuir a bagagem na bicicleta.

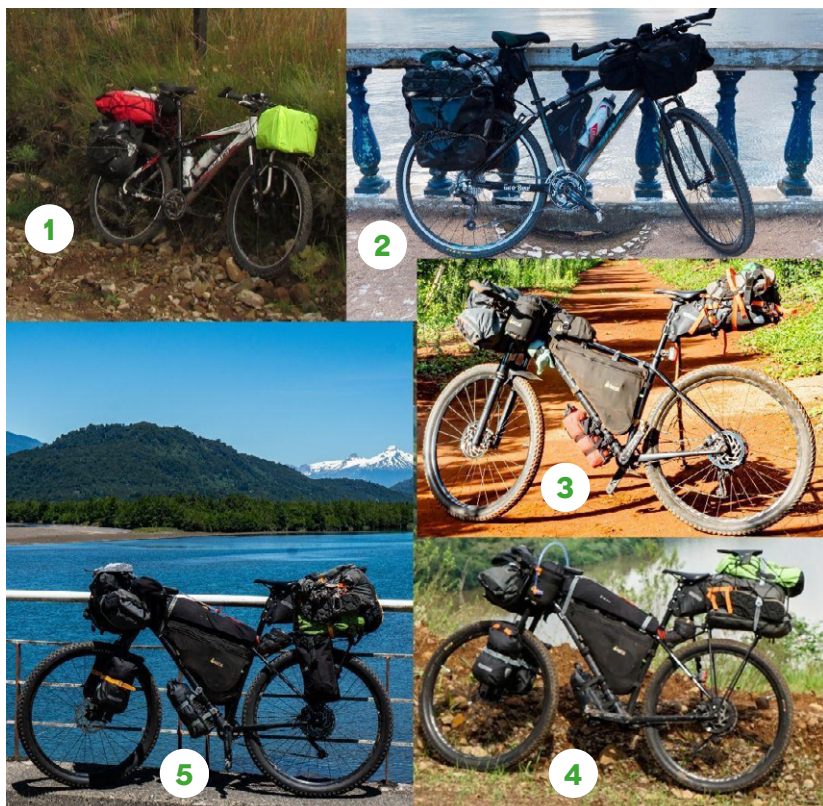


Figura 5 -
**Diferentes configurações
 de transporte de carga
 na bicicleta.**

Fonte:
 arquivo pessoal.

Essa sequência de fotos mostra como fui atualizando a forma de carregar a bagagem na bicicleta. A primeira foto é a que mais se aproxima do estilo tradicional do *bicycle touring*, no qual a carga é suportada pelos bagageiros dianteiro e traseiro, e acomodada em grandes bolsas chamadas alforges – geralmente com 20l de capacidade cada. Na segunda foto, o bagageiro dianteiro é substituído por uma bolsa de guidão, e acho esse esquema bem prático, depende da natureza da cicloviação. A terceira foto ilustra o *bikepacking*, com a ausência de bagageiros, sendo a bagagem distribuída em bolsas no quadro da bicicleta – bolsa de quadro, bolsa de selim, bolsa de guidão, e outras – que são fixadas por fitas e fivelas de nylon. A quarta foto mostra como configurei a bicicleta para a Cicloviação Trans Rio Uruguai, na qual voltei a usar um bagageiro minimalista para fornecer maior suporte e estabilidade para a bolsa de selim, além de ampliar a capacidade de carga. Nessa configuração, adicionei duas alforges de garfo, uma bolsa grande em cima do *top tube* e outra abaixo do *down tube*. E a foto 5 é como configurei a bicicleta para a cicloviação pela Carretera Austral – além de todas as bolsas da foto 4, a grande diferença é que adicionei dois mini alforges no bagageiro traseiro, de 2l de capacidade cada. Essa foi a solução que desenvolvi para resolver o problema de como carregar água na bicicleta – e acabaram se tornando extremamente versáteis para transportar pequenos objetos, comida etc.

Há quem argumente que a principal diferença entre o *bikepacking* e o estilo tradicional de transportar a carga na bicicleta é não utilizar bagageiro e alforjes. Porém, creio que o sentido do *bikepacking* é distribuir a carga de forma equilibrada, o que permite maior mobilidade e pilotagem, especialmente em trilhas e trechos técnicos. De fato, fixar a carga dessa forma exige mais detalhamento e demanda mais tempo para arrumar no cotidiano da viagem, o que é superado pela prática e compensa por ser mais leve e poder percorrer trechos que não seria possível utilizando grandes alforjes – como no Corredor de Tropas em Coxilha Rica, interior de Lages/SC – além de ser mais fácil de empurrar a bicicleta (figura 6).

O fato é que não existe um modo correto, ou “puro” de fixar a bagagem na bicicleta. É preciso experienciar e praticar viajando de bicicleta, adequando e adaptando de acordo com cada cicloturagem. Assim, a quantidade de carga vai depender do nível de autonomia desejado, e do meio ambiente onde será realizada a cicloturagem.



Figura 6 -
**No Corredor das Tropas e
Caminhos dos Tropeiros, em
Coxilha Rica, interior de Lages,
no *bikepacking* Trans Rio
Uruguai, em 20 e 22 de
abril de 2023.**

Fonte:
arquivo pessoal.

Nesse sentido, pode-se estabelecer uma gradação dos equipamentos, indo do essencial ao máximo de autonomia: a) vestuário; b) hidratação; c) mecânica de emergência; d) alimentação; e) primeiros socorros; f) higiene e proteção pessoal; g) eletrônicos e orientação; c) equipamento de cozinha e combustível; d) equipamento de dormir; e) barraca. Como exemplo, pode-se ilustrar com duas situações extremas. Por um lado, há a experiência de ciclovijar em um circuito de cicloturismo já estabelecido, contando com o apoio local para pernoite e alimentação, e levando na bicicleta o mínimo possível – tal qual um passeio de algumas horas de duração por dia. Por outro lado, é possível viajar de bicicleta cruzando a Puna, que é o bioma que existe na cordilheira dos Andes centrais, no extremo norte da Argentina, na divisa com o Chile e a Bolívia.

A Puna é uma região erma, e caracteriza-se pela altitude acima dos 3000m, pelo frio e pela escassez de água. Assim o ciclovijante deve carregar tudo consigo, alimentação para vários dias, água, e vestuário adequado às temperaturas negativas que fazem mesmo no verão.

Não há espaço e tampouco é escopo deste texto detalhar cada um dos itens do equipamento, o que nos leva ao último ponto, o planejamento. Ele abrange tudo, desde a escolha da bicicleta até o detalhamento da ciclovijagem e o itinerário. Em todo o caso, vale a máxima, menos é mais: vale investir tem-

po na pesquisa e na escolha de cada item que for carregar consigo. E só cogitar a troca de equipamentos quando sua habilidade e capacidade técnica atingir o limite deles e você identificar claramente isso. Nesse sentido, vale dizer que toda cicloviação é um fim em si mesma, uma experiência única, e, ao mesmo tempo, uma abertura e aprendizado para próxima cicloviação.

Viajar é estar em movimento, deslocar-se, chegar em algum lugar e partir novamente... De avião, viajar é transpor o espaço e comprimir o tempo. Vale pelo lugar que se quer alcançar de modo rápido, economizando tempo precioso para despendê-lo no destino. Viajar de moto, carro, ônibus, trem ou qualquer outro meio de transporte terrestre motorizado é ultrapassar o espaço e suportar o tempo. Vale para conectar distâncias e transpor territórios, chegar em lugares que de outro modo levariam muito tempo e esforço físico. Agora, viajar de bicicleta é conquistar o espaço e experimentar a viagem de forma ativa e criativa. Ou melhor, pode-se viajar de bicicleta e *com* ela.

A cicloviação é por definição uma atividade multimodal. Em qualquer meio de transporte existente pode-se levar a bicicleta como bagagem. De avião, para percorrer regiões remotas, de ônibus para conectar cidades e atrativos, de automóvel para deslocamentos urbanos entre outros meios de transporte durante a cicloviação.



Figura 7 -
Praia Deserta,
Ilha de Superagui,
14 de fevereiro de 2018.

Fonte:
arquivo pessoal.

Diante disso, a sugestão é começar a cicloviajar^[4] por circuitos de cicloturismo, que já possuem o itinerário definido, a distância total dividida por dias, a altimetria, e os locais de pernoite e alimentação. Isso, por um lado, simplifica o planejamento e dá segurança, e por outro é um meio fundamental de aprendizado, tanto da prática da cicloviação quanto da experiência e conhecimento de si mesmo, dos limites do *próprio corpo*, e da utilização e necessidade do equipamento.

É fundamental pesquisar muito, ler muito sobre viajar de bicicleta e temas relacionados, e sobre o lugar a ser visitado: nas referências, o leitor encontrará algumas sugestões de leitura, E sobretudo é fundamental compreender que, em se tratando de cicloviação, não existe êxito ou fracasso, vitória ou derrota. Parafraseando a música de Chico Science e Nação Zumbi, um giro à frente no pedal e você não está mais no mesmo lugar...

[4] O projeto de extensão Pedalar para quê?, da Universidade Federal da Fronteira Sul, realiza com regularidade atividades voltadas à cicloviação e ao cicloturismo, como palestras, oficinas, cursos etc. Dentre essas atividades, destaca-se a Cicloviação Escola que visa proporcionar aos participantes tanto a possibilidade de viajar pela primeira vez de bicicleta quanto de aprimorar o aprendizado em cicloviação.



Figura 8 -
Na Carretera Austral,
29 de dezembro de 2023.

Fonte:
arquivo pessoal.

REFERÊNCIAS

- BACHELARD, Gaston. O novo espírito científico. In: _____. **Os pensadores**. São Paulo: Abril, 1978.
- CAVALLARI, Guilherme. **Guia de trilhas Serra Geral**: Blugrama. São Paulo: Kalapalo, 2011.
- _____. **Guia de trilhas**: Carretera Austral. São Paulo: Kalapalo, 2010.
- _____. **Manual de mountain bike e cicloturismo**: conceitos, equipamentos e técnicas. São Paulo: Kalapalo, 2012.
- GARCIA, Eliana; TELLES, Rodrigo. **Cicloturismo**: a arte de viajar de bicicleta. Cristais Paulistas: Ed. Dos Autores, 2024.
- KRIPPENDORF, Jost. **Sociologia do turismo**: para uma nova compreensão do lazer e da ciclovagem. 3 ed. São Paulo: Aleph, 2009.
- LOWY, Michael; BENSARD, Daniel. **Marxismo, modernidade e utopia**. São Paulo: Xamã, 2000.
- MERLEAU-PONTY, Maurice. **Fenomenologia da percepção**. São Paulo: Martins Fontes, 1999.
- OLINTO, Antônio. **No guidão da liberdade**.
- SARTRE, Jean-Paul. **Crítica da razão dialética**. Rio de Janeiro: DPA&A, 2002.
- _____. **O ser e o nada**. Petrópolis: Vozes, 1998.
- SUTHERLAND, Louise. **Transamazônica a viagem impossível**. Santos: Ediventura, 2023.
- WILLIAMS, Raymond. **Marxismo e literatura**. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.



CAPÍTULO 4

CRISE CLIMÁTICA E CICLOTURISMO COLABORATIVO EM JOÃO PESSOA

Andréa Leandra Porto Sales

INTRODUÇÃO

A iminência do colapso ecológico manifestada no ritmo acelerado das mudanças climáticas, na perda da biodiversidade e na degradação generalizada dos ecossistemas impõe-nos uma luta contra o tempo no planejamento e na implementação de ações de mitigação e adaptação. O engajamento coletivo, como salientam Wiseman *et al.* (2010), é um componente intrínseco e indispensável para o êxito dessas ações, devendo abarcar todos os setores e níveis sociais. Nesse contexto, as universidades possuem um papel insubstituível e multifacetado, atuando como mediadoras e construtoras de pontes entre a ciência, a política e a sociedade (Santos; Chauí, 2014; New *et al.*, 2022; Metzger *et al.*, 2022).

O presente capítulo, que o leitor tem diante de si, é um relato de uma experiência coletiva no âmbito de um projeto de extensão da Universidade Federal da Paraíba (UFPB). Entre fevereiro de 2021 a maio de 2024, dedicamo-nos ao desenvolvimento de um roteiro de cicloturismo para a cidade de João Pessoa. Adotando a aprendizagem colaborativa (Chamber *et al.*, 2021), envolvemos professores e estudantes de graduação e pós-graduação da UFPB, comunidades tradicionais, ciclistas, guias turísticos, empresários locais, agentes públicos da gestão municipal e organizações não-governamentais de escala local e nacional para compartilhar experiências, dados e conhecimentos sobre o território da cidade e a bicicleta com o objetivo de criar estratégias e táticas para criar e implementar um roteiro justo e sustentável.

Optamos por descrever essa experiência na primeira pessoa do plural para expressar a natureza coletiva deste trabalho. A seguir, dividimos o texto em três partes. Na primeira apresentamos uma breve fundamentação teórica que estabelece relação de causalidade entre mudança climática, cicloturismo e ações colaborativas. Em seguida, detalhamos a escolha metodológica para a construção do roteiro ao apresentar os produtos materiais e resultados gerados ao longo desses três anos. E, na última, refletimos sobre os aprendizados e desafios inerentes a proposta e a conjuntura da experiência.

CICLOTURISMO, COLABORAÇÃO E TERRITÓRIO NA CRISE CLIMÁTICA

A relação entre turismo e aquecimento global é intrinsecamente bidirecional e complexa (Becken; Hay, 2007). Enquanto as atividades turísticas contribuem significativamente para as emissões de gases de efeito estufa (GEE), impulsionando o aquecimento global, elas também se mostram particularmente vulneráveis aos seus efeitos. Essa relação bidirecional cria um ciclo de retroalimentação, que exige atenção e ação urgentes, especialmente, nas atividades de transporte e hospedagem até as de alimentação e entretenimento (Scott *et al.*, 2019; UNWTO, 2021).

Nesse cenário, o incentivo ao cicloturismo se configura na Agenda do Desenvolvimento Resiliente ao Clima^[1] como uma estratégia promissora para compor i) ações de mitigação, por priorizar o deslocamento do turista por bicicleta ao/ou no destino, e para compor ii) ações de adaptação dos territórios às mudanças climáticas, por fomentar uma infraestrutura (ciclo-

[1] A Agenda de Desenvolvimento Resiliente ao Clima" (em inglês, *Climate Resilient Development Pathways - CRDPs*) é um conceito central e cada vez mais proeminente nos relatórios do Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas (IPCC), especialmente, nos relatórios do Grupo de Trabalho II (Impactos, Adaptação e Vulnerabilidade) e no Relatório Síntese. Trata-se de uma agenda interdependente à Agenda 2030, mas que possui especificidades por adicionar políticas de resiliência (adaptação) e de redução das emissões dos GEE (mitigação).

via e sinalização) de menor dependência de carbono e baixo custo-benefício e contribuir com a resiliência socioecológica de destinos turísticos (Scott *et al.*, 2016; Brand *et al.*, 2021; Dodman *et al.*, 2022; Porto-Sales; Mendes, 2024).

Ao incentivar o turismo lento (Dickinson; Lumsdon, 2010), o cicloturismo estimula a permanência prolongada do visitante, a imersão cultural e o consumo em pequenos negócios locais, contribuindo assim para a dimensão econômica da sustentabilidade de forma mais distribuída e capilarizada (Weaver, 2006). De maneira que quando comparado com outros segmentos, o cicloturismo também apresenta contribuições diretas em metas e indicadores da Agenda 2030 para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS).

Entre os objetivos, metas e indicadores dessa agenda^[2], destacamos os: ODS 8 – Trabalho Decente e Crescimento Econômico (Metas 8.3, 8.6, 8.9 | Indicadores 8.3.1, 8.6.1, 8.9.1); ODS 10 – Redução das Desigualdades (Meta 10.2 | Indicador 10.2.1); ODS 11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis (Metas 11.4, 11.6, 11.7 a b e c | Indicadores 11.4.1, 11.6.2, 11.a.1, 11.b.2); ODS 12 – Consumo e Produção Responsáveis (Meta 12.8 | sem indicador no Brasil); ODS 13 – Ação Contra Mudança Global do Clima (Meta 13.3 | sem indicador no Brasil).

[2] As metas e indicadores de cada objetivo da Agenda 2030 podem ser acompanhados pelo site: <https://www.ipea.gov.br>. Acessado: maio de 2025.

Muito embora a agenda do clima e a do desenvolvimento sustentável sejam interdependentes, as oportunidades de integrar seus objetivos dependem de planos, políticas e, principalmente, das opções para tomada de decisão. Assim, enquanto uma estratégia para mitigar, adaptar e promover sustentabilidade, a criação, implementação e gestão de roteiros de cicloturismo exigem a escolha de metodologias que abordem necessidades cognitivas para facilitar deliberações sobre governança, financiamento e capacidades (Saldanha, 2022; New *et al.*, 2022).

Nesse sentido, a abordagem colaborativa (Metzger *et al.*, 2024) ao se fundamentar nas fases cognitivas (explorar, analisar, debater, inferir, etc) da tomada de decisão e na interdependência positiva entre parceiros, exige: a compreensão do objetivo comum e das capacidades individuais, a negociação de contrapartidas justas, o desenvolvimento de competências interpessoais e o processamento coletivo de informações e decisões.

No âmbito do projeto de extensão Pedagogia Urbana, esses componentes da abordagem colaborativa são diretrizes metodológicas que orientam nossa práxis e, portanto, orientou a elaboração do roteiro de cicloturismo. Há sete anos e com o apoio do Edital da Pró-Reitoria de Extensão (PROEX/UFPB), o projeto promove práticas educativas e ações colaborativas

na cidade. As ações realizadas visam tanto enriquecer a formação cidadã de nossos estudantes quanto contribuir ativamente para a redução das desigualdades socioespaciais que marcam o município de João Pessoa. Ao longo dessa trajetória, por meio de eventos, cursos, mobilizações, produção de materiais didáticos, de audiovisual e documentos técnicos, buscamos instigar engajamentos propositivos e transformadores com parceiros diversos em pautas ambientais, de mobilidade urbana ou do turismo da cidade.

Nosso horizonte sempre foi fomentar alternativas às condições de opressão e exploração, compreendendo a cidade, na perspectiva do Henri Lefebvre (2002), não só como escala de explicação, mas como escala prioritária da experiência – condição, meio, ferramenta e território para o desenvolvimento de processos cognitivos e interpessoais críticos, ecológicos e criativos. Na elaboração do roteiro por partimos do pressuposto do potencial multifacetado do ciclismo (lazer/turismo, urbana/rural) para i) catalisar encontros, ii) desenvolver a orientação e percepção espacial dos indivíduos, iii) gerar renda e impulsionar empreendimentos; iv) contribuir com a conservação e preservação de ecossistemas, v) fixar o turista por mais tempo na cidade, vi) fortalecer a mobilidade por bicicleta e sua conexão intermodal no município, e vi) promover ações adaptativas no turismo para o enfrentamento da crise climática, identificamos

a construção colaborativa de um roteiro de cicloturismo para desenvolver processos dessa natureza.

O encontro de conhecimentos acadêmico, técnico, popular e o experiencial dos ciclistas, guias, cidadãos e comunidades possibilitados através das ações do projeto fez “conectar o conteúdo teórico [da cidade] com a prática [turística], promover a observação crítica, o desenvolvimento de novas perspectivas e a construção do conhecimento de forma significativa e propositiva” (Coimbra; Almeida, 2008, p. 12 [adendo nosso]). O ato de construir colaborativamente o roteiro, nos fez entender o roteiro com um potencial pedagógico. Essa dimensão educativa do turismo é intrínseca à construção de uma cidade mais sustentável e resiliente. Afinal, a forma como nos deslocamos nas cidades, incluindo os turistas, é estrutural na construção de ambientes urbanos mais sustentáveis e resilientes.

A CONSTRUÇÃO COLETIVA DE UM ROTEIRO DE CICLOTURISMO

Ao longo de três anos, cinco frentes de trabalhos foram criadas para fazer a curadoria do roteiro, criar sinergia entre os atores envolvidos, ofertar oficinas e cursos de formação e qualificação, e divulgar o roteiro em eventos políticos, técnico-científicos, feiras de turismo e mídias em geral.

A ideia da criação de um roteiro de cicloturismo surgiu do nosso monitoramento da elaboração do primeiro Plano de Mobilidade Urbana do município (PlanMob). Entre 2018 e 2020, o projeto “Pedagogia Urbana” integrou a rede Mobcidades^[3] para participar de reuniões e oficinas públicas realizadas pelo consórcio responsável^[4], realizando intervenções que ressaltaram a necessidade de maior atenção e o encaminhamento de propostas para a mobilidade ativa, especialmente, para a mobilidade por bicicleta. Em 2021, o plano foi aprovado e publicado em maio de 2022 como Lei Ordinária nº 14.515/2022, sem a inclusão de plano ciclovitário ou mesmo de dispositivos que propusessem melhorias na infraestrutura existente.

Diante desse cenário e cientes dos investimentos públicos realizados em nome do turismo como vetor de desenvolvimento local, consideramos que um roteiro de cicloturismo publicamente aceito poderia sensibilizar a gestão e catalisar a expansão da malha ciclovitária.

Para uma estratégia socialmente justa, priorizamos averiguar o interesse das comunidades tradicionais (ribeirinhos, quilombolas, pescadores) em co-criar, planejar e gerir a pro-

[3] *Mobcidades* – Mobilidade, Orçamento e Direitos é uma rede promovida pelo Inesc em parceria com dez cidades do Brasil com o objetivo de fortalecer e fomentar a participação popular na gestão da mobilidade urbana com foco na garantia do direito à cidade e ao transporte como direito social. Disponível em: <https://inesc.org.br/acoes/mobcidades>. Acessado em: Maio de 2025.

[4] O consórcio ocorreu entre a Concremat Engenharia, COMAP e o SISTRAN.

posta. As comunidades de Gramame e Jacarapé^[5], situadas em regiões periféricas, integraram a iniciativa. Assim, em consonância com nossa fundamentação teórica, que posiciona a colaboração e a aprendizagem colaborativa (Chambers *et al.*, 2021) como pilares para o desenvolvimento de iniciativas transformadoras, o processo de engajamento dos diversos atores para a criação do roteiro ‘Conheça João Pessoa de Bicicleta!’ foi executado compreendendo o papel da universidade como mediadora e construtora de pontes (New *et al.*, 2022). O processo respeitou: a interdependência positiva; a compreensão mútua de capacidades e condições; o cumprimento de contrapartidas; o desenvolvimento de competências interpessoais; e o processamento coletivo de informações e decisões.

A seguir, expomos de modo sucinto as 5 (cinco) frentes de trabalho (FT) e seus respectivos produtos e resultados desenvolvidos. Utilizamos o termo frente para agrupar e descrever ações que se desenvolvem muitas vezes de modo sobreposto e iterativo.

[5] Gramame é um bairro da cidade, o maior em extensão territorial, onde há quilombos urbanos e rurais. O bairro tem esse nome por margear o rio Gramame, um dos principais atrativos da rota do Vale do Gramame. Jacarapé é uma comunidade de pescadores que vive à beira-mar próximo a foz do rio Gramame. Uma praia que foi paradisíaca até o início da construção do Polo Turístico Cabo Branco, iniciada em 2022.

Frente de Trabalho I -

Catálogo e articulação dos atores

Essa frente teve como objetivo identificar e catalogar os atores-chave cujo conhecimento, experiência e atuação no território seriam cruciais para a criação e desenvolvimento do roteiro. Nesse sentido, ainda na fase de concepção da proposta a ser submetida ao edital PROEX/UFPB, estruturamos internamente dois grupos de trabalho (GT): o GT de criação e curadoria do roteiro e o GT de articulação. Ambos foram inicialmente compostos por professores e estudantes do Departamento de Geociências (Dgeoc) e do Departamento de Turismo e Hotelaria (DTH) da UFPB.

As estratégias de aproximação foram diversificadas, em todas elas buscamos estabelecer um diálogo baseado na transparência, explicitando que o roteiro era, naquele momento, uma ideia abstrata e que sua construção dependeria de um esforço coletivo, de preferência de modo colaborativo, e da aprovação via edital do projeto para execução da proposta. Após a aprovação do projeto, membros das comunidades e cidadãos interessados em participar aderiram aos grupos de trabalhos já citados e aos que surgiram posteriormente. O GT de articulação tornou-se, com o passar do tempo, um GT de coordenação com a função de organizar reuniões entre as frentes de trabalho, dissolver assimetrias e identificar habilidades/conhe-

cimentos. Os grandes resultados deste GT foram as múltiplas percepções advindas ao mediar conflitos nas fases cognitivas da tomada de decisão e, principalmente, a construção de um vínculo com mais de 20 organizações de nível local e nacional e de um banco de dados sobre a cidade.

É importante destacar que a única aproximação que se deu de forma mais sistemática, isto é com apresentação dos objetivos, diretrizes e produtos (alguns já em formato de protótipo), foram com a gestão pública via Secretaria Municipal de Turismo, o Instituto AromeiaZero, o Instituto Planett, a La Ursa Tour e a Federação Estadual dos Guias de Turismo da Paraíba (FEGGTUR-PB), por serem externos e estratégicos em atividades de formação, qualificação e divulgação (stakeholders).

Frente de Trabalho II -

Inventariação e mapeamento dos atrativos

e cicloestruturas da cidade

Após a consolidação das parcerias, submetemos a proposta para o Edital Proex UFPB ano 2021/2022 e com a aprovação iniciamos a fase do levantamento sistemático e a georreferenciação dos atrativos que comporiam a base das rotas. Para a inventariação dos atrativos turísticos, adotamos como referência as diretrizes metodológicas propostas pelo Ministério do Turismo (MTur) para a elaboração de Inventários da Oferta Tu-

rística (IOT)^[6]. E realizamos reuniões no formato de oficinas participativas com os diversos atores envolvidos – especialmente comunidades locais, guias de turismo e ciclistas experientes.

Este procedimento envolveu não só a identificação, mas a classificação (ex: atrativos naturais, culturais, históricos, eventos programados, equipamentos de lazer) e o esboço das narrativas de cada rota, bem como o *croqui* das mesmas. Nesse ponto, é importante mencionar que pela ausência de cicloestruturas contamos com o conhecimento tácito dos ciclistas para definir o melhor percurso, sempre priorizando a segurança seguida do conforto.

Todos os dados e informações oriundos dessas reuniões foram espacializados em um Sistema de Informação Geográfica (SIG) criado especificamente para o projeto e desenvolvido através do programa ARCMAP e ARCGIS PRO. Alguns desses dados e informações estão disponíveis através do *storymap*. A existência desse SIG foi e é fundamental para a atualização e reformulação das rotas e outras informações do projeto. É importante destacar que utilizamos a metodologia de mapeamento participativo (Acselrad, 2010) para identificar atrativos junto às comunidades, ciclistas e guias da cidade.

[6] Disponível em: <https://www.gov.br/turismo/pt-br/centrais-de-conteudo-/publicacoes/inventario-da-oferta-turistica>. Acessado em: maio de 2025.

O *storymap*^[7] permite uma experiência prévia do roteiro, antes da sua realização, com navegação interativa em mapa, conforme figura 1, e visualização de fotos dos passeios já realizados. Nessa plataforma também há informações sobre as características do percurso, nível de dificuldade, condutores, estabelecimentos parceiros e o ciclomapa da cidade.

Ao longo dos três anos do projeto, foram idealizadas 12 rotas, mas apenas 4 (quatro) delas foram implementadas, isto é, chegaram a ser comercializadas. É importante também mencionar que esse produto (*storymap*) também foi idealizado para contribuir com a comercialização do projeto e sua divulgação nas mídias digitais e feiras de turismo.

Frente de Trabalho III - Concepção e desenvolvimento da identidade visual do projeto

Como resultado das reuniões, reconhecemos a importância de construir uma identidade visual forte e representativa para o projeto ‘Conheça João Pessoa de Bicicleta!’. Esta etapa teve como objetivo traduzir a essência, os valores e os objetivos do roteiro em um conjunto de elementos gráficos – incluindo nome, logotipo, paleta de cores e tipografia – que pudessem

[7] Disponível em: <https://arcg.is/1ibO8Q>. Acessado em: maio de 2025.

comunicar eficazmente a proposta e gerar reconhecimento e apropriação tanto pela comunidade local quanto por potenciais visitantes.

Esse processo iniciou-se com um diagnóstico e *briefing* criativo, conduzido pela designer e ciclista da cidade, Adriana Yumi.. Buscamos definir no coletivo os conceitos-chave que a marca deveria transmitir. Para tanto a valorização do patrimônio natural e cultural pessoense, a experiência do ciclismo, a sustentabilidade, a proposta de descarbonização das atividades turísticas na cidade, o protagonismo comunitário e a fixação do turista por mais dias na cidade foram apontadas como objetivos do projeto que deveriam ser comunicados. Discutimos também o público-alvo e os sentimentos que desejávamos alcançar, além de realizarmos um levantamento de referências visuais.

A partir desse alinhamento, avançamos para a geração de propostas visuais e estudos preliminares de logotipos, explorando símbolos que remetessem ao ciclismo, aos símbolos de João Pessoa e à natureza local, além de testagem de diferentes paletas cromáticas e famílias tipográficas. As alternativas foram então apresentadas e discutidas em rodadas de feedback com todos, buscando um processo de refinamento iterativo. Levamos em consideração a clareza da mensagem, a aplicabilidade da marca em diferentes suportes (digitais e impressos) e, prin-

cipalmente, sua capacidade de conectar-se emocionalmente com o público. Esse processo culminou na seleção da identidade visual que hoje representa o ‘Conheça João Pessoa de Bicicleta!’ e que pode ser visualizada na figura 2 abaixo.

A identidade visual do roteiro traz o nome da cidade em formato de bicicleta para despertar pertencimento. A tipografia foi escolhida por possibilitar uma leitura fácil e fluida. As linhas onduladas foram utilizadas para representar diferentes tipos de terrenos para a bicicleta, a relação com o mar e a paleta de cores para gerar especificidade às narrativas. A cor vermelha representa rotas que têm os territórios comunitários – quilombos e vila de pescadores – como atrativos principais. A cor amarela faz referência às rotas que contam a história da cidade. A cor laranja se refere às rotas que percorrem o ponto extremo oriental das Américas, onde há fragmentos florestais de mata atlântica numa Formação de Barreira. A cor verde representa o verde da água do mar de João Pessoa. Também decidimos que para cada rota implementada haveria um selo para garantir a qualidade do serviço, fazer referência ao seu principal atrativo e quiça no futuro servir a um passaporte do cicloturismo de JP. As rotas, que porventura no futuro, virão a ser implementadas, devem manter a tipografia, a referência de cores e um elemento do atrativo principal da rota para garantir a comunicação visual do roteiro.



Figura 1 -
Print do storymap.

Fonte:
arquivo do Pedagogia Urbana.



Figura 2 -
**Identidade Visual do projeto
'Conheça João Pessoa
de Bicicleta'.**

Fonte:
arquivo do Pedagogia Urbana.

Frente de Trabalho IV -

Formação e qualificação para o cicloturismo

Esta frente representa um dos pilares fundamentais do nosso projeto, visando não apenas a criação do roteiro em si, mas também o fortalecimento das capacidades locais para o desenvolvimento e a gestão sustentável do cicloturismo em João Pessoa. Compreendemos que a qualificação dos atores envolvidos é crucial para garantir a qualidade da experiência do visitante, a geração de renda para as comunidades e a profissionalização do segmento. As ações de treinamento (entre formação e qualificação) foram ofertadas no formato de oficina e módulos de forma customizada, isto é, atendendo às necessidades específicas dos diferentes grupos participantes e articulando parcerias estratégicas para sua execução.

Oficinas com Comunidades Locais

Reconhecendo o potencial das comunidades tradicionais (quilombolas e pescadores) não apenas como anfitriãs, mas como protagonistas na oferta de serviços e produtos ao longo das rotas, desenvolvemos alguns cursos focados em suas vocações e necessidades, foram eles: a) Hospitalidade e Atendimento ao Turista com foco em desenvolver habilidades de comunicação, recepção e fornecimento de informações, realizamos oficinas sobre as melhores práticas de hospitalidade, incluindo

a valorização da cultura local como diferencial no atendimento e a importância de criar um ambiente acolhedor e seguro para os visitantes^[8]; b) Gastronomia Regional que teve como objetivo valorizar os saberes culinários e a produção de alimentos locais e fazer da alimentação deles um atrativo da rota, para tanto oferecemos oficinas práticas sobre técnicas de preparo, aproveitamento integral de alimentos, boas práticas de manipulação e apresentação de pratos típicos^[9]; c) Precificação e Gestão Financeira Básica para garantir a sustentabilidade econômica das iniciativas comunitárias, promovemos oficinas sobre como calcular custos, definir preços justos para produtos e serviços (artesanato, alimentação, hospedagem domiciliar), e noções básicas de controle financeiro e planejamento. Essas duas últimas capacitações foram conduzidas por uma nutricionista e ciclista da cidade, Clélia Correia, que utilizou metodologias ativas e adaptadas à realidade de cada comunidade, buscando sempre o diálogo e a troca de experiências. A figura 3 apresenta momentos dessas duas oficinas.

No âmbito das oficinas, viabilizamos a participação de uma das rotas do projeto, a rota Vale do Gramame, na Bike-a-thon ci-

[8] Esse treinamento foi realizado por professores do curso de Turismo e turismólogos que já atuam como empresários em empresas locais de turismo.

[9] Nosso objetivo com essa formação foi também de incentivar a criação de pequenos empreendimentos gastronômicos ou a oferta de refeições em residências, agregando valor à experiência do cicloturista.

cloturismo (2021) do Instituto AroMeiaZero^[10] para obter apoio técnico e financeiro. Essa rota é administrada pela comunidade do Gramame, onde há quilombos rurais e urbanos, e foi considerada a mais difícil de ser implementada pela equipe do projeto em função da falta de infraestrutura, distância da zona turística que é ponto de partida de todas as rotas e nível de dificuldade para o pedal. Participaram da maratona membros da comunidade do Gramame e alunos do curso de Turismo da UFPB. Com o apoio financeiro recebido pela Bike-a-thon, foi criada a cozinha cultural do quilombo Mituaçu (figura 3), que serve pratos produzidos com o que é cultivado no quilombo e gera renda para quatro famílias do local.

Capacitação de Ciclocondutores de Turismo

A ideia do curso partiu da identificação de uma lacuna crucial no mercado local, que por sua vez percute uma situação nacional: a ausência de profissionais qualificados, ou seja, de Guias de Turismo preparados para conduzir grupos de turistas de bicicleta com segurança, conhecimento técnico e capacidade de interpretação do território. Para suprir essa demanda e profissionalizar a atividade, estabelecemos uma parceria com o Instituto Pla-

[10] A *bike-a-thon* é uma iniciativa do Instituto Aro com patrocínio do Instituto PHI para promover mobilidade segura e reativação de espaços públicos em territórios de comunidades vulneráveis e fortalecer a economia local. O instituto AroMeiaZero é reconhecido por fomentar a cultura da bicicleta na escala nacional.

nett,^[11] a La Ursa Tour e PNP^[12] (agência de turismo especializada em cicloturismo que atua no Recife), a Prefeitura Municipal de João Pessoa (por meio da Secretaria de Turismo e da autarquia de Mobilidade Urbana) e a Federação Estadual dos Guias de Turismo da Paraíba (FEGGTUR-PB) para oferecer o curso.

Juntos, cocriamos e implementamos o primeiro Curso de Formação de Ciclocondutores de Turismo de João Pessoa; que foi replicado, recentemente, pelo projeto de extensão *Ciclovida* da Universidade Federal do Paraná (UFPR). O público-alvo principal foram os guias de turismo já credenciados, buscando ampliar suas competências, mas também abrimos vagas para ciclistas experientes com interesse em atuar profissionalmente no segmento. A certificação do curso foi autenticada pela Universidade Federal da Paraíba via Pró-Reitoria de Extensão e Prefeitura Municipal de João Pessoa via Secretaria Municipal de Turismo, para conferir credibilidade e reconhecimento oficial a essa nova qualificação. A figura 4 tem imagens do modelo do certificado e de diferentes momentos do curso.

Acreditamos que esta iniciativa não só eleva o padrão dos serviços de cicloturismo, mas também cria novas oportunidades de trabalho e renda para os profissionais do turismo.

[11] O Instituto atua em atividades de planejamento e gestão que estão na interface entre mobilidade e turismo.

[12] São agências de turismo que atuam, respectivamente, em Recife e João Pessoa. Importante destacar que a de Recife é especializada em cicloturismo.

O curso foi realizado no formato híbrido e dividido em 3 (três) módulos com dez oficinas e 30h de duração. No primeiro as aulas ocorreram no formato *online* e foram abordadas questões conceituais do debate de mudanças climáticas, transporte, mobilidade urbana e turismo. No segundo módulo, as oficinas foram híbridas e direcionadas para temas do mercado, como *marketing* digital, negócios e mecânica de bicicleta. O terceiro módulo foi presencial e direcionado para o conhecimento do território e de primeiros socorros.

Frente de Trabalho V -

Divulgação multicanal

Compreendendo que a visibilidade e a apropriação do projeto ‘Conheça João Pessoa de Bicicleta!’ por diversos públicos eram e são cruciais para o sucesso e sustentabilidade a longo prazo do projeto, foi concebido um GT de divulgação para operou de forma transversal e mais articulada com o GT de coordenação, acompanhando e impulsionando os avanços das demais frentes. Nosso objetivo foi não apenas disseminar informações sobre o roteiro e suas rotas, mas também engajar a comunidade, atrair visitantes e consolidar a imagem de João Pessoa como um destino possível ao cicloturismo e o projeto como estratégia de descarbonizar as atividades turísticas na cidade.

Desde as fases iniciais, reconhecemos a importância de construir uma narrativa coesa e atrativa. A identidade visual desenvolvida na FTIII serviu de alicerce para todas as nossas peças de comunicação. A divulgação das atividades e dos progressos do projeto foram realizados de maneira estratégica e em etapas, acompanhando o desenvolvimento e a maturação de cada produto e ação. O grupo dedicado a esta frente também assumiu a responsabilidade de elaborar e repassar material para a mídia, assegurando a difusão das iniciativas do projeto em veículos de comunicação.

Para garantir o alcance digital e a interatividade, investimos na criação de uma plataforma *online* robusta, materializada em um *storymap* dinâmico e visualmente atraente. Paralelamente, estabelecemos uma presença ativa nas redes sociais^[13], utilizando-as não só como canal de divulgação, mas também como espaço para interação com o público, compartilhamento de experiências e, crucialmente, como uma vitrine para a comercialização direta das experiências nas rotas por parte dos operadores e comunidades envolvidas, fomentando assim a autonomia e a geração de renda local. A rede social estava ativa até o rompimento de vínculos que iremos relatar mais adiante e pela necessidade vigente de re-elaboração de uma

[13] Disponível em: [@pedagogiaurbanabr](#) e [@ciclotur.jp](#). Acessados em: maio de 2025.

nova forma de comercialização das rotas e gestão coletiva do material criado.

Visando o público profissional do turismo e a inserção do roteiro nos canais tradicionais de promoção, elaboramos material impresso de alta qualidade: um *folder* institucional e promocional (figura 5). Este material foi estrategicamente utilizado em eventos chave, como a EXPO Turismo Paraíba (2023), principal feira de turismo do estado da Paraíba.

A produção de vídeos promocionais curtos e impactantes^[14] foi realizada pelo ciclista e produtor cultural, Victor Ramalho, que buscou destacar a beleza cênica das rotas, a riqueza cultural das comunidades e a experiência singular de pedalar por João Pessoa. Os vídeos renderam engajamento nas redes sociais e ampliaram o número de vendas das rotas. É importante destacar que a grande maioria dos clientes até o presente momento continua sendo de residentes de João Pessoa.

Outro resultado significativo desta frente foi a co-organização do IV Encontro para Desenvolvimento do Cicloturismo (EDESC), em parceria com o Instituto Planett e com o patrocínio da Fundação de Apoio à Pesquisa do Estado da Paraíba (FAPESQ-PB). Esse evento de alcance nacional trouxe para João

[14] Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=L71JJ5z2Ex8&ab_channel=PedagogiaUrbana. Acessado em: maio de 2025. / Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=Dp4JjOAYyus&ab_channel=PedagogiaUrbana. Acessado em: maio de 2025.

Pessoa especialistas, ativistas e gestores para discutir a mobilidade por bicicleta e o cicloturismo, posicionando nosso projeto em um debate mais amplo e conferindo-lhe reconhecimento e legitimidade. A logomarca criada para o evento e as logomarcas das parcerias constituídas estão expostas na figura 6.

Em síntese, o percurso metodológico aqui descrito, organizado em Frentes de Trabalho interdependentes, reflete nosso compromisso com uma abordagem colaborativa. A articulação constante entre os diferentes GTs e as diversas ações de engajamento, pesquisa, criação, formação e comunicação foram essenciais para a construção do roteiro 'Conheça João Pessoa de Bicicleta!' e para o alcance dos objetivos propostos, cujos resultados detalharemos a seguir.

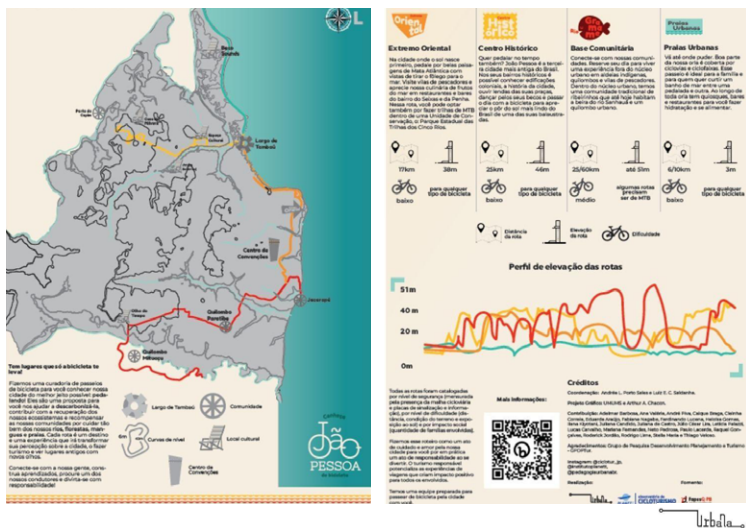


Figura 5 -
Folder de divulgação.

Fonte:
arquivo do Pedagogia Urbana.



Figura 6 -
Logomarca do IV EDESC
e os parceiros.

Fonte:
arquivo do Pedagogia Urbana.

CONHEÇA JOÃO PESSOA DE BICICLETA: APRENDIZADOS E DESAFIOS

Como um projeto que nasce da extensão universitária com o objetivo de conectar a academia à sociedade, se estabeleceu desde o início uma composição mista nas frentes de trabalho.

Cada frente foi composta, minimamente, por dois representantes da UFPB (um docente e um discente), mais um cidadão (geralmente, ciclista) interessado em dedicar tempo, talento e conhecimento no desenvolvimento das ações e um representante de comunidades tradicionais e/ou de empresas ou ongs. As frequências das reuniões foram organizadas por frente de trabalho conforme o planejamento e demandas de ações. Os aprendizados e desafios que iremos relatar aqui emergem dessa vivência colaborativa, orgânica e autêntica.

A construção do roteiro é resultado de um processo que demandou e, ao mesmo tempo, elaborou a interdependência positiva entre os parceiros. A necessidade de compreender o objetivo comum e as capacidades individuais, negociar contrapartidas justas e desenvolver competências interpessoais (Chambers *et al.*, 2021) foi uma escolha metodológica que se materializou em cada etapa e que construiu vínculos organizacionais que transcendem o projeto em si. Esses vínculos formam uma rede de proteção do modelo de cicloturismo a existir na cidade, como podem ser acionados no futuro para

o desenvolvimento da resiliência da cidade. A universidade, ao assumir seu papel de mediadora e construtora de pontes, facilitou esse processo, porém foi a abertura e o comprometimento dos diversos atores que permitiram a efetivação dessa sinergia.

Intrínseca a essa colaboração, a flexibilidade emergiu como um componente indispensável que configurou diferentes dinâmicas de grupo e o principal aprendizado. Em um projeto de longa duração e com múltiplos *stakeholders*, a capacidade de adaptar-se a diferentes ritmos, realidades e imprevistos é fundamental. A flexibilidade possibilita a criação de soluções para desafios não antecipados e o manejo das dinâmicas grupais em distintas fases cognitivas da tomada de decisão. Conforme esboçam New *et al.*, (2022), a abordagem metodológica colaborativa estimula o desenvolvimento de competências coletivas. O processo de “conectar o conteúdo teórico [da cidade] com a prática [turística]” exigiu essa maleabilidade para que o conhecimento fosse construído de forma significativa e propositiva, reconhecendo o potencial pedagógico da própria experiência e um viés mercadológico que articula o roteiro de cicloturismo com as narrativas de outros segmentos, tal qual destacado Cascai *et al.* (2022) na revisão bibliométrica sobre o cicloturismo.

Todavia, essa experiência também descortinou desafios persistentes e complexos da realidade e da cultura política do

país. Um deles é a ainda incipiente discussão pública sobre o peso real das atividades turísticas no aquecimento global. Embora a relação bidirecional entre turismo e aquecimento global seja bem documentada e cientificamente comprovada e o cicloturismo se apresente como estratégia de mitigação e adaptação, a conscientização sobre a urgência de descarbonizar as atividades turísticas ainda carece de maior capilaridade social e política. Essa lacuna dificultou a adesão de outras organizações do turismo, como a ABIH (Associação Brasileira da Indústria de Hotéis) e a ABRASEL (Associação Brasileira de Bares e Restaurantes), ou seja, ainda não há no âmbito delas reorientação de prioridades e investimentos em mitigação e adaptação. A superação dessas barreiras é vital para que o cicloturismo não permaneça como uma iniciativa de nicho, mas se estabeleça como parte relevante da oferta turística.

Outro desafio sensível concerne à realidade socioeconômica das comunidades tradicionais envolvidas. Embora o projeto busque contribuir para a dimensão econômica da sustentabilidade de forma distribuída e para o alcance de ODS, as urgências da sobrevivência cotidiana, com prioridades imediatas distintas daquelas do projeto, por vezes impõem dificuldades à operacionalização/comercialização, portanto, a frequência e continuidade de algumas rotas. Compreender a cidade como escala prioritária da experiência (Lefebvre, 2002) implica reco-

nhecer essas tensões e buscar, continuamente, formas de alinhar a frequência da oferta sem impor um fardo adicional de recursos financeiros e tempo.

Tal problema, expõe a fragilidade da iniciativa que enfrenta obstáculos no que tange à governança e ao apoio institucional. A descontinuidade da atuação do poder público municipal, evidenciada pela “mudança da pasta” e a consequente redução do apoio, tem impactado diretamente as estratégias de comercialização e divulgação das rotas. Logo, a renda das comunidades e a visibilidade do projeto. Essa instabilidade dificulta a consolidação do cicloturismo como um produto turístico e integrado às políticas de desenvolvimento da cidade.

O cicloturismo como uma proposta de turismo lento, incentiva a exploração do território por bicicleta (Becker, 2013; Ciascai *et al.*, 2022; Saldanha, 2022). Mas, muito mais do que uma alternativa para o turismo sustentável, nosso roteiro de cicloturismo se apresenta como uma (e a primeira) proposta de lazer para os cidadãos, de descarbonização das atividades turísticas da cidade e um meio para geração de renda para nossas comunidades e ciclocondutores.

Infelizmente, a alocação de investimentos em cicloestruturas como idealizado no início foi irrisória até o momento. Mas, a construção coletiva e colaborativa do roteiro resultou em rotas que se propõem a catalisar processos de aprendizagem sobre

a história, a cultura, a ecologia e as dinâmicas sociais da cidade. E a identidade visual, autêntica e orgânica, ao mesmo tempo que gera pertencimento fortalece a cultura da bicicleta na cidade.

REFERÊNCIAS

- ACSELRAD, H. (Org.). **Cartografia social, terra e território**. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ, 2013.
- BECKEN, S. Developing a framework for assessing resilience of tourism sub-systems to climatic factors. **Annals of Tourism Research**, v. 43, pp. 506-528, 2013. DOI: 10.1016/j.annals.2013.06.002.
- BECKEN, S.; HAY, J. E. **Tourism and climate change: risks and opportunities**. Clevedon: Channel View Publications, 2007.
- BRAND, C. et al. The climate change mitigation effects of daily active travel in cities. **Nature Communications**, v. 12, art. 529, 2021. DOI: 10.1038/s41467-021-20943-x.
- CHAMBERS, J. M. et al. Six modes of co-production for sustainability. **Nature Sustainability**, v. 4, pp. 983-996, 2021. DOI: 10.1038/s41893-021-00755-x.
- CIASCAI, O.; DEZSI, S.; RUS, K. Cycling Tourism: a literature review to assess implications, multiples impacts, vulnerabilities and future perspectives. **Sustainability**, v. 14, n. 15, e8983, 2022. DOI: 10.3390/su14158983. (Nota: O ano 2022 foi inferido a partir do volume 14 da revista Sustainability e do padrão do DOI. A paginação “pp. 1-18” foi mantida, mas “e8983” indica o número do artigo, comum em publicações online).
- COIMBRA, H. de A.; ALMEIDA, M. (Orgs.). **Turismo pedagógico: educação para além da escola**. São Paulo: Aleph, 2008.
- DICKINSON, J. E.; LUMSDON, L. M. **Slow travel and tourism**. London: Earthscan, 2010.
- DODMAN, D. et al. Cities, Settlements and Key Infrastructure. In: PÖRTNER, H.-O. et al. (Ed.). **Climate Change 2022: impacts, adaptation and vulnerability**. Contribution of Working Group II to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Cambridge: Cambridge University Press, 2022. pp. 907-1040. DOI: 10.1017/9781009325844.008.
- LEFEBVRE, H. **Revolução Urbana**. [S.l.: s.n., s.d.]. (Nota: Dados de publicação como local, editora e ano específico não foram fornecidos no original. Recomenda-se buscar uma edição específica para completar a referência, por exemplo: Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008).
- METZGER, J-P. et al. **Contribuições ao plano de ação climática do Estado de São Paulo**. São Paulo: Instituto de Estudos Avançados, 2022. DOI: 10.11606/9786587773636.
- METZGER, J-P. et al. Guiding transdisciplinary synthesis processes for social-ecological policy decisions. **Perspectives in Ecology and Conservation**, v. 22, n. 4, pp. 315-327, out.-dez. 2024. DOI: 10.1016/j.pecon.2024.11.004. (Nota: O nome da revista “Perspectives in Ecology and Conservation” foi inferido a partir do DOI.)
- NEW, M. et al. Decision-Making Options for Managing Risk. In: PÖRTNER, H.-O. et al. (Ed.). **Climate Change 2022: impacts, adaptation and vulnerability**. Contribution of Working Group II to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Cambridge: Cambridge University Press, 2022. pp. 2539-2654. DOI: 10.1017/9781009325844.026.
- SALDANHA, L. **Análise dos padrões de governança de rotas de cicloturismo no Brasil**. 2022. Tese (Doutorado em Engenharia dos Transportes) - Programa de Pós-Graduação em Engenharia dos Transportes, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2022.

- SALES, A. L. P.; MENDES, M. F. A bicicleta como protagonista nas ações de adaptação das cidades às mudanças climáticas. In: **Observatório das Metrópoles nas Eleições: um outro futuro é possível – Paraíba**. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrópoles, 2024. pp. 100-104.
- SANTOS, B. de S.; CHAUI, M. **Direitos humanos, democracia e desenvolvimento**. São Paulo: Cortez, 2014. E-book.
- SCOTT, D. *et al.* Can tourism be part of the decarbonized global economy? The costs and risks of alternate carbon reduction policy pathways. **Journal of Sustainable Tourism**, v. 24, n. 1, pp. 52-72, 2016.
- UNWTO; UNEP; UNFCCC; WORLD BANK. **Glasgow Declaration**: a commitment to a decade of climate action in tourism. Madrid: UNWTO, 2021.
- WEAVER, D. **Sustainable Tourism: Theory and Practice**. London: Butterworth-Heinemann, 2006.
- WISEMAN, J.; WILLIAMSON, L.; FRITZE, J. Community engagement and climate change: learning from recent Australian experience. **International Journal of Climate Change Strategies and Management**, v. 2, n. 2, pp. 134-147, 2010.
DOI: 10.1108/17568691011040399.



CAPÍTULO 5

PEDALANDO NA NATUREZA: O CICLOTURISMO EM UNIDADES DE CONSERVAÇÃO

Marcos Abilio Bosquetti

INTRODUÇÃO

Nas três últimas décadas, o turismo se tornou uma das atividades econômicas com os maiores índices de crescimento em todo o mundo (UNWTO, 2021) e está presente nos territórios mais remotos do planeta (Goodwin, 2016). O discurso de desenvolvimento turístico enfatizando apenas o seu aspecto econômico tem tornado o turismo uma ameaça para os recursos naturais e culturais dos destinos turísticos (Dodds & Butler, 2019).

A crise climática e os efeitos negativos do turismo rápido, ostensivo e predatório têm alavancado alternativas de turismo mais sustentável (Dodds & Butler, 2019), geralmente ofertadas por novos entrantes que passam a fazer parte da complexa rede de atores do setor de turismo (Volgger & Pechlaner, 2015). Dentre essas alternativas encontra-se o cicloturismo, considerado uma modalidade de turismo sustentável (Lamont, 2014). Nesta modalidade, o turista utiliza a bicicleta como principal meio de transporte, podendo durar apenas parte do dia ou vários dias consecutivos ou não (Teixeira & Edra, 2020).

O cicloturismo está alinhado com a filosofia *slow tourism* que valoriza a experiência da viagem, priorizando qualidade ao invés de quantidade (Dickinson, Lumsdon & Robbins, 2011) permitindo ao viajante integrar-se à paisagem de forma contemplativa (Lamont, 2014). O ritmo suave e contemplativo da bicicleta oferece ao cicloturista a oportunidade de desfrutar da viagem tanto quanto do destino e de acessar recursos naturais e culturais do território, geralmente negligenciados pelo turismo tradicional (EuroVelo, 2021).

Pesquisas recentes apontam que a busca de maior interação com a natureza é uma das principais motivações dos brasileiros para a prática do cicloturismo (Saldanha *et al*, 2019; Sartori, 2021). Nesse contexto, o cicloturismo surge como uma alternativa de turismo sustentável em UC e pode ser um importante

aliado nos esforços para a preservação ambiental e desenvolvimento territorial dos destinos turísticos (EuroVelo, 2021).

Este capítulo traz uma breve introdução sobre cicloturismo em UC e ilustra o tema com o estudo de caso do Programa de Cicloturismo Rota da Baleia Franca, uma iniciativa pioneira no Brasil desenvolvida na Área de Proteção Ambiental da Baleia Franca no litoral sul de Santa Catarina, uma das principais UCs da costa brasileira.

O estudo de caso foi realizado a partir de pesquisa qualitativa com dados primários coletados por meio de entrevistas em profundidade com representantes de todos os grupos de *stakeholders* do programa, condução de grupo focal com cicloturistas que percorreram o roteiro e anotações de campo feitas pelo pesquisador que atuou como observador participante pedalando o roteiro com um grupo de cicloturistas. O estudo também utilizou dados secundários coletados de artigos de jornais e revistas do setor de turismo, documentos dos órgãos públicos ambientais e da agência que implementou o programa de cicloturismo (Bosquetti, 2023).

UNIDADES DE CONSERVAÇÃO

Diante da crescente ameaça à biodiversidade natural das espécies provocada pelas mudanças climáticas à nível global, as Unidades de Conservação (UCs) representam uma estratégia

do poder público brasileiro de conservar os recursos naturais no território nacional por meio do manejo e gestão sustentável. As UCs consistem em áreas territoriais, de natureza continental ou marinha, regulamentadas pelo Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (SNUC) através da Lei nº 9.985/2000.

Essas áreas designadas como UC desempenham um papel vital na preservação de ecossistemas, na manutenção de serviços ambientais essenciais, como a regulação do clima e a proteção de recursos hídricos, além de contribuírem para o desenvolvimento sustentável e bem-estar das comunidades locais que dependem diretamente desses recursos naturais.

O SNUC organiza essas áreas em dois grandes grupos: Proteção Integral e Uso Sustentável, cada um com objetivos e regras específicos para a gestão e o uso dos recursos naturais (Brasil, 2000).

Proteção Integral

O objetivo principal das UCs do Grupo Proteção Integral é a preservação da natureza, permitindo apenas usos indiretos dos recursos naturais, ou seja, aqueles que não envolvem consumo, coleta ou dano aos elementos naturais. Essas áreas têm maior restrição de uso para garantir a integridade dos ecossistemas protegidos. Este grupo é composto pelas seguintes categorias:

- ***Estação Ecológica (ESEC)***: voltada exclusivamente à pesquisa científica e à preservação dos ecossistemas. A visitação pública é somente permitida para fins educacionais ou científicos.
- ***Reserva Biológica (REBIO)***: visa a preservação integral da biodiversidade, sendo vedado o uso direto dos recursos naturais. A visitação é proibida, exceto para pesquisa científica.
- ***Parque Nacional (PARNA)***: além de conservar a biodiversidade, promove o uso público por meio do turismo ecológico, recreação e educação ambiental, respeitando critérios rigorosos para minimizar impactos.
- ***Monumento Natural (MN)***: protege formações naturais raras, singulares ou de grande beleza cênica. Permite visitação e atividades turísticas controladas, desde que não comprometam as características naturais.
- ***Refúgio de Vida Silvestre (RVS)***: destinado à proteção de habitats de espécies nativas. Permite atividades de educação ambiental e turismo ecológico em áreas específicas, sem interferir nos processos naturais (Brasil, 2000).

Uso Sustentável

As UCs do Grupo Uso Sustentável têm como foco conciliar a conservação da biodiversidade com o uso sustentável dos re-

ursos naturais pelas populações locais. Essas áreas permitem o manejo sustentável e a exploração controlada, sempre garantindo a renovação dos recursos e a preservação dos ecossistemas. As categorias desse grupo incluem:

- **Área de Proteção Ambiental (APA):** é uma categoria mais flexível, geralmente extensa, que permite atividades econômicas sustentáveis, como agricultura e ecoturismo, desde que sigam regras para proteger os recursos naturais.
- **Área de Relevante Interesse Ecológico (ARIE):** áreas menores, com pouca ou nenhuma ocupação humana, protegendo ecossistemas relevantes ou vulneráveis. Permite atividades compatíveis com a preservação.
- **Floresta Nacional (FLONA):** destinada ao uso sustentável dos recursos florestais, promovendo o manejo sustentável e a pesquisa científica.
- **Reserva Extrativista (RESEX):** criada para populações tradicionais que dependem do extrativismo, caça de subsistência e agricultura sustentável. Visa proteger os modos de vida e os recursos naturais.
- **Reserva de Fauna (REFAU):** visa proteger ecossistemas naturais que abrigam espécies da fauna nativa, permitindo o manejo sustentável para assegurar a conservação das populações.

- **Reserva de Desenvolvimento Sustentável (RDS):** semelhante à RESEX, mas voltada a populações que utilizam práticas tradicionais em harmonia com a conservação ambiental.
- **Reserva Particular do Patrimônio Natural (RPPN):** criada em propriedades privadas por iniciativa dos proprietários, que se comprometem a conservar a biodiversidade. Permite atividades de ecoturismo e pesquisa científica, mas veda a exploração dos recursos naturais.

Cada tipo de UC reflete as diferentes abordagens adotadas para proteger a biodiversidade brasileira e considera as necessidades humanas e culturais associadas a essas áreas de conservação (Brasil, 2000).

As UCs federais são geridas pelo Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), órgão ambiental criado em 2007 e vinculado ao Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima (MMA). O ICMBio tem como missão proteger o patrimônio natural e promover o uso sustentável dos recursos naturais. As demais UCs são geridas por órgãos ambientais dos respectivos níveis de governo que as criaram, ou seja, pelos estados, municípios ou até mesmo por particulares, como no caso de Reservas Particulares do Patrimônio Natural (RPPNs).

Cada esfera administrativa é responsável pela criação, implementação e gestão das UCs que se encontram sob sua ju-

risdição. Embora cada nível de governo seja responsável por suas UCs, o SNUC prevê mecanismos de cooperação entre as esferas federal, estadual e municipal para assegurar a conservação integrada do território. Essa colaboração é especialmente importante em áreas onde UCs de diferentes níveis estão interligadas (Brasil, 2000).

O Ministério de MMA desenvolveu o Painel Unidades de Conservação Brasileiras, uma plataforma interativa que disponibiliza informações oficiais do SNUC sobre localização, categoria, tamanho e objetivos de conservação de cada UC do território brasileiro. Existe 2945 UCs cadastradas até janeiro de 2025, abrangendo 19,1% da área continental e 26,5% da área marinha do país (Brasil, 2025).

Considerando que um dos objetivos da criação de UCs é promover o uso público e sustentável das áreas de conservação, o cicloturismo surge como uma alternativa sustentável de turismo por ser uma atividade turística de menor impacto ambiental e maior contribuição para a economia local do que o turismo tradicional e ostensivo (Reid, 2017). A próxima sessão apresenta o estudo de caso do Programa de Cicloturismo Rota da Baleia Franca, pioneiro em UC no Brasil, ilustrando o tema deste capítulo.

CICLOTURISMO EM UC: ESTUDO DE CASO PIONEIRO NO BRASIL

A Baleia Franca Austral (*Eubalaena australis*) faz parte da lista de espécies ameaçadas de extinção. Ela se reproduz na costa brasileira e permanece longos períodos bem próximo da arrebentação das ondas, perto da praia e costões, podendo ser vista durante junho a novembro no litoral sul de Santa Catarina, berçário natural desses mamíferos (Instituto Australis, 2024).

Para proteger a Baleia Franca Austral e organizar o uso dos recursos naturais da região, o governo federal criou, em 2000, a APA da Baleia Franca, uma UC de uso sustentável. A APA abrange 156 mil hectares e 130 km de costa, abrangendo nove municípios, desde o sul da Ilha de Florianópolis até Balneário Rincão, incluindo quase todo o litoral sul catarinense, como ilustra a figura 1 (ICMBio, 2000).

A paisagem da APA da Baleia Franca é de beleza exuberante formada por enseadas, campos de dunas, complexos lagunares, ilhas, morros, grande variedade de ecossistemas da Mata Atlântica bem como diversas construções tombadas pelo patrimônio histórico e sítios arqueológicos, como os sambaquis e as oficinas líticas. O território, antes habitado por povos sambaquis e indígenas, agora é ocupado por pescadores, agricultores, comerciantes e turistas (ICMBio, 2000).

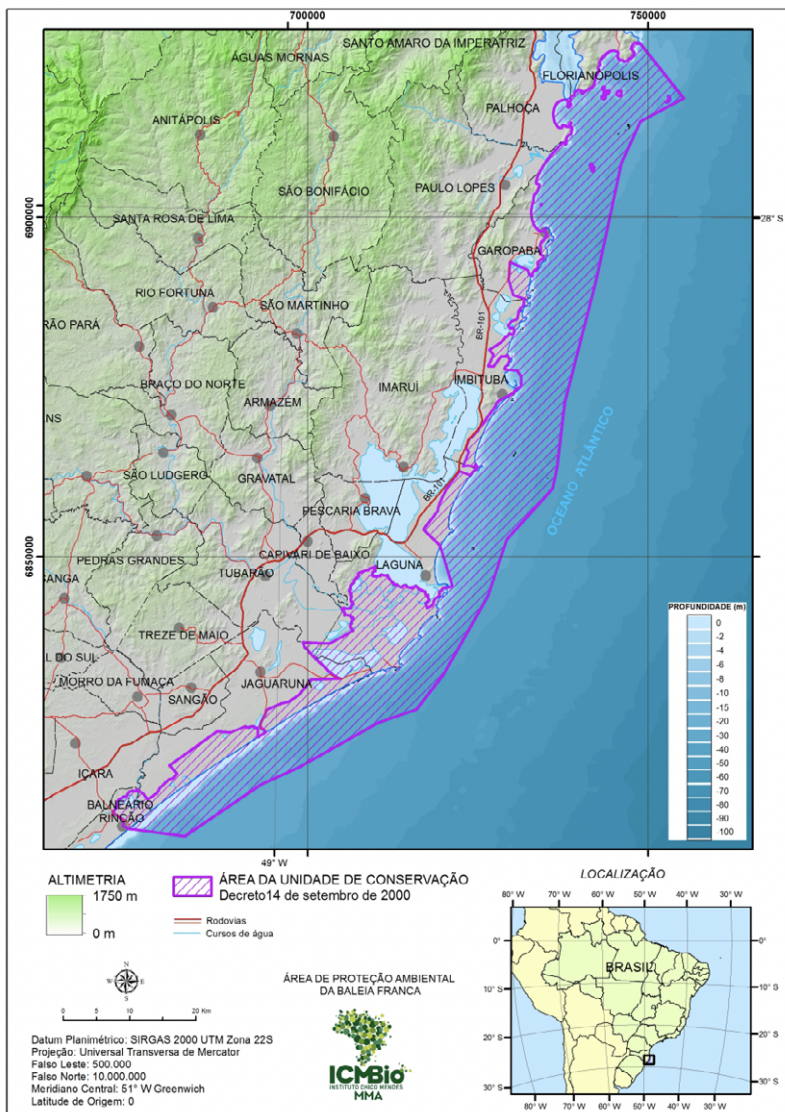


Figura 1 -
Mapa de limites da APA
da Baleia Franca.

Fonte:
Plano de Manejo
APA da Baleia Franca.

Este território é um destino turístico de grande importância para a economia local e tem sido foco do turismo de massa na temporada de verão (Fecomércio SC, 2024). Nesse contexto, o cicloturismo surge como uma atividade a ser considerada e incentivada pelos conselhos gestores das UCs e órgãos ambientais do poder público.

O Programa de Cicloturismo Rota da Baleia Franca foi inaugurado em 2007 pela agência de Cicloturismo Caminhos do Sertão e tem sido ofertado todos os anos até 2019, sendo interrompido entre 2020 e 2021 devido a pandemia Covid-19. A Caminhos do Sertão é uma agência especializada em cicloturismo, fundada em 2004 por dois sócios em Florianópolis, para oferecer roteiros que promovam a identidade territorial e conscientização ambiental.

Para idealizar, planejar e implementar o programa, os sócios da Caminhos do Sertão realizaram um estudo detalhado do território e várias reuniões com associações comunitárias, conselhos municipais de turismo, famílias tradicionais, museus locais, ONGs socioambientais, associações de pescadores e barqueiros da região, todos potenciais parceiros. O roteiro foi traçado visando englobar as iniciativas locais voltadas para a educação e preservação ambiental, agroecologia, pesca artesanal, aquicultura ecológica, economia solidária e conservação do patrimônio histórico e cultural.

Os sócios da Caminhos do Sertão queriam oferecer um programa de cicloturismo pioneiro no litoral brasileiro, que promovesse a valorização do patrimônio natural e cultural da APA da Baleia Franca e que atraísse turistas para o território fora da alta temporada de verão. Na etapa de implementação, a equipe Caminhos do Sertão testou o percurso, mediu a distância e tempo médio de pedal em cada dia do roteiro e trabalhou com os parceiros locais na customização dos serviços e atividades que seriam ofertadas ao longo da rota de cicloturismo.

O roteiro do Programa de Cicloturismo Rota da Baleia Franca tem 165 km de distância, percorridos em cinco dias dentro da APA da Baleia Franca, com início na Sede do Instituto Australis localizado na Praia de Itapirubá, em Imbituba, e término na Praia do Campeche, em Florianópolis. Faz parte do roteiro a travessia de barco da Ponta dos Papagaios no continente para a Ponta da Caieira do Sul na Ilha de Florianópolis.

O roteiro inclui visitas aos seguintes atrativos do território: Museu da Baleia Franca, único do gênero na América do Sul que registra a história da caça e das lutas pela preservação desta espécie em extinção; Centro Nacional de Conservação da Baleia Franca; Ecomuseu do Ribeirão; Projeto Gaia Village de Educação Ambiental; Engenho de Farinha Três Irmãs; Sítio Encanto dos Orgânicos; Fazenda Marinha Ostradamus, uma das fazendas de cultivo de ostras do Ribeirão da Ilha em Fló-
ria-

nópolis, considerado um exemplo nacional de aquicultura ecológica; e Parque Municipal da Lagoa do Peri, maior reservatório natural de água potável da costa catarinense.

Os cicloturistas pedalam por diversas praias (figura 2), trilhas de acesso aos mirantes das baleias e morros com vista panorâmica dos complexos lagunares e da cadeia de montanhas da serra catarinense.

Além das praias e costões, os cicloturistas conhecem outros atrativos naturais localizados no interior da APA como bosques, riachos e cachoeiras. O roteiro prioriza as vias secundárias de baixa circulação de veículos, estradas rurais de terra e trilhas já existentes. Parte do roteiro passa pelos entornos do Parque Estadual da Serra do Tabuleiro, a maior UC de Proteção Integral de Santa Catarina.

A equipe da Caminhos do Sertão transporta os cicloturistas, suas bagagens e as bicicletas de Florianópolis até o início do roteiro por meio de uma van que reboca a carreta com as bicicletas. O grupo de cicloturistas é conduzido por dois guias bilíngues especializados em cicloturismo e com treinamento em primeiros socorros e mecânica de bicicleta. O uso dos equipamentos de proteção individual como capacete, óculos e luvas é obrigatório, bem como o cumprimento das regras de segurança e orientações gerais apresentadas para o grupo de cicloturistas antes de iniciar a viagem.



Figura 2 -
**Trecho do roteiro
de cicloturismo pela
Praia da Pinheira.**

Fonte:
Acervo de imagens
da Caminhos do Sertão.

A Caminhos do Sertão disponibiliza, para locação, uma frota moderna de *mountain bikes cross-country*, modelo confortável e versátil de bicicleta para uso em estradas de terra e asfalto. Ao longo do percurso, os guias cuidam da segurança e bem-estar do grupo e fornecem dicas de utilização da bicicleta para proporcionar mais conforto e prazer ao pedalar. O percurso é realizado num ritmo contemplativo, que não exige nível avançado de habilidades e de condicionamento físico.

Os sócios da Caminhos do Sertão avaliam as edições do Programa por meio de pesquisas de satisfação com os grupos de cicloturistas e de *feedback* dos parceiros locais. A agência possui uma base de dados dos cicloturistas para fins estatísticos e para a divulgação do calendário anual com as datas de realização dos seus roteiros de cicloturismo. Outros fatores que também impulsionaram a demanda incluem a geração de mídia espontânea como reportagens publicadas em revistas especializadas em turismo e a inclusão do Programa de Cicloturismo Rota da Baleia Franca no conjunto de atrativos turísticos promovidos pelos municípios do território como uma alternativa de turismo sustentável.

Para atender o crescimento da demanda, a agência Caminhos do Sertão ampliou o número de edições anuais do Programa de Cicloturismo, mantendo o limite de até 15 cicloturistas por edição e a realização sempre fora da alta temporada

de verão. A partir de 2015, a agência passou a oferecer mais uma opção aos cicloturistas: o roteiro com três dias de duração e percurso de 102 km com início em Imbituba e término na Guarda do Embaú. Nos 12 anos de operação contínua do Programa de Cicloturismo Rota da Baleia Franca, a equipe Caminhos do Sertão conduziu 823 cicloturistas de várias regiões do Brasil, incluindo alguns do exterior.

CICLOTURISMO EM UC: OPORTUNIDADES, DESAFIOS E CONTRIBUÇÕES PARA O TERRITÓRIO

O Programa de Cicloturismo Rota da Baleia Franca tem atraído turistas e gerado receita para os pequenos negócios nos setores de hospedagem, alimentação e artesanato na baixa estação. Além disso, o grupo de cicloturistas percorre os 165km do roteiro em cinco dias, num ritmo que proporciona maior interação com a comunidade local e maior incremento no consumo de seus serviços e produtos, ao contrário dos turistas em veículos motorizados, ao percorrerem esta distância em um dia, visitando apenas os atrativos turísticos mais frequentados do território.

Sob a perspectiva ambiental, o Programa tem contribuído para a promoção da imagem institucional da APA da Baleia Franca, posicionando o território como um destino que ofere-

ce uma alternativa de turismo sustentável e diferenciado do turismo de massa que ocorre na alta temporada de verão. Em seu pioneirismo no litoral Brasileiro, o Programa de Cicloturismo tem gerado mídia espontânea em veículos de comunicação, no Brasil e no exterior.

Ao inserir no roteiro de cicloturismo museus locais, visitas de campo e rodas de conversas com membros da comunidade local, o Programa de Cicloturismo tem contribuído para a divulgação e a valorização de iniciativas sustentáveis desenvolvidas no território como agroecologia, pesca artesanal, aquicultura ecológica e projetos de educação e conservação ambiental. Ainda do ponto de vista ambiental, o Programa tem contribuído para a valorização do patrimônio natural e cultural, tanto pelos cicloturistas como pela própria comunidade local, que passou a receber um perfil de turistas com maior interesse na sua história e tradições.

O Programa de Cicloturismo Rota da Baleia Franca também promove o turismo de observação de baleias por terra em parceria com o Instituto Australis e o Centro Nacional de Conservação da Baleia Franca. Para os sócios da Caminhos do Sertão esta alternativa é mais sustentável do que o turismo de observação de baleia embarcada (TOBE), que utiliza embarcações (barcos motorizados) para transportar os turistas até o habitat natural das baleias e seus filhotes.

A figura 3 apresenta a Ponta das Campanhas, um dos vários mirantes naturais para observação das baleias, localizada entre as Praias da Armação e do Matadeiro, assim denominada pelos pescadores por ter sido o local onde as baleias eram esquarteradas.

A sustentabilidade do TOBE é questionada pela área de biodireito (Medeiros & Albuquerque, 2015), e tem sido um tema polêmico em Santa Catarina devido aos riscos de acidentes e os impactos desta atividade nas baleias e seus filhotes (figura 4). Para incentivar o turismo de observação de baleias por terra, o Instituto Australis divulga, em seu *website*, o mapa “Baleia à Vista” que é atualizado diariamente com os locais onde as baleias podem ser avistadas por terra (Instituto Australis, 2024).

O Programa de Cicloturismo está alinhado com o Plano de Manejo da APA da Baleia Franca, contribuindo diretamente para o alcance de cinco dos 12 Objetivos Estratégicos do Plano de Manejo: promover a conservação da Baleia Franca e do seu habitat, bem como o reconhecimento da espécie como valor identitário do território; promover a conservação e a valorização do patrimônio natural da Mata Atlântica e ecossistema marinho-costeiro; reconhecer e incentivar atividades socioeconômicas sustentáveis que respeitem o patrimônio natural e cultural do território; valorizar atividades que incentivem a conservação da natureza; e incentivar o turismo voltado à valoriza-



Figura 3 -
Mirante das Baleias
na Ponta das Campanhas,
Florianópolis.

Fonte:
Acervo de imagens
da Caminhos do Sertão.

ção e conservação do patrimônio natural e cultural (ICMBio, 2000).

Em 2020 o Programa de Cicloturismo Rota da Baleia Franca foi agraciado com o Selo de Boas Práticas Socioambientais concedido pelo Conselho Gestor da APA da Baleia Franca/ICMBio e apresentado no I Seminário Faróis de Boas Práticas Socioambientais do Território da APA da Baleia Franca, evento organizado pelo Conselho Gestor para reconhecer e incentivar projetos e iniciativas que contribuam para a implantação do Plano de Manejo da APA.

Com relação aos desafios para o desenvolvimento desta iniciativa pioneira, sócios da Caminhos do Sertão consideram que o maior desafio e, ao mesmo tempo, um fator determinante para o sucesso da iniciativa é conseguir formar uma rede de parceiros locais comprometidos com a proposta de cicloturismo, que é bem diferente do turismo tradicional de veraneio.

A observação participante aponta mais três fatores importantes para o sucesso desta iniciativa: o capital territorial de imenso valor existente na APA da Baleia Franca; a proposta de um roteiro de cicloturismo que prioriza a interação dos cicloturistas com a natureza e a cultura local; e o conjunto de habilidades gerenciais dos sócios da Caminhos do Sertão envolvendo planejamento, comunicação, logística e a coordenação da rede de *stakeholders*.



Figura 4 -
Baleia franca e filhote.

Fonte:
Ivan Stecko – Pexels.com.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Cicloturismo em UC pode beneficiar tanto os visitantes, ao proporcionar momentos de aprendizado e apreciação dos ecossistemas locais, quanto o território, que passa a ser valorizado como destino de turismo sustentável.

Além de fomentar a conscientização ambiental e destacar a importância da preservação da biodiversidade, o cicloturismo oferece uma alternativa ao turismo convencional, com um impacto significativamente menor sobre o meio ambiente. As UCs, por sua vez, tornam-se cenários ideais para o desenvolvimento de roteiros ciclísticos, reforçando o compromisso com o turismo responsável. Essa integração também contribui para a geração de renda e oportunidades para as comunidades locais, fortalecendo o vínculo entre preservação ambiental e desenvolvimento sustentável.

O Programa de Cicloturismo Rota da Baleia Franca ilustrou como ocorre, na prática, o desenvolvimento do cicloturismo em UCs e destaca as seguintes contribuições deste segmento do turismo sustentável: a geração de receita, na baixa temporada, para os pequenos negócios nos setores de hospedagem, alimentação e artesanato, contribuindo para a superação dos desafios da sazonalidade turística no litoral; a promoção da APA da Baleia Franca no país e no exterior, posicionando-a, inclusive, como uma referência internacional em destinos

de cicloturismo no Brasil; a ampliação do portfolio de atrações turísticas divulgado pelos municípios da APA e pela Agência de Desenvolvimento do Turismo de Santa Catarina; a atração de turistas com interesse nas iniciativas locais de agroecologia, preservação e educação ambiental; e a promoção e valorização do patrimônio ambiental e cultural do território.

O estudo também destaca a formação e gestão de uma rede de parceiros envolvendo iniciativa privada, sociedade civil e apoio institucional dos órgãos ambientais como sendo o maior desafio e um fator-chave de sucesso para este tipo de iniciativa. Apesar dos desafios, o Brasil oferece enorme potencial para o desenvolvimento de cicloturismo em UCs. Além da dimensão continental e rica biodiversidade, o país possui atualmente mais de 1.200 APAs de Uso Sustentável e menos de 10 roteiros de cicloturismos em UCs. Programas como o Rota da Baleia Franca podem ser desenvolvidos nos diversos biomas do país, criando uma alternativa de turismo sustentável para as atuais e futuras gerações.

REFERÊNCIAS

- BOSQUETTI, M. A. Cicloturismo em Unidades de Conservação: o caso de sucesso Rota da Baleia Franca. *Revista de Turismo Contemporâneo*, v.11 n.1 pp. 48-76, 2023.
- BRASIL. **Lei nº 9.985, de 18 julho 2000**. Institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza, 2000. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9985.htm.
- BRASIL. Ministério de Meio Ambiente e Mudança do Clima (MMA): **Painel Unidades de Conservação do Brasil**, 2025. Disponível em <https://cnuc.mma.gov.br/powerbi>.
- DICKINSON, J. & LUMSDON, L. **Slow travel and tourism**. London: Earthscan, 2010.
- DODDS R. & BUTLER, R. **Overtourism: issues, reality, and solutions**. Berlin: De Gruyter, 2019.
- EUROVELO. **Can cycling tourism in natural areas help in biodiversity recovery?** 2021. Recuperado de https://en.eurovelo.com/news/2021-06-25_can-cycling-tourism-in-natural-areas-help-in-biodiversity-recovery.
- FECOMÉRCIO SC. **Pesquisa 2024 de Turismo no Litoral Catarinense**, 2024. Disponível em <https://fecomercio-sc.com.br/pesquisas/pesquisa-turismo-de-verao-no-litoral-catarinense-2024>.
- ICMBIO. **Área de Proteção Ambiental da Baleia Franca**, 2000. Disponível em <https://gov.br/icmbio/pt-br/assuntos/biodiversidade/unidade-de-conservacao/unidades-de-biomas/marinho/lista-de-ucs/apa-da-baleia-franca>.
- INSTITUTO AUSTRALIS. **Projeto de Conservação da Baleia Franca Austral**, 2024. Recuperado de <https://baleiafranca.org.br>.
- MEDEIROS, F. & ALBUQUERQUE, L. APA da Baleia Franca e o Turismo de Observação de Baleias Embarcado (TOBE): Sustentabilidade ou Exploração Animal?. *Revista de Biodireito e Direito dos Animais*, v.1, n.2, pp. 30-53, Jul-Dez, 2015.
- REID, C. **Bike Boom: the unexpected resurgence of cycling**. Washington: Island Press, 2017.
- SALDANHA, L.; SOUZA, H.; DECASTRO, J. & BALASSIANO, R. O cicloturista brasileiro 2018: uma análise socioeconômica de diferentes perfis de viajantes por bicicleta no Brasil. 33o. Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes da ANPET. Balneário Camboriú, 10-14 Nov. 2019. *Anais do 33o. ANPET*. Recuperado de: <https://proceedings.science/anpet>.
- SARTORI, A. Perfil do ciclista e cicloturista em Santa Catarina (Brasil): aspectos socioeconômicos e suas motivações para o uso da bicicleta. *Revista Turismo em Análise*, 32(1) pp. 40-58, 2021.
- TEIXEIRA, C. A. & EDRA, F. P. M. Cicloturismo: Origem e conceito da palavra a partir de Koselleck. *Turismo: Visão e Ação*, v. 22, pp. 318-333, 2020.
- VOLGGER, M. & PECHLANER, H. Governing networks in tourism: What have we achieved, what is still to be done and learned? *Tourism Review*. 70, 298-312, 2015.
- UNWTO. **United Nations World Tourism Organization: The Economic Contribution of Tourism**, 2021. Recuperado de <https://www.e-unwto.org/doi/10.18111/9789284423200>.



CAPÍTULO 6

PLANEJAMENTO E GESTÃO DO CICLOTURISMO REGIONAL E LOCAL

Luiz Emerson da Cruz Saldanha

INTRODUÇÃO

O cicloturismo, para além da visão mais generalizada das viagens de bicicleta, consiste no uso da bicicleta para recreação de forma ampla, abrangendo tanto residentes quanto visitantes de um destino turístico. Mercadologicamente, a atividade pode surgir com várias nomenclaturas para atingir determinados públicos. Porém, para fins de planejamento e gestão, é de suma importância que se compreenda a bicicleta como um instrumento que os indivíduos podem dispor para a realização de atividades de turismo ou lazer, dentro e fora de suas cidades de residência. Em uma das primeiras publicações sobre cicloturismo (Ritchie, 1998) e por vários desdobramentos e discussões que este estudo propiciou no decorrer dos anos, tem-se a seguinte categorização adaptada pelo autor deste capítulo em Saldanha (2022):

- ***Excursionista***: Passeios sem pernoite no local de residência do praticante ou em seus arredores. Pode ser representado por passeios urbanos ou trilhas fora de estrada de forma autônoma ou por eventos não competitivos.
- ***Ciclismo em férias***: Passeios de bicicleta dedicados a parte de um conjunto de atividades pertencentes a uma viagem – podendo ser decidido antecipadamente ou casualmente ao se sensibilizar por alguma oportunidade.
- ***Viagens por bicicleta***: O principal modo de transporte da viagem é a bicicleta, que pode ser realizada de forma autônoma ou organizada por terceiros.

Estas diferentes categorias expõem a amplitude da demanda pelo cicloturismo, sendo fundamental a leitura de duas pesquisas de perfil de usuário para o entendimento desta hipersegmentação no Brasil: O Cicloturista Brasileiro 2018 e Perfil do Ciclista de Montanha Brasileiro. Mesmo com foco declarado nos cicloviantes, a pesquisa do perfil do cicloturista brasileiro (Saldanha *et al.*, 2019) realiza e apresenta um diagnóstico amplo sobre uso da bicicleta para atividades de lazer com duração menor do que um dia e no uso do dia a dia para deslocamentos utilitários (trabalho, estudo e compras). Complementarmente, a pesquisa Perfil do Ciclista de Montanha Brasileiro (Ciclotrilhas Floripa, 2021) corroborou com a interseção do universo do ciclismo de montanha com o do turismo, ao trazer dados sobre

o deslocamento realizado para realização da prática, mesmo quando existe como primeira motivação o desporto.

No contexto da mobilidade sustentável, o cicloturismo se incorpora ao conceito de *slow travel* desenvolvido por Dickinson e Lumsdon (2010), que não limita os benefícios da bicicleta aos aspectos ambientais. Além disso, a atividade oportuniza o desenvolvimento socioeconômico local nos territórios onde é implementada e estimulada. Indicado como uma das tendências do turismo internacional pela Rede de Inteligência de Mercado no Turismo (RIMT, 2023), do Ministério do Turismo, o *slow travel* é mais do que uma segmentação de mercado, trata-se de um novo paradigma aos padrões de consumo e comportamento humano. Acompanhado por movimentos de consumismo como *slow food*, *slow fashion* e *slow accommodation*, o *slow travel* e o *slow tourism* centram na desaceleração do ritmo de vida das cidades e na possibilidade de democratizar o acesso ao turismo e lazer (Khan, 2015).

Tendo em vista a amplitude intersetorial e complexidade de se trabalhar na interface da bicicleta frente ao planejamento de destinos turísticos, o objetivo deste capítulo é apresentar uma proposta de instrumentalizar o planejamento do cicloturismo a partir de uma seleção de conceitos relacionados à organização e gestão da atividade em um destino turístico. A articulação dos referenciais teóricos utilizados é fruto do encadeamento

de diferentes pesquisas do autor deste capítulo no decorrer dos anos, seja em parceria com outros autores, seja no desenvolvimento do mestrado e doutorado. A priori, serão expostas conceituações sobre formatos e tipologias de destinos de cicloturismo, para que diferentes cenários de planejamento e a gestão possam ser introduzidos e esquematizados.

CICLOTURISMO: FORMATOS E TIPOLOGIAS DE DESTINOS

Inicialmente, para fins de gestão, deve-se considerar a transversalidade do planejamento ciclovitário em cidades e regiões a partir do entendimento das *políticas cicloinclusivas*. As políticas cicloinclusivas devem ser contempladas em todos os aspectos do planejamento de um destino turístico que tem ou pretende implementar o cicloturismo, seja este de nível municipal, regional ou mesmo nacional. Muito além do que simplesmente implementar uma infraestrutura ciclovitária, o termo cicloinclusivo envolve a complexidade de “transformar o ambiente urbano em um lugar seguro e confortável para pedalar” (ITDP Brasil, 2017, p. 6). O Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID, 2015), visando a tangibilidade deste conceito, apresentou quatro dimensões de planejamento que orientam a incorporação do uso da bicicleta no território. A figura 1 expõe a

aplicabilidade de cada dimensão trazida por BID (2015) para as dinâmicas do planejamento de cidades sob a perspectiva do uso da bicicleta com fins de turismo e lazer.

Para compreensão sobre a organização do cicloturismo, por sua vez, faz-se necessário discutir as nomenclaturas existentes no contexto nacional do planejamento do turismo e lazer, em especial os termos **roteiro**, **rota** e **trilha**. O Ministério do Turismo (2010, p. 31) define roteiro turístico como “um itinerário caracterizado por um ou mais elementos que lhe conferem identidade, definido e estruturado para fins de planejamento, gestão e promoção turística”. O mesmo documento conceitua rota turística quando um itinerário é atribuído a uma narrativa histórico-cultural para utilização turística, podendo contemplar diversos roteiros e atravessar diferentes regiões turísticas. A terminologia de trilha encontra sua definição no contexto do planejamento ambiental do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio, 2020, p. 4), a qual “deve ser entendida como um percurso intencionalmente concebido e manejado em ambiente natural ou rural, com grau limitado de intervenção”.

ASPECTOS NORMATIVOS E REGULAÇÃO

Abordagem multinível e transetorial para fomentar e orientar incentivos, parcerias e investimentos na consolidação do cicloturismo.

.....

INFRAESTRUTURA E SERVIÇOS

Implementação de estrutura e oferta de serviços adequados aos destinos, seja em relação ao tipo da atividade ou sobre o ambiente associado ao roteiro.

.....

GESTÃO, CONTROLE E OPERAÇÃO

Governança estabelecida para o manejo da atividade a partir de processos colaborativos com diferentes atores da comunidade local, poder público, iniciativa privada e academia.

.....

PARTICIPAÇÃO CIDADÃ

Protagonismo nas tomadas de decisão da rota e na gestão dos empreendimentos e serviços que atenderão a demanda para o cicloturismo.

Figura 1 -
**Dimensões das políticas
cicloinclusivas aplicadas ao
contexto do turismo.**

Fonte:
Saldanha (2022).

Na busca por simplificar os conceitos apresentados por diferentes instituições e na complexidade da definição das modalidades para o contexto de destinos de cicloturismo, os roteiros e trilhas se equiparam em nível de planejamento para o debate em ambientes urbanos, rurais e naturais. Porém, estas definições possuem diferenças bem claras sobre os setores e disciplinas envolvidos para sua operacionalização e gestão. Assim, uma categorização foi proposta pelo autor (Saldanha, 2022) para tornar mais prático o entendimento na aplicação ao contexto do cicloturismo.

Configuram-se como **rotas de cicloturismo** os percursos (formados por roteiros ou trilhas) associados a narrativas de cunho histórico-cultural ou por destaques à caracterização dos ecossistemas locais. Uma rota maior pode ser formada por diversas rotas menores, no exemplo de uma rota nacional ser constituída por rotas regionais com narrativas que se complementam. No ambiente das cidades, itinerários podem se formar pela simples disposição dos atrativos turísticos dentro de uma rede cicloviária, sem necessariamente instituir uma narrativa para a composição de uma rota. Os **roteiros de cicloturismo urbano** possuem um grande potencial de absorver para a prática de passeios de um dia (ou excursões) tanto os residentes da própria cidade e região quanto visitantes que não possuem o cicloturismo como principal objetivo da viagem. Ainda,

as **trilhas de ciclismo de montanha** estão inseridas no planejamento sistêmico da atividade pela implementação e manejo de trajetos de bicicleta em áreas naturais e rurais, trazendo a interseção entre o uso desportivo e recreativo deste modo de transporte. Sendo assim, a figura 2 demonstra a constituição de rotas de cicloturismo por roteiros e trilhas, a depender de sua composição em extensão e na geomorfologia do território.

A figura 2 expõe as possíveis configurações de destinos para a prática do cicloturismo, que vão desde as tradicionais rotas de longas distâncias que incentiva o pernoite em localidades diferentes até a experiências sem a necessidade de considerar pernoites com rotas locais, roteiros urbanos e trilhas na natureza ou em áreas rurais.

Na tomada de decisão referentes à organização e estruturação de um destino de cicloturismo, sejam rotas, roteiros ou trilhas, quatro fatores são considerados como prioritários no contexto dos caminhantes para Gómez-Martin (2019) e adaptado ao panorama da bicicleta por Saldanha (2022):

1. **Morfologia dos percursos:** Devido a diferentes configurações do território, seja por barreiras naturais (rios e afloramentos rochosos) ou por barreiras construídas (trilhos de trem, tuneis e rodovias sem infraestrutura adequada), o traçado de um percurso pode assumir diferentes tipologias para conectar o ponto de origem ao ponto de des-

tino – conforme exposto na figura 3. Cada formatação requer estratégias distintas de sinalização e de arranjos locais para sua operacionalização.

2. Hipersegmentação da demanda: Conforme comprovado nos estudos O Cicloturista Brasileiro (Saldanha *et al*, 2019) e o Perfil do Ciclista de Montanha (Ciclotrilhas Floripa, 2021), não se deve considerar um perfil único de praticante da atividade. Apesar da observação de alguns padrões de consumo da atividade, existe uma pluralidade de gênero, idade, renda, motivação e comportamento sobre quem utiliza a bicicleta para turismo e lazer no Brasil. Por isso, é fundamental que se explore toda a amplitude de diversificação da oferta de experiências para o cicloturismo – em especial no que se refere aos diferentes níveis de dificuldade dos percursos.

3. Facilidades e serviços especializados: Na interface da bicicleta e turismo, não apenas devem ser identificados no território os estabelecimentos diretamente relacionados ao cicloturista, como oficinas e lojas especializadas ou meios de hospedagem e restaurantes. A capacitação de prestadores de serviços e a certificação de estabelecimentos sobre e para as necessidades desta demanda é de suma importância para que o destino seja verdadeiramente percebido como receptivo a ciclistas.

4. *Consolidação de parcerias:* Para além das articulações institucionais entre diferentes setores da sociedade como poder público, iniciativa privada, terceiro setor e academia, a participação ativa da população residente na rota garante a sua perpetuidade em termos de manutenção e de prestação de serviços associados. Destaca-se seu alinhamento às dimensões de Participação Cidadã e de Gestão, Controle e Operação das políticas cicloinclusivas apresentadas na figura 1.

Estes fatores foram inicialmente debatidos e consolidados por Gómez-Martin (2019) a partir de um estudo de caso sobre trilhas de longo curso por caminhada na Espanha. A autora considera, dentro do fator de Facilidades e serviços específicos, a sinalização padronizada como desdobramento fundamental na experiência do usuário. Em um paralelo ao panorama nacional, ressalta-se a padronização da sinalização estabelecida pela Portaria Conjunta MMA, MTur e ICMBio N.º 407/2018 e seus desdobramentos, a qual institui a Rede Trilhas. Além da identidade visual própria de cada rota de cicloturismo, é incentivada a consolidação de um projeto gráfico incorporado ao padrão das setas amarelas e pretas. Ainda, a sinalização de um percurso deve ser conduzida dentro de um processo de planejamento e gestão, pois o sistema de informação é apenas uma parte da organização de destinos de cicloturismo (NTA, 2007).



Figura 2 -
**Configurações de destinos
de cicloturismo.**

Fonte:
Elaboração própria.

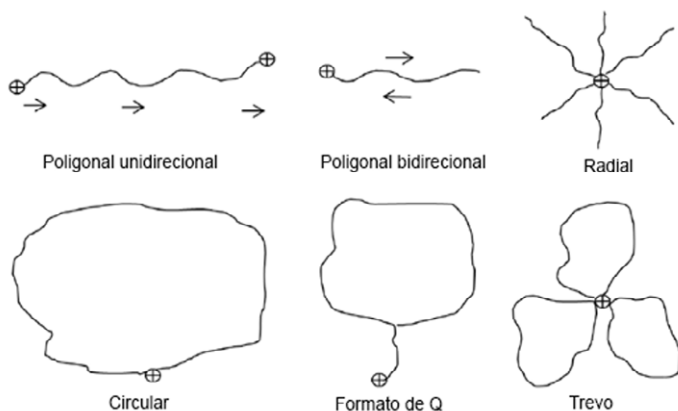


Figura 3 -
**Tipologias mais
comuns de percursos
de cicloturismo.**

Fonte:
Adaptado de
Gómez-Martin (2019)
por Saldanha (2022).

A seguinte seção resulta da necessidade de se esquematizar os fatores e elementos que constituem os arranjos para o cicloturismo, a fim de consolidar uma perspectiva sistêmica do planejamento à gestão da atividade em destinos turísticos.

DO PLANEJAMENTO À GESTÃO DO CICLOTURISMO

À princípio, é preciso delimitar a abrangência da área a ser desenvolvida a atividade do cicloturismo, ou seja, a ***região de destino de cicloturismo***. Conforme discutido por Lamont (2009), um destino turístico dedicado ao cicloturismo pode ser caracterizado por múltiplos destinos interligados por rotas locais/municipais ou regionais ao se realizar uma ciclovagem. No entanto, a depender da abrangência optada para as tomadas de decisão, esta região de destino de cicloturismo pode contemplar apenas um único município.

Para criar estratégias de atração de cicloturistas e oferecer uma experiência positiva desde a chegada destes visitantes, deve-se atentar para a acessibilidade desta região de destino de cicloturismo por meio das ***conexões de transporte*** possíveis. Segundo debate trazido pelo autor em Saldanha (2022), não apenas deve ser realizada a identificação sobre quais terminais de transportes (aeroportos, portos, rodoviárias e estações ferroviárias) dentro desta e nos arredores da região de

destino em questão, mas também deve ser feito o levantamento sobre a abrangência e frequência de linhas regulares e da distância destas localidades para os pontos de interesse no destino de cicloturismo. Recomenda-se verificar se estes terminais de transportes de maior porte e centros urbanos com grande potencial de geração de cicloturistas para estes destinos de cicloturismo são conectados por rotas de cicloturismo de níveis mais abrangentes, como rotas internacionais, nacionais e regionais.

Assim, o planejamento do cicloturismo deve sempre ser conduzido pela intersetorialidade da bicicleta a partir de seu papel como meio de transporte. Por isso, para orientar as tomadas de decisão no posicionamento da bicicleta frente a diferentes disciplinas e áreas de atuação, faz-se necessário o encadeamento das quatro dimensões das políticas cicloinclusivas apresentadas na figura 1: aspectos normativos e regulação; infraestrutura e serviços; gestão, controle e operação; e participação cidadã.

Sustentam-se, dentro dos **aspectos normativos e regulação**, as associações possíveis para o cicloturismo relacionadas à acessibilidade social e econômica exposta por Apollo e Rettinger (2018). Em seu estudo de avaliação sobre o potencial de Cuba como polo de montanhismo, foram fundamentadas e analisadas diferentes escalas de acessibilidade – desde a en-

trada de um turista internacional em um determinado país até a identificação do nível de dificuldade dos percursos. Deste modo, esta dimensão compreende questões que influenciam tanto o fluxo de turistas estrangeiros, como as políticas migratórias internacionais, quanto a consolidação de destinos e serviços de cicloturismo no país, desafiando sua operação ou gerando oportunidades de desenvolvimento. Estes últimos podem ser exemplificados pelas normas e políticas públicas relacionadas ao cicloturismo, taxas e impostos diretos e indiretos sobre a operação e a respectiva cadeia produtiva e a existência de incentivos e subsídios diretos e indiretos.

A dimensão de ***infraestrutura e serviços*** consiste na caracterização e qualificação do destino de cicloturismo. Em consonância ao que foi apresentado anteriormente sobre os fatores prioritários no desenvolvimento de uma rota de cicloturismo, esta caracterização deve ser construída a partir encadeamento de cinco pontos para diagnóstico: (1) mapeamento dos atrativos naturais, construídos e intangíveis no território; (2) identificação sobre o uso predominante do solo (urbano, rural, natural, misto); (3) compreensão sobre a abrangência do percurso (local, regional, estadual e nacional); (4) definição da tipologia do traçado (circular, poligonal, trevo/margarida, radial, misto); e (5) entendimento sobre a previsão de pernoite ou não no decorrer do traçado.

Três tópicos de atenção devem orientar a dimensão de **gestão, controle e operação**: a qualidade da infraestrutura, a acessibilidade psicofísica e a capacidade de carga. Para se planejar uma rede cicloviária boa e eficiente, faz-se necessário levar em consideração critérios de qualidade como segurança, linearidade, coerência, atratividade e conforto. Estes critérios serão detalhados mais adiante, no item 3.1 deste capítulo. A acessibilidade psicofísica se dedica ao levantamento do grau técnico e físico dos percursos de acordo com os padrões de referência de interesse.

No Brasil, tem-se a utilização da Norma ABNT “NBR 15509-2 - Turismo de Aventura - Cicloturismo - Parte 2: Classificação de Percursos” voltada a operação de roteiros de cicloturismo por empresas de receptivo. Para a categorização de trilhas de ciclismo de montanha, muito se utiliza a classificação internacional da *Associação Internacional de Ciclismo de Montanha (International Mountain Biking Association - IMBA, 2020)* – apesar de adaptações e outras fontes de categorizações serem notadas. O controle da capacidade de carga não se limita apenas para se evitar os impactos negativos da superlotação de determinado trecho de trilha ou roteiro, este se faz necessário também na organização da atividade para se evitar o abandono, que pode acarretar a falta de manejo e o aumento da percepção de segurança (Saldanha, 2022).

Por fim, a dimensão de **participação cidadã** incorpora os processos colaborativos em todos os aspectos relacionados à região de destino de cicloturismo. A implementação e a manutenção são processos inerentes ao desenvolvimento e perpetuação de rotas, roteiros e trilhas. Desta forma, aponta-se para que haja um movimento de engajamento, sensibilização e mobilização da população residente em todas as etapas de implementação de uma rota para que se garanta a mobilização futura na sua manutenção. Indica-se, como estratégia, que sejam feitas articulações e capacitações pensando nos empreendimentos já existentes e em possíveis novos negócios associados ao cicloturismo. Assim, será significativa a gestão e propriedade dos empreendimentos locais por parte dos moradores da região, potencializando uma repartição dos benefícios para os mais diferentes grupos dentro de uma mesma comunidade. Na convergência destas dimensões para as tomadas de decisão dentro das regiões de destino de cicloturismo, as especificidades sobre as preocupações concernentes aos centros urbanos e aos centros de trilhas serão expostas a seguir.

CENTROS URBANOS (POLOS DE CICLISMO)

No documento estratégico irlandês sobre cicloturismo publicado em meados dos anos 2000 (NTA, 2007), foi apresentado o conceito de *cycling hub* ou de **polo de ciclismo**. Este con-

ceito esquematiza um modelo de diagnóstico de centros urbanos no decorrer de uma rota regional, estadual, nacional ou internacional, para definir a representatividade de cada cidade na experiência do visitante e dos próprios residentes e orientar as tomadas de decisão por parte dos gestores. A visualização, a partir deste diagnóstico, permite identificar quais cidades são consideradas primárias no planejamento de uma rota de cicloturismo. Ao possuírem, por exemplo, uma estrutura turística mais completa e maiores facilidades para ciclistas (lojas e locais de reparo de bicicleta), estas cidades se tornam referências para pernoite ou paradas prolongadas aos cicloturistas em uma região. No segundo escalão do planejamento, por sua vez, estão as localidades sem tanta estrutura, mas que podem servir como pontos de apoio no decorrer da jornada do visitante, como um local para alimentação e serviços de saúde. Com o propósito de adaptar a ideia para sugerir um modelo de diagnóstico, ao cruzar com outros documentos institucionais de planejamento da atividade pelo mundo, Saldanha (2017) e Sepulveda *et al.* (2021) incorporaram uma série de elementos na perspectiva do polo de ciclismo, a saber brevemente:

- **Rede cicloviária:** Ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas atraentes e seguras conectadas a pontos de interesse;
- **Meios de hospedagem:** Acomodações com receptividade para bicicletas, seja por possuir estrutura dedicada

dentro da propriedade, seja por existir uma sensibilização por parte dos funcionários em relação às demandas dos cicloturistas;

- **Serviços de apoio:** Estabelecimentos de alimentação (de preferência, com receptividade para bicicletas) e sistema de informação para cicloturistas de forma física e virtual (sinalização, mapas e comunicação);
- **Facilidades para ciclistas:** Lojas de equipamento de bicicleta, serviços de locação e oficinas de reparo;
- **Atrativos e entretenimento:** Localidades de visitação ou de atividades extras com receptividade para bicicletas; e
- **Opções locais para o cicloturismo:** Existência de roteiros urbanos complementares ou de trilhas individuais em áreas verdes dentro da cidade ou em suas proximidades.

A reprodução do conceito de polo de ciclismo traz uma importante contribuição ao diagnóstico de destinos, porque ao executar o simples levantamento de todas estas informações supracitadas, será possível estruturar roteiros por bicicleta dentro de centros urbanos. Destaca-se que deve ser considerada a conectividade de zonas de interesse turístico (Lamont, 2010), como as áreas de concentração de meios de hospedagem, polos gastronômicos, atrativos turísticos e de rotas de cicloturismo ou de entradas de trilhas de ciclismo de montanha. Ainda, centros urbanos estruturados para o cicloturismo são capazes

de fomentar o uso para além dos tradicionais cicloviantes ao atrair o uso para excursionistas (residentes da região) e ciclistas em férias (visitantes da região sem a bicicleta como principal objetivo da viagem). Em outro momento de reflexão sobre o planejamento da atividade, o autor indica que, ao compreender e alinhar as chamadas linhas de desejo da população residente, será possível consolidar um fluxo contínuo de ciclistas na cidade que envolva motivações de uso recreacionais (turismo e lazer), esportivas e utilitárias (trabalho, compras, estudos etc.) – garantindo uma demanda por manutenção constante e maior segurança viária (Saldanha, 2017).

No entrelaçamento sobre todos os elementos determinantes de um polo de ciclismo, cinco critérios de qualidade são estimados para orientar investimentos e tomadas de decisão sobre o planejamento e execução da infraestrutura ciclovária de um centro urbano. Desde as perspectivas utilitárias do planejamento (ITDP Brasil, 2017) a sua interseção com o uso para turismo e lazer (PRESTO, 2010; ECF, 2011), estes critérios são “capazes de influenciar na dinâmica intersetorial de planejamento do cicloturismo, pois conciliam as perspectivas do residente e do visitante na melhor apropriação do ambiente construído de uma cidade” (Saldanha *et. al*, 2020). Para permitir uma visão sistêmica sobre a estruturação do cicloturismo urbano, a figura 4 apresenta e esquematiza os cinco critérios

de qualidade (atratividade, linearidade, coerência, conforto e segurança) na interface do planejamento turístico e viário.

Observa-se que, em muitos dos casos, a melhor opção para implementação de uma infraestrutura cicloviária é a redução da velocidade da via para o compartilhamento entre bicicletas e veículos motorizados, com a prioridade para os ciclistas.

Quando não for possível, devido ao alto fluxo de veículos motorizados e a dificuldade de redução da velocidade da via, a segregação da infraestrutura cicloviária se mostra como estratégia mais eficaz. Faz-se necessária a compreensão sobre quem usa, como usam e para que usam estas vias para permitir que ciclistas com diferentes motivações criem seus próprios caminhos dentro da rede cicloviária (ITDP Brasil, 2017). De acordo com PRESTO (2010), após o critério de segurança, ao utilizar a bicicleta para fins utilitários, o critério mais significativo é a linearidade, conectando o ponto de origem e destino com a menor distância. Já na utilização da bicicleta com finalidade de recreação, o critério de atratividade é visto com maior representatividade, por abranger o máximo de pontos de interesse pelo caminho. Ressalta-se que não são apenas os setores de turismo e de mobilidade urbana que devem ser envolvidos na aplicação de cada critério, mas é importante que exista uma articulação com setores relacionados ao meio ambiente, cultura, esporte, educação e saúde, por exemplo.

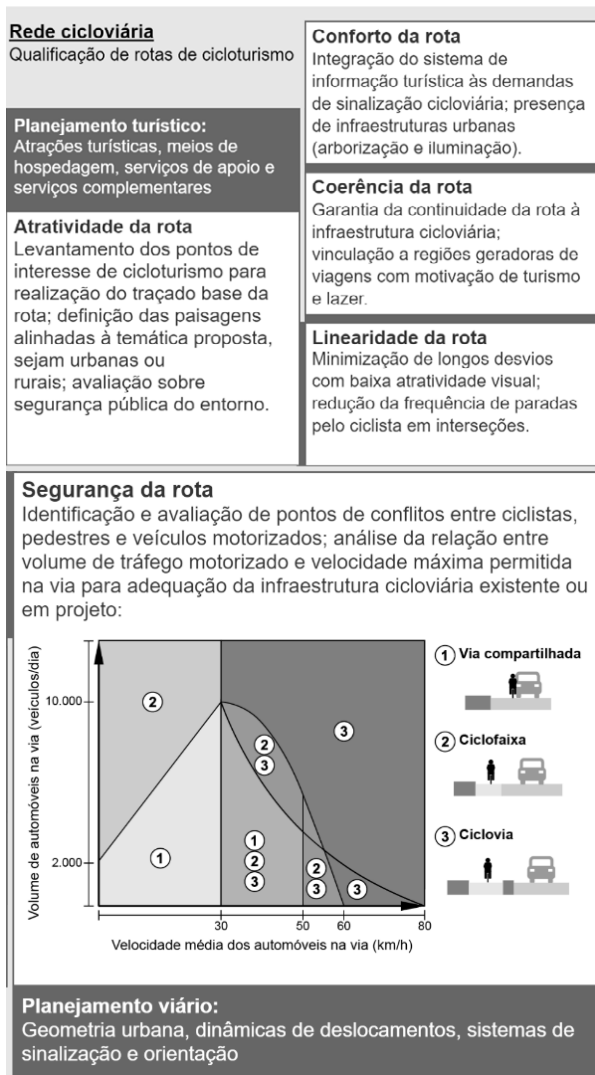


Figura 4 -
Esquema da qualificação de
uma rota de cicloturismo
em ambiente urbano.

Fonte:
Saldanha et al. (2020);
Adaptado de Saldanha (2017);
ITDP (2017); NTA (2011);
Bodor et al. (2011).

CENTROS DE TRILHAS

Na busca por evidenciar conceitualmente a distinção de trilhas para roteiros de bicicleta, é possível destacar que as trilhas de ciclismo de montanha são itinerários que se caracterizam por ter em sua proposta principal a recreação e o entretenimento, podendo ser pavimentada ou não e usualmente sendo separada do tráfego de veículos motorizados. Geralmente estabelecidas no âmbito das áreas naturais e rurais, mesmo quando a motivação de seu uso é essencialmente desportiva, o deslocamento para a prática do ciclismo de montanha atinge amenidades envolvidas no cicloturismo – como lanchonetes, restaurantes e meios de hospedagem (Ciclotrilhas Floripa, 2021). Nesse sentido, categoriza-se os **centros de trilhas** como um modelo de destino a ser parametrizado, inserindo sua relevância à interface do planejamento turístico ao planejamento ambiental. Em diferentes instrumentos de planejamento e gestão de destinos de ciclismo de montanha na Austrália, a WestCycle (2019) apresenta um modelo esquemático para diagnóstico sobre centros de trilhas que expõe um paralelo representativo ao conceito de polos de ciclismo na possibilidade de orientar tomadas de decisão (figura 5).

O modelo esquematizado na figura 5 por WestCycle (2019) expõe os níveis de ordenamento possíveis no contexto das trilhas de ciclismo de montanha. A trilha individual, quando co-

nectada a outras trilhas e somada a amenidades como pontos de hidratação, alimentação e banheiro, caracteriza-se como uma rede de trilhas.

Para que esta rede seja considerada um centro de trilhas, prevê-se a incorporação de outras facilidades e serviços especializados para o cicloturismo, como oficinas de reparo, locação de bicicletas e centros de visitantes ou de informação, por exemplo. Ainda, a conexão deste centro de trilha a um centro urbano que contenha outros serviços como hospedagem e serviços gerais, consolida todo o território como receptivo à prática do ciclismo de montanha.

No panorama brasileiro, identifica-se a relação dos centros de trilhas especialmente no contexto das Unidades de Conservação, dos *Bike Parks* e de trilhas constituídas em áreas naturais e rurais no entorno de empreendimentos de alimentação e lazer.

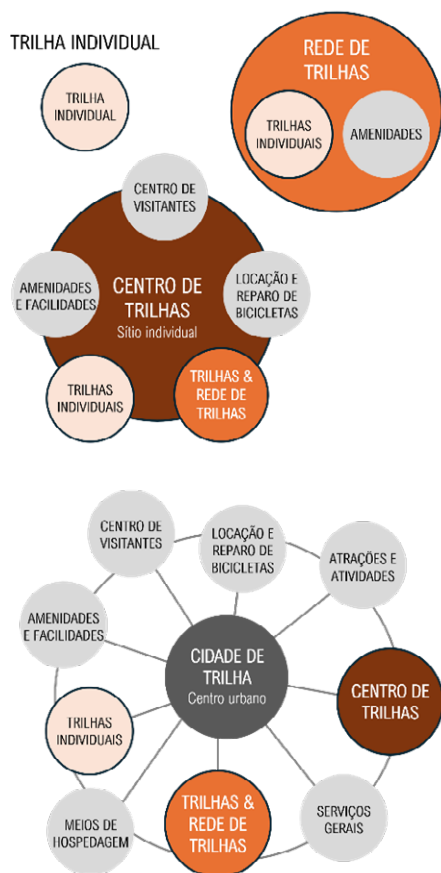


Figura 5 -
Modelos de destinos de trilhas
de ciclismo de montanha por
relevância, escopo
e abrangência.

Fonte:
 Adaptado de WestCycle (2019).

INSTRUMENTOS DE GESTÃO

Para fins de gestão de uma região de destino de cicloturismo, faz-se necessário identificar os seguintes fatores: aspectos normativos e de regulamentação relacionados à acessibilidade social e econômica do território; caracterização e qualificação do destino cicloturístico; aspectos de gestão relacionados à qualidade da infraestrutura, acessibilidade psicofísica, capacidade de carga turística e processos colaborativos dos atores locais. É preciso também analisar como esses fatores se comportam dentro deste território para orientar tomadas de decisão ou mesmo identificar novas oportunidades de consolidação e diversificação da atividade, abrangendo o maior número possível de perfis de cicloturistas.

A partir da perspectiva de centros urbanos e de centros de trilhas dentro do contexto da região de destino de cicloturismo e suas respectivas conexões por transporte, compreendem-se as quatro dimensões das políticas cicloinclusivas para a organização cicloturismo dentro de um território e entre territórios diferentes.

A região de destino de cicloturismo se estrutura a partir de um ou mais centros urbanos conectados por rotas locais ou regionais, compostos pelos diversos elementos que os caracterizam como polos de ciclismo primários ou secundários. Compreender a existência e relevância de um ou mais centros de

trilhas na região permite consolidar estratégias de promoção do destino integradas aos polos de ciclismo mais próximos. Da mesma forma, a articulação com terminais de acesso dentro e fora desta região e com rotas de abrangência nacional ou estadual é imprescindível para se garantir a conectividade do destino com centros emissores de turistas.

Nota-se, ainda, como que os Aspectos normativos e regulação se relacionam tanto com as conexões por transporte quanto com a dimensão de Infraestrutura e serviços que, por sua vez, induz o desenvolvimento da região de destino de cicloturismo e é orientado pelos tópicos de Gestão, controle e operação.

Por fim, os processos colaborativos inerentes à Participação cidadã são internalizados na consolidação dos arranjos locais dos polos de ciclismo, dos centros de trilhas e no entorno das rotas locais ou regionais.

Todavia, o desafio de implementação e articulação destes fatores e elementos é tão grande quanto a oportunidade de desenvolvimento do turismo regional e local que iniciativas separadas podem alcançar ao se promoverem em conjunto. Na exemplificação breve e superficial sobre a estrutura em regiões de destino de cicloturismo, as figuras 6 e 7 expõem os casos dos municípios de Santa Rita de Jacutinga (MG) e de Campos do Jordão (SP) no contexto das rotas Caminho da Fé e Volta das

Transições, respectivamente. A sobreposição das rotas locais do projeto municipal Ciclojacutinga (2025), dentro do contexto da rota regional da Volta das Transições (2025), visualizada no Mapa A, traz consigo a subsequente análise transversal de ambas as referências citadas: Lançada em 2016 como um produto turístico do Circuito Serras de Ibitipoca, considerado aqui como a região de destino turístico com 10 municípios, a Volta das Transições foi responsável por induzir o desenvolvimento posterior da Ciclojacutinga, lançada em 2021. Tendo identificado 25 centros urbanos (cidades, vilas e povoados) em sua extensão de 390 km, a cidade de Santa Rita de Jacutinga foi entendida como um dos polos de ciclismo primários da Volta das Transições e se consolidou como o ponto de partida indicado para iniciar a primeira das sete etapas desta rota regional.

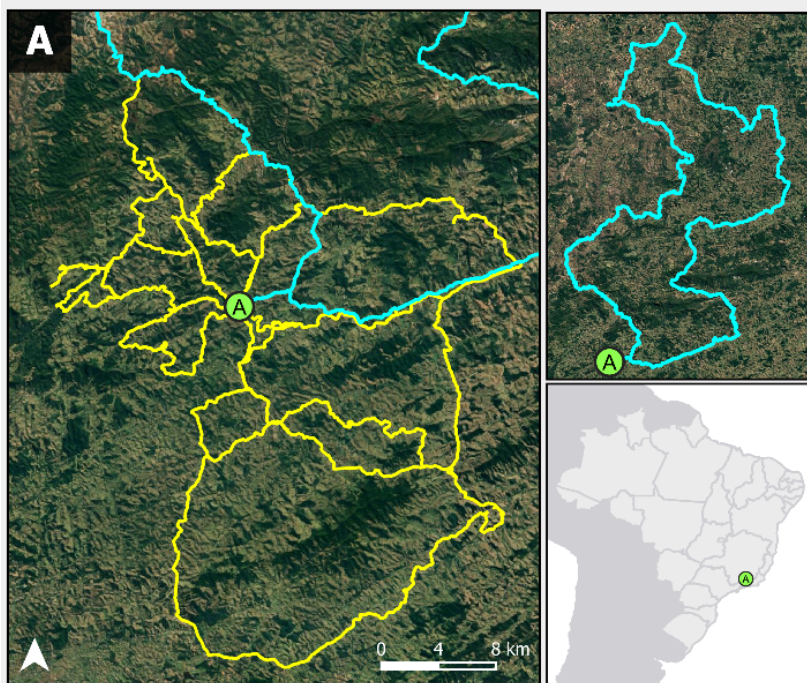
A implementação das 15 rotas locais da Ciclojacutinga se deu a partir da percepção de tomadores de decisão do município ao perceber o potencial da atividade e na busca por ampliar o posicionamento da cidade para fazer com que cicloturistas fiquem mais dias em Santa Rita de Jacutinga ou retornem após realizarem a Volta das Transições.

No Mapa B, o que se nota é a conexão do centro urbano de Campos do Jordão, por meio do traçado do Caminho da Fé (2025) até o centro de trilhas privado chamado Zoom Bike Park (2025). Mesmo que sem uma articulação perceptível entre a

rota e o centro de trilhas, a análise sobre a configuração do município de Campos do Jordão possibilita entender o potencial de conectividade entre o seu centro urbano e o Zoom Bike Park a partir do Caminho da Fé. Uma gestão integrada para promoção como região de destino, por meio da diversificação da oferta de atividades relacionadas ao cicloturismo, pode catalisar a demanda de peregrinos da rota regional para o centro de trilhas e vice-versa. Uma apresentação como produtos turísticos integrados para visitantes de Campos do Jordão pode atrair uma demanda reprimida, ao estimular a inclusão do cicloturismo como mais uma entre um conjunto de atividades prevista a executar em sua viagem.

As estratégias para a promoção assertiva do destino regional e do destino local se iniciam no entendimento destes como complementares para uma cooperação, e não como concorrentes em uma competição. A apresentação de diferentes modelos de destinos de cicloturismo em uma mesma região para diferentes perfis de usuários oportuniza diversificação da oferta turística, ampliação das taxas de retorno dos visitantes e prolongação de sua permanência média. A articulação a instâncias nacionais consolida uma atuação em rede que otimiza recursos humanos e financeiros para a divulgação ao mercado doméstico e internacional.

Mapa A: Caso de Santa Rita de Jacutinga - MG



Legenda Mapa A

- Centro urbano de Santa Rita de Jacutinga
- Traçado da Volta das Transições
- Traçados da Ciclojacutinga

Figura 6 -
**Representações sobre
os casos de Santa Rita
de Jacutinga (MG).**

Fonte:
Elaboração própria.

Mapa B: Caso de Campos do Jordão - SP

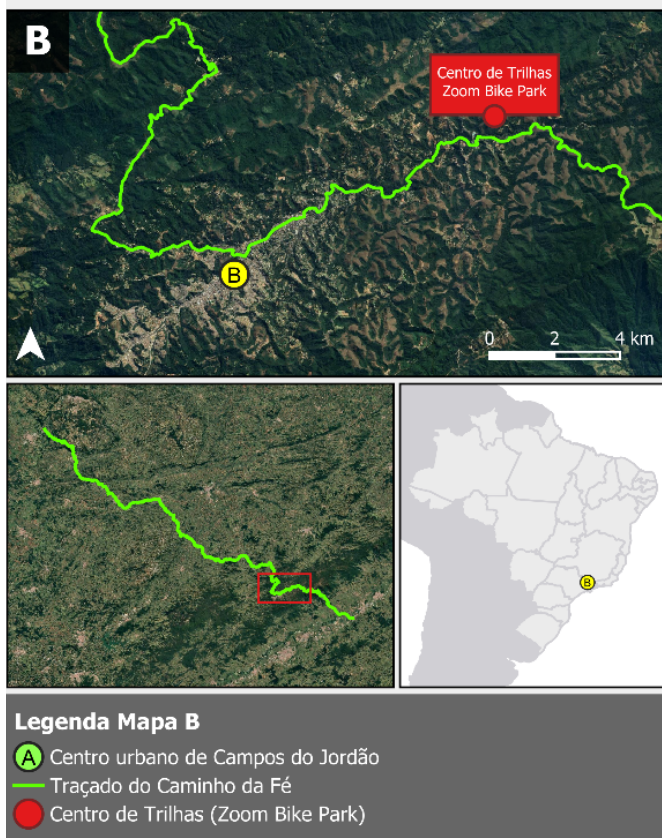


Figura 7 -
Representações
sobre os casos de
Campos do Jordão (SP).

Fonte:
Elaboração própria.

Internamente, as articulações entre atores locais e regionais permitem potencializar atividades de mobilização e capacitação. Ademais, a transparência e clareza nas atribuições de cada parte interessada garante maior fluidez na gestão integrada destes destinos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A instrumentalização proposta neste capítulo se destina para quem esteja lidando com diferentes níveis de desenvolvimento de um destino (consolidado, em consolidação ou em projeto), assim como envolve quem deseja compreender melhor o ambiente no qual está inserido. A disposição dos fatores e elementos constituintes dos arranjos para o cicloturismo sob a perspectiva das políticas cicloinclusivas é fruto da construção teórica fundamentada por conceitos que partem da configuração de destinos turísticos e da tipologia de percursos até a esquematização dos critérios de qualidade de rede cicloviária e dos centros de trilha. Esta construção teórica se sistematiza a modo de permitir uma adequação para qualquer contexto dentro do território nacional.

A amplitude trazida ao considerar as interfaces entre cicloturismo urbano, rural e em áreas naturais e a diferenciação entre rotas, roteiros e trilhas aponta a complexidade dos instrumentos de gestão apresentados. Mesmo na dificuldade em

se articular internamente para organização do cicloturismo em determinado destino, o simples reconhecimento de cada elemento apresentado já garantirá uma visão ampla para orientar tomadas de decisão ou de identificar atores de interesse.

Para consolidação da governança de um destino, deve-se atentar para a dimensão de “Participação Cidadã”, que contempla as etapas de implementação, gestão e propriedade, repartição de benefícios e manutenção. Por meio de uma articulação de diferentes áreas do planejamento de territórios e dos diferentes setores da sociedade, a população residente dentro e no entorno de um destino em questão precisa ser diretamente envolvida e engajada para garantir e perpetuar o funcionamento e o apoio das atividades intrínsecas ao cicloturismo.

A limitação deste capítulo se encontra em não aprofundar mais didaticamente em cada conceito apresentado e em seus desdobramentos em casos distintos. Mesmo na consolidação de um conteúdo baseado no levantamento realizado pelo autor no decorrer dos anos, a produção acadêmica nacional e internacional se atualiza constantemente por publicações em periódicos ou em participação de eventos científicos. Ressalta-se, ainda, que diversos são os autores e pesquisadores brasileiros que debatem não apenas o cicloturismo diretamente, mas sua transversalidade em temáticas afins, mesmo que indiretamente.

REFERÊNCIAS

- APOLLO, M., RETTINGER, R. Mountaineering in Cuba: improvement of true accessibility as an opportunity for regional development of communities outside the tourism enclaves. **Current Issues in Tourism**, pp. 1-7, 2018.
- BID. Banco Interamericano de Desenvolvimento. **Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe: guía para impulsar el uso de la bicicleta**. Cidade do México: BID, 2015.
- CAMINHO DA FÉ. Página Inicial. **Caminho da Fé**. 2025. Disponível em: <<https://caminhodafe.com.br>>. Acesso em abril de 2025.
- CICLOJACUTINGA. **Ciclorrotas**. Ciclojacutinga. 2025. Disponível em: <<https://www.ciclojacutinga.com/ciclorrotas>>. Acesso em abril de 2025.
- CICLOTILHAS FLORIPA. **Pesquisa sobre o perfil do ciclista de montanha no Brasil**. Ciclotilhas Floripa. 2021. Disponível em: <<https://ciclotilhasfloripa.com/pesquisa-sobre-o-perfil-do-ciclista-de-montanha-no-brasil>>. Acesso em abril de 2025.
- DICKINSON, J., LUMSDON, L. **Slow Travel and Tourism**. Londres: Earthscan, 2010.
- ECF. European Cyclists' Federation. **EuroVelo, guidance on route development process**. ECF: Bruxelas, 2011.
- GOMÉZ-MARTIN, M. B. Hiking tourism in Spain: Origins, issues and transformations. **Sustainability**, v. 11, n. 13, p3 1-13, 2019.
- ICMBio. Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade. **Fundamentos do Planejamento de Trilhas**. Brasília: Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade. 2020. Acesso em abril de 2025.
- IMBA. International Mountain Bike Association. **International Trail Rating System (ITRS)**. 2020. Disponível em: <<https://www.imba-europe.org/knowledge-hub/international-trail-rating-system-itr-s>>.
- ITDP Brasil. Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento. **Guia de planejamento cicloinclusivo**. Rio de Janeiro: ITDP, 2017.
- KHAN, S.. How slow is 'slow'? Dilemmas of slow tourism. **TEAM Journal of Hospitality & Tourism**., v. 12, n. 1, pp. 39-49, 2015.
- LAMONT, M. Independent bicycle tourism: a whole tourism systems perspective. **Tourism Analysis**, v. 14, n. 5, pp. 605-620, 2009.
- MTUR. Ministério do Turismo. **Segmentação do turismo e o mercado**. Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação Geral de Segmentação. Brasília: Ministério do Turismo, 2010.
- NTA. NATIONAL TRANSPORT AUTHORITY. **A strategy for the development of Irish Cycle Tourism: Conclusions Report**. Dublin: NTA, 2007.
- PRESTO. **Cycling Policy Guide: Cycling Infrastructure**. EU's Intelligent Energy. 2010. Disponível em: <<http://www.presto-cycling.eu/>>. Acesso em março de 2025.
- RIMT. REDE DE INTELIGÊNCIA DE MERCADO NO TURISMO. **Revista Tendências do Turismo 2023**. Brasília: Ministério do Turismo, 2023.
- RITCHIE, B. W. **Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: planning and management issues**. Tourism Management, v. 19, n. 6, 1998.
- SALDANHA, L. **Políticas cicloinclusivas e o cicloturismo: o caso do Rio de Janeiro/RJ**. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2017.

- SALDANHA, L. (2022). **Análise dos padrões de governança de rotas de cicloturismo no Brasil**. Tese de Doutorado. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2022.
- SALDANHA, L.; DECASTRO, J.; SOUZA, H. A. S.; TELLES, R. et al. **O cicloturista brasileiro 2018: relatório geral**. Rio de Janeiro: Coppe-UFRJ, 2019.
- SALDANHA, L.; FREITAS, L.; BALASSIANO, R.; FRAGA, C. **Cicloturismo no planejamento integrado das cidades e o caso da região metropolitana de Curitiba**. Revista Turismo em Análise, v. 31, n. 2, pp. 296-315, 2020.
- SEPÚLVEDA, J. J. O.; MARTINS, G. P. V.; SABINO, J. Potencial de Campo Grande como polo de cicloturismo, uma capital no centro-oeste do Brasil. In: SALDANHA, L.; SOUZA, H. A. S.; DECASTRO, J.; BALASSIANO, R. (Orgs.) **III Encontro para o desenvolvimento do cicloturismo: Governança para Desenvolvimento Regional**. Rio de Janeiro: COPPE – UFRJ, 2021.
- VOLTA DAS TRANSIÇÕES. **Rotas, etapas e mapas**. Volta das Transições. 2025. Disponível em: <<https://voltadastransicoes.com/rotas-etapas-e-mapas>>. Acesso em abril de 2025.
- WESTCYCLE. **Western Australian cycle tourism strategy**. WestCycle Incorporated. Tourism Western Australia: Perth, 2019
- ZOOM BIKE PARK. **Bike Park em Campos do Jordão**. Zoom Bike Park. 2025 Disponível em: <<https://zoombikepark.com.br>>. Acesso em abril de 2025.



CAPÍTULO 7

ENTRE O ASFALTO E A AREIA: CICLOTURISMO E SLOW TRAVEL NO CEARÁ

Mariana Fernandes Mendes

INTRODUÇÃO

O cenário global atual, marcado pela urgência da crise climática, exige uma reavaliação dos modelos de desenvolvimento econômico, em especial no setor do turismo, um dos maiores emissores de gases de efeito estufa (Gössling *et al.*, 2009; 2010). Além do alto impacto ambiental do setor, a crítica à fabricação de espaços artificiais e de experiências turísticas padronizadas – desenvolvida por Latour (2020) em sua análise sobre o Antropoceno – convida a questionar os fundamentos do turismo de massa e sua lógica de homogeneização socioespacial. Em vez da produção e consumo massificados, Latour (1993) destaca a importância de compreender os espaços como construções dinâmicas, vividas por atores diversos. Nessa perspectiva, a ‘idiorritmia’ (*idiorythmie*), termo cunhado por Barthes (apud Antonioli *et al.*, 2021), descreve a possibilidade de ritmos individuais de vida, contrastando com a sincronização massificada do modelo de turismo predominante.

Nesse contexto, o cicloturismo emerge como uma alternativa ao modelo de turismo hegemônico, possibilitando promover conexões autênticas entre visitante e território. Como destacam Hall e Page (2014), modelos turísticos que valorizam interações significativas entre viajantes e comunidades locais contrastam com a padronização do turismo de massa. O cicloturismo integra-se à complexidade do turismo contemporâneo ao combinar ritmo e conexão local, articulando-se também ao conceito de *slow travel* – prática que prioriza a imersão e a redução da velocidade –, definido por Dickinson *et al.* (2011) como uma rejeição à lógica da eficiência temporal. Essa abordagem resgata, nas palavras de Lamont (2009), o ‘tempo para si’, permitindo ao viajante integrar-se à paisagem de forma contemplativa e autônoma, em sintonia com as reflexões de Sheller e Urry (2004) sobre a mobilidade como elemento central da experiência turística.

Este capítulo tem como objetivo analisar a prática do cicloturismo no Ceará, explorando as infraestruturas ciclovárias de lazer em Fortaleza e os serviços de ciclovagens ofertados por empresas especializadas para a praia de Jericoacoara, na costa oeste do litoral cearense. A discussão será enriquecida pela perspectiva da urbanização litorânea de Pereira (2014), que analisa a modernização dos espaços turísticos costeiros, e será complementada pelos estudos sobre o turismo de base

comunitária (TBC) no contexto cearense (Loureiro e Gorayeb, 2017). Buscamos evidenciar como o cicloturismo pode se consolidar como um vetor de turismo regenerativo local com ênfase no *slow travel* que valoriza o ritmo, o tempo e a experiência do percurso. Nesse sentido, a bicicleta, além de desacelerar o tempo de deslocamento, também se apresenta como uma importante ferramenta na adaptação das cidades às mudanças climáticas (Sales e Mendes, 2024).

A estrutura do capítulo está organizada em quatro seções principais. A primeira discute o cicloturismo a partir da perspectiva do *slow travel*, destacando sua capacidade de desacelerar o ritmo da viagem e proporcionar uma imersão mais profunda no território e na cultura local. Em seguida, a segunda seção analisa a interface entre o cicloturismo e a urbanização litorânea no Ceará, enfatizando os impactos do turismo de massa nas orlas e o papel do turismo de base comunitária como alternativa regenerativa. A terceira seção apresenta a metodologia adotada para a análise das infraestruturas cicloviárias em Fortaleza e dos serviços de cicloviação no litoral cearense. Por fim, a quarta seção reúne os principais resultados do estudo de caso, com foco nas experiências de ciclomobilidade urbana na capital e no percurso Fortal-Jericoacoara, apontando avanços, desafios e potencialidades do cicloturismo como vetor de um turismo sustentável, justo e imersivo.

O CICLOTURISMO

NA PERSPECTIVA DO *SLOW TRAVEL*: DESACELERAÇÃO E IMERSÃO

A história da bicicleta, retratada por Hérán (2020) em sua obra “O retorno da Bicicleta” (*Le Retour de la bicyclette*), revela como esse equipamento, criado no início do século XIX, se reinventou através do tempo, ora como um artefato de luxo das elites, ora como um meio de transporte da classe operária, e mais, recentemente, como um símbolo de mobilidade sustentável. O surgimento de estudos sobre cicloturismo, no Brasil e no exterior, demonstra o crescimento dessa modalidade como prática turística e o seu reconhecimento como objeto de pesquisa em diferentes áreas do conhecimento.

A definição do cicloturismo transcende a simples prática de pedalar por lazer; é um modo de viajar e de se conectar com o mundo ao seu redor. Ao escolher a bicicleta como meio de transporte, o cicloturista se distancia das emissões de carbono e se abre para novas formas de interação com a paisagem, a cultura local e consigo mesmo.

A definição de cicloturismo abrange uma diversidade de interpretações, conforme ressaltam Teixeira e Edra (2020), destacando tanto a bicicleta como o principal modal durante todo o percurso da viagem como uma alternativa para os deslocamentos turísticos urbanos. Essa amplitude demonstra

a versatilidade do cicloturismo e sua capacidade de adaptação a diferentes contextos, reforçando seu papel como prática inclusiva e multifacetada.

Definições como as de Lamont (2009) e Ritchie e Hall (1999) enfatizam que o cicloturismo pode se constituir pelo uso da bicicleta na realização de viagens longas ou passeios curtos, desde que proporcione uma experiência de exploração dos espaços e destinos, fomentando um modo de viagem com um ritmo diferenciado. A lentidão proposta pela noção de *slow travel* se torna um valor a ser resgatado na prática do cicloturismo, como argumenta Honoré (2024) em sua defesa filosófica da desaceleração – ainda que o autor não trate especificamente do ciclismo, sua crítica à aceleração social fundamenta a conexão entre ritmos lentos e sustentabilidade.

Como aponta Dickinson *et al.* (2011), o *slow travel* não se limita à redução da velocidade, mas envolve uma imersão sensorial e cultural, que o cicloturismo potencializa, valorizando o tempo, o ritmo e a experiência do percurso. Ao se *distanciar* da pressa e da artificialidade, o *slow travel* possibilita uma experiência mais profunda com os lugares visitados em contraposição aos pacotes de viagens com programações cronometradas.

Entretanto, essa modalidade de turismo exige do ciclista não apenas curiosidade, mas disposição física e preparo técnico. Um bom condicionamento é fundamental para enfrentar

os níveis de dificuldade impostos por percursos acidentados ou arenosos. Além disso, a experiência é aprimorada quando o cicloturista domina conhecimentos específicos, como postura corporal adequada, uso eficiente das marchas e habilidade de orientação geográfica. Tais competências tornam-se ativos essenciais para garantir não apenas segurança, mas também satisfação ao longo do percurso.

O uso de bicicletas mais performáticas e apropriadas para esse tipo de modalidade como *mountain bikes*^[1] ou *fat bikes*^[2] têm contribuído para a expansão do cicloturismo em diferentes contextos. Inicialmente concebida para trilhas montanhosas, a *mountain bike*, passou a ser adaptada a uma ampla variedade de superfícies, como asfalto e areia, conforme destacam Ciascai, Dezzi e Rus (2022). Essa versatilidade tem estimulado o surgimento de rotas híbridas, que conciliam desafios físicos com experiências estéticas. Como propõe Saldanha (2017), essas rotas podem se articular também a deslocamentos utilitários no espaço urbano, oferecendo alternativas mais agradáveis e

[1] A *mountain bike* (MTB) é um tipo de bicicleta projetada originalmente para trilhas e terrenos acidentados, com quadro resistente, pneus mais largos e sistemas de suspensão que absorvem impactos.

[2] A *fat bike* é uma variação da MTB, caracterizada por pneus extremamente largos (geralmente entre 3,8 e 5 polegadas), que oferecem maior estabilidade e tração em terrenos instáveis como areia, neve ou lama. Embora a MTB e a *Fat Bike* sejam indicadas para uso fora do asfalto, a *fat bike* é especialmente adaptada a superfícies soltas ou irregulares, enquanto a *mountain bike* é mais versátil e comumente usada em trilhas, estradas de terra e, quando adaptada, até em meios urbanos.

sustentáveis para trajetos cotidianos – por exemplo, caminhos que margeiam orlas de praias e lagoas rumo ao trabalho.

É nesse entrelaçamento entre mobilidade cotidiana e experiência turística que o cicloturismo se torna um campo fértil para debates mais amplos, envolvendo conceitos como, o já mencionado, *slow travel*, bem como a mobilidade sustentável e o ecoturismo (Weaver, 2001). Esses enfoques convergem ao propor um modelo de deslocamento que seja, ao mesmo tempo, ecológico e reflexivo. Trata-se de transformar o ato de viajar em uma vivência interativo-contemplativa – uma proposta defendida por Antonioli *et al.* (2021) por meio da ideia de uma “política dos ritmos”. Tal perspectiva contesta a lógica da aceleração capitalista e se materializa no cicloturismo quando este prioriza a qualidade da experiência sobre a velocidade, fazendo do tempo um aliado da percepção e da conexão com o território. A seguir, discutiremos as sinergias entre o cicloturismo e o turismo de base comunitária no contexto cearense em oposição ao modelo de urbanização dos espaços litorâneos.

URBANIZAÇÃO LITORÂNEA E O TURISMO DE BASE COMUNITÁRIA NO CEARÁ

A compreensão da dinâmica do cicloturismo no Ceará exige uma análise das transformações espaciais ocorridas no litoral, particularmente a partir do conceito de “urbanização lito-

rânea”, proposto por Pereira (2014). Segundo o autor, as orlas marítimas passam por intensas ressignificações impulsionadas pela ação social, especialmente pelo turismo, que atua como vetor estruturante na produção e reorganização desses espaços. Assim como ocorreu no processo de formação das cidades, a valorização do litoral cearense seguiu uma lógica de apropriação, consumo e produção de territórios, intimamente relacionada à mudança na percepção dos espaços de lazer – como a praia – que passaram a ser vistos como ativos econômicos e simbólicos (Carlos, 2007; Urry, 2001).

Nesse processo, o caminhar [e o pedalar] – tal como descrito por De Certeau (2014) – adquire centralidade como forma de vivenciar a cidade. É pelo deslocamento a pé (ou, por extensão, por modos lentos como a bicicleta) que os sujeitos se apropriam cotidianamente do espaço urbano, construindo experiências sensíveis e singulares dos territórios. No entanto, com a intensificação da atividade turística no litoral cearense, tem se observado, nas últimas décadas, uma valorização crescente da orla, acompanhada por dinâmicas de especulação imobiliária e reconfigurações urbanas profundas.

Segundo Latour (1993, 2020), a produção de lugares e de experiências turísticas não ocorre de forma neutra: ela manifesta relações assimétricas de poder que se revelam nas práticas e nos arranjos cotidianos das cidades. Isso é particular-

mente visível nas orlas litorâneas, onde o turismo de massa frequentemente promove a homogeneização cultural, a descaracterização do patrimônio local e a exclusão dos grupos historicamente vinculados àquele território.

Diante desse cenário, torna-se urgente a promoção de formas alternativas de turismo que valorizem a cultura local, os modos de vida tradicionais e o patrimônio ambiental. O turismo de base comunitária (TBC) surge como uma resposta crítica a essa lógica hegemônica, propondo outras maneiras de se relacionar com os espaços turísticos. Nesse sentido, a proposta de “turismo de afinidade” (*tourisme affinitaire*), discutida por Bachimon e Dérioz (2010), resgata vínculos afetivos e culturais com os lugares visitados, promovendo uma experiência mais enraizada, ética e sensível às especificidades locais.

O TBC tem se consolidado como uma referência importante no Ceará, especialmente devido ao forte engajamento e ativismo das comunidades tradicionais costeiras. Destaca-se, nesse contexto, a atuação da Rede Tucum, que articula povos originários sertanejos, indígenas e quilombolas na gestão compartilhada de atividades, estruturas e serviços turísticos. A rede promove práticas que respeitam e dialogam com os ecossistemas marinhos e costeiros do estado, reafirmando a centralidade da cultura e da natureza na construção de uma experiência turística enraizada, ética e sensível às especificidades locais.

Essa modalidade de turismo no território cearense apresenta um grande potencial para o desenvolvimento do cicloturismo, seja pela riqueza sociocultural das comunidades locais, seja pela diversidade de paisagens e rotas cicloturísticas disponíveis. Algumas destas rotas, como a Trilha da Praia do Futuro, em Fortaleza, e a Rota do Sol Nascente, no litoral leste do estado, exemplificam esse potencial. O equilíbrio e a convergência de interesses entre as comunidades locais e os cicloviantes, bem como com as operadoras de ciclovias, reforçam a importância de um planejamento participativo para a construção de consensos e o fortalecimento do protagonismo local, visando o bem-estar coletivo. A participação ativa da população residente nas áreas lindeiras às rotas de cicloturismo é fundamental não apenas para garantir a manutenção das infraestruturas implantadas, mas também para assegurar a continuidade e autenticidade dos serviços turísticos oferecidos (Saldanha, 2022). O enraizamento das práticas turísticas no território é o que possibilita sua sustentabilidade a longo prazo.

Somando-se aos instrumentos participativos no desenvolvimento do cicloturismo, outras ferramentas também desempenham um papel crescente na promoção desta atividade, a difusão e o acesso à novas tecnologias geoespaciais de navegação. Ferramentas como aplicativos de georeferenciamento, coleta de dados e monitoramento de fluxos, são imprescindí-

veis para o planejamento e a gestão de rotas cicloviárias, permitindo uma melhor organização da infraestrutura e uma compreensão mais precisa dos padrões de uso e demandas.

Assim, o cicloturismo, quando articulado aos princípios do *slow travel* e do turismo de base comunitária, configura-se como uma prática contra-hegemônica, que contesta a lógica mercantil e padronizante do turismo de massa e da urbanização litorânea com ênfase na produção de espaços homogeneizantes. Ao valorizar a lentidão, o envolvimento com o território e o protagonismo das comunidades locais, essa abordagem propõe novas formas de perceber e experienciar os espaços – mais relacionais, inclusivas e sustentáveis, abrindo caminhos para um turismo que promova justiça social e ecológica. A seguir, apresentamos a metodologia do estudo apresentado nesse capítulo sobre as rotas de cicloturismo em Fortaleza e no litoral do Ceará.

METODOLOGIA

Este estudo caracteriza-se como descritivo e exploratório, buscando analisar o cicloturismo no Ceará a partir de uma perspectiva crítica. O trabalho foi desenvolvido com base em uma revisão bibliográfica abrangente, além de um estudo de caso com foco na capital Fortaleza e na rota Fortal-Jericoacoara, no litoral oeste cearense. A coleta de dados para o estudo de caso

envolveu o mapeamento das infraestruturas cicloviárias de lazer em Fortaleza, a partir de dados oficiais disponíveis no portal de acesso da prefeitura municipal, e a análise das informações sobre os serviços de ciclovagens oferecidos no litoral do Ceará através de anúncios de operadoras, materiais promocionais e roteiros online.

Os dados coletados foram analisados de forma comparativa, buscando identificar as particularidades do cicloturismo em cada contexto. A abordagem metodológica enfatizou a análise qualitativa dos dados, com o intuito de desvelar as contradições e os desafios existentes na consolidação do cicloturismo como uma prática de turismo *slow travel* no contexto cearense.

DISCUSSÃO E RESULTADOS

Fortaleza: A Ciclocultura Urbana e as Ciclofaixas de Lazer

Ao longo da última década, Fortaleza tem se destacado na promoção da ciclocultura urbana, através da melhoria e ampliação de suas redes cicloviárias e da criação de iniciativas de valorização da bicicleta no espaço público. A cidade possui, atualmente, 427,9 km de infraestrutura cicloviária e dispõe de um Plano Diretor Cicloviário Municipal (PDCI) aprovado em 2014 pela Lei Ordinária nº 10.303 (Fortaleza, 2014).

De acordo com uma pesquisa sobre a densidade de infraestruturas cicloviárias por habitante no país (*people near bike lanes*), realizada pelo ITDP Brasil (2020), Fortaleza é a capital brasileira onde as pessoas vivem mais próximas à infraestrutura cicloviária do país, com 51% da população morando a menos de 300m de uma ciclovía/ciclofaixa. Contudo, é válido ressaltar que apesar do salto qualitativo que Fortaleza deu para tornar-se uma cidade mais amiga da bicicleta (*bicycle-friendly*), as áreas periféricas da cidade, bem como seu entorno metropolitano, ainda apresentam baixa cobertura e conexão da rede, reproduzindo o padrão de concentração de infraestruturas em áreas turísticas e centrais.

Portanto, ao reconhecermos os progressos e os desafios para uma ciclomobilidade inclusiva, ressaltamos que a promoção do uso da bicicleta não se resume a aspectos viários e infraestruturais, abrangendo também ações culturais com alto impacto na aceitação social. Campanhas de conscientização sobre os benefícios de pedalar e programas que estimulam a diversidade de usos da bicicleta são, igualmente, fortes aliados da ciclocultura.

Neste sentido, o poder público municipal de Fortaleza também tem investido na criação de programas de incentivo ao uso da bicicleta como prática recreativa direcionada à públicos com interesses e perfis variados. Um exemplo destas ações é

a “Ciclofaixa de lazer” (figura 1), que consiste em rotas temporárias que funcionam aos domingos, com pontos de apoio que oferecem atividades culturais voltadas para públicos específicos como o “Minicircuito da ciclofaixa de lazer” que é exclusivo para crianças (figura 2).

A “Ciclofaixa de Lazer” tem como objetivo incentivar o uso da bicicleta para promover hábitos saudáveis e fortalecer a convivência entre os cidadãos (Fortaleza, 2025). O programa tem horário e rotas definidas com pontos de apoio ao longo de todo percurso. Esses pontos também contam com a presença de agentes da AMC^[3], Etufor^[4] e Guarda Municipal, garantindo a segurança dos participantes. As três rotas da ciclofaixa de lazer são: a Rota Leste (que liga a Av. Washington Soares à Cidade da Criança), a Rota Oeste (que conecta o Parque Rachel de Queiroz à Cidade da Criança) e a Rota Sul (que conecta a Praça da Igreja Nossa Senhora Aparecida à Cidade da Criança). (Ver figura 3.)

[3] Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania.

[4] Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza.



Figura 1 -
Circuito da ciclofaixa
de lazer no trecho da
Av. Beira Mar.

Fonte:
AMC, 2023.



**Figura 2 -
Minicircuito da ciclofaixa
de lazer no trecho da
Cidade da Criança.**

*Fonte:
AMC, 2024.*

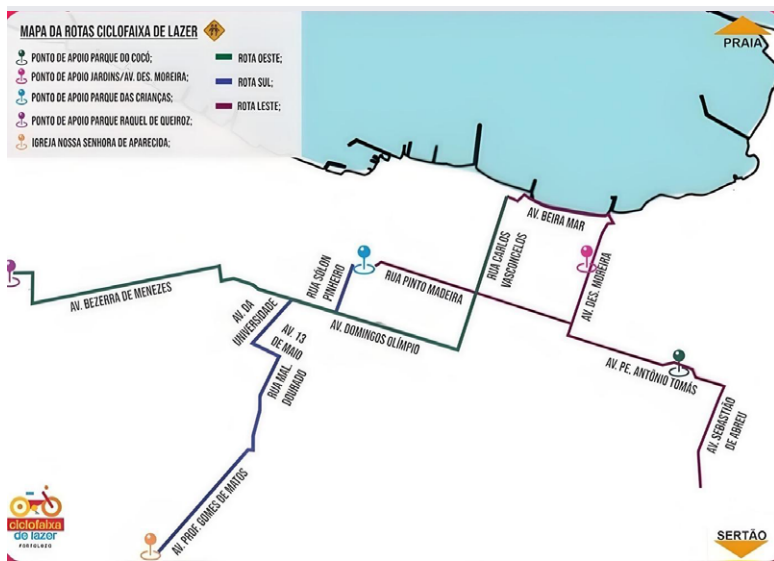


Figura 3 -
Itinerário das três
rotas do Programa
Ciclofaixas de Lazer.

Fonte:
Prefeitura de Fortaleza
& AMC, 2023.

Além dessas rotas, o poder público municipal organiza passeios temáticos, como a “Rota dos Museus”, que proporciona um circuito guiado por diversos pontos culturais da cidade, incentivando o contato com a história e o patrimônio local (Menezes, 2024). Essa iniciativa demonstra o interesse em agregar à mobilidade por bicicleta a descoberta da cidade e suas riquezas culturais (figura 4).

O poder público municipal tem se esforçado para promover a bicicleta como um modal de transporte reconhecido e eficiente, investindo não somente na ampliação e requalificação da infraestrutura ciclovária, mas também em ações que visam mudar a percepção da população em relação a esse modal. No entanto, apesar dos avanços significativos, a capital cearense ainda enfrenta desafios importantes na consolidação da ciclocultura urbana, como a necessidade de integrar a bicicleta ao sistema de transporte público e oferecer espaços de estacionamento seguros e bem localizados.



**Figura 4 -
Material de Divulgação
e itinerário da rota
dos museus.**

Fonte:
Secultfor & AMC, 2024
(Instagram).

Fortal-Jeri: a Rota do Cicloturismo Costeiro e os Serviços Especializados

Além das iniciativas de ciclomobilidade em Fortaleza, o litoral cearense se destaca como um dos roteiros de cicloturismo mais atrativos do país. A rota Fortaleza-Jericoacoara (Fortal-Jeri), com cerca de 300 km de extensão, é um dos destaques, presente em listas de associações e guias de cicloturismo, como a *Aliança Bike* (2021) e a *Revista Bicicletas* (2022). Essa rota é um exemplo da beleza natural do litoral nordestino e que vai muito além das ciclovias da capital, abrindo o leque para o desenvolvimento de atividades recreativas em outras regiões do Estado.

Outros roteiros de cicloturismo no Nordeste, também destacados como “imperdíveis”, apresentam paisagens exuberantes e peculiaridades regionais únicas. Entretanto, é importante destacar que a infraestrutura cicloviária nessas rotas ainda é incipiente ou inexistente, concentrando-se sobretudo nas cidades e em trechos urbanizados. O trecho Fortal-Jeri, por exemplo, é majoritariamente percorrido por rodovias e trechos de areia da praia, o que exige dos ciclistas não apenas um bom condicionamento físico, mas também atenção redobrada às condições de segurança viária. A ausência de infraestrutura adequada em grande parte do trajeto impõe desafios significativos à prática do cicloturismo, especialmente para aqueles menos experientes ou que viajam sem apoio logístico.

Nesse contexto, programas de fomento ao turismo regional, como o Prodetur/CE^[5] – vinculado ao Prodetur/NE^[6] –, que historicamente priorizaram a construção de rodovias estaduais para integrar regiões antes isoladas por barreiras geográficas ou ausência de transporte público, deveriam incorporar a bicicleta como elemento estratégico de mobilidade turística. A inclusão do modal ciclovitário nesses projetos permitiria requalificar esses corredores viários, com a implantação de ciclovias protegidas e sinalizadas, o mapeamento de ciclorrotas e a instalação de pontos de apoio ao longo dos percursos – com estrutura para descanso, calibragem de pneus e recarga de baterias de bicicletas elétricas. Tais intervenções ampliariam a segurança, o conforto e a atratividade da rota, possibilitando ao cicloturista alternar, conforme suas preferências e nível de experiência, entre a areia e o asfalto ao longo do trajeto.

Apesar da ausência de políticas públicas voltadas especificamente para o desenvolvimento do cicloturismo em escala estadual, algumas empresas e guias especializados oferecem atualmente serviços de apoio logístico e passeios guiados ao longo do litoral cearense, incluindo a rota Fortal-Jeri, sinalizando o potencial econômico e turístico desse setor. Empresas como a *The Bike Brasil*, *Pisa Trekking* e *Pedalle*, por exemplo,

[5] Programa de Desenvolvimento do Turismo no Ceará.

[6] Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste.

oferecem pacotes de 8 dias e 7 noites com traslado, hospedagem, suporte mecânico, logístico e carros de apoio (Ver figuras 5 e 6). Os valores desses serviços variam entre 6 e 8 mil reais por pessoa, a depender do tamanho do grupo e dos serviços incluídos no pacote. Trata-se, portanto, de uma experiência em que o uso da bicicleta não se traduz em economia financeira, mas em um alto investimento pessoal. Isso tende a restringir a prática dessa modalidade a dois perfis predominantes de viajantes: ciclistas experientes, que contam com preparo físico e conhecimento prévio da rota, optando muitas vezes por percorrê-la de forma autônoma sozinhos ou em grupos; e ciclistas que podem pagar para vivenciar essa experiência com o suporte de serviços especializados.

Ciclistas ou grupos de ciclistas mais experientes que costumam fazer o percurso por conta própria, comumente utilizam aplicativos “planejadores de trilhas” para se orientarem durante o percurso. Esse tipo de app, à exemplo do *Wikiloc* (figura 7) costuma ser mais confiável e otimizado do que o *Google Maps* (figura 8) porque ele cria rotas personalizadas que podem ser adaptadas conforme a necessidade dos ciclistas que utilizam a plataforma e apresenta comentários de quem já realizou a rota.



Figura 5 -
**Travessia em faixa de areia
com Fatbikes durante
a maré baixa.**

Fonte:
Portal Pedalle, 2024.



Figura 6 -
**Carro de apoio com tração
nas 4 rodas em travessias
com maré alta.**

Fonte:
Revista bicicleta, 2022.

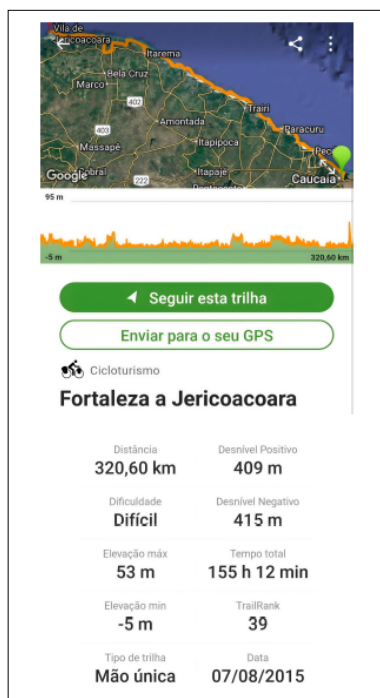


Figura 7 -
Printscreen da
Rota Fortal-Jeri.

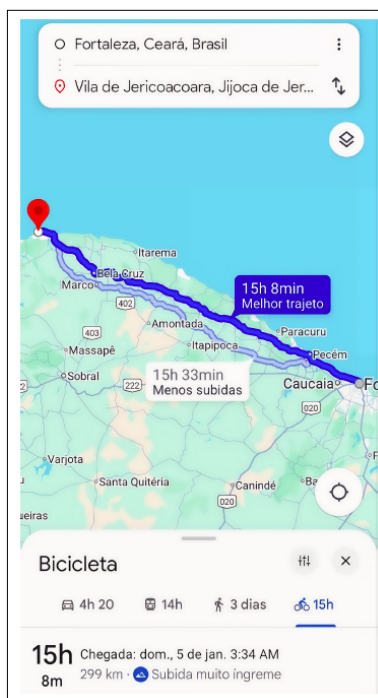


Figura 8 -
Printscreen da
Rota Fortal-Jeri.

Fonte:
Wikiloc, 2025.

Fonte:
Google Maps, 2025.

Os desafios para transformar a atividade cicloturística em uma programação acessível e segura são muitos, como a necessidade de sinalização adequada, a manutenção das vias e acostamentos, o respeito e compartilhamento entre motoristas e ciclistas, a segurança em pontos de travessia e a integração dos roteiros com outras modalidades de transporte. Contudo, o cicloturismo também se apresenta como uma importante oportunidade para o desenvolvimento econômico local, especialmente quando articulado a políticas públicas consistentes e ao engajamento das comunidades envolvidas. Nesse sentido, torna-se essencial refletir sobre os caminhos possíveis para a consolidação dessa prática no estado.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O cicloturismo se apresenta como uma alternativa promissora para o turismo no Ceará, com um grande potencial para reduzir as emissões de carbono, impulsionar a economia local, valorizar o patrimônio natural e cultural, e oferecer experiências autênticas aos viajantes. A combinação entre infraestrutura adequada, serviços turísticos especializados e a valorização do turismo de base comunitária podem levar a um futuro mais promissor para o turismo no estado.

O cicloturismo, como uma prática de *slow travel*, também apresenta potencial para ampliar a discussão sobre as formas

de se vivenciar a cidade de modo mais pleno, a partir do respeito aos seus ritmos e paisagens (Antonioli *et al.*, 2021). Nesse cenário, as políticas públicas ao incentivarem e apoiarem a prática do cicloturismo de forma permanente, continuada e participativa, permitem criar um ambiente favorável à outras modalidades de turismo sustentável e de valorização da cultura das comunidades tradicionais. Diante do crescimento desta atividade no Brasil e no mundo, o interesse pelo tema do cicloturismo tem resultado na realização de trabalhos e pesquisas em diferentes áreas do conhecimento sobre o potencial da bicicleta para transformar territórios e pessoas, ao mesmo tempo que possibilita repensar o modelo de turismo e de mobilidade nas cidades.

Neste capítulo analisamos o cicloturismo no contexto cearense com ênfase na capital Fortaleza e na rota cicloturística Fortal-Jericoacoara, localizada no litoral oeste do estado. A partir de dados disponíveis em portais oficiais da Prefeitura de Fortaleza sobre as infraestruturas cicloviárias voltadas ao lazer, e de informações extraídas de anúncios de operadoras, materiais promocionais e roteiros *online* sobre serviços de cicloviagens no litoral, observou-se que, embora avanços significativos tenham sido alcançados na escala municipal por meio de investimentos públicos, o mesmo não se verifica na escala estadual, que não dispõe de planos ou programas de ação previstos para o desenvolvimento desta atividade.

A expansão da infraestrutura cicloviária em Fortaleza desde a criação do Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI) em 2014 é expressiva. A malha cicloviária municipal, que até 2012 era composta em 62% por ciclofaixas e ciclovias, teve um crescimento de 529% até 2024 (Fortaleza, 2025), evidenciando o impacto das políticas públicas voltadas à ciclomobilidade. Esse crescimento contribuiu para uma maior aceitação da bicicleta como meio de transporte e lazer. Contudo, a rede cicloviária permanece concentrada em áreas centrais e atrativas ao turismo e comércio, revelando uma distribuição desigual, que ainda marginaliza as regiões periféricas da capital.

Quando se observa o cenário fora do perímetro urbano de Fortaleza, os desafios se intensificam. A infraestrutura cicloviária torna-se ainda mais escassa, refletindo a ausência ou atuação limitada do poder público estadual. Nesse contexto, o desenvolvimento do cicloturismo depende fortemente da iniciativa de grupos experientes ou da atuação da iniciativa privada, que tem promovido serviços de ciclovias no litoral cearense oferecendo roteiros e pacotes diversos.

Apesar de seu potencial para fomentar um turismo mais sustentável, a oferta desses serviços ainda é limitada e, muitas vezes, inacessível à maior parte da população, o que reforça a necessidade de políticas públicas que incentivem o turismo de base comunitária e ampliem o acesso a esse tipo de experiência.

Em síntese, os avanços conquistados em Fortaleza demonstram o impacto positivo dos investimentos públicos na consolidação de uma cultura ciclável urbana. No entanto, a desigualdade na distribuição da infraestrutura e a fragilidade das ações em escala estadual revelam a urgência de políticas integradas e territorialmente sensíveis. Ao articular cicloturismo, turismo de base comunitária e os princípios *do slow travel*, o Ceará tem a oportunidade de construir um modelo de turismo mais justo, sustentável e conectado às singularidades de seu território e de sua população.

REFERÊNCIAS

- ALIANÇA BIKE. **6 roteiros de cicloturismo imperdíveis para viajar solo ou em grupo**. 2021. Disponível em: <https://aliancabike.org.br/6-roteiros-de-cicloturismo-imperdiveis>. Acesso em: 24 fev. 2025.
- ANTONIOLI, P.; DREVON, G.; GWIAZDZINSKI, L. KAUFMANN, V.; PATTARONI, L. **Manifeste pour une politique des rythmes**. Lausanne: EPFL Press, 2021. p. 168.
- BACHIMON, P.; DÉRIOZ, P. Tourisme affinitaire: entre revitalisation et dénaturation des territoires. **TÉOROS**, Montréal, v. 29, n. 1, pp. 8-16, 2010.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O espaço urbano**. Novos escritos sobre a cidade. São Paulo: Labur Edições, 2007. 184 p.
- DE CERTEAU, Michel. **L'invention du quotidien: 1. Arts de faire**. Paris: Gallimard, 1980. Tradução de: Ephraim F. Alves. Petrópolis: Vozes, 2014.
- CIASCAI, O. R.; DEZSI, S.; RUS, K. A. Cycling Tourism: A Literature Review to Assess Implications, Multiple Impacts, Vulnerabilities, and Future Perspectives. **Sustainability**, v. 14, n. 15, pp. 1-18, 2022. DOI: 10.3390/su14158983.
- DICKINSON, J.E., LUMSDON, L., ROBBINS, D. Slow travel: issues for tourism and climate change. **Journal of Sustainable Tourism**, Reino Unido, v. 19, n. 3, pp. 281-300, 2011. DOI: 10.1080/09669582.2010.524704.
- FORTALEZA. **Lei Ordinária nº 10.303, de 23 de dezembro de 2014**. Fortaleza, CE, 2014.
- FORTALEZA. **Ciclofaixa de lazer**. Prefeitura Municipal de Fortaleza, 2022. Disponível em: <https://mobilidade.fortaleza.ce.gov.br/menu-programas/ciclofaixa-de-lazer.html>. Acesso em: 24 fev. 2025.
- FORTALEZA. **Ciclofaixa de lazer estimula a mobilidade ativa e sustentável neste domingo**. Prefeitura Municipal de Fortaleza, 22 dec. 2023. Disponível em: <https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/ciclofaixa-de-lazer-estimula-a-mobilidade-ativa-e-sustentavel-neste-domingo-22-12>. Acesso em: 24 fev. 2025.
- FORTALEZA. **Infraestrutura cicloviária**. Prefeitura Municipal de Fortaleza, 2025. Disponível em: <https://mobilidade.fortaleza.ce.gov.br/menu-programas/malha-ciclovi%C3%A1ria.html>. Acesso em: 24 fev. 2025.
- FORTALEZA. **Expansão da malha cicloviária**. Prefeitura Municipal de Fortaleza, 2024. Disponível em: <https://mobilidade.fortaleza.ce.gov.br/programas/expansao-da-malha-ciclovitaria.html>. Acesso em: 24 fev. 2025.
- INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO (ITDP Brasil). **ITDP avalia percentual de pessoas próximas a infraestruturas cicloviárias**. 15 mai. 2020. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/pnb>. Acesso em: 24 fev. 2025.
- GÖSSLING, S.; HALL, C. M.; PEETERS, P. *et al.* The future of tourism: can tourism growth and climate policy be reconciled? A climate change mitigation perspective. **Tourism Recreation Research**, [S.l.], v. 35, pp. 119-130, 2010. DOI: 10.1080/02508281.2010.11081628.
- GÖSSLING, S.; HALL, C. M.; SCOTT, D. The challenges of tourism as a development strategy in an era of global climate change. In: PALOSOU, E. (ed.). **Rethinking development in a carbon-constrained world**. Helsinki: Ministry of Foreign Affairs, 2009. pp. 100-119.
- HALL, C. M.; PAGE, S. J. **The geography of tourism and recreation: Environment, Place and Space**. 4. ed. Londres: Routledge, 2014. 470 p.

- HÉLAN, F. **Le retour de la bicyclette: une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050**. Paris: La Découverte, 2020. 256 p.
- HONORÉ, Carl. **Éloge de la lenteur: texte intégral**. Paris: Marabout, 2024. 384 p.
- LAMONT, M. Reinventing the wheel: a definitional discussion of bicycle tourism. **Journal of Sport & Tourism**, Reino Unido, v. 14, n. 1, pp. 5-23, 2009. DOI: 10.1080/14775080902847439.
- LATOUR, Bruno. **Jamais fomos modernos**. Rio de Janeiro: Editora 34, 1993.
- LATOUR, Bruno. **Onde aterrar? Como se orientar politicamente no antropoceno**. 1. ed. Rio de Janeiro: Bazar do Tempo, 2020.
- LOUREIRO, Caroline; GORAYEB, Adryane. O turismo comunitário na zona costeira do Ceará, Brasil. **Ciência e Sustentabilidade - CeS**, Juazeiro do Norte, v. 3, n. 1, pp. 58-73, jan./jun. 2017. DOI: 10.33809/2447-4606.31201758-73.
- MENEZES, P. Rota dos Museus: o ciclismo em favor da cultura na Ciclofaixa de Lazer. **O Povo**, Fortaleza, 19 maio 2024. Disponível em: <https://www.opovo.com.br/noticias/fortaleza/2024/05/19/rota-dos-museus-o-ciclismo-em-favor-da-cultura-na-ciclofaixa-de-lazer.html>. Acesso em: 24 fev. 2025.
- SHELLER, M.; URRY, J. **Tourism mobilities: places to play, places in play**. London: Routledge, 2004. p. 256.
- PEDALLE. **Cicloturismo no Ceará: tour guiado**. 2024. Disponível em: <https://pedalle.tur.br/packages/cicloturismo-no-ceara-tour-guiado>. Acesso em: 24 fev. 2025.
- PEREIRA, Alexandre Queiroz. **A urbanização vai à praia: vilegiatura marítima e metrópole no Nordeste do Brasil**. 2014. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2014.
- PISA TREKKING. **Cicloturismo no Ceará - Travessia Fortaleza x Jericoacoara**. [2024]. Disponível em: <https://pisa.tur.br/pacote/cicloturismo-no-ceara-travessia-fortaleza-x-gericoacoara>. Acesso em: 20 fev. 2025.
- REVISTA BICICLETA. **Fortaleza - Jeri: uma ciclovagem pelas belas praias cearenses**. 2022. Disponível em: <https://revistabicicleta.com/cicloturismo/fortaleza-geri-uma-ciclovagem-pelas-belas-praias-cearenses>. Acesso em: 24 fev. 2025.
- SALES, A. L. P.; MENDES, M. F. A bicicleta como protagonista nas ações de adaptação das cidades às mudanças climáticas. In: **Observatório das Metrópoles nas Eleições: um outro futuro é possível - Paraíba**. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrópoles, 2024. pp. 100-104.
- REDE CEARENSE DE TURISMO COMUNITÁRIO (Rede Tucum). 2008. Disponível em: <https://www.equatorinitiative.org/2020/04/24/solution1128>.
- RITCHIE, B. W.; HALL, C. M. Bicycle Tourism and Regional Development: A New Zealand Case Study. **Anatolia**, v. 10, n. 2, pp. 89-112, 1999. DOI: 10.1080/13032917.1999.9686974.
- SALDANHA, Luiz Emerson da Cruz. **Análise dos padrões de governança de rotas de cicloturismo no Brasil**. 2022. Tese (Doutorado em Engenharia de Transportes) - UFRJ/COPPE, Rio de Janeiro, 2022.
- SALDANHA, Luiz Emerson da Cruz. **Políticas cicloinclusivas e o cicloturismo: o caso do Rio de Janeiro/RJ**. 2017. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2017.

- TEIXEIRA, C. O.; EDRA, G. E. O cicloturismo: origem e conceito de um modo de viajar sobre duas rodas. *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo*. v. 14, n. 2, pp. 197-215, 2020, pp. 318-333. DOI: 10.14210/rtva.v22n2.
- THE BIKE BRASIL. *The Bike Brasil*. [2024]. Disponível em: <https://www.bikebrasil.com.br/>. Acesso em: 14 fev. 2025.
- URRY, John. O olhar do turista. In: *O olhar do turista: lazer e viagens nas sociedades contemporâneas*. São Paulo: Studio Nobel/Sesc, 2001. pp. 15-32.
- WEAVER, D. B. *Ecotourism*. Milton: John Wiley & Sons Australia, 2001. 386 p.
- WIKILOC. *Fortaleza-Jeri Bike Dia 1*. [2024]. Disponível em: <https://pt.wikiloc.com/trilhas-cicloturismo/fortaleza-geri-bike-dia-1-2568841>. Acesso em: 10 fev. 2025.



CAPÍTULO 8

PEDALANDO SOBRE AS ÁGUAS: A SUPERFÍCIE CICLÁVEL DE AFUÁ

Gabriela Di Bella

Miguel Vilela

INTRODUÇÃO

Este capítulo apresenta uma adaptação ampliada da reportagem publicada originalmente na *National Geographic* Brasil, em setembro de 2021, sobre a cidade de Afuá, situada na foz do rio Amazonas, no estado do Pará. Idealizada pelo editor Miguel Vilela e realizada pela jornalista Gabi Di Bella durante a pandemia de Covid-19, a reportagem integrou a campanha “O Que Você Faz Importa” (Redação National Geographic, 2021), que incentivava ações individuais para a redução da pegada de carbono. Neste contexto, a bicicleta emergia como símbolo de uma mobilidade de baixo impacto ambiental – e Afuá, onde é proibida a circulação de qualquer veículo automotor (Afuá, 2022), apareceu como exemplo concreto de uma cidade amazônica moldada pela mobilidade ativa e sustentável.

Durante a pandemia SARS-CoV-2 (Covid-19), com a limitação de circulação do transporte coletivo e a suspensão de atividades físicas em locais fechados, práticas ao ar livre como o ciclismo se intensificaram (Callil e Constanzo, 2021). Estima-se que, apenas em 2020, cerca de 6 milhões de bicicletas foram vendidas no Brasil, representando um recorde no setor (Aliança Bike, 2023). No mesmo ano, as emissões globais de CO₂ oriundas da queima de combustíveis fósseis caíram 7% em relação ao ano anterior (Friedlingstein *et al.*, 2020), o que fortaleceu a bicicleta como alternativa viável não apenas para a crise sanitária, mas também para o enfrentamento da emergência climática. Foi nesse cenário que surgiu a proposta de documentar a vida em Afuá, onde cerca de 96% da população pedala todos os dias (Guth *et al.*, 2018).

Inicialmente, cogitou-se visitar cidades como Pomerode (SC) ou Ilha Solteira (SP), reconhecidas pelo uso expressivo da bicicleta (Guth *et al.*, 2018), mas, por limitações logísticas, decidiu-se concentrar a reportagem em Afuá. Com população estimada em 37.765 habitantes (IBGE, 2022), a cidade está asentada sobre uma rede de palafitas e passarelas de madeira e concreto, que conectam os bairros por caminhos onde apenas bicicletas e pedestres circulam.

A história de Afuá revela que a cidade surgiu a partir da doação de terras de uma antiga colona da região e se emancipou

como município em 1890. Seu passado colonial e escravista reflete na baixa presença das etnias indígenas originárias da região, limitando-se aos vestígios dos sítios arqueológicos preservados. O Índice de Desenvolvimento Humano da cidade é baixo – 0,489 segundo o PNUD – e, como a maioria das cidades no país, o tratamento de esgoto é inexistente. Há pressão para construção de uma ferrovia ligando as ilhas vizinhas e um projeto para desenhar ciclovias nas vias e substituir as palafitas por cimento.

A cidade é pequena e as viagens são curtas – da orla até o limite do bairro Capim Marinho, o mais afastado, gasta-se pouco mais de um quilômetro em linha reta (Guth *et al.*, 2018). Nesse contexto, além dos deslocamentos terrestres serem predominantemente realizados por bicicletas, a prática de pedalar na cidade não é uma exclusividade da população afuaense, mas também da população visitante atraída pela exuberância arquitetônica da cidade ou pelo reencontro de familiares e amigos. O cicloturismo, portanto, faz parte da experiência imersiva e interativa de quem visita o local. Embora o turismo em Afuá seja predominantemente dos moradores que habitam nas cidades do entorno, o fluxo de visitantes de outras regiões do país é movido pela curiosidade de conhecer a cidade suspensa sobre as águas.

Neste capítulo, apresentamos a experiência ciclável de Afuá sob uma perspectiva jornalística e etnográfica. A seção

seguinte descreve a metodologia qualitativa adotada durante o trabalho de campo. Em seguida, os subcapítulos 3, 4 e 5 exploram aspectos do cotidiano urbano e da ciclocultura da cidade, narrados em primeira pessoa pela repórter. A seção 6 discute o papel do cicloturismo e os desafios futuros do município diante das mudanças climáticas. Por fim, nas considerações finais, refletimos sobre as lições que Afuá oferece a outras cidades brasileiras e amazônicas em tempos de crise ambiental e urbana.

APONTAMENTOS METODOLÓGICOS

A presente reportagem adotou uma abordagem metodológica qualitativa, pautada na observação participativa e na interlocução direta com os habitantes de Afuá. Reconhecendo as limitações impostas pelo contexto da pandemia de Covid-19, a repórter buscou adaptar-se às condições locais, priorizando conversas espontâneas e entrevistas não-dirigidas para coletar informações sobre o papel da bicicleta no cotidiano da cidade. Longe de buscar a aplicação de questionários ou roteiros rígidos, a pesquisa valorizou a flexibilidade e a abertura para o inesperado, permitindo que os próprios participantes guiassem o percurso investigativo com seus relatos e experiências.

A coleta de dados para esta reportagem se iniciou de forma orgânica, ainda durante a viagem de balsa de Belém a Afuá.

Diante da dificuldade em estabelecer contato prévio com representantes da administração local, a repórter valeu-se da interação direta com os passageiros, estabelecendo conversas espontâneas que se revelaram como fontes valiosas de informação. Foi assim que a repórter conheceu Thaiane Kelle Almeida, que gentilmente concordou em compartilhar suas experiências sobre a vida em Afuá. A partir desse primeiro contato, a repórter foi apresentada a outros moradores, como os missionários em viagem, que a conduziram ao encontro de César Manoel da Silva, residente na cidade. A entrevista com Thaiane proporcionou o contato com sua vizinha, Ruticleide Amorim Vaz, ampliando a rede de interlocutores e enriquecendo a perspectiva sobre a realidade local.

Ainda durante a fase inicial da pesquisa, o nome de Raimundo do Socorro Souza, o Sarito, emergiu como figura central na dinâmica social de Afuá. Reconhecido por sua influência e conhecimento da cidade, Sarito prontamente se dispôs a colaborar com a investigação, oferecendo à repórter uma bicicleta e acompanhando-a em diversos percursos pelas ciclovias locais. Nessas interações, apresentou uma série de moradores e personalidades relevantes, como a secretária de Turismo, Andra Lúcia Chaves Ataíde, a influenciadora digital Jaiane Alex e o metalúrgico Adriano dos Santos, que também se tornaram interlocutores da pesquisa.

As entrevistas realizadas caracterizaram-se como não estruturadas, ou não diretivas, privilegiando a liberdade de expressão e a construção conjunta de significados. Inspirada no conceito de “entrevista-diálogo” proposto por Morin (1973, apud Medina, 1986), a repórter buscou estabelecer uma relação de colaboração com os entrevistados, visando trazer à tona uma compreensão mais profunda sobre o papel da bicicleta na vida em Afuá.

Em síntese, a pesquisa mobilizou um total de oito interlocutores, incluindo seis entrevistados formais e duas fontes adicionais de informação. Entre os entrevistados formais, destacam-se Andra Lúcia Chaves Ataíde (turismóloga), Raimundo do Socorro Souza (radialista), Adriano dos Santos (metalúrgico), Thaiane Kelle Almeida (advogada), Ruticleide Amorim Vaz (pedagoga) e César Manoel da Silva (missionário), respeitando a equidade de gênero com três mulheres e três homens. Além destes, Jaiane Alex (influenciadora digital) e Micaela Archanja Ferreira (antiga proprietária de terras) foram mencionadas como fontes complementares de informação, enriquecendo a compreensão sobre a história e a cultura de Afuá. O processo de seleção dos entrevistados priorizou a diversidade de perfis e a representatividade de diferentes segmentos da sociedade local, buscando captar uma visão abrangente sobre o papel da bicicleta no cotidiano da cidade. As interações com os

participantes variaram desde entrevistas formais e conversas informais, adaptando-se às condições locais e privilegiando a flexibilidade e a espontaneidade no processo de coleta de dados. A partir do próximo item e até o final deste capítulo, a voz narrativa em primeira pessoa do singular corresponderá à da repórter Gabi Di Bella, responsável pela imersão em campo e pela condução da pesquisa.

MUNDOS POSSÍVEIS

Para uma pessoa continental e metropolitana como eu, nascida em Rosário, na Argentina, criada em Porto Alegre e então residente de São Paulo, chegar em Afuá depois de quase dois anos enfrentando uma pandemia em um apartamento no centro da maior cidade da América do Sul foi como inaugurar a era de turismo espacial sem sair da estratosfera. Esta pequena cidade pode ser considerada por muitos como parada no tempo, mas, após uma visita, fica claro que ela é um vislumbre de um futuro possível. Devido às cheias do rio Amazonas, ela é toda construída sobre palafitas, e todos os moradores usam a bicicleta como meio de transporte.

Se em Afuá não há carros, ou motos, também não há leis de trânsito. Nenhuma mísera placa de pare. Congestionamentos? Multas? Nem pensar. Dar voltas e voltas para estacionar, medo de ser atropelado? Jamais. Outra ausência: mortes em

acidentes de trânsito. Quando estes acontecem, são leves, geram poucos ferimentos e costumam ser causados por forasteiros. Foi o caso desta repórter, que, um dia, deixou a bicicleta cair da palafita ao estacionar. Por sorte a maré estava baixa e os locais me ajudaram a resgatar a bicicleta. A atenção e o respeito pelo espaço do outro são o código não escrito da mobilidade.

Para quem, como eu, que cresceu em meio ao asfalto e a fumaça e o ruído dos carros, isso pode mesmo parecer coisa de outro mundo. Ainda mais estranho é perceber que o movimento nas ruas é tão intenso quanto silencioso. Um silêncio quebrado somente pelo barulho de motor dos barcos que passam pelo rio e pela eclética música das caixas de som do animado povo paraense – um movimento que obedece aos horários de calor e das marés.

Os afuaenses se movem conforme chegam e partem as barcas para Macapá ou Belém – as capitais mais próximas –, pulsando entre a lógica de conviver de maneira harmônica com a natureza, obedecendo sua geografia e clima, e a eterna pressão para adotar um modo de vida urbano mais ‘moderno’, movido a motor.

Essa relação de harmonia com a natureza é muito clara para a turismóloga da secretaria de Esporte e Lazer da cidade, Andra Lúcia Chaves Ataíde, 39 anos (figura 1). Nascida e criada

em Afuá, Ataíde enfatiza o quanto a bicicleta é o eixo central do cotidiano na cidade. “A cidade inteira anda de bicicleta, a nossa vida é a bicicleta, nosso meio de transporte é a bicicleta e vai ser pelo resto das nossas vidas”, diz ela. “Nossa cidade é específica para este modelo de transporte sustentável.”

Por sua divisão modal peculiar, Afuá se tornou conhecida como *Veneza Marajoara* e *Copenhagen da Amazônia*, locais cuja mobilidade também prioriza vias aquáticas ou ciclovias, e virou referência para arquitetos, historiadores, fotógrafos e ciclistas. A fama rendeu a Ataíde alguns convites para falar em palestras e conferências. “Uma vez, antes de uma palestra em Belém, me perguntaram quantos quilômetros de ciclovias tinha a minha cidade. Eu falei cerca de 24 mil metros. Não acreditaram, até que comecei a mostrar as fotos.”



Figura 1 -
Ataíde e seu filho
Daniel de 4 anos.

Fonte:
Gabi Di Bella,
Setembro de 2021.

A fala de Ataíde, portanto, serve para ilustrar que o fato de a circulação de veículos motorizados ser proibida em Afuá, dada as condições geográficas e topológicas da cidade, existe um elevado grau de segurança viária que estimula o uso da bicicleta por parte de seus habitantes. Isto é, mesmo a cidade não dispondo de vias exclusivas para a circulação de bicicletas como ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas, a participação desse modal é elevado porque toda a superfície se torna segura para pedalar. “Eu me sinto presa quando preciso me deslocar de carro; aqui nós exercitamos o direito de ir e vir plenamente, não esperamos Uber nem táxi, a gente só pega a bicicleta e vai a qualquer lugar”, conta ela. “Até bêbado anda de bicicleta e nunca causam acidentes.” Hoje ela cria o seu filho, Daniel, quatro anos, pedalando por Afuá.

A REVOLUÇÃO DO BICITÁXI

Claramente, não obedecer ao calor da latitude 00’09” – cerca de 15 km ao sul da Linha do Equador – é péssima ideia. O sol começa a fritar logo no meio da manhã, e o jeito é se esconder à sombra ou pedalar com uma mão no guidão e outra segurando uma sombrinha (figura 2). Por isso, o dia começa cedo, ao som da rádio Afuá ecoando pelos postes da cidade.



Figura 2 -
**No centro da foto, ciclista
guiando a bicicleta com
uma mão e segurando uma
sombriinha na outra.**

Fonte:
Gabi Di Bella,
Setembro de 2021.

A partir das 5h da manhã, Raimundo do Socorro Souza, 53 anos, mais conhecido como Sarito (figura 3), apresenta o programa Acorda Afuá. “Para você que está fazendo seu café, bom dia dona Maria, bom dia seu Benedito!”, narra em uma das transmissões. “Venha para Afuá, cidade de mulher bonita e homem trabalhador, e não esqueça de dar uma voltinha no bicitáxi.”

Apaixonado pela cidade, Sarito conta que até os anos 1980 a bicicleta era objeto de luxo entre os afuaenses. A popularização das magrelas começou nos anos 1990, acompanhadas de algumas motos. “Com o passar do tempo, a população cresceu e as motos foram aumentando, então as autoridades proibiram, porque as ruas de madeira não estavam aguentando”, conta o radialista. “Depois surgiram as passarelas de concreto armado, mas ainda assim é proibido qualquer veículo motorizado.”

Homem de múltiplos talentos, Sarito é marceneiro, pintor, dj, radialista, músico e inventor. Em 1995, decidiu juntar duas bicicletas para dar um jeito de levar as crianças para passear: surgiu o bicitáxi (figura 4). “Eu comecei a levar toda a família comigo, era uma festa, e comecei a ganhar um dinheirinho levando outras pessoas.” Mas não sem levar algum susto.



Figura 3 -
**Sarito, radialista
e bicitáxista.**

Fonte:
Gabi Di Bella,
Setembro de 2021.



Figura 4 -
**Bicitáxi com iluminação
de Led noturna.**

Fonte:
Gabi Di Bella,
Setembro de 2021.

Um dia, na época em que as luzes da cidade se apagavam à meia noite, Sarito voltava para casa após deixar passageiros e, enquanto passava na frente do cemitério, sentiu que algo lhe puxava para trás. “A luz apagou, e eu querendo correr para casa. Eu pedalava e algo me puxava, pedalava e me puxava. Por sorte, passou um amigo e viu que era o cinto de amarrar as cargas que estava preso na madeira da passarela.”

Hoje, a hora do rush de Afuá é formada por uma aglomeração de bicitáxis à espera dos passageiros da barca, que chega conforme o horário da maré alta. Muitos bicitaxistas investem em luzes de led e caixas de som alimentadas por baterias. O som preferido é funk e eletrônico paraense. A estilização dos ‘carros’, como são chamados, não tem limites. “Um bicitáxi hoje pode custar de R\$ 4 a 8 mil, mas, com led e som automotivo, chega até a R\$ 15 mil, o valor de um carro mesmo”, diz Sarito. Além dos veículos particulares, também tem a bicilância (figura 5), usada pelos bombeiros, e os ‘carros’ de propaganda.

As criações ganham cores com grafites e luzes. Muitas têm nomes, como o Viúva Negra, um ‘carro’ com muita teia de aranha, cores e luzes coloridas. Outros, como Adriano dos Santos, 36 anos, metalúrgico, vivem de montar os bicitáxis por encomenda. “Eu sou autodidata, aprendi tudo vendo. Hoje crio qualquer coisa com solda e faço o ‘carro’ conforme a vontade do cliente”, conta. Ele mesmo tem suas criações estilizadas.



Figura 5 -
**Equipe de bombeiros
fazendo uso da bicilândia.**

Fonte:
Gabi Di Bella,
Setembro de 2021.

“Eu gosto de dar nomes dos Vingadores ou dos Transformers. O [‘carro’] amarelo que tenho hoje é Bumblebee, e a bicicleta, Venom (figura 6)”, explica.

São quase 100 bicitáxis circulando pela cidade. Eles carregam pessoas com mobilidade reduzida ou servem de lazer – aos fins de semana, muitos são alugados para passeios em família (Guth *et al.*, 2018).

“Eu sei que tudo isso é minha culpa”, brinca Sarito. Após sair da rádio, passa na feira do peixe e toma um café na praça, cumprimentando quase todo mundo. Os amigos escutam termos que só uma maior intimidade permite. “Bom dia! Chuva de corno!”, diz, com um sorriso no rosto. O movimento na cidade desaparece perto do meio-dia e só volta após às 16h. Os mais ativos deixam as bicicletas de lado para jogar futebol, volêi, nadar no rio (figura 7), fazer *crossfit* – há muitas academias em Afuá – ou até mesmo realizar uma caminhada na pista do aeroporto, que, quase sem uso, vira pista de corrida. Antes de descer, os aviões dão duas voltas em cima da cidade para permitir que as pessoas saiam da área.



Figura 6 -
**Adriano na sua
bicicleta Venom.**

Fonte:
Gabi Di Bella,
Setembro de 2021.



Figura 7 -
**Bicicletas estacionadas
enquanto os seus proprietários
fazem atividades
recreativas no Rio.**

Fonte:
Gabi Di Bella,
Setembro de 2021.

CONTEXTO PANDÊMICO

Essa pesquisa foi realizada em setembro de 2021 no contexto da Pandemia de SARS-CoV-2 (Covid-19) que teve início em março de 2020. Um ano e meio depois da primeira onda do vírus, que resultou na morte de aproximadamente 20 pessoas em Afuá, as atividades cotidianas da cidade estavam sendo retomadas gradualmente com a disponibilização da primeira dose da vacina.

Uma das vítimas foi o pai da advogada Thaiane Kelle Almeida, 35 anos, (figura 8) que vive em Belém, mas sempre volta para visitar a família. Kelle se mudou porque queria estudar direito. “Hoje é possível fazer à distância, mas antes não tinha. Meu desejo é passar num concurso público e tentar voltar para cá”, diz ela. “Minha mãe e minha irmã moram aqui, é o meu lugar.” Kelle acredita que a vida em Afuá seria melhor para o filho Saulo, de cinco anos.

A vizinha de frente, que ela considera irmã, fez esse caminho. Pedagoga, Ruticleide Amorim Vaz, 46 anos, só conheceu carros aos 18 anos. “Eu me informava pelos jornais que chegavam de táxi aéreo. Jovem, fui trabalhar num colégio em São Paulo e parecia que eu tinha chegado em outro mundo”, conta Vaz. “Foi estranho, senti o impacto da poluição, via o céu preto e me escondia, achava que vinha temporal. Meus amigos riam de mim. Eu pude crescer profissionalmente, foi muito bom, mas hoje não

me mudo de Afuá.” Ela considera que a tecnologia mudou a juventude da cidade, que hoje é conectada com o mundo inteiro. E é na internet que a nova geração encontra oportunidades além do comércio, serviços, turismo e fábricas de produção de palmito, madeira e açaí – os motores da economia local. Jaiane Alex, por exemplo, é influenciadora digital – tem um milhão de seguidores no TikTok e 20 mil no Instagram. Os vídeos de comédia retratam o cotidiano e a relação com a família, sempre com a participação dos amigos. Alex conta que pretende usar o sucesso nas redes para desenvolver um projeto social, fazendo vaquinhas para doar cestas básicas a quem precisa.

Já o missionário César Manoel da Silva, 28 anos, (figura 9) trocou a vida no interior paulista pela vida mais tranquila de Afuá. Há cinco anos, decidiu se mudar e desenvolver um projeto na ilha para combater o analfabetismo. “Há muitos problemas sociais aqui, pois é tudo muito simples, é zona de fronteira e rota de cruzeiros internacionais, então temos muitos casos de prostituição infantil”, conta Silva. Atualmente, ele mora com a esposa, Deise Barros de Oliveira da Silva, e os dois filhos, Estevam e Efraim, em uma casa no centro da cidade. “Acho que nem todos conseguem perceber a riqueza que há na Amazônia; respiro ar puro e sei que é o melhor lugar para a próxima geração”, César me conta isso sentado em um banco de frente para o rio na porta de sua casa. Os filhos dele correm para lá e para cá, “em

São Paulo eles não poderiam fazer isso, certeza de que seriam atropelados, aqui eu não preciso me preocupar”, comentou.

Em termos de mobilidade, se considerarmos que o Brasil perde cerca de 40 mil pessoas por ano em acidentes de trânsito – o equivalente à população de Afuá, onde o número de vítimas é zero –, talvez tenhamos muito o que aprender com esta cidade. Em termos de mudanças climáticas, uma cidade construída sobre as águas e cuja mobilidade não emite gases de efeito estufa pode ser uma pequena amostra de como pode ser o futuro. “Aqui, na época das lançantes [cheia do rio Amazonas em março], é uma festa”, explica a turismóloga Andra. “Aproveitamos para limpar a cidade, e todos saem para nadar, brincar e andar de bicicleta dentro d’água.”



Figura 8 -
A influencer Alex e sua família
pousando para a foto.

Fonte:
Gabi Di Bella,
Setembro de 2021.



Figura 9 -
**Adriano na sua
bicicleta Venom.**

Fonte:
Gabi Di Bella,
Setembro de 2021.

AFUÁ:

ALCANCE E LIMITES

Afuá é uma cidade que promove eventos culturais tradicionais que dinamizam o turismo e a economia local. Um deles, é o Festival do Camarão que atrai tanto afuaenses como visitantes que residem em cidades circunvizinhas. Esse evento, que ocorre anualmente na última de semana de julho, realizou sua edição de 40 anos em 2024.

Durante o período dessa festividade, a bicicleta ocupa um espaço de destaque com a tradicional Biciata, que é uma competição ciclística onde, além de selecionar o melhor competidor, também se elegem as bicicletas, triciclos ou bicitáxis mais bem ornamentados (Evangelista, 2020).

Também é durante o Festival do Camarão que a cidade se transforma em um importante polo turístico. Não parece haver uma pesquisa de público diligente, mas, em 2023, a prefeitura se preparou para receber 30 mil visitantes (Ferreira, 2023). Em 2016, a coordenação previa 50 mil expectadores, o que é estimativa bastante elevada considerando que essa é uma quantia aproximada ao total do número de habitantes de Afuá.

Quem visita Afuá chega na cidade via embarcação, uma vez na ilha, o visitante tem duas opções de deslocamento na superfície: a pé ou de bicicleta. O uso da bicicleta, portanto, já faz parte da experiência de quem visita a cidade, seja na condição

de ciclista^[1] ou na condição de passageiro de bicictáxi. Nos últimos anos, a cidade das bicicletas tem ganhado destaque nas reportagens de grande projeção, aumentando sua visibilidade e potencial turístico, e mais precisamente o cicloturístico, pois em Afuá, o turismo e a bicicleta são atividades indissociáveis. A curiosidade e o interesse de visitar essa pacata cidade do Norte brasileiro deve-se, em parte, pela sua arquitetura vernacular ribeirinha erguida sobre as águas, e, mais recentemente, por ser esta referência em matéria de mobilidade por bicicletas.

Depois da reportagem da National Geographic que deu origem a este capítulo, Afuá e suas bicicletas foram tema de ensaio no Jornal *Folha de São Paulo* (Xavier, 2024) e de um episódio da série *Avisa Lá Que Eu Vou* (Vieira, 2023), que, posteriormente, foi reproduzido em uma versão reduzida em um quadro do programa Fantástico, na Rede Globo.

Essa repercussão nacional sobre a cidade, nos últimos anos, emerge no contexto sobre a adoção de medidas visando construir cidades mais adaptadas e resilientes as mudanças climáticas. Contudo, cabe ressaltar, que apesar da emissão de carbono proveniente dos transportes terrestres em Afuá ser zero, os transportes fluviais, utilizados para sair e chegar na ilha

[1] É possível transportar bicicletas particulares no interior das embarcações, assim como também é possível alugar uma nos estabelecimentos locais, como restaurantes, hotéis e na empresa Afuá Tour.

são, majoritariamente, movidos a combustão fóssil. Além disso, uma outra reportagem, publicada pelo site O Eco (Morais, 2024), chama a atenção para outros problemas que afetam a cidade, como por exemplo o fato dela apresentar uma alta vulnerabilidade climática (Santos *et al.*, 2021) em função das estiagens e incêndios florestais. Os moradores relatam secas severas que impactam a distribuição de água para o consumo doméstico, queimadas que causam surtos de doenças respiratórias e epidemias sazonais. Para além da falta de água potável, o aumento do nível do mar pode cobrir boa parte da Ilha de Marajó ou até mesmo criar problemas com a salinização da água doce que cerca a ilha.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em Afuá, a população local estabelece uma relação simbiótica com a natureza ao seu redor. Os moradores vivem no ritmo das marés, e a bicicleta permeia esse movimento. Esse veículo de duas rodas, que é movido a propulsão humana, também movimenta a população local mesmo quando o rio alcança as ruas.

Andar de bicicleta todos os dias é um hábito para os afuaenses – é comum ver crianças levando irmãos pequenos na garupa. São cidadãos que se movem a vida inteira, em um ambiente mais saudável, menos barulhento e sem violência no

trânsito. Em Afuá ninguém precisa esperar o fluxo dos automóveis passar para se sentir seguro para atravessar a rua. Não é difícil de acreditar, portanto, que todas as pessoas entrevistadas nesta pesquisa relataram que, ao sair de Afuá, sempre ficam com vontade de voltar, pois não gostam da sensação de violência que os carros provocam na cidade.

Afuá é uma inspiração quando se fala de qualidade de vida e urbanização, em especial na Amazônia, onde o ambiente construído das cidades se ergueu sobre a floresta e os rios impactando o seu ecossistema. Há questões sobre outros tipos de poluição, principalmente em relação aos resíduos sólidos, em especial o plástico. Mas é notória a diferença das cidades ordinárias onde a gasolina ou diesel são onipresentes nos deslocamentos terrestres. Em um ano de COP 30, a ser realizada na capital Belém, Afuá poderia ser apresentada como uma experiência ciclável exitosa. Em contraste com as nuvens densas e o céu monocromático das grandes cidades, em Afuá o céu se mantém limpo, o banho de rio ou de chuva é um gesto de bem-estar, e até a enchente vira celebração e não alagamento. Viver sobre duas rodas, impulsionado por força humana, já é ali uma realidade presente – e um vislumbre de um outro futuro possível.

REFERÊNCIAS

- AFUÁ (PA). **Lei No. 495/2022**. Dispõe sobre a proibição de tráfego de veículos automotores no âmbito urbano e passarelas das vias da zona rural do Município de Afuá-Pará, e dá outras providências. Afuá, Pará: 2022. Disponível em: <https://afua.pa.gov.br/wp-content/uploads/2022/11/LEI-495-GAB-PMA.pdf>. Acesso em 28 de março de 2025.
- AFUÁ (PA). Assessoria de Comunicação. **Restauração das passarelas em madeira do bairro Capim-Marinho–Prefeitura de Afuá**. 8 de abril de 2022. Disponível em <<https://afua.pa.gov.br/restauracao-das-passearelas-em-madeira-do-bairro-capim-marinho>> . Acesso em 29 de março de 2025.
- ALIANÇA BIKE. **Venda de bicicletas tem queda de 35% em 2022, em comparação com 2021**. Aliança Bike. 23 de janeiro de 2023. Disponível em <<https://aliancabike.org.br/venda-bicicletas-2022>> . Acessado em 29 de março de 2025.
- CALLIL, Victor; COSTANZO, Daniela. **Desafio: estudos de mobilidade por bicicleta 4**. Centro Brasileiro de Análise e Planejamento Cebrap.
- DI BELLA, Gabi. **Afuá, a cidade das bicicletas na Amazônia**. National Geographic. 18 de setembro de 2021. Disponível em <<https://www.nationalgeographicbrasil.com/cultura/2021/09/afua-a-cidade-das-bicicletas-na-amazonia>> . Acesso em 29 de março de 2025.
- EVANGELISTA, Cledson Moraes. **A cidade encantada de Afuá (PA): um estudo do imaginário amazônico (1983-2007)**. / Cledson Moraes Evangelista; orientadora, Carmentilla das Chagas Martins. – Macapá, 2020.
- FERREIRA, Mariana. **Festival do Camarão 2023 pretende reunir mais de 30 mil pessoas na orla de Afuá**; veja programação. G1 Amapá. 24 de julho de 2024. Disponível em <<https://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/2023/07/24/festival-do-camarao-2023-pretende-reunir-mais-de-30-mil-pessoas-na-orla-de-afua-veja-programacao.ghtml>> . Acesso em: 29 de março de 2025.
- FRIEDLINGSTEIN, Pierre et al. Global carbon budget 2020. **Earth System Science Data Discussions**, v. 2020, pp. 1-3, 2020.
- GUTH, D.; RODRIGUES, J.; ROCHA, M., & FALZONI, R. Afuá, Pará – a cidade das bicicletas sobre as águas. In: SOARES, André; GUTH, Daniel. **O Brasil que pedala: a cultura da bicicleta nas cidades pequenas**. Editora Jaguatirica, 2019.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Brasileiro de 2022**.
- MEDINA, Cremilda. **Entrevista: o diálogo possível**. São Paulo: Ática, v. 95, 1986.
- MORAIS, A. M. (2024, setembro 18). Veneza Marajoara é a cidade costeira mais ameaçada pelas mudanças climáticas no Pará. **((o))eco**. 18 de setembro de 2018. Disponível em <<https://oeco.org.br/reportagens/veneza-marajoara-e-a-cidade-costeira-mais-ameacada-pelas-mudancas-climaticas-no-para>> . Acesso em: 29 de março de 2025.
- SANTOS, Marcos Ronielly da Silva, et al. Socioenvironmental vulnerability to climate change: Conditions of coastal municipalities in Pará State. **Ambiente & Sociedade** 24 (2021): e01671.



CAPÍTULO 9

ROTA CAIÇARA DE TURISMO, UNIVERSIDADE PÚBLICA E SUSTENTABILIDADE

José Pedro Da Ros

José Carlos Assunção Belotto

INTRODUÇÃO

No contexto contemporâneo, observa-se uma valorização crescente do turismo sustentável, progressivamente consolidado como uma alternativa ao turismo de massa, este frequentemente associado à exploração intensiva e predatória dos recursos naturais e socioculturais locais. Tal tendência tem se intensificado no período pós-pandêmico, impulsionada por uma maior conscientização social e pela demanda por práticas turísticas mais éticas, responsáveis e alinhadas aos princípios do desenvolvimento sustentável.

O cicloturismo tem se destacado como uma forma de turismo mais sustentável, sendo cada vez mais promovido por países que adotam políticas públicas voltadas ao seu desenvolvimento. Na Europa, a rede EuroVelo é um exemplo desse movimento, apoiada por investimentos consistentes em infraestrutura cicloviária. Esses esforços têm resultado em um crescimento expressivo no número de ciclistas e contribuído para a redução das emissões de poluentes, alinhando mobilidade e sustentabilidade (EuroVelo, 2025). A bicicleta, como apontado por Nakamori, Belotto e Oliveira (2016), tem sido uma ferramenta essencial na mitigação dos impactos negativos dos modais tradicionais, especialmente nos países desenvolvidos.

No Canadá, a Rota Verde transformou-se em um eixo fundamental não apenas para o turismo, mas também para a mobilidade cotidiana, conectando setores econômicos e promovendo o desenvolvimento local (Route Verde, 2025). Na Itália, o cicloturismo em 2023 bateu o recorde histórico com 56,8 milhões de viagens e 5,5 bilhões de euros, contribuindo de forma significativa para o desenvolvimento local (Bicicleta, 2024).

No Brasil, o cicloturismo também tem experimentado um crescimento significativo, evidenciado por estudos e levantamentos da *Aliança Bike*, *Observatório do Cicloturismo* e outras instituições. Novos circuitos turísticos têm surgido em todas as regiões e outros já consolidados como o Caminho da Fé e o

Vale Europeu tem apresentado aumento na adesão de ciclistas, sinalizando um nicho turístico em expansão (Aliança Bike, 2024).

A crescente demanda por cicloturismo no Brasil também é impulsionada pelo fortalecimento de políticas públicas por meio de cicloativismo e eventos nacionais como o Fórum de Mobilidade e Conectividade Turística que discute propostas de turismo ativo e de base comunitária (Fórum MobTur, 2024). Nesse contexto, existe uma grande sinergia entre cicloturismo e turismo de base comunitária (TBC) que juntos promovem a valorização de patrimônios naturais e culturais, fortalecendo a sustentabilidade dos destinos.

No Paraná, destaca-se o Projeto de Extensão *Rota Caiçara* de Cicloturismo (RCC), vinculado ao Programa de extensão *Ciclovida*, por integrar diversas vertentes do turismo, como o regenerativo, ecoturismo, turismo de aventura e turismo cultural. A RCC está devidamente alinhada às diretrizes do Plano Nacional de Turismo – PNT 2024-2027 (Brasil, 2024) ao oferecer experiências diferenciadas em território de grande riqueza histórica, valorizando a cultura caiçara e quilombola e promovendo a economia local ao atrair turistas em busca de vivências autênticas.

A transição para o turismo sustentável é desafiadora e demanda um esforço conjunto do governo, empresas, organi-

zações da sociedade civil, turistas, comunidade local e a academia. Com sua atuação interdisciplinar no ensino, pesquisa e extensão as universidades são essenciais para a criação de soluções inovadoras necessárias para o desenvolvimento do turismo sustentável (Rinaldi, Cavicchi & Robinson, 2020).

No caso do cicloturismo, as universidades podem articular o desenvolvimento sustentável por meio de pesquisas sobre os impactos ambientais, sociais e econômicos dessa prática, além de formar profissionais especializados em mobilidade ativa e turismo responsável.

Ao se engajar com as tendências globais do turismo e adaptá-las à realidade local, as universidades brasileiras têm o potencial de impulsionar este importante setor de maneira responsável, promovendo uma integração mais harmônica entre desenvolvimento socioeconômico e preservação ambiental. Portanto, a atuação das universidades na educação e fomento ao turismo sustentável e seus segmentos, como o cicloturismo, fortalece as economias locais, preserva o meio ambiente e forma cidadãos mais conscientes de suas responsabilidades.

Este capítulo destaca o potencial de contribuição da academia para o turismo sustentável, especificamente o cicloturismo e apresenta o caso de sucesso RCC proposto pela UFPR, ilustrando o papel das universidades ao integrar pesquisa, extensão e ensino interdisciplinar para promover projetos turísti-

cos sustentáveis, que atendam às necessidades das comunidades dos destinos turísticos e contribuam para a preservação ambiental e o fortalecimento da economia local, devidamente alinhados às exigências do mercado e das políticas públicas.

A UFPR E A ROTA CAIÇARA DE CICLOTURISMO

A Universidade Federal do Paraná (UFPR), fundada em 1912, foi a primeira instituição de ensino superior do Brasil a obter status de universidade. Idealizada por Victor Ferreira do Amaral e Nilo Cairo da Silva, sua criação visava modernizar o ensino superior, incorporando a ciência experimental e ampliando o acesso a novas profissões.

Desde então, a UFPR tem desempenhado um papel essencial no desenvolvimento do Paraná, expandindo sua atuação em ensino, pesquisa e extensão. Suas iniciativas abrangem áreas como saúde, meio ambiente, tecnologia e cultura, além de contribuir significativamente para a formação de professores e a educação a distância.

Reconhecida como uma das principais universidades públicas do Brasil, a UFPR possui campi em Curitiba, Pontal do Paraná, Matinhos, Jandaia do Sul e Toledo, reunindo cerca de 50 mil pessoas, entre estudantes, servidores e funcionários. Conforme o Portal da Transparência (UFPR 2025) a instituição se destaca em rankings nacionais e internacionais. A UFPR al-

cançou nota máxima no Índice Geral de Cursos (IGC) do Ministério de Educação e Cultura (MEC) que avalia a qualidade dos cursos de graduação e pós-graduação das instituições de ensino superior no Brasil. No exterior, a UFPR ocupa a 28ª posição no *QS Latin America*, um ranking da organização britânica *Quacquarelli Symonds* que classifica as melhores universidades da América Latina e figura entre as mil melhores universidades no ranking global da *Times Higher Education University Ranking* (THE).

A presença da UFPR no estado se estende além dos campi, incluindo unidades administrativas, museus, hospitais, laboratórios, fazendas experimentais e diversas outras estruturas institucionais, consolidando sua importância acadêmica e social (UFPR, 2025).

A RCC surgiu em março de 2020, em reunião no Setor Litoral da UFPR, organizada pela Prof.^a Dr.^a Elsi do Rocio Cardoso Alano. O encontro contou com o Prof. Dr. Renato Boichichio e os pesquisadores Belotto e Da Ros, originando a proposta com o objetivo de fortalecer a ciclomobilidade e integrar cicloturismo e ecoturismo como uma alternativa para o desenvolvimento sustentável na região dos sete municípios do litoral paranaense. Posteriormente com a intenção de conectar cicloturismo e o turismo de base comunitária (TBC) a Prof.^a Beatriz Cabral, especialista no tema, passou a compor a equipe.

A RCC baseia-se na relação entre cicloturismo, TBC e Unidades de Conservação da Natureza (UCs), buscando o desenvolvimento territorial sustentável e o fortalecimento do pertencimento das comunidades locais. Dentre seus objetivos estão a conservação ambiental, a valorização da cultura caiçara e a promoção de um turismo de baixo impacto ambiental. A proposta visa consolidar-se como referência nacional, incentivando a mobilidade ciclística e promovendo experiências autênticas, reduzindo a percepção de “não lugares” proposto pelo antropólogo francês Marc Augé (1994, p. 1).

O projeto reforça a ciclomobilidade, considerando o uso da bicicleta na região tanto por necessidade socioeconômica quanto por condições geográficas favoráveis. Além disso, busca melhorar a infraestrutura local e incentivar o turismo sustentável, promovendo inclusão social, educação ambiental e redução das desigualdades.

A região, apesar do baixo Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), possui grande potencial para o turismo sustentável. A RCC visa reduzir a sazonalidade turística, e impulsionar a economia local. Ademais, estreita a relação entre a universidade pública e o turismo sustentável por meio de ensino, pesquisa e extensão (Da Ros & Belotto, 2024). O fortalecimento do TBC permite que comunidades tradicionais, como povos indígenas, quilombolas e pescadores artesanais, assumam pa-

pel protagonista na gestão do turismo, promovendo melhorias socioeconômicas e prevenindo o êxodo rural.

A RCC está alinhada à Agenda 2030 da ONU, aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODSs) e à Rede Trilhas de Longo Curso e Conectividade, promovendo o desenvolvimento social e econômico das comunidades envolvidas (Nações Unidas, 2015).

A proposta da RCC está registrada como um projeto de Extensão da UFPR, vinculado ao Programa de Extensão CICLOVIDA, uma iniciativa que desenvolve ações de ensino, pesquisa e extensão com objetivo de transformar a UFPR em um núcleo irradiador da cultura de mobilidade urbana mais ativa, saudável e sustentável com ênfase no uso da bicicleta (CICLOVIDA, 2025).

O projeto RCC conta com a colaboração do Curso Superior de Design da UFPR, que desenvolveu sua identidade visual e logomarca.



A RCC também está conectada aos projetos “Desenvolvimento de cadeias de valor da agro sociobiodiversidade pela marca coletiva *Rota Caiçara*”, que fomenta a produção local e a valorização dos produtos regionais. O RCC também contribui para o projeto *Conecta Caiçara*, que tem o objetivo de estimular alunas do ensino médio a iniciação científica e aproximação com as ciências exatas e tecnológicas.

Inserida na iniciativa Grande Reserva Mata Atlântica (GRMA, 2024), a RCC promove a conservação da maior área florestal preservada do bioma no mundo e fortalece a conexão entre turismo e meio ambiente. A proposta adota uma abordagem crítica ao turismo de massa, evitando um viés puramente mercantilista e priorizando planejamento e gestão adequados para garantir impactos positivos e sustentabilidade a longo prazo. A área que compõe a Grande Reserva da Mata Atlântica é apresentada no mapa da figura 1.

A interpretação ambiental também é um elemento-chave do projeto, agregando valor à experiência dos visitantes e contribuindo para a educação ambiental.

Em suma, a RCC apresenta-se como uma alternativa inovadora de cicloturismo sustentável, promovendo integração regional, valorização cultural, conservação ambiental e desenvolvimento socioeconômico, alinhada a diretrizes globais e nacionais para um futuro mais sustentável.



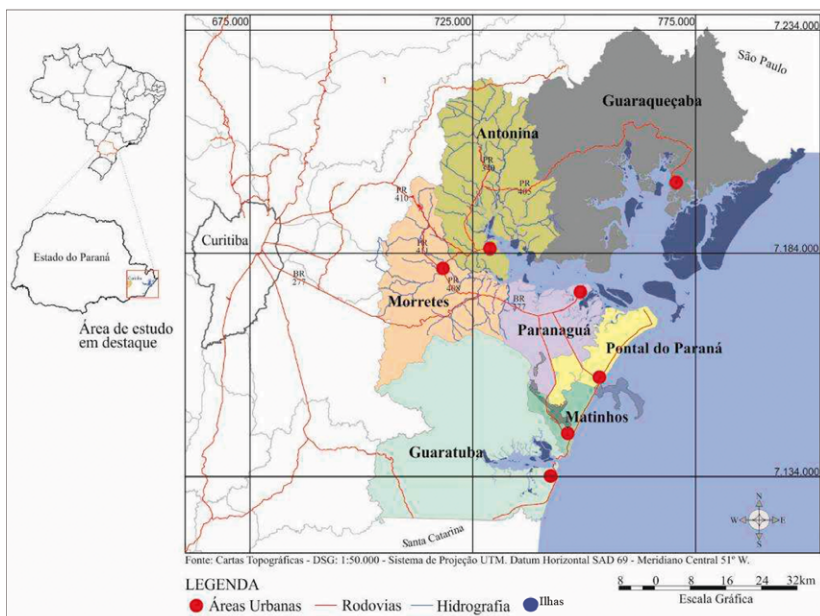
**Figura 1 -
 Área da Grande Reserva
 da Mata Atlântica.**

Fonte:
 Grande Reserva
 da Mata Atlântica, 2024.

O projeto RCC engloba todo o litoral do Paraná, composto pelos municípios de Guaratuba, Matinhos, Pontal do Paraná, Paranaguá, Morretes, Antonina e Guaraqueçaba. (figura 2). A região da RCC abriga quilombolas, povos indígenas e comunidades tradicionais caiçaras. Essas comunidades mantêm práticas sustentáveis e estão inseridas em unidades de conservação.

Estes municípios apresentam baixa densidade demográfica e economia pouco diversificada, gerando desigualdades socioeconômicas, refletidas na informalidade do mercado de trabalho e na baixa remuneração dos empregos formais (Freitas & Lima, 2021). Apesar do potencial natural e cultural da região, a ausência de um modelo adequado de turismo limita os benefícios para as comunidades locais.

O turismo local é sazonal, concentrando-se no verão e sendo impulsionado pelo segmento sol e praia. O litoral paranaense possui 125 praias, mais de 50 ilhas e opções de ecoturismo e turismo de aventura. Dentre os principais atrativos da região, destacam-se a Ilha do Mel e a Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba na Serra da Graciosa, como principais atrativos. O projeto RCC visa integrar turismo, cultura e desenvolvimento socioeconômico neste contexto socioeconômico e geográfico do litoral paranaense.



**Figura 2 -
Municípios do litoral
do Paraná.**

Fonte:
Marcelo Chemin, 2013.

DESENVOLVIMENTO DO PROJETO

ROTA CAIÇARA DE CICLOTURISMO

O projeto RCC adota a metodologia de pesquisa-ação, permitindo a participação ativa das comunidades na construção do cicloturismo. Essa abordagem favorece a resolução participativa de problemas locais ao reduzir a distância entre teoria e prática (Dionne, 2007; Thiollent, 2011).

Na primeira fase da pesquisa-ação, chamada fase diagnóstica/exploratória, foi utilizada a abordagem etnográfica, onde a equipe da RCC chegava às comunidades de bicicleta, facilitando o contato e aproximação com as comunidades locais. A combinação de etnografia realizada por bicicleta é tratada neste capítulo como cicloetnografia.

Nesta etapa, realizada em 2021, foram identificadas 18 comunidades interessadas em desenvolver o Turismo de Base Comunitária (TBC), fortalecendo a autonomia local e garantindo protagonismo na gestão do turismo. O levantamento inicial destacou desafios como geração de renda e êxodo rural, orientando o foco do estudo.

O projeto iniciou com um mapeamento da região, identificando roteiros, atrativos turísticos e infraestrutura ciclovária. Em seguida, realizou-se um benchmarking com especialistas, incluindo Luiz Saldanha, Rodrigo Telles, Arlete Regilene Scoz e Antônio Olinto, durante o webinar “Construindo o Circuito

Caiçara de Cicloturismo”. A troca de experiências contribuiu para consolidar um modelo sustentável para a RCC.

Uma etapa essencial foi a *Expedição Rota Caiçara de Cicloturismo*, que percorreu 340 km para validar o traçado inicial. O percurso foi estruturado seguindo as orientações da norma ABNT NBR 15509-2 (ABNT, 2017), avaliando pontos de risco e sugerindo melhorias na infraestrutura para garantir a segurança dos ciclistas. A expedição teve apoio do Detran Paraná e resultou na produção de materiais audiovisuais, incluindo um vídeo da TV Trapiche com imagens de drone e notícias nas mídias da universidade (UFPR, 2021). O projeto envolveu reuniões com Conselhos Municipais de Turismo, discutindo estratégias para estruturar a rota, criar cicloparagens públicas e implantar um Museu Caiçara, que também serviria como centro de informações turísticas. O Projeto RCC foi apresentada no 32º Festival de Inverno de Antonina, reunindo prefeitos e representantes do setor turístico. Além disso, realizou-se um passeio ciclístico de Curitiba a Antonina, com apoio da UFPR.

Na área de governança, a RCC buscou referências como o modelo do Vale Europeu Catarinense, o primeiro consórcio intermunicipal de turismo no Brasil. Foram debatidas estratégias para criar uma gestão regional do cicloturismo, envolvendo a Associação dos Municípios do Litoral do Paraná (Amlipa) e a Agência de Desenvolvimento do Turismo (Adetur Litoral).

A definição do traçado final foi coordenada pelo Prof. Dr. Fábio Carminati coordenador do Projeto parceiro “Pedalar para Que?” da UFFS, Carminati (2023) percorreu cerca de 800 km avaliando as condições de ciclabilidade da rota (figura 3).

A infraestrutura e acessibilidade da RCC foram detalhadamente analisadas, incluindo segurança viária, tipos de pavimento, volume de tráfego e sinalização. O projeto também vem estudando possíveis impactos socioeconômicos e ambientais, garantindo um modelo sustentável de desenvolvimento turístico.

A tecnologia desempenhou um papel importante na RCC, com a produção de imagens 360 graus para criar um Museu Virtual da rota, permitindo experiências imersivas com óculos 3D. Esse material já foi exibido na 75ª Reunião Anual da SBPC e em outros eventos acadêmicos.

Em fevereiro de 2025 durante a segunda edição da Cicloviagem Escola, pesquisadores dos Projetos *Conecta* e *Rota Caiçara* realizaram a coleta de imagens 3D e visitaram comunidades indígenas e quilombolas. O parecer positivo dessas comunidades fortaleceu a proposta de utilizar a identidade Caiçara na rota.



Figura 4 -
**Pesquisadores e cicloturistas
durante a Cicloviagem
Escola em 2025.**

Fonte:
Programa CICLOVIDA/UFPR (2025).

As ações da RCC foram apresentadas em eventos como audiências públicas sobre pesca artesanal, conferências de cicloturismo e reuniões da Assembleia Legislativa do Paraná. O projeto vem contando com parcerias da Secretaria Estadual de Turismo e capacitações em gestão turística.

Entre 2022 e 2023, a RCC foi tema de diversas atividades acadêmicas e extensionistas, como o curso Diagnóstico de percursos da *Rota Caiçara* de Cicloturismo, envolvendo estudantes e comunidades locais. Além disso, a equipe integrou o Grupo de Pesquisa BikeTour Cicloturismo da UFSC, ampliando a colaboração no aprimoramento do projeto (BikeTour/UFSC, 2023).

A capacitação e instrumentalização da comunidade são pilares fundamentais da RCC. O primeiro Curso de Ciclocondutores da RCC, com 30 horas de duração em parceria com a ONG Associação de defesa do meio ambiente de Antonina (ADEMADAN) e financiamento da Itaipu Binacional, formou 28 condutores, criando oportunidades para empreendedores locais e fortalecendo o desenvolvimento sustentável.

A *Rota Caiçara* de Cicloturismo representa um exemplo inovador de turismo sustentável, promovendo integração entre cultura, meio ambiente e economia local. Ao aliar pesquisa, extensão e participação comunitária, o projeto fortalece a identidade regional e cria oportunidades para um desenvolvimento mais justo e equilibrado no litoral paranaense.

A EXPANSÃO DA ROTA CAIÇARA DE CICLOTURISMO: INTEGRAÇÃO, SUSTENTABILIDADE E DESENVOLVIMENTO LOCAL

Com o propósito de expandir o escopo e impacto positivo do projeto RCC, a equipe gestora do projeto busca ampliar o diálogo com as autarquias ambientais, como o ICMBio e o IAT, para fortalecer a conectividade e o uso público das Unidades de Conservação (UCs) na região. A proposta é viabilizar trechos anteriormente inviáveis devido à falta de infraestrutura, como ausência de sinal de celular e inexistência de pontos de apoio. Essa parceria pode facilitar o acesso às UCs e integrar novos segmentos ao circuito, incluindo caminhos hidroviários e alternativas de transporte, como o trem histórico da Estrada da Graciosa.

O ciclista tem a oportunidade de vivenciar uma das travessias mais emblemáticas do Paraná: partir de Curitiba pedalando rumo ao litoral, percorrendo cerca de 80 km até alcançar a charmosa cidade histórica de Morretes. Ao longo do trajeto, é possível apreciar a diversidade de paisagens que marcam a transição entre o planalto e a Serra do Mar, com trechos cercados por áreas de Mata Atlântica, mirantes naturais e a atmosfera única das regiões de serra. Essa jornada, que alia desafio físico, contemplação e contato direto com a natureza, culmina

na entrada da *Rota Caiçara*, já no município de Morretes, onde o ciclista pode mergulhar na cultura local e nos sabores típicos da região. É uma experiência completa, que combina esporte, turismo, cultura e sustentabilidade em uma única pedalada.

Além disso, a RCC estuda a aplicação do modelo “*Rail to Trail*”, já consolidado nos Estados Unidos, para reaproveitamento de antigas linhas férreas obsoletas para uso em rotas ciclísticas.

O projeto tem potencial para impulsionar a economia local, aproveitando a proximidade com Curitiba e estados vizinhos, além de sua conexão com a Grande Reserva Mata Atlântica e a Ilha do Mel, um dos principais destinos ecoturísticos do Paraná. Com 46 UCs contempladas, a RCC pode contribuir para a dessazonalização do turismo, tradicionalmente concentrado no verão, além de atuar como estratégia para conter o êxodo rural, promovendo oportunidades de trabalho e renda nas comunidades locais.

O conceito de *Produção de Natureza*, elaborado por Ignacio Jiménez Pérez (2019), enfatiza como os espaços naturais são construídos socialmente por meio de interações entre atores diversos, incluindo comunidades locais, turistas e políticas de conservação. A *Rota Caiçara* de Cicloturismo se insere nesse contexto ao integrar o turismo sustentável com a valorização cultural e ambiental das comunidades caiçaras.



Figura 5 -
**Ciclista descendo
a Estrada da Graciosa.**

Fonte:
Programa CICLOVIDA/UFPR
(2025).

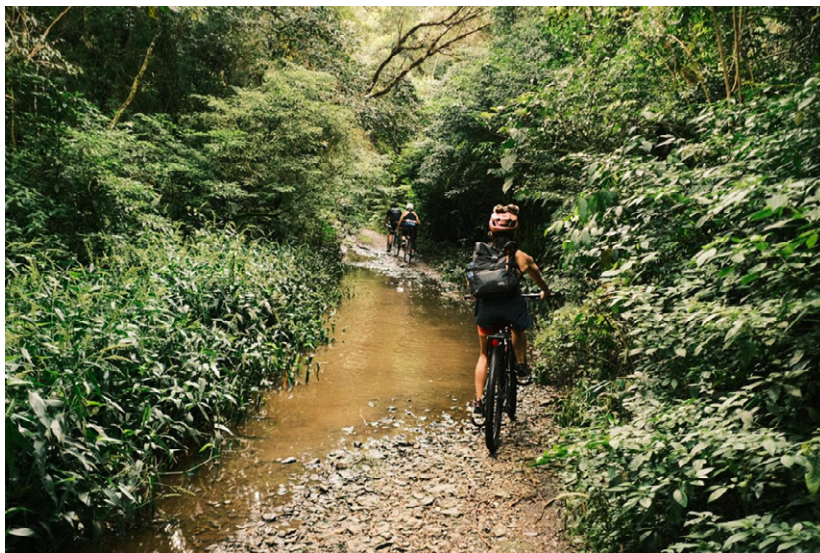


Figura 6 -
**Diversas UCs da região
possuem trilhas pedaláveis
onde o ciclista pode imergir na
Mata Atlântica preservada.**

Fonte:
Programa CICLOVIDA/UFPR
(2025).

Por meio da infraestrutura cicloviária e do envolvimento dos habitantes locais, a rota não apenas promove o contato com ecossistemas preservados, mas também ressignifica a paisagem ao articular conservação, economia e identidade territorial, tornando-se um exemplo concreto da produção de natureza no litoral brasileiro.

Além de fomentar o cicloturismo, a RCC fortalece a ciclomobilidade, alinhando-se a políticas públicas de sustentabilidade e combate às mudanças climáticas. A iniciativa envolve a UFPR e universidades parceiras, incentivando a extensão universitária, a pesquisa interdisciplinar e o ensino voltado para o desenvolvimento territorial.

Para garantir o protagonismo das comunidades no turismo, o projeto prevê o incentivo ao empreendedorismo com capacitações/instrumentalizações em ecoturismo, hospitalidade e valorização/preservação cultural, além de oficinas de sinalização e projetos para a criação de cicloparagens e museus comunitários.

O planejamento da RCC inclui diversas ações estratégicas, como a instalação de sinalização interpretativa, a criação de novos cursos para ciclocondutores e guias multimodais, a realização de expedições e visitas técnicas, e o fortalecimento de vínculos com órgãos públicos e privados. Além do cicloturismo, o projeto busca consolidar a região como um destino para

turismo científico, incentivando o uso das UCs para pesquisa e educação ambiental.

Na área de pesquisa, a RCC prevê estudos sobre o perfil do cicloturista, indicadores de sustentabilidade e o desenvolvimento de um “Museu Multissediado”, combinando exposições físicas com um museu virtual baseado em imagens 360° e realidade aumentada. Além disso, o projeto promove iniciativas voltadas à valorização do patrimônio natural e cultural da região.

A RCC tem a universidade pública como articuladora das parcerias e geradora de conhecimento e aplicação prática por meio do ensino interdisciplinar, pesquisa e extensão. A UFPR torna projeto RCC dinâmico e em constante evolução, que se aprimora continuamente por meio da colaboração entre atores sociais, acadêmicos e gestores públicos. Seu objetivo final é consolidar um modelo inovador de turismo sustentável, que integre ciclomobilidade, cultura, meio ambiente e desenvolvimento socioeconômico, garantindo impactos positivos duradouros para o litoral paranaense.

REFERÊNCIAS

- ALIANÇA BIKE. **Cicloturismo, um negócio cheio de oportunidades**. Disponível em: <https://aliancabike.org.br/cicloturismo-um-negocio-cheio-de-oportunidades>. Acesso em 03 mai. 2025.
- ABNT. Associação Brasileira De Normas Técnicas: NBR 15509-2. **Turismo de aventura - Cicloturismo - Parte 2: Classificação de percursos**. Rio de Janeiro, 2017.
- AUGÉ, M. **Não-lugares: Introdução a uma antropologia da super modernidade**. Campinas, SP: Papirus, 1994.
- BICICLETA. **Cicloturismo na Itália bate recorde com 56,8 milhões de viagens e 5,5 bilhões de euros**. Disponível em: <https://revistabicicleta.com/cicloturismo/cicloturismo-na-italia-bate-recorde-com-568-milhoes-de-viagens-e-55-bilhoes-de-euros>. Acesso em: 03 mai. 2025.
- BIKETOURL/UFSC. **Grupo de Pesquisa e Extensão BikeTour de Cicloturismo**. Disponível em: <https://biketour.ufsc.br>. Acesso em: 03 mai. 2025.
- BRASIL. **Plano Nacional de Turismo - PNT 2024-2027**, 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/turismo/pt-br/acao-a-informacao/acoes-e-programas/PNT/plano-nacional-do-turismo>. Acesso em: 13 mar. 2025.
- CARMINATI, F. **Mapeamento da Rota Caiçara de Cicloturismo**. Relatório técnico, Dez. 2023. Disponível em: <https://biketour.paginas.ufsc.br/files/2025/05/CARMINATI-Fabio-Relatorio-tecnico-Rota-Caic%CC%A7ara-Cicloturismo.pdf>. Acesso em 13 mar.2025.
- CHEMIN, M. **Mapa com localização dos municípios do litoral do Paraná**, 2013. Disponível em: https://www.researchgate.net/figure/Figura-1-Localizacao-das-cidades-do-litoral-paranaense_fig1_271239232. Acesso em: 13 mar. 2025.
- CICLOVIDA. **Programa Ciclovida: Quem somos**. Disponível em: https://ciclovida.ufpr.br/?page_id=42. Acesso em 03 mai. 2025.
- DA ROS, J. P. & BELOTTO, J. C. A. Relato de experiência: a Rota Caiçara de Cicloturismo no Litoral do Paraná. **Revista Turismo: Estudos & Práticas (RTEP)**, v. 13, n. 1, jan./jun.,2024 (ISSN: 2316-1493), <http://geplat.com/rtep>.
- DIONNE, H. **A pesquisa-ação para o desenvolvimento local**. Tradução: Michel Thiollent. Brasília: Liber Livro Editora, 2007.
- EUROVELO. **Discover Europe by bicycle**, 2025. Disponível em: <https://en.eurovelo.com>. Acesso em: 02 mai. 2025.
- FÓRUM MOBTUR. **Realização do fórum Mobtur**, 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/turismo/pt-br/acao-a-informacao/acoes-e-programas/forum>. Acesso em: 13 mar. 2025.
- FREITAS, L. B. A. & LIMA, J. F. **Centrality and development in the differentiated Mesoregion of Ribeira Valley/Guaraqueçaba**, 2021. Mercator, v. 20, p. e20030.
- GRMA. **A Grande Reserva Mata Atlântica**. 2025. Disponível em: <https://grandereservamataatlantica.com.br>. Acesso em: 13 mar. 2025.
- NAÇÕES UNIDAS. **Transformando nosso mundo: a agenda 2030 para o desenvolvimento sustentável**. Disponível em: <https://brasil.un.org/sites/default/files/2020-09/agenda2030-pt-br.pdf>. Acesso em 03 mai. 2025.

- NAKAMORI, S., BELOTTO, J. C. A., OLIVEIRA, A. G. **Diretrizes para elaboração de política pública de ciclomobilidade: experiências do programa Ciclovida UFPR**, 2016. Curitiba: PROEC/UFPR.
- PÉREZ, IGNACIO JIMÉNEZ. **Produção de natureza: parques, rewilding e desenvolvimento local**. Curitiba: SPVS, 2019.
- RINALDI, C., CAVICCHI, A. & ROBINSON, R. University contributions to co-creating sustainable tourism destinations. **Journal of Sustainable Tourism**, 30(9), pp. 2144–2166, 2020. <https://doi.org/10.1080/09669582.2020.1797056>.
- ROUTE VERTE. **La Route Verte: À Propos - Histoire**. Disponível em: <https://www.routeverte.com/a-propos/histoire>. Acesso em 03 may.2025.
- THIOLENT, M. **Metodologia da Pesquisa-Ação**. 18ª ed. São Paulo: Corte, 2011.
- UFPR. **Programa de extensão Ciclovida realiza expedição para desenvolver a Rota Caíçara de Cicloturismo**, 2021. Disponível em: <https://ufpr.br/programa-de-extensao-ciclovida-realiza-expedicao-para-desenvolver-a-rota-caicara-de-cicloturismo>. Acesso em: 03 mai. 2025.
- UFPR. **Portal Transparência da Universidade Federal do Paraná - UFPR, Dados Abertos**. Disponível em: <https://transparencia.ufpr.br/public/index.jsf>. Acesso em: 13 mar. 2025.



CAPÍTULO 10

CICLOEXPEDIÇÃO CONECTA CAIÇARA: VIVÊNCIA EM MOVIMENTO

André Bellin Mariano

Kristie Kaminski Küster

Silvana Nakamori

INTRODUÇÃO

O *Projeto Conecta Caiçara - Empoderamento e Inovação* através do Cicloturismo no Litoral Paranaense (440199/2024-7), aprovado no edital CNPq 31/2023, emerge como uma resposta integrada aos desafios de desenvolvimento sustentável, inclusão de mulheres na ciência e inovação tecnológica no litoral do Paraná. Fundamentado na interseção entre ensino, pesquisa e extensão universitária, o projeto prevê ações de desenvolvimento e transferência de tecnologia para a *Rota Caiçara*. Oriunda do Projeto de Extensão da UFPR: *Rota Caiçara* de Cicloturismo vinculado ao *Programa Ciclovida*, essa rota é um itinerário que conecta sete municípios do litoral paranaense (Antonina, Guaraqueçaba, Guaratuba, Matinhos, Morretes, Paranaguá e Pontal do Paraná), promovendo o cicloturismo como fomento para o turismo de base comunitária e intensificando o diálogo entre a academia e as comunidades tradicionais.

A *Rota Caiçara de Cicloturismo (RCC)* vem sendo construída por meio de um mapeamento criterioso dos recursos naturais e culturais da região. Dados preliminares já apontavam indicadores de desenvolvimento humano e renda per capita abaixo da média nacional nesses municípios, o que evidenciava a urgência de iniciativas que potencializassem a economia local e valorizassem os conhecimentos ancestrais de populações caiçaras, indígenas e quilombolas. Nesse contexto, o cicloturismo vai além de uma simples prática de lazer: constitui uma estratégia para fomentar a mobilidade ativa, a inclusão social e a sustentabilidade ambiental, impulsionando ações de valorização cultural e contribuindo para o fortalecimento das redes de turismo responsável.

Em essência, o *Conecta Caiçara* (Conecta) busca articular saberes acadêmicos e conhecimentos tradicionais em prol de objetivos claros. Em primeiro lugar, visa fomentar o empoderamento feminino por meio do incentivo à participação de mulheres e jovens em áreas correlatas às Ciências Exatas, Engenharias e Computação. Paralelamente, procura desenvolver soluções inovadoras que atendam às demandas de turismo sustentável, educação ambiental e promoção das culturas tradicionais do litoral paranaense. O Conecta tem três frentes de desenvolvimento tecnológico: (1) desenvolvimento de projeto de cicloparagens sustentáveis para a *Rota Caiçara*; (2) desen-

volvimento de museu virtual da *Rota Caiçara*; (3) execução de ações de capacitação em desenvolvimento de startups tecnológicas com meninas do Ensino Médio da região. Dessa forma, o projeto se alinha às políticas públicas de pesquisa e extensão universitária ao mesmo tempo em que atende às necessidades de preservação ambiental e fortalecimento sociocultural nos municípios contemplados.

Entre os dias 20 e 23 de fevereiro de 2025, realizou-se a cicloexpedição que concretiza os propósitos do *Conecta Caiçara*, percorrendo cerca de 239 km com um ganho de elevação total de aproximadamente 1.812 metros. Para viabilizar a coleta de dados e enriquecer o registro científico, a equipe contou com um planejamento logístico minucioso que envolveu a revisão das bicicletas, a implementação de câmeras 360° em hastes ajustáveis, o uso de *power banks* de alta capacidade e a presença de carros de apoio. Além de oferecer suporte mecânico e transporte de suprimentos, esses carros possibilitaram maior segurança em trechos de terreno irregular e apoiou a transferência imediata de arquivos digitais em formato de imagens e vídeos, evitando a perda de registros.

A equipe do *Conecta Caiçara* agregou-se aos participantes da “Ciclo Viagem Escola”, atividade proposta pelo Projeto de Extensão “Pedalar Para Que?” da Universidade Federal da Fronteira Sul (UFFS) que nesta edição aconteceu em parceria

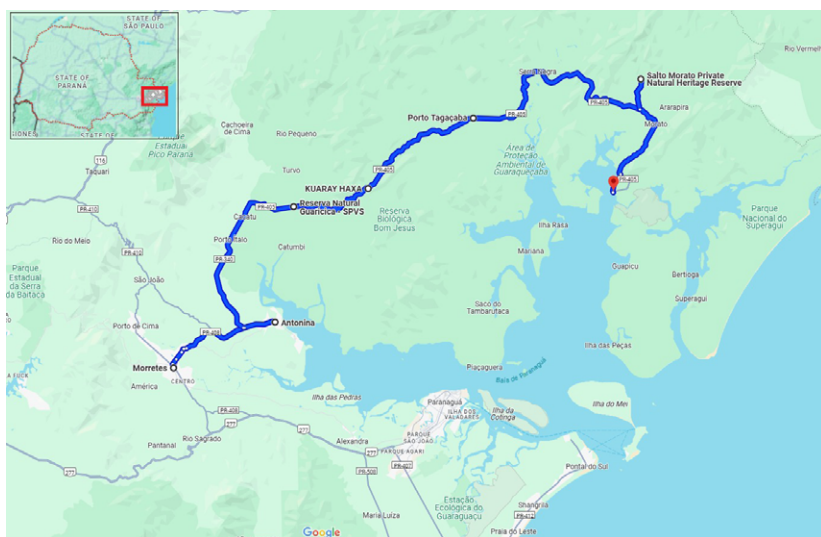
com o Programa de Extensão CICLOVIDA da Universidade Federal do Paraná (UFPR) e seu projeto vinculado *Rota Caiçara* de Cicloturismo.

A expedição integrou participantes com diferentes perfis, desde ciclistas experientes em viagens de longa distância até iniciantes na prática do pedal em estradas de terra. Essa diversidade reforçou o caráter inclusivo do projeto e materializou, na prática, o esforço de empoderamento feminino e juvenil. O grupo de ciclo viajantes foi formado por pesquisadores de diversas áreas: turismo, mobilidade urbana, sustentabilidade, engenharias, ciências sociais e políticas públicas, além de outros participantes que tinham por objetivo apenas o lazer e se inscreveram na atividade extensionista. Vale salientar que o envolvimento de pesquisadoras em áreas tecnológicas foi fundamental para operar e analisar os dados captados pelos equipamentos de registro, trazendo uma perspectiva de equidade de gênero ao cenário do cicloturismo. Além disso, as constantes trocas de experiência em campo em aspectos como manutenção de bicicletas, ajustes de câmeras e estratégias de adaptação ao clima contribuíram para a consolidação de uma “sala de aula viva”, na qual a vivência prática e a aprendizagem teórica caminharam juntas.

A rota escolhida, representa a fração norte da RCC (figura 1) e atravessa trechos preservados da Mata Atlântica, áreas de

proteção ambiental e territórios de uso sustentável que abrigam modos de vida tradicionais. Nesse sentido, o trajeto proporcionou interações valiosas com autoridades municipais, representantes de comunidades indígenas, famílias quilombolas e proprietários de estabelecimentos de hospedagem, transporte e alimentação. Além de enriquecer o acervo de registros para o futuro Museu Virtual um dos pilares do *Conecta Caiçara*, esses encontros evidenciaram as oportunidades e desafios do litoral paranaense no que tange à infraestrutura turística, à geração de renda por meio do turismo de base comunitária e à conservação do patrimônio natural e cultural.

A coleta de dados abrangeu materiais em vídeo (inclusive com ângulos de 360°), fotografias de alta resolução, entrevistas orais e anotações de campo. Tais registros servirão não apenas para alimentar o Museu Virtual, mas também para subsidiar pesquisas acadêmicas, ações de divulgação científica e o aprimoramento das estratégias para o fomento ao cicloturismo. Ademais, a atuação conjunta de pesquisadores, bolsistas, integrantes do poder público e membros das comunidades locais fortaleceu laços de cooperação que extrapolam o período da expedição, apontando para futuras parcerias institucionais e iniciativas de ensino, pesquisa e extensão.



**Figura 1-
Fração norte da Rota
Caiçara de Cicloturismo.**

Fonte:
Imagem a partir do Google.

Ao longo do percurso, o grupo percebeu a importância da construção de cicloparagens em pontos estratégicos da *Rota Caiçara*, oferecendo suporte aos cicloturistas. Em diálogo com a comunidade local, identificamos diversos locais viáveis para instalação, que não apenas atenderiam às necessidades dos viajantes, mas também impulsionariam o comércio e o desenvolvimento social da região. Durante esse processo, encontramos meninas e mulheres caiçaras que poderiam se beneficiar diretamente ao empreender no local, fortalecendo a economia e valorizando a cultura tradicional.

Em termos metodológicos, a organização da cicloexpedição contemplou cronogramas flexíveis, esquemas de comunicação por aplicativos de mensagens e previsões de paradas estratégicas para alimentação, pernoite e registro de informações. A variação de relevo e as altas temperaturas, condições climáticas imprevisíveis (com trechos de chuva intensa e estradas alagadas) testaram a capacidade de adaptação do grupo, comprovando a relevância de um planejamento cuidadoso e de uma equipe disposta a atuar coletivamente para resolver imprevistos. As subidas íngremes, o solo escorregadio e as longas distâncias percorridas foram desafios superados tanto pela assistência dos carros de apoio quanto pela camaradagem entre os ciclistas, evidenciando o potencial do cicloturismo para a formação de redes colaborativas e solidárias.

Em síntese, o *Conecta Caiçara* consolida-se como uma iniciativa que transcende o âmbito acadêmico para gerar impacto social e ambiental na região litorânea do Paraná. Os registros obtidos ao longo da cicloexpedição, assim como os vínculos estabelecidos com as comunidades e com o poder público, reforçam a viabilidade de uma rota ciclística que se alinha aos princípios do desenvolvimento local sustentável. Dessa forma, a partir da integração entre pesquisa, extensão e inovação tecnológica, o *Conecta Caiçara* converte-se em um exemplo concreto de como iniciativas colaborativas podem impulsionar um turismo de base comunitária, valorizando a cultura regional e promovendo a inclusão de mulheres e jovens em contextos de transformação social.

HISTÓRICO E RELEVÂNCIA DA ROTA CAIÇARA

Panorama histórico da região

A RCC, é uma proposta articulada pela UFPR, que acredita no potencial do cicloturismo para o desenvolvimento sustentável no litoral paranaense. Integrando turismo ativo e sustentável, turismo de base comunitária e Unidades de Conservação, a RCC fortalece a ciclomobilidade, a cultura caiçara e a economia local. Mais do que um roteiro turístico, a rota resgata trajetos históricos, tradicionalmente utilizados por comunidades

caixaras, quilombolas e indígenas para trocas comerciais e culturais. Ao percorrer esses caminhos, o cicloturista tem contato direto com a memória, a cultura e os modos de vida dessas populações, cujas práticas tradicionais se integram à biodiversidade da Mata Atlântica.

A estruturação da RCC foi realizada por meio de expedições técnicas e participativas, que mapearam atrativos e infraestrutura, além de envolver moradores locais no processo de construção da rota. Esse formato colaborativo fortalece a governança comunitária, valorizando os saberes locais e fomentando o protagonismo das comunidades na gestão do turismo. Além disso, a RCC está alinhada ao Plano Nacional de Turismo e aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), conectando a valorização cultural, a inclusão social e a conservação ambiental. Assim, a RCC não apenas cria oportunidades econômicas, mas promove um modelo de turismo de base comunitária inovador e sustentável, fortalecendo a cultura regional e contribuindo para a construção de políticas públicas adequadas à realidade local.

Indicadores socioeconômicos e relevância para o desenvolvimento local

Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), os municípios que compõem a *Rota Caiçara* apre-

sentam, de modo geral, Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) e renda per capita inferiores às médias estadual e nacional. Essa situação evidencia desafios de infraestrutura, acesso a serviços essenciais e geração de renda, impulsionando a busca por soluções que combinem a valorização cultural com o aproveitamento sustentável dos recursos naturais. Nessa perspectiva, o cicloturismo como ferramenta para o fomento ao turismo de base comunitária desponta como uma estratégia viável para estimular a economia local, promover a inclusão produtiva de mulheres e jovens e ampliar a visibilidade das culturas tradicionais, respeitando ao mesmo tempo a integridade ambiental da Mata Atlântica.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS E IMPACTO SOCIAL

O *Projeto Conecta Caiçara* integra um conjunto de propósitos que visam potencializar o litoral paranaense, alicerçando-se no tripé: empoderamento feminino, inovação tecnológica e desenvolvimento sustentável. A proposta pauta-se na articulação entre saberes acadêmicos e conhecimentos tradicionais, de modo a fomentar o turismo ativo sustentável e o turismo de base comunitária e, ao mesmo tempo, criar oportunidades de capacitação em áreas de Ciências Exatas, Engenharias e Computação.

Enfoque em empoderamento feminino

Um dos princípios norteadores do *Projeto Conecta Caiçara* é a inclusão de mulheres e jovens em todos os estágios da iniciativa, desde a elaboração do planejamento até a execução da cicloexpedição. Nesse sentido, o projeto promove oficinas de capacitação técnica (manutenção de bicicletas, configuração de câmeras 360°, análise de dados) e estimula a presença feminina em atividades de campo, reforçando a importância de se ampliar a representatividade em áreas historicamente pouco ocupadas por mulheres, como Engenharias e Computação. A participação das pesquisadoras e alunas bolsistas na coleta e análise dos registros audiovisuais, bem como no desenvolvimento de soluções tecnológicas para o Museu Virtual e Cicloparagens, consolida a proposta de empoderamento e abre caminhos para que outras mulheres se vejam inspiradas a ingressar em práticas e carreiras de base tecnológica.

Inovação tecnológica no cicloturismo

O projeto prioriza a adoção de ferramentas inovadoras, como câmeras 360°, *softwares* de georreferenciamento e plataformas de armazenamento em nuvem para otimizar a coleta e o compartilhamento de informações. Esses recursos permitem uma maior imersão do público no conteúdo gerado, possibilitando que pesquisadores, estudantes e comunidades locais

acessem dados atualizados sobre condições das vias, relevo e pontos de interesse cultural. Além disso, a integração de aplicativos de mensagens para coordenar a logística diária e a adoção de *power banks* e sistemas de cabeamento duplo demonstram a relevância da tecnologia para garantir a qualidade e a segurança no cicloturismo. Assim, a inovação não se restringe ao uso de equipamentos, mas compreende a criação de processos e metodologias que fortaleçam o caráter participativo e inclusivo das ações de extensão.

Contribuições para o desenvolvimento sustentável

A proposta do *Conecta Caiçara* está intrinsicamente alinhada aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), especialmente no que tange ao fortalecimento de comunidades locais, à promoção da igualdade de gênero e o turismo sustentável nas unidades de conservação (UCs), contribuindo para a preservação dos ecossistemas. Ao articular a prática do cicloturismo de base comunitária com ações de pesquisa e extensão, o projeto estimula a diversificação econômica por meio do turismo responsável, incentiva a preservação cultural das comunidades tradicionais e fomenta a adoção de uma mobilidade ativa que reduz o uso de combustíveis fósseis. Esses elementos, somados à disseminação de soluções inovadoras em nível regional, buscam criar um círculo virtuoso de geração de

renda, educação ambiental e inclusão social, contribuindo para a consolidação de modelos de desenvolvimento mais equilibrados e de longo prazo no litoral do Paraná.

DESENVOLVIMENTO

Este capítulo relata, de forma detalhada e integrada, a realização da cicloexpedição do *Projeto Conecta Caiçara*, evidenciando os aspectos técnicos, logísticos e humanos que compuseram a experiência. A expedição, que totalizou aproximadamente 239 km percorridos em quatro dias, com um ganho cumulativo de elevação em torno de 1.812 metros, foi planejada e executada com rigor metodológico, possibilitando a coleta de dados essenciais para a criação do Museu Virtual e para o fortalecimento do cicloturismo de base comunitária.

Preparativos e organização logística

A preparação para a cicloexpedição do *Projeto Conecta Caiçara* envolveu uma série de procedimentos, que seguiram as instruções propostas pela Cicloviagem Escola e visaram não apenas garantir a segurança dos participantes, mas sobretudo assegurar a coleta sistemática e confiável de dados visuais e narrativos para o futuro Museu Virtual. Ainda antes da viagem, foi realizada uma verificação minuciosa dos equipamentos de cada ciclista, começando pela manutenção das bicicletas, que

incluiu ajustes de câmbio e freios, troca de pneus desgastados, verificação da pressão interna das câmaras de ar e instalação de novos paralamas para proteger as lentes das câmeras contra a projeção de lama. A partir dos resultados dessas inspeções, foram adotadas ações corretivas imediatas, como a substituição de cabos danificados, a calibração dos freios e a colocação de suportes adicionais para garrafas de água. Com isso, minimizou-se o risco de avarias durante o percurso e, ao mesmo tempo, ampliou-se a autonomia dos ciclistas quanto à hidratação e ao transporte de suprimentos.

Além da revisão das bicicletas, houve uma preocupação especial com a fixação de câmeras 360° e aparelhos de gravação, dada a relevância dessas imagens para o registro do território e a posterior divulgação científica e turística. A equipe avaliou diversos adaptadores disponíveis no mercado e testou previamente as hastes telescópicas para evitar vibrações excessivas em terrenos acidentados, procedimento que envolveu pequenos trajetos de teste e análises de estabilidade. Como resultado dessas averiguações, optou-se por manter as hastes mais rebaixadas, diminuindo impactos bruscos e, conseqüentemente, garantindo imagens mais nítidas e confiáveis. A logística de carregamento dos equipamentos eletrônicos também foi alvo de planejamento detalhado, de modo que cada participante tivesse acesso a *power banks* de alta

capacidade e a sistemas de cabeamento duplo, viabilizando a alimentação simultânea de celulares e câmeras durante todo o deslocamento.

Para reforçar a segurança e ampliar a cobertura de campo, foi integrado carros de apoio que acompanharam os ciclistas em praticamente todo o percurso. Essa decisão, alinhada às diferentes demandas e condições físicas dos integrantes, permitiu sanar emergências mecânicas ou dar suporte àqueles com menor experiência em terrenos de terra e declives acentuados. Foi igualmente importante para mantimento, géis energéticos, barras de cereais, água e suplementos minerais sempre disponíveis, sobretudo nos longos trechos sem comércio local ou infraestrutura de hospedagem. Além disso, os veículos de apoio funcionaram como base móvel para armazenamento dos materiais de pesquisa e backup de dados, evitando a perda de registros em caso de falhas de cartão de memória ou limitações de bateria.

A metodologia de organização logística contemplou, ainda, a elaboração de cronogramas de deslocamento com janelas de tolerância para possíveis imprevistos, como chuva intensa ou atrasos decorrentes de furos de pneu. Cada participante conhecia o itinerário e os pontos de parada para alimentação e pernoite, o que favoreceu a cooperação do grupo e garantiu maior fluidez à expedição. Esse esquema incluiu comunicação

sistemática via aplicativos de mensagens, de modo que todos pudessem relatar a evolução do trajeto ou eventuais dificuldades em tempo real. A estratégia se mostrou especialmente eficaz quando alguns ciclistas se adiantaram ou optaram por rotas alternativas, já que o carro de apoio pôde rapidamente reposicioná-los na rota principal ou prestar socorro em regiões de difícil acesso.

A soma dessas práticas, associada à experiência prévia de parte dos participantes em ciclovagens e à constante troca de informações entre o grupo, produziu resultados expressivos em termos de qualidade do material coletado e de engajamento dos ciclistas. A expedição se manteve fiel à proposta original de documentar, compreender e interagir com o litoral paranaense, ao mesmo tempo em que demonstrou, na prática, o valor de uma organização criteriosa. A redução de falhas mecânicas durante a viagem, o registro de paisagens e relatos orais com elevada nitidez e a sensação de segurança relatada pela maior parte dos integrantes evidenciam que o cuidadoso processo de preparação logística, em conjunto com a prontidão para responder de modo eficaz aos imprevistos, teve impacto positivo direto sobre os resultados alcançados, contribuindo para consolidar as bases de um projeto que une pesquisa, extensão e inovação no contexto do cicloturismo como opção de turismo ativo e sustentável.

PRIMEIRO DIA:

Integração em Morretes e deslocamento inicial

O primeiro dia da expedição foi planejado para consolidar a equipe e ajustar as últimas variáveis logísticas, tendo como ponto de convergência a cidade de Morretes. Nesse contexto, os integrantes chegaram ao local por diferentes modais, incluindo trem, automóveis e bicicletas, a fim de simular a diversidade de acessos e testar a capacidade de resposta do carro de apoio em caso de eventuais desencontros. A chuva que caiu pela manhã, embora inesperada para alguns, acabou servindo como um primeiro teste prático das adaptações realizadas nas bicicletas e do posicionamento das câmeras 360°, demonstrando que o trabalho de vedação e fixação estava adequado. Logo na recepção em Morretes, houve um momento de checagem final de cada equipamento e de atribuição de funções provisórias para a tarde, como a organização do material de registro fotográfico e a distribuição de mantimentos para o almoço.

Ainda antes de iniciarem os deslocamentos de bicicleta, os participantes foram recebidos por lideranças municipais que se mostraram interessadas em compreender a proposta do *Projeto Conecta Caiçara* e em discutir oportunidades conjuntas de desenvolvimento do cicloturismo na região. Esse contato institucional não apenas deu legitimidade à expedição, mas também ofereceu uma visão das demandas e expectativas lo-

cais, contribuindo para enriquecer o olhar dos pesquisadores sobre como a *Rota Caiçara* pode fortalecer a economia e o envolvimento comunitário. Após essa conversa inicial, a equipe organizou uma confraternização que serviu de ponto de partida para o deslocamento rumo a Antonina.

O trajeto Morretes-Antonina, apesar de relativamente curto, apresentou-se como excelente laboratório para avaliar o desempenho de todos. As trocas de marcha nas subidas leves, a prudência ao desviar de buracos e o cuidado com a filmagem em movimento foram aspectos minuciosamente observados, pois havia a intenção de registrar cada nuance do caminho, incluindo a paisagem circundante e as reações dos ciclistas às variações de clima. A chuva apertou novamente em um trecho intermediário, levando alguns participantes a acionarem o carro de apoio para repor água, ajustar as capas de chuva e transferir equipamentos sensíveis para o interior do veículo. Esse momento deixou claro que a logística previamente planejada funcionava de forma efetiva, na medida em que nenhum dos problemas mecânicos ou de acomodação de carga impediu o prosseguimento das atividades.

Ao final do dia, já em Antonina, o grupo estabeleceu base em uma pousada simples, mas acolhedora, onde se reuniu para avaliar o material registrado. De todo modo, a satisfação geral era evidente, pois o conjunto de relatos escritos e audiovisu-

ais confirmava que a primeira etapa havia sido bem-sucedida, tanto em termos de segurança quanto de aprofundamento dos laços entre os integrantes e as lideranças locais. A noite encerrou-se com uma conversa entusiasmada sobre as possibilidades que o trecho já percorrido oferecia para a narrativa do Museu Virtual e de possíveis pontos para Cicloparagens, o que reforçou a motivação de todos para enfrentar os desafios dos próximos dias.



Figura 2 -
**Trem Curitiba/Morretes;
Equipe modal ferroviário;
Reunião na Prefeitura
de Morretes.**

Fonte:
Arquivo Conecta Caiçara (2025).

SEGUNDO DIA:

Antonina-Tagaçaba e desafios técnicos

O segundo dia despontou com uma atmosfera de expectativa, pois envolvia um percurso mais longo e complexo, a maior parte dele em estrada de chão, exigindo atenção redobrada e esforços coordenados da equipe. Os ciclistas partiram de Antonina ao amanhecer, motivados por uma breve reunião técnica na qual se revisaram as condições das bicicletas, a funcionalidade das câmeras 360° e a disponibilidade de suprimentos energéticos. Assim que as primeiras subidas surgiram, notou-se a eficácia do treinamento prévio: quase todos conseguiram gerenciar bem a troca de marchas e a calibragem dos pneus. Aqueles que demonstraram maior dificuldade em manter o ritmo de pedal em terreno irregular puderam se revezar com o carro de apoio, que desta vez seguiu ainda mais próximo do grupo, carregando água gelada e peças de reposição para pneus e correntes.

Ao longo da manhã, a equipe realizou uma parada em uma reserva ambiental parceira do projeto, onde foi possível captar imagens de trechos preservados da Mata Atlântica e interagir com monitores locais que forneceram informações sobre a biodiversidade, as pressões sofridas por essas áreas e a importância da conscientização turística. Essa interação reforçou a proposta metodológica de vivenciar, in loco, as condições ambien-

tais e os desafios sociais que permeiam o litoral paranaense, oferecendo aos participantes subsídios valiosos para a análise posterior de sustentabilidade e para a incorporação desses temas no Museu Virtual. A acolhida na reserva revelou um grau de hospitalidade que surpreendeu alguns integrantes, acostumados a viagens mais individuais, sem tanto contato comunitário.

No início da tarde, o caminho levou a aldeia indígena Kuaray Haxa, onde a equipe foi recebida com um almoço que combinava alimentos típicos e relatos sobre as tradições locais. Esses momentos de interação, reforçam a noção de que o cicloturismo pode transcender a mera contemplação de paisagens para se tornar uma atividade pedagógica e cultural, geradora de reflexões sobre a história e a diversidade humana da região. Em seguida, prosseguiu-se por longos trechos de subidas e descidas íngremes, momento em que alguns problemas mecânicos, como correntes caídas e pneus com pressão inadequada, ocorreram. O carro de apoio, entretanto, atuou prontamente, garantindo que ninguém ficasse para trás e assegurando as condições de continuidade do percurso.

Ao final do dia o grupo chegou em Tagaçaba, exausto pelas horas de pedal, mas entusiasmado pelos registros obtidos e pela intensidade da experiência. Mais do que pura aventura, esse segundo dia comprovou o potencial de integração entre metodologias de pesquisa e práticas de extensão, já que os

relatos colhidos junto às comunidades e a própria superação dos obstáculos de estrada criaram oportunidades de aprendizado prático e reflexões sobre desenvolvimento sustentável, infraestrutura de cicloturismo e empoderamento feminino nas atividades de campo. A pousada local, onde todos se reuniram para o jantar, se tornou cenário de debates animados sobre as melhorias possíveis nos sistemas de coleta de dados e sobre as perspectivas de articulação com projetos de outras instituições interessadas na expansão da rota e no fortalecimento das redes de cicloturismo do litoral.



Figura 3 -
**Preparação para saída de
 Antonina; Reserva Guaricica/
 SPVS; Estrada de chão
 para Guaraqueçaba;
 Aldeia Indígena Kuaray Haxa;
 Parada na beira da estrada.**

Fonte:
 Arquivo Conecta
 Caiçara (2025).

TERCEIRO DIA:

Tagaçaba-Batuva, subidas e adaptações

No terceiro dia, os integrantes acordaram cientes de que o trajeto até Batuva seria ainda mais desafiador em termos de relevo e condições de solo, o que requereu um ajuste estratégico na ordem de saída de cada subsetor do grupo. A organização metodológica pautou-se na análise prévia dos mapas topográficos e na verificação das altimetrias, de forma que aqueles com maior experiência em subidas pudessem encabeçar o pelotão, orientando e motivando os demais. Essa escolha não apenas protegeu a integridade física dos ciclistas menos habituados a terrenos irregulares, mas também otimizou a captação das imagens, pois os mais experientes ajudaram a posicionar as câmeras em ângulos mais propícios para registrar a imponência da Mata Atlântica e a dramaticidade do relevo.

O clima se apresentou instável logo nas primeiras horas da manhã, alternando períodos de céu aberto com pancadas de chuva moderadas. Tal variação climática demandou que o carro de apoio, novamente bastante atuante, transportasse frequentemente as capas de chuva e fizesse a troca de baterias e cartões de memória para evitar a perda de conteúdo relevante. Ao longo do caminho, surgiram relatos de desconforto por parte de alguns ciclistas, especialmente nas descidas mais técnicas, o que ensejou paradas adicionais para re-

alinhar freios e diminuir a tensão nos punhos, demonstrando que o caráter humanizado da expedição leva em conta tanto o bem-estar individual quanto a eficiência do processo de documentação.

A chegada à Reserva Salto Morato representou um ponto alto do dia, pois os participantes puderam explorar rapidamente trilhas interpretativas que revelaram quedas d'água e formações rochosas únicas. Nesse local, a equipe registrou não apenas a paisagem, mas também depoimentos de pesquisadores ambientais e de guias da reserva, cujas reflexões sobre o equilíbrio entre conservação e turismo embasaram ainda mais o propósito do *Conecta Caiçara*. Entretanto, como alguns participantes apresentaram sinais de exaustão, optou-se por reduzir o ritmo até Batuva, reforçando a postura metodológica de flexibilizar o cronograma em prol da segurança e da qualidade dos registros. Essa tomada de decisão coletiva consolidou o grupo, pois todos compreenderam que a importância do projeto se reflete na capacidade de adaptar-se às circunstâncias sem perder de vista a razão maior do trabalho: produzir conhecimento que dialogue com a realidade e as necessidades locais.

Ao se aproximar de Batuva, o trecho final de estrada alternou subidas íngremes, cenários de mata densa e pequenas propriedades rurais, compondo uma síntese eloquente da diversidade ambiental e cultural do litoral paranaense. A pousada

que recebeu o grupo para o pernoite ofereceu um ambiente familiar, com alimentação típica caçara e conversas descontraídas ao cair da noite. Esse instante de convivência final, antes de o dia amanhecer rumo à última etapa, provocou reflexões sobre a singularidade de cada parte do trajeto e o quanto a ação integrada de pesquisa e extensão pode favorecer a compreensão ampliada de um território, não apenas pelos dados coletados, mas pela experiência de diálogo vivo com seus habitantes e suas paisagens.



Figura 4 -
**Saída de Tagaçaba;
 Salto Morato; Trecho
 Tagaçaba-Batuva;
 comida típica; Jantar na
 Comunidade Quilombola
 do Batuva.**

Fonte:
 Arquivo Conecta Caiçara (2025).

QUARTO DIA:

Batuva-Guaraqueçaba e encerramento

O quarto dia reservava um clima de celebração e nostalgia antecipada, pois o grupo sabia que a conclusão do percurso em Guaraqueçaba marcaria o término da ciclovagem. Logo cedo, os participantes organizaram as últimas trocas de cartões de memória e checaram a transferência dos arquivos de *backup*, garantindo que nada fosse perdido no trajeto final. Apesar do cansaço, a atmosfera geral se mantinha positiva, impulsionada pela satisfação de ter superado as dificuldades e pela expectativa de contemplar as belezas naturais do destino.

Durante as primeiras horas de pedal, houve um trecho significativo de relevo sinuoso, com subidas e descidas curtas, mas constantes, o que exigiu um controle contínuo de velocidade e a atenção máxima dos ciclistas na condução das bicicletas. Já mais próximo de Guaraqueçaba, o grupo optou por uma breve pausa para admirar um mirante que descortinava a imensidão verdejante da região, momento em que muitos aproveitaram para gravar depoimentos emocionados sobre a importância de iniciativas como a *Rota Caiçara* para a promoção de um turismo mais consciente e respeitoso.

A entrada na sede do município, por volta do meio-dia, suscitou aplausos e abraços entre os integrantes, selando o êxito de uma travessia que transcendeu o mero deslocamento físi-

co. A expedição funcionou como um catalisador para a aproximação entre universidade e comunidades locais, bem como para a troca de conhecimentos entre pesquisadores de diversas áreas sobre as potencialidades culturais, ambientais e econômicas do litoral. Em Guaraqueçaba, representantes de projetos parceiros aguardavam o grupo para um almoço festivo, no qual foram compartilhadas histórias divertidas, dificuldades superadas e ideias para o fortalecimento do projeto, especialmente no que concerne à implantação das cicloparagens e à programação de novas atividades de extensão em outras rotas.

Ao término desse dia, a sensação geral era de dever cumprido, mas também de abertura para continuidades. Aquilo que se iniciara em Morretes, com reuniões pontuais e checagens de bicicletas, culminava agora em um rico acervo de imagens, depoimentos e vivências que traduzem a essência do *Conecta Caiçara*: a integração de múltiplos saberes e experiências, materializando-se em ações de pesquisa e extensão conectadas com os desafios e as potencialidades do litoral paranaense. Assim, a jornada de quatro dias cumpriu sua finalidade metodológica e inspiradora, confirmando que as estradas sinuosas, a chuva inconstante e os esforços de subida se convertem em legado inestimável quando bem documentados, refletidos e partilhados em prol de um desenvolvimento turístico sustentável e inclusivo para a região.



Figura 5 -
**Estrada Batuva para Rio Verde;
 reunião com a liderança da
 Comunidade Quilombola
 do Rio Verde; chegada em
 Guaraqueçaba; saída de
 Guaraqueçaba modal
 marítimo.**

Fonte:
 Arquivo Conecta Caiçara (2025).

METODOLOGIA COMPLEMENTAR E LOGÍSTICA

Distâncias, tempos médios

e índices de falhas mecânicas

Como complemento ao percurso já descrito, foi mantido um registro sistemático de cada trecho por meio de aplicativos de monitoramento e planilhas de controle preenchidas pelos participantes. Ao final de cada dia, anotaram-se a distância total percorrida, o tempo efetivo de pedal, o ganho de elevação acumulado, as velocidades média e máxima e as ocorrências de falhas mecânicas. Os dados indicam que, durante os quatro dias, apenas um número reduzido de problemas mecânicos se apresentou, sobretudo ajustes de corrente e calibração dos pneus, decorrentes das variações bruscas do terreno. Essas ocorrências, prontamente resolvidas pela equipe de apoio e pelos ciclistas mais experientes, evidenciam a relevância de uma manutenção preventiva rigorosa antes do início de qualquer expedição.

Manutenções corretivas

e relevância para a segurança

Durante a fase de planejamento, estabeleceu-se uma rotina diária de verificação das bicicletas ao término de cada etapa. Essa

inspeção incluiu a conferência dos sistemas de freios, câmbios, correntes e pneus. Diante de qualquer indício de desgaste ou falha, realizavam-se intervenções imediatas, tais como substituição de câmaras de ar e reaperto de componentes quando identificados furos ou vibrações excessivas, realinhamento de freios em situações de perda de eficiência e lubrificação de correntes para evitar travamentos em trechos com chuva e lama. Tais medidas reduziram o risco de acidentes e resguardaram a qualidade das imagens captadas pelas câmeras 360°, pois a ocorrência de falhas súbitas nos equipamentos não só ameaçaria a segurança dos ciclistas, mas também comprometeria a documentação audiovisual do trajeto.

Diagramas e infográficos do fluxo logístico

Para facilitar a compreensão de todos os envolvidos, foi recomendada a elaboração de diagramas e infográficos que ilustrassem as etapas de cada dia. Nessas representações, mostrava-se o *check-in* matinal, que prevê a checagem de freios, pneus e baterias, a distribuição de *power banks*, a definição de pontos de apoio para hidratação e alimentação, o posicionamento do carro de suporte em vias paralelas, sobretudo nos trechos mais críticos, e o *checkout* ao final do dia, voltado ao *backup* de arquivos, às anotações no diário de bordo e aos ajustes necessários para a etapa seguinte.



Figura 6 -
**Objeto perfurante; equipe
aprendendo na prática
consertar furo em pneu;
arrumando corrente.**

Fonte:
Arquivo Conecta Caiçara.

Esse material gráfico contribui para uma visão clara e objetiva da dinâmica de trabalho em campo, auxiliando tanto novos participantes quanto eventuais parceiros a compreender rapidamente a lógica de deslocamento e de coleta de dados. Além disso, a exposição de dados sobre a rota, as altimetrias e os locais com maior ocorrência de falhas mecânicas permitem uma análise comparativa entre os dias, o que apoia a adoção de aperfeiçoamentos contínuos no planejamento de futuras cicloexpedições.

COMPARATIVO DOS DESLOCAMENTOS E INTERAÇÕES COMUNITÁRIAS

Diferenciação entre os dias:

condições climáticas, mecânicas e sociais

A análise comparativa das quatro etapas revela transformações graduais no clima, nas demandas mecânicas e no grau de envolvimento com as comunidades locais. O primeiro dia, caracterizado por trechos de menor extensão e incidência de chuva moderada, configurou uma fase de ambientação em que os participantes consolidaram ajustes da câmara 360° e de bicicletas, ao mesmo tempo em que estabeleceram contato inicial com lideranças municipais. Já o segundo dia apresentou maior complexidade no relevo, com longas estradas de

terra e subidas íngremes que intensificaram o esforço físico da pedalada, exigindo maior atuação do carro de apoio e a realização de manutenções pontuais. Nesse período, as interações com comunidades indígenas reforçaram a relevância sociocultural da expedição.

O terceiro dia, marcado por instabilidades climáticas, exigiu um planejamento mais rigoroso quanto à organização do fluxo do grupo; a chuva intermitente demandou reposicionamentos frequentes do carro de apoio, e as subidas intensas evidenciaram tanto o progresso técnico dos ciclistas quanto os desafios mecânicos mais complexos. Por fim, o quarto dia, transcorrido em condições climáticas mais estáveis, apresentou maior fluidez em termos de deslocamento, pois as adaptações logísticas dos dias anteriores reduziram consideravelmente o tempo destinado a ajustes. Esse dia também aprofundou o contato com projetos parceiros, demonstrando o quanto as correções e preparativos cumulativos nos primeiros estágios possibilitaram uma etapa final mais focada em trocas institucionais e na recepção calorosa da comunidade local.

Depoimentos resumidos e perspectivas comunitárias

Em cada parada estratégica, integrantes do projeto coletaram depoimentos de lideranças locais, anfitriões de pousadas e ci-

clistas residentes que manifestaram visões convergentes sobre o potencial do cicloturismo para estimular a economia e reforçar laços sociais.

Em um trecho de estrada de chão próximo a uma reserva ambiental, um morador relatou a satisfação de observar o fluxo crescente de visitantes que compartilham experiências sustentáveis, ainda que houvesse preocupação com a precariedade de algumas vias na temporada de chuvas. Em outro ponto, numa aldeia indígena, um ancião avaliou positivamente a troca cultural propiciada pela expedição, demonstrando esperança de que a visibilidade do projeto auxilie na preservação das tradições locais.

Entre os participantes do próprio grupo, também surgiram depoimentos que salientaram o ineditismo de enfrentar subidas acentuadas e condições climáticas adversas, reforçando que a cooperação nas manutenções de bicicletas e nos registros em vídeo gerou um sentimento de colaboração e pertencimento.

Ainda que resumidos e sem identificação nominal, esses relatos concedem uma dimensão humana à narrativa da expedição, pois evidenciam o cotidiano de quem habita o litoral paranaense e percebe, no *Conecta Caiçara*, uma oportunidade concreta de fortalecer o turismo de base comunitária e de consolidar redes de apoio mútuo.

DESAFIOS TÉCNICOS E REGISTRO AUDIOVISUAL

Contribuição do material captado para o Museu Virtual

A coleta sistemática de imagens de 360° e de vídeos convencionais expandiu de modo significativo o acervo destinado ao Museu Virtual. Cada parada relevante converteu-se em oportunidade de documentar, de forma imersiva, não apenas as paisagens da Mata Atlântica e a presença de corpos hídricos, mas também cenas do cotidiano das comunidades locais, como práticas de pesca, artesanato e conversas informais, sempre respeitando a privacidade e a autorização dos participantes.

O backup diário do material, somado às entrevistas orais e às fotografias de alta resolução, reforçou o potencial desse acervo para oferecer uma visão ampla da *Rota Caiçara*, possibilitando ao público uma vivência virtual e interativa. A integração de tecnologias de georreferenciamento fortaleceu ainda mais a utilidade do Museu Virtual, uma vez que passou a viabilizar referências espaciais que orientem futuras expedições, pesquisas acadêmicas e planejamento de políticas públicas.

ANÁLISE CRÍTICA E LIÇÕES APRENDIDAS

Metodologia qualitativa e pesquisa-ação aplicada

A análise crítica e as lições aprendidas a partir da cicloexpedição da *Rota Caiçara* foram fundamentadas em uma abordagem qualitativa, com ênfase na Pesquisa-Ação (Thiolent, 2008). Essa técnica se mostrou adequada ao contexto da expedição, na medida em que o próprio ato de pedalar e vivenciar o território se constitui como uma intervenção no espaço e, simultaneamente, uma oportunidade de reflexão coletiva e reorganização das práticas durante o processo. A experiência prática da cicloexpedição evidenciou o potencial de desenvolver sinergia na ação conjunta de projetos de extensão e de pesquisa e a relevância de aliar um planejamento detalhado a uma postura flexível diante de circunstâncias imprevistas.

Os relatos dos participantes evidenciam como a prática foi constantemente ajustada com base nas observações e reflexões cotidianas. Por exemplo, a escolha de realizar revezamento no uso das bicicletas entre as participantes novatas, a adoção do carro de apoio e as paradas estratégicas foram adaptações feitas em tempo real, com base nas dificuldades enfrentadas (Vaz, 2025). Essa flexibilidade metodológica, típica da pesquisa-ação, permitiu à equipe aplicar e revisar soluções

conforme os desafios surgiam, validando o caráter cíclico da técnica (Thiolent, 2008).

A experiência do coordenador do projeto, professor André Mariano, reforça essa lógica adaptativa. Antes mesmo da partida, sua preparação já indicava um planejamento reflexivo típico da pesquisa-ação: a revisão cuidadosa da bicicleta de 11 anos, a escolha criteriosa de equipamentos para filmagem e registro da viagem, e até mesmo a customização da bicicleta para acoplar a câmera 360°, considerando as condições da rota e as necessidades do projeto. Durante a expedição, imprevistos como pneus furados, trepidações excessivas e a necessidade de adaptar as configurações da câmera em diferentes tipos de terreno exigiram ajustes contínuos, exemplificando o ciclo constante de observação, análise e ação.

Observação Participante como instrumento de imersão

A participação ativa da equipe de pesquisa que não apenas observou, mas vivenciou os desafios da cicloexpedição configurou uma aplicação direta da técnica de Observação Participante (Spradley, 1980). Esse método foi essencial para compreender o cotidiano da *Rota Caiçara* a partir da perspectiva interna dos cicloturistas, das comunidades visitadas e das próprias bolsistas e pesquisadoras envolvidas. O relato de Kristie Küster revela o impacto simbólico da chuva e da superação

física como elementos que conectam o indivíduo ao coletivo e ao território.

Essa imersão também é evidente no relato de André Mariano, que acumulou funções de ciclista, documentarista e coordenador, experienciando as condições do percurso ao mesmo tempo em que coletava registros audiovisuais para o futuro *Museu Virtual da Rota Caiçara*. A necessidade de conciliar o prazer de pedalar com a responsabilidade técnica de preservar o equipamento e garantir boas imagens transformou seu papel no grupo, criando uma observação participante tecnologicamente mediada.

Análise crítica de discurso e narrativas

Os registros discursivos e memoriais construídos ao longo da expedição, especialmente nas trocas culturais com comunidades indígenas e caiçaras, foram tratados a partir da Análise Crítica de Discurso (Fairclough, 2001) e da Análise da Narrativa (Czarniawska, 2004). O almoço compartilhado com a comunidade Kuaray Haxa, mencionado nos relatos de Dhyogo Miléo Taher e Meire Helen da S. Reis, transcende a simples refeição, constituindo-se como ato simbólico de acolhimento e afirmação cultural. As falas do cacique, a descrição do território e a assinatura recente do termo de posse da terra emergem como narrativas de resistência e reafirmação identitária.

Além desses momentos, André Mariano destaca em seu relato a visita à comunidade quilombola Rio Verde, onde o grupo foi recebido pelo casal Antônio e Maria. A roda de conversa com os moradores, onde compartilharam histórias, desafios e perspectivas sobre a valorização do território e da cultura local, é um exemplo potente da produção coletiva de narrativa, em que as vozes da pesquisa e da comunidade se entrelaçam.

Teoria crítica como chave interpretativa

A Teoria Crítica (Freire, 1987; Horkheimer, 1980) sustenta a análise das lições aprendidas no *Conecta Caiçara*, partindo do princípio de que a pesquisa-ação deve ser, antes de tudo, emancipatória. A cicloexpedição, ao propor a inclusão ativa de meninas e mulheres em áreas tecnológicas, ao mesmo tempo em que valoriza os saberes tradicionais e problematiza as desigualdades históricas de acesso a tecnologias e ao território, torna-se uma prática crítica em si. Como aponta Muriel Syriani Veluza, o ato de pedalar não é apenas uma travessia física, mas um exercício político de reconexão com o território e de reconfiguração da mobilidade como direito.

Essa perspectiva crítica também atravessa o relato de André Mariano, especialmente nas reflexões que emergem das visitas às aldeias e comunidades. Ao descrever as condições precárias de infraestrutura e a invisibilização histórica dessas

populações, o coordenador explicita as contradições entre o potencial turístico da região e a ausência de políticas públicas estruturantes. Esse olhar crítico não é neutro, mas sim um posicionamento político e metodológico que orienta o *Conecta Caiçara* na construção de soluções tecnológicas e de políticas de valorização cultural e territorial, alinhadas ao conceito de ciência socialmente referenciada (Santos, 2006).

Aspectos visuais e interativos

A adoção de recursos visuais e interativos potencializa a compreensão e a atratividade de todo o percurso, contribuindo para maior assimilação das informações e engajamento de diferentes públicos. A inserção de mapas que destaquem altimetrias, pontos de parada e locais de interesse histórico-cultural permite uma leitura espacial imediata das etapas cumpridas. Infográficos, com dados sobre variação climática, extensão das subidas e descidas, além do índice.

CONCLUSÃO

A cicloexpedição do *Projeto Conecta Caiçara*, ao longo de seus quatro dias de imersão no litoral paranaense, demonstrou na prática a força de uma iniciativa que combina pesquisa, extensão e inovação sob a ótica do turismo ativo e sustentável. Ao se deparar com cenários naturais de grande beleza e com as rea-

lidades socioeconômicas das comunidades locais, o grupo de participantes pôde vivenciar uma experiência que extrapolou a mera coleta de dados.

A forma como as bicicletas, o carro de apoio e os diversos equipamentos de registro foram integrados evidenciou que um planejamento criterioso, aliado à flexibilidade para lidar com imprevistos, é capaz de gerar um conjunto extenso de informações, imagens e interações humanas valiosas para o futuro Museu Virtual e para outras ações de extensão universitária.

Esse processo de vivência coletiva, marcado por subidas íngremes, trechos alagados, momentos de confraternização e diálogos institucionais, consolidou uma metodologia que preza tanto o rigor científico quanto o respeito às singularidades de cada local visitado.

As dificuldades mecânicas pontuais e as variações climáticas intensas não apenas testaram a capacidade de resposta da equipe, mas também contribuíram para reafirmar a importância de manter um enfoque colaborativo. Nesse sentido, a postura de cada integrante, seja auxiliando na troca de um pneu, seja conduzindo entrevistas ou compartilhando narrativas pessoais, mostrou-se imprescindível para que o grupo se fortalecesse e mantivesse seu compromisso com a relevância social e ambiental do projeto.

No contato com lideranças locais e atores institucionais, ficou evidente que há uma demanda crescente por iniciativas que promovam o desenvolvimento territorial de modo sustentável, assegurando a presença de espaços para a participação popular e a preservação das tradições culturais. Essa percepção se harmoniza com a proposta do *Conecta Caiçara*, que incentiva a interação entre saberes acadêmicos e conhecimentos comunitários, potencializando estratégias de fortalecimento econômico e de conscientização ambiental. As entrevistas e relatos orais coletados nas paradas estratégicas ao longo da rota revelaram, por um lado, o interesse das comunidades em receber visitantes de forma organizada e, por outro, a necessidade de ampliar a infraestrutura de apoio e de difusão das práticas de cicloturismo.

A experiência evidenciou, também, a possibilidade de integrar ciclistas de diferentes níveis técnicos e perfis variados, desde pesquisadores experientes em outras rotas até participantes iniciantes na prática do pedal em estradas de terra. Esse caráter inclusivo do projeto repercute a lógica do empoderamento, especialmente de mulheres e jovens, para quem a atividade representou não apenas um desafio físico, mas um contato efetivo com conceitos e aplicações de sustentabilidade, tecnologia, empreendedorismo e gestão territorial. Em cada quilômetro percorrido, emergiram reflexões sobre uso de

energia limpa, fontes de renda, mobilidade ativa e turismo de base comunitária, alimentando o diálogo que dá forma ao espírito do *Conecta Caiçara*.

Assim, conclui-se que a cicloexpedição cumpriu com êxito o objetivo de levantar informações, forjar vínculos e demonstrar, em campo, a viabilidade de um projeto que se propõe a unir extensão universitária, inovação tecnológica e valorização do patrimônio ambiental e cultural do litoral. O material audiovisual e textual coletado reforça a solidez da proposta do Museu Virtual e das cicloparagens, ao mesmo tempo em que os depoimentos obtidos atestam a relevância prática do cicloturismo como ferramenta de integração. Ao encerrar esta etapa, a equipe se prepara para as fases seguintes de análise dos dados e de consolidação de parcerias, ciente de que os aprendizados adquiridos em cada trecho percorrido servirão de base para a continuidade e o aperfeiçoamento das ações do *Projeto Conecta Caiçara*, contribuindo para a promoção de um turismo mais consciente, inclusivo e responsável em toda a região.

Sugere-se, ainda, a inclusão de QR Codes ou links para vídeos curtos e trechos em 360°, de modo que o leitor possa ter uma experiência mais imersiva, visualizando a diversidade paisagística e cultural do itinerário, bem como as soluções de manejo adotadas em terrenos acidentados. Tais ferramentas ampliam a acessibilidade para potenciais parceiros e pesquisa-

dores, que podem ter contato direto com dados específicos e replicar metodologias, fortalecendo o impacto do *Projeto Conecta Caiçara* para além das fronteiras geográficas do litoral paranaense.^[1]

[1] AGRADECIMENTOS: Agradecemos ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pelo financiamento das bolsas de estudo referentes ao Projeto Conecta Caiçara: Empoderamento e Inovação através do Cicloturismo no Litoral Paranaense (440199/2024-7), aprovado no edital CNPq 31/2023. Expressamos nossa gratidão à Serra Verde Express pela redução na tarifa do deslocamento dos estudantes de trem até Morretes, o que facilitou significativamente a logística inicial da cicloexpedição.

Reconhecemos, ainda, o inestimável apoio dos projetos e programas de extensão que contribuíram para a realização desta iniciativa, em especial o projeto Rota Caiçara (coordenador José Pedro da Ros), o programa de extensão Ciclovida (coordenador José Carlos Assunção Belotto), o programa de extensão Iniciativa Startup Experience da UFPR (André Bellin Mariano e Dhyogo Miléo Taher) e o projeto de extensão “Pedalar para que?” (coordenador Fábio Carminati) da Universidade Federal da Fronteira Sul, cujo trabalho colaborativo foi fundamental tanto na organização, operacional quanto na integração entre academia e comunidade.

Manifestamos nossa gratidão às comunidades locais que acolheram os participantes ao longo da rota, disponibilizando seus relatos e colaborando para o enriquecimento cultural e científico do Projeto Conecta Caiçara. A todos que fizeram parte dessa Cicloviação Escola. Por fim, reconhecemos o empenho das bolsistas do Conecta Caiçara (Meire Helen da Silva Reis e Laura Martinson Vaz), pesquisadores, parceiros institucionais e colaboradores, cuja dedicação viabilizou, na prática, a conexão entre ensino, pesquisa, inovação tecnológica e desenvolvimento territorial sustentável.

REFERÊNCIAS

- CZARNIAWSKA, B. *Narratives in social science research*. London: Sage, 2004.
- FAIRCLOUGH, N. *Discurso e mudança social*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2001.
- FREIRE, P. *Pedagogia do oprimido*. 17. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.
- HORKHEIMER, M. *Teoria crítica: selecionados*. São Paulo: Edições Loyola, 1980.
- SPRADLEY, J. P. *Participant observation*. New York: Holt, Rinehart and Winston, 1980.
- SANTOS, B. de S. *A crítica da razão indolente*. 5. ed. São Paulo: Cortez, 2006.
- THIOLENT, M. *Metodologia da pesquisa-ação*. 18. ed. São Paulo: Cortez, 2008.



CAPÍTULO 11

O CICLOATIVISMO NA PROMOÇÃO DA INCLUSÃO E DO CICLOTURISMO

André Geraldo Soares

Roberta Raquel

A DIVERSIDADE DE USOS DA BICICLETA: AVANÇOS E DESAFIOS DA CICLOMOBILIDADE

Desde que foi inventada por *Karl von Drais* em 1817, a bicicleta, enquanto equipamento, passou por várias transformações técnicas, mas também contribuiu para diversas transformações sociais e espaciais, influenciando hábitos e lutas que marcaram diferentes gerações. Neste capítulo o conceito de *vélomobility* proposto por Till Koglin no início desta obra é ilustrado com a prática de cicloativismo, os desafios e avanços na transição para cidades mais cicláveis.

Atualmente, ela exerce um papel importante para a mobilidade urbana, sendo reconhecida pela Organização das Nações Unidas (ONU) por sua contribuição para a redução da pobreza, promoção da saúde e da sustentabilidade^[1].

A mobilidade urbana, aqui entendida de acordo com Urry e Sheller (2006), diz respeito às formas como a vida social se organiza por meio dos deslocamentos. Portanto, a mobilidade transcende os aspectos físicos e infraestruturais das cidades e abrange as estruturas sociais e de poder, que moldam as formas de viver e de se deslocar no espaço urbano (Koglin, 2013; Cox & Koglin, 2020). Dessa forma, a bicicleta contribui para a mobilidade urbana na medida em que promove uma série de benefícios, tais como a saúde, baixo impacto ambiental, inclusão social, democratização do espaço público, autonomia etc. (Florindo *et al.*, 2025).

Para Florindo *et al.*, o uso da bicicleta como prática de atividades físicas nos deslocamentos cotidianos diminui as chances de desenvolvimento de doenças cardiovasculares – doenças estas que, segundo Toledo e Nardocci (2011), têm a poluição atmosférica entre as causas, a qual, em grande medida, é gerada pelos veículos automotores. Ou seja, não importa se o

[1] Em 2018, a resolução 72/272 da ONU criou o Dia Mundial da Bicicleta (World Bicycle Day), que é celebrado anualmente no dia 03 de junho. Documento disponível em: <https://docs.un.org/en/A/RES/72/272>. Acesso em 20 abr. 2025.

destino for a linha de chegada, a escola, o parque da cidade ou a Patagônia: a bicicleta melhora a saúde dos seus usuários.

O baixo custo de aquisição e manutenção da bicicleta contribui para a inclusão social. Segundo Gomide (2002), as famílias têm despesas elevadas com o transporte, sendo a bicicleta uma forma de economizar dinheiro e tempo. O tempo gasto nos congestionamentos está entre os problemas mais evidentes no cotidiano das cidades. O estresse causado pelos engarrafamentos diários, somado à má qualidade do ar e ao sedentarismo, desafia as cidades a se reinventarem. A bicicleta, nesse contexto, se apresenta como uma solução prática e acessível para transformar essa realidade. Esse conjunto de benefícios faz da bicicleta, segundo Santos e Santos (2021), uma das modalidades mais democráticas de transporte, pois permite um amplo acesso aos espaços públicos, com mais qualidade, liberdade e autonomia.

A bicicleta popularizou-se devido a diversas características consideradas vantajosas em relação às demais modalidades de mobilidade: é prática, versátil e eficiente para distâncias curtas e médias. Além disso, pode ser estacionada em qualquer canto e à porta de qualquer destino. Uma das vantagens mais importantes da bicicleta é a autonomia que ela proporciona aos seus usuários, ou seja, a capacidade que ela tem de oferecer liberdade de escolha sobre os itinerários, ritmos e horários,

rompendo com a lógica programada do transporte coletivo ou com a dependência de outros condutores.

As vantagens acima mencionadas são constatadas em praticamente todas as pesquisas realizadas com ciclistas, de todas as idades, gêneros, etnias e classes^[2]. As pesquisas envolvendo a bicicleta são realizadas por muitas organizações de ciclistas, sobretudo para conhecer melhor a realidade local visando subsidiar suas reivindicações junto ao poder público e informar a população. Além disso, a bicicleta é tema de pesquisa de diversas áreas acadêmicas, com a produção desde artigos até teses de doutorado, com destaque para os temas do esporte, da mobilidade e, também, do cicloturismo. A abordagem científica da bicicleta confere confiabilidade tanto à análise e interpretação de dados quanto à promoção da bicicleta.

A abordagem realizada nos parágrafos acima toca em diversas dimensões (ou áreas, campos) da cultura (entendida como o conjunto do conhecimento, dos costumes e dos modos de fazer da humanidade) com as quais a bicicleta está rela-

[2] Pesquisas realizadas com ciclistas em diferentes cidades brasileiras apresentam dados sobre a diversidade de perfis das pessoas que pedalam, bem como a variedade de motivações que levam as pessoas a pedalar. Duas pesquisas de abrangência nacional se destacam: Perfil do Ciclista Brasileiro (PPCB), realizada pelo Transporte Ativo em parceria com o INCT/Observatório das Metrópoles (com quatro edições: 2015; 2018; 2021; e 2024) e a Pesquisa Pública para Estratégia Nacional da Bicicleta (ENABICI) realizada pela União de Ciclistas do Brasil (UCB) em parceria com diversas outras organizações (com uma edição publicada: 2021).

cionada, tais como trabalho, economia, esporte, turismo, lazer, tecnologia, mobilidade, educação, saúde e ciência. Portanto, dada esta amplitude cultural, seria muito reducionista definir ou conceituar a bicicleta como um objeto isolado ou um mero artefato, cuja finalidade se limita a locomover pessoas sobre duas rodas por meio de pedais.

Além destas, ainda é possível relacionar a bicicleta com uma das mais relevantes dimensões da cultura, que é a política. É com ela que vamos encerrar esta seção, e o faremos chamando para esta conversa os problemas e as limitações que os ciclistas encontram para usar o seu veículo.

Dada toda a diversidade de usos da bicicleta e considerando todas as suas vantagens e benefícios, porque existem tão poucas pessoas pedalando diariamente nas cidades brasileiras, nas rotas de cicloturismo ou nas pistas de competição? Segundo uma pesquisa da Confederação Nacional do Transporte (CNT, 2004), apenas 6,5 % dos moradores de cidades com mais de 100 mil habitantes usam a bicicleta para se locomover.

Diante dessa realidade de baixa adesão do uso da bicicleta, cabe o questionamento sobre quais são os principais obstáculos que dificultam ou inibem o seu uso. A Pesquisa do Perfil do Ciclista Brasileiro (PPCB), na sua última edição publicada em 2024, entrevistou ciclistas em 17 cidades brasileiras e identificou que 54,8% usariam mais a bicicleta caso houvesse mais

infraestrutura, o que nos permite interpretar que há uma demanda reprimida para seu uso.

A “falta de infraestrutura adequada”, relatada na PPCB (2024), está diretamente relacionada com a prioridade historicamente atribuída ao automóvel no planejamento urbano, na organização e na estruturação das cidades, relegando os modos ativos, como o caminhar e o pedalar a uma posição marginal.

O alto volume de carros entupindo as vias públicas, seja parado ou em movimento, paralisa as grandes e médias cidades, aumentando a sensação de insegurança e a violência no trânsito, inibindo, conseqüentemente, outros modos menos velozes e mais vulneráveis.

Esse cenário está, direta e indiretamente, relacionado ao que Galeano (1996) chamou de “automovelcracia”, ou seja, o domínio exercido pela indústria automobilística sobre as políticas públicas, o planejamento urbano e o imaginário social.

A consolidação desse modelo hegemônico de mobilidade capta a maior parte dos recursos do orçamento público para atender e ampliar as demandas do setor automobilístico, adequando a infraestrutura viária e o desenho urbano para aumentar a fluidez da circulação de automóveis no espaço viário. Paralelamente, os veículos de comunicação de massa se encarregam de moldar a opinião pública para garantir e ampliar

a aceitação social desse modelo, marginalizando e invisibilizando ainda mais os ciclistas e os pedestres, que estão na base dessa pirâmide de mobilidade.

Frente às barreiras apresentadas, argumentamos que utilizar a bicicleta como um meio de transporte é, acima de tudo, um ato de coragem e enfrentamento, ainda que seja por necessidade ou sobrevivência. Reiteramos, contudo, que o receio de usar a bicicleta é maior ou menor dependendo de alguns grupos e estratos sociais.

O caminho para transformar o uso da bicicleta numa prática socialmente inclusiva e culturalmente aceita depende do investimento público para a criação de políticas, programas, projetos e ações de alto impacto na mobilidade ativa, com ênfase na bicicleta. Para isso, as iniciativas ciclovárias precisam ser efetivas, perenes e contínuas, não ações isoladas e com finalidades eleitoreiras, resultantes apenas da vontade política dos gestores em exercício. Essa transformação, portanto, depende da pressão política dos grupos sociais organizados e excluídos das políticas de mobilidade, da luta em favor da bicicleta através da aprovação de leis, de políticas e de planos de execução concretos e duradouros.

Logo, os instrumentos para que as cidades se tornem mais cicláveis, inclusivas e seguras para os ciclistas devem ser pautados em valores que presam pelo direito de ir e vir dos mais

vulneráveis, garantindo o princípio constitucional da acessibilidade universal.

A constituição de uma sociedade que proteja, estimule e promova o uso da bicicleta, seja para a ciclomobilidade, seja para o cicloturismo, depende da ação política dos grupos sociais excluídos pelo modelo de mobilidade predominante. As estruturas organizativas da ação política dos grupos cicloativistas é o que será tratado na seção a seguir.

CICLOATIVISMO: DA MANIFESTAÇÃO ESPONTÂNEA AO MOVIMENTO ORGANIZADO

Fundamentos

A luta por direitos nas cidades se expressa por meio de diferentes formas de ação coletiva que, embora relacionadas, apresentam naturezas distintas. É importante distinguir os conceitos de *movimento social e mobilização*. Um *movimento social* se configura como uma articulação coletiva, duradoura e relativamente estruturada em torno de causas específicas (Gohn, 2011) como os movimentos por moradia, antirracistas ou de defesa da ciclomobilidade. Já a *mobilização* refere-se a ações pontuais, muitas vezes reativas, que podem surgir de episódios críticos e conjunturas específicas, tais como manifestações por melhorias no sistema de saúde ou protestos após episódios de

violência, mas que também fazem parte do repertório dos movimentos sociais. Essas formas de ação, portanto, frequentemente se sobrepõem, combinando elementos de indignação espontânea e engajamento político contínuo.

No caso da mobilidade urbana, levantes populares surgem, por exemplo, diante de aumentos abusivos de tarifas ou da precarização dos serviços, dando origem a protestos marcados por episódios de tensão e enfrentamento. Já no campo da ciclomobilidade, é comum que atos de mobilização ocorram como resposta a acidentes fatais envolvendo ciclistas, vítimas de motoristas imprudentes ou da omissão do poder público em garantir segurança viária. Nessas ocasiões, manifestações simbólicas como a instalação das *ghost bikes* – bicicletas pintadas de branco deixadas nos locais de mortes de ciclistas – operam simultaneamente como memorial, denúncia e reivindicação de justiça.



Figura 1 -
**Pedalada em
Belo Horizonte/MG
em 13/11/2020 em memória
à cicloativista brasileira
Marina Harkot, vítima de
um atropelamento que tirou
a sua vida dois dias antes.**

Fonte:
UPSLON.

É nesse contexto que se insere o cicloativismo, que é compreendido como um “movimento social de defesa dos direitos dos ciclistas e de promoção da bicicleta como meio de transporte” (Barcellos, 2015, p. 4). A conquista de direitos necessita que sejam realizadas transformações na sociedade, mas devido à forte e constante resistência por parte de quem se beneficia de seus privilégios, ela não será alcançada pelo simples somatório de ações individuais, mas pela atuação de cidadãos e cidadãs de forma organizada. Por isso a dimensão da cultura onde esta organização deve ocorrer, e de onde se pode e até se deve envolver as demais (arte, economia, esporte etc.), é a dimensão política.

Ao reunir tanto ações estruturadas de organizações e coletivos quanto intervenções espontâneas motivadas por tragédias ou injustiças, o cicloativismo materializa-se como uma frente de resistência que ocupa as ruas, tensiona políticas públicas e propõe alternativas sustentáveis à lógica do transporte centrado no automóvel. Sua importância na promoção da bicicleta ao redor do mundo está diretamente associada à capacidade de articulação entre demandas sociais, engajamento cidadão e disputa simbólica e prática por cidades mais justas e acessíveis.

A militância cicloativista é formada por uma pluralidade de indivíduos da sociedade civil que podem também atuar na es-

fera pública ou privada, seja na condição de gestor, técnico ou empresário do mercado da bicicleta ou não. Essa diversidade de atores, embora benéfica para a causa, exige um olhar crítico sobre os diferentes papéis e interesses em jogo. Um indivíduo pode identificar-se com o cicloativismo independente do setor social em que atue. Entretanto, como os beneficiários da cicloinclusão são os cidadãos e as cidadãs, que não são limitados por interesses corporativos ou de poder, o setor social que representa legitimamente esta causa é a sociedade civil.

Um empresário, que atua no setor econômico, não defenderá a diminuição dos lucros nem renunciará à obsolescência programada (redução da vida útil dos produtos para forçar nova compra). E um dirigente de governo, que atua no poder público, opera pelo pragmatismo orçamentário e dentro das amarras da governabilidade.

É importante ressaltar que a atuação de indivíduos comprometidos com a causa dentro de gabinetes e escritórios governamentais ou empresariais pode ser um facilitador importante para a promoção da bicicleta, mas a defesa dos direitos dos ciclistas encontra sua expressão mais autêntica nas organizações populares e de usuários.

Embora técnicos e dirigentes de órgãos governamentais, congressistas e agentes do mercado tenham demonstrado sensibilidade à promoção da bicicleta, por meio de ações

como passeios ciclísticos, proposição de leis, elaboração de cartilhas e implementação de infraestruturas, a sociedade civil organizada se destaca como o ator permanente, coerente, vigilante e crítico na defesa dos direitos dos ciclistas.

A história do cicloativismo em diversos países demonstra a importância desse protagonismo popular. O caso da Holanda, referência mundial em ciclomobilidade, é emblemático. Lá, o sucesso na promoção da bicicleta como meio de transporte e lazer se deve, em grande parte, à atuação de associações de ciclistas locais e nacionais, como a *Fietzersbond*, que desde o século XIX lutam pelos direitos dos ciclistas e pela criação de infraestruturas ciclovárias e ainda não se desmobilizaram. Essas associações, assim como as congêneres *Cyklistforbundet* (Dinamarca) e ADFC (Alemanha), continuam ativas e influentes, demonstrando a importância da organização social na defesa dos interesses dos ciclistas.

Formas de organização

A organização do cicloativismo brasileiro é marcada por diversos momentos históricos, tais como a memorável pedalada de Paraty a Brasília, em 1998, em defesa da inclusão da bicicleta no novo Código de Trânsito Brasileiro (Falzoni, 2017). Entretanto, a maior parte do trabalho e o maior volume de conquistas são frutos da atuação consistente e contínua de organizações

permanentes (ou que se pretendem ser), que constroem um legado de luta e resistência em prol da cicloinclusão.

Uma das importantes formas de mobilização do cicloativismo é a Bicletada, que consiste na versão brasileira da Massa Crítica (Critical Mass) dos Estados Unidos^[3]. As Bicletadas, como são denominadas tanto as pedaladas realizadas em grupo quanto o próprio nome do movimento em algumas localidades do Brasil, se popularizaram a partir do início dos anos 2000 em diversas cidades brasileiras. Sua principal ação consiste em ocupar as ruas com uma grande quantidade de ciclistas, geralmente na noite da última sexta-feira de cada mês, bradando palavras de ordem e ocasionalmente distribuindo panfletos, com o objetivo de reivindicar o direito de circular com segurança no espaço urbano.

As Bicletadas chegaram a reunir várias centenas de ciclistas em cidades como Curitiba, São Paulo e Porto Alegre, mas, embora ainda ocorram em algumas cidades, perderam força e frequência ao longo dos anos. Em 2014, um site que reunia informações e dados sobre o movimento, contabilizou a presença da Bicletada em 97 cidades de 24 estados brasileiros

[3] O Movimento Massa Crítica (Critical Mass) surgiu em 1992, em São Francisco (EUA), como uma ação coletiva de ciclistas que se reúnem periodicamente para realizar pedaladas em grupo. Seu objetivo é reivindicar o direito ao uso seguro das ruas e chamar atenção para a mobilidade urbana sustentável, desafiando a hegemonia do automóvel. Hoje, o movimento atua em diferentes países, nem sempre adotando o mesmo nome de origem.

(Soares, 2014), um número expressivo que demonstra a sua relevância para a cena cicloativista nacional.

Apesar do alcance e da visibilidade alcançados, a Bicicletada se caracteriza por não atuar em rede, buscando manter-se como um movimento autogestionário, horizontal e sem líderes, muitas vezes se definindo como uma “coincidência organizada”. Essa postura, embora garanta a autonomia e a espontaneidade das ações, também limita o diálogo com o poder público e a articulação institucional com outras iniciativas. No entanto, é inegável a sua contribuição para dar visibilidade à causa da bicicleta e para inspirar a criação de diversas organizações cicloativistas, que surgiram a partir da percepção de alguns membros sobre a necessidade de diversificar e estruturar as ações reivindicatórias.

Do ponto de vista jurídico, a Bicicletada, seja como movimento ou como ato político, configura-se como um coletivo informal. Na subseção a seguir, explicaremos sobre os trâmites que envolvem as estruturas organizativas formais e informais dos coletivos e organizações engajadas em promover o uso da bicicleta, de modo a esclarecer suas particularidades e escala de atuação.

O cicloativismo também se manifesta por organizações, que, em muitos casos, antecedem a própria Bicicletada como ato político. Essas organizações se estruturam, principalmente,

sob a forma de associações e de coletivos, que apresentam características e dinâmicas distintas.

As associações, também denominadas “organizações formais”, são entidades reguladas pelo Código Civil, possuindo razão social^[4], estatuto com objetivos definidos e um corpo dirigente eleito. Para todos os efeitos, podem ser chamadas de Organizações da Sociedade Civil (OSC), termo consagrado pela Lei das Parcerias (Lei nº 13.019/2014) como um substituto mais adequado para a antiga denominação “ONG”.

Devido à complexidade e aos custos envolvidos em sua constituição e manutenção, as associações tendem a apresentar maior estabilidade e longevidade em comparação aos coletivos. Os coletivos, por sua vez, são “organizações informais”, desprovidas de registro jurídico e, em muitos casos, com objetivos menos definidos. Embora não possuam um corpo dirigente formal, é comum que estabeleçam funções administrativas e executivas para garantir a execução de suas atividades. Em função dessas características, é comum que perfis e contas nas redes sociais sejam erroneamente interpretados como organizações propriamente ditas, tanto pela sociedade em geral quanto pelos seus próprios administradores.

[4] A razão social é o nome jurídico utilizado por uma associação ou entidade formalmente registrada, com validade em documentos oficiais, contratos e registros públicos. Diferencia-se do nome fantasia ou público pelo qual a organização pode ser conhecida em suas ações e comunicação (Sebrae, 2022).

Escala de abrangência

Ainda que o mapeamento exato seja um desafio, a história do cicloativismo brasileiro registra a existência de organizações formais desde a década de 1990. A Sociedade Brasileira de Trânsito Amigos da Bicicleta (Sabici), fundada em Santos/SP em 1995, é um exemplo pioneiro, embora já tenha encerrado suas atividades. Atualmente, a mais antiga organização em operação é a Associação Blumenauense Pró-Ciclovias (ABC) fundada em 1997, demonstrando a persistência e a continuidade do movimento.

Independentemente da natureza jurídica, é importante ressaltar que nem todas as organizações que incluem termos como “bicicleta”, “ciclista” ou “bike” em seus nomes se dedicam prioritariamente à promoção da ciclomobilidade. Muitas se concentram na organização de atividades esportivas ou de lazer, participando apenas de forma complementar, se tanto, em ações reivindicatórias típicas do cicloativismo. Diante dessa diversidade e da dificuldade em identificar o engajamento político das organizações, torna-se complexo precisar o número exato de entidades cicloativistas no Brasil. Para analisar essa questão, recorreremos ao Mapa das Organizações da Sociedade Civil (MOSC), gerido pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), e à *União de Ciclistas do Brasil (UCB)*.

A busca no MOSC utilizando palavras-chave como “bicicleta”, “ciclista”, “bike”, “pedal” e termos similares encontrou 1.062

registros, abrangendo 670 municípios em 26 estados e no Distrito Federal. Embora esse número seja expressivo, revela que 88% dos municípios brasileiros não possuem uma organização de ciclistas formalmente constituída; ademais, deve-se considerar que nem todas as organizações listadas no MOSC estão em plena atividade. Além disso, a análise dos nomes das organizações não permite determinar com precisão quantas delas se dedicam, em alguma medida, à defesa da ciclomobilidade, sendo possível inferir que apenas uma pequena parcela atua de forma prioritária no campo do cicloativismo, enquanto a maioria se concentra em atividades esportivas ou recreativas.

A União de Ciclistas do Brasil (UCB) oferece uma perspectiva complementar sobre o cenário do cicloativismo no país. A UCB, organização de âmbito nacional que congrega organizações, indivíduos e empresas privadas (estas últimas apenas na qualidade de apoiadoras), se declara e desenvolve atividades explicitamente cicloativistas, dedicando-se quase integralmente à promoção da ciclomobilidade. Essa atuação focada atrai organizações que se identificam com seus objetivos e valores, buscando fortalecer a causa em nível nacional.

Apesar de sua relevância, a UCB possui um número relativamente pequeno de organizações associadas, o que pode ser atribuído a diversos fatores. Em primeiro lugar, a UCB não é amplamente conhecida em todo território brasileiro, o que

limita o seu alcance e a sua capacidade de atrair novas organizações. Em segundo lugar, muitas organizações cicloativistas possuem pouca capacidade operacional e, por isso, encontram dificuldades para assumir compromissos com uma entidade de âmbito nacional.

Atualmente, o núcleo central da UCB, com direito a voto em assembleia, é composto por 48 organizações que comprovadamente desenvolvem ações em defesa da ciclomobilidade. Além destas, a UCB conta com 33 organizações apoiadoras, de diversos ramos da sociedade civil, das quais pelo menos 15 demonstram realizar atividades de cunho cicloativista. Dessa forma, a UCB reúne 63 organizações cicloativistas, sendo 44 formalmente constituídas^[5]. No entanto, é importante alertar que algumas destas organizações podem já ter encerrado suas atividades, o que indica a necessidade de uma atualização cadastral para refletir com maior precisão o cenário atual. Um aspecto positivo é que todas as organizações formais associadas à UCB foram identificadas no levantamento realizado no Mapa das OSCs, o que demonstra a consistência e a credibilidade dos dados^[6].

[5] Os dados sobre a conjuntura organizativa da UCB e o quantitativo de organizações a ela associadas encontram-se em seu site disponível em <https://uniaodeciclistas.org.br/sobre-a-ucb>. Acesso em 20 abr. 2025.

[6] Para maiores informações sobre o levantamento realizado no Mapa das OSCs, consultar os dados disponíveis em <https://mapaosoc.ipea.gov.br>. Acesso em 20 abr. 2025.

Uma análise do cenário do cicloativismo no Brasil também pode ser realizada por meio da busca de organizações na internet, especialmente nas redes sociais. No entanto, essa abordagem apresenta desafios significativos, uma vez que a busca retorna milhares de páginas contendo termos como “bicicleta“, “ciclismo“, “pedal” e similares, tornando inviável verificar a dedicação de cada uma, estimar quais ainda estão ativas e distinguir iniciativas coletivas de projetos individuais.

Apesar das dificuldades em quantificar e qualificar as organizações cicloativistas, é inegável que diversas delas, sejam formais ou informais, associadas ou não à UCB, atuam há mais de uma década na defesa da bicicleta, acumulando grande experiência e expertise. Os tipos de atividades desenvolvidas são bastante diversificados, incluindo petições, organização de eventos, pesquisas e campanhas, algumas das quais se tornaram referência no setor.

A análise das organizações cicloativistas revela diferentes escalas de atuação. A maior parte delas possui um recorte geográfico, ou seja, tem sua área de atuação como elemento definidor de sua identidade, como é o caso da Associação dos Ciclistas Urbanos de *Belo Horizonte (BH em Ciclo)*. Outras organizações se caracterizam por um recorte identitário, voltando-se para grupos específicos, como mulheres (Ex. Pedala Mana) ou pessoas negras (Ex. Giro Preto). Em relação à escala

de atuação, a maioria das organizações atua em nível municipal, embora cidades maiores também possuam organizações regionais ou de bairro (Ex. Bike Zona Oeste). Além disso, algumas poucas organizações atuam em nível estadual, metropolitano ou microrregional, enquanto em nível nacional, além da UCB, a rede Bike Anjo também possui membros que atuam em diversas cidades brasileiras.

Embora o foco central das atividades seja a bicicleta e os ciclistas, o cicloativismo tem demonstrado uma crescente abertura para incorporar, em diferentes graus, pautas de outros movimentos sociais, em um processo de interseccionalidade que enriquece a luta pela justiça social (Barcellos, 2020). Essa tendência reflete a solidariedade e o reconhecimento, comum a diversos movimentos sociais, da validade de outras reivindicações de direitos sociais, mesmo que nem sempre se traduzam em ações práticas concretas.

Nesse sentido, o cicloativismo tende a se identificar com o ambientalismo (ou ecologismo), dada a sua coerência com a defesa de modais de transporte sustentáveis, e não raramente se envolve em questões relativas à reforma urbana e à melhoria das condições de vida nas periferias, buscando promover cidades mais justas e equitativas. Além disso, como ocorre em outros movimentos sociais, o cicloativismo tem se posicionado e realizado ações cada vez mais consistentes em relação

às pautas de gênero (feminista, LGBTQIA+) e antirracistas, reconhecendo a importância de combater todas as formas de discriminação e opressão, bem como de implantar medidas de governança interna para garantir a diversidade e a inclusão.

Apesar do engajamento em diversas causas e da crescente visibilidade, a capacidade operacional do cicloativismo ainda enfrenta desafios significativos. A grande maioria das organizações conta com trabalho totalmente voluntário e a disponibilidade de recursos financeiros é baixa, o que limita a quantidade, a qualidade, a consistência e a continuidade das atividades desenvolvidas. A pesquisa “MROSC no Cicloativismo” (UCB, 2022), que ouviu 61 organizações que atuam com a ciclomobilidade e 19 organizações que atuam com outros usos da bicicleta, revelou que 34% delas não captaram nenhum recurso financeiro nos últimos três anos, 25 % captaram até 5 mil reais e 14 % captaram até 25 mil reais. Em relação às fontes dos recursos, 39 % recorrem a alternativas como as “vaquinhas virtuais”, demonstrando não apenas a escassez de recursos, mas também a criatividade e a resiliência do movimento.

Conquistas e influências

Ainda que operando em condições bastante limitadas, o cicloativismo, enquanto multiplicidade de organismos e coletivos engajados na difusão do uso da bicicleta, tem conseguido

acumular resultados importantes e conquistar avanços significativos. Em muitas cidades, as organizações cicloativistas têm logrado pautar o debate, sendo reconhecidas pelo poder público e pelos meios de comunicação, podendo legitimamente reivindicar o mérito por transformações ocorridas em suas cidades, demonstrando a força da mobilização social e da persistência na luta por um futuro mais sustentável e inclusivo.

As pequenas melhorias para o uso da bicicleta observadas nas cidades, principalmente na última década, com destaque para a construção de infraestrutura cicloviária, são resultado de uma combinação de fatores. Em primeiro lugar, da falência do modelo hegemônico de mobilidade, que, embora ainda se mantenha predominante, tem se mostrado insustentável dada a sua dificuldade em expandir o espaço viário para a ampla circulação e estacionamento de automóveis. Consequentemente, esse modelo se vê diante de um paradoxo existencial, pois quanto mais ele expande, mais imóvel ele torna a vida urbana.

Nessa atual conjuntura de crise de mobilidade em que se soma a crise climática, o poder público tem sido pressionado não apenas pelas pautas cicloativistas, mas também por agendas globais para desenvolver transportes coletivos e ativos, como a bicicleta, como uma alternativa viável a esse modelo. Assim, em segundo lugar, e de forma ainda mais relevante, o cicloativismo tem exercido uma influência crucial nesse pro-

cesso, tanto de forma direta quanto indireta. A influência direta se manifesta no envolvimento em questões específicas, identificáveis e datáveis, como a construção de ciclofaixas ou ciclovias, a elaboração de planos de mobilidade urbana e a defesa de políticas cicloinclusivas.

A pressão sobre órgãos públicos, a coleta de assinaturas, a participação em audiências públicas, a realização de pesquisas e o envio de informações para a imprensa são exemplos de ações que, quando consistentes e continuadas, geram resultados favoráveis para o desenvolvimento da bicicleta. A influência indireta, por sua vez, se traduz na manutenção de uma atmosfera representacional favorável à bicicleta na sociedade. Ao evidenciar a existência da bicicleta, ao denunciar os problemas enfrentados pelos ciclistas e ao propor a ciclomobilidade como uma solução para a crise da mobilidade urbana, o cicloativismo dissemina ideias, conceitos e posicionamentos que, mesmo de forma sutil, influenciam a tomada de decisão e a opinião pública em momentos oportunos. Esta atmosfera se torna mais densa e presente nos locais onde o cicloativismo é mais atuante, mas pode alcançar amplitude maior com a crescente circulação de informações e engajamento nas redes sociais.

Em suma, o cicloativismo desempenha um papel fundamental na promoção da bicicleta e para a construção de cidades mais sustentáveis e inclusivas. Ainda que a luta seja cons-

tante e que muitos desafios persistam, é inegável que a vida dos ciclistas seria bem pior sem a atuação engajada e persistente das organizações cicloativistas. Mesmo ciclistas que não conhecem o trabalho do cicloativismo se beneficiam de suas conquistas, usufruindo de cidades mais amigáveis e seguras para a bicicleta.

Organização em âmbito nacional

O cicloativismo no Brasil, impulsionado pela interação de ativistas de diversas cidades, compreendeu a necessidade de criar uma organização de âmbito nacional para articular as ações locais e influenciar a esfera federal. Essa visão se concretizou em um encontro de cicloativistas realizado no 5º Fórum Social Mundial, em 2005, em Porto Alegre – local que, por si só, demonstra a clara compreensão política do cicloativismo. Posterior a esse encontro, ocorreram outros dois: um em 2005 (Florianópolis) e outro em 2006 (São Paulo), culminando com a fundação da UCB, em 2007, no Rio de Janeiro, marcando um importante passo na organização e na consolidação do cicloativismo brasileiro.

Ao longo de sua trajetória, a UCB tem se caracterizado por adotar uma estrutura de composição mista, congregando tanto organizações de ciclistas, quanto indivíduos, para permitir a participação de pessoas que atuam em cidades que não pos-

suem organizações estruturadas para defender a ciclomobilidade. Essa trajetória permitiu a UCB atuar em diferentes frentes, realizando ações próprias e assessorando organizações locais no desenvolvimento de suas atividades, tais como as campanhas de incidência nas eleições, em prol da inclusão da bicicleta nos Planos de Mobilidade Urbana (realizadas em parceria com outras organizações) e de defesa da infraestrutura emergencial durante a pandemia da Covid-19.

Apesar das dificuldades enfrentadas, decorrentes de limitações orçamentárias, estruturais e territoriais, a UCB tem logrado estabelecer um diálogo com o poder executivo federal, o que se reflete na criação da Estratégia Nacional da Bicicleta, um amplo programa de ações multissetoriais até 2030. Além disso, a UCB tem influenciado outras organizações a aprofundarem a diversidade em suas estruturas de governança e na execução de suas atividades, buscando promover a inclusão e a representatividade em todas as esferas do cicloativismo.

A atuação da UCB abrange diversas dimensões da cultura, tais como a economia, a saúde, a ciência, a arte e, fundamentalmente, a política, demonstrando a sua visão abrangente e integrada sobre o papel da bicicleta na sociedade. A polivalência da UCB se manifesta de forma evidente na realização, desde 2008, do evento Bicicultura – Encontro Brasileiro de Cicloativismo e Mobilidade por Bicicleta. A marca do evento, que se

tornou anual a partir de 2016, reflete a diversidade cultural, setorial e de usos da bicicleta, o que se se materializa na programação de cada edição.

O cicloturismo, tema central desta publicação, sempre esteve presente nos debates do movimento cicloativista e tem se destacado nos encontros e eventos promovidos pela UCB e por outras organizações cicloativistas. Esses eventos incluem atividades e vivências cicloturísticas, com passeios organizados ou espontâneos; ademais, a duração dos encontros possibilita que os participantes possam experienciar a cidade e seus arredores de bicicleta. No Bicicultura 2023, realizado em Florianópolis, o tema “turismo” representou 10,39%, dos trabalhos, ficando atrás apenas do tema “ativismo”, com 16,88 % (Amobici, 2023).

Esse dado demonstra que uma parcela significativa dos participantes que apresentam trabalhos sobre cicloturismo não se preocupa somente com o lazer e a aventura, mas também são militantes da bicicleta, o que reforça a nossa hipótese sobre a existência de um forte entrelaçamento entre o cicloturismo e o cicloativismo, tema que será explorado na próxima seção deste capítulo, na qual analisaremos as potencialidades interativas entre esses dois campos.

O CICLOTURISMO E AS POTENCIALIDADES DE SUA INTERAÇÃO COM O CICLOATIVISMO

É possível que já as primeiras rudimentares *draisianas*^[7] fossem utilizadas para passeios longos, para explorar novos lugares e visitar outras cidades. No entanto, reconhece-se que aquilo que hoje chamamos de cicloturismo, com suas características e especificidades, só começou a tomar forma na sociedade por volta do final do século XIX, com o advento das bicicletas a pedal. As contínuas melhorias técnicas nas bicicletas, que proporcionaram maior conforto, segurança e eficiência, permitiram que o prazer de turistar se unisse ao prazer de pedalar, consolidando o cicloturismo como uma prática singular. Por isso defendemos que o cicloturismo não é somente uma prática de usar a bicicleta como meio de transporte para viajar a turismo (seja em áreas urbanas ou em longas expedições transcontinentais), mas sim uma prática de viajar a turismo tendo a bicicleta como companheira, estabelecendo uma relação de cumplicidade e integração com o ambiente e com as comunidades locais.

Para o cicloturista, a experiência de imersão na paisagem, seja rural ou urbana, se torna, comumente, um atrativo e uma

[7] Nome atribuído ao equipamento inventado por Karl von Drais.

fonte de satisfação maior do que o próprio destino, uma espécie de inversão da lógica tradicional do turismo, que geralmente prioriza o ponto de chegada em detrimento do percurso. Essa valorização do trajeto como parte integrante da experiência turística se diferencia da vivência dos viajantes motorizados, que, apesar das exceções, tendem a priorizar a velocidade e a eficiência no deslocamento, perdendo a oportunidade de apreciar os detalhes e as nuances da paisagem.

Além disso, a presença do ciclista na paisagem gera um impacto ambiental significativamente menor do que os veículos motorizados, contribuindo para a preservação dos ecossistemas e para a redução da poluição sonora, visual e atmosférica. Essa característica reforça a imagem da bicicleta como um símbolo de sustentabilidade e responsabilidade ambiental, influenciando a forma como as pessoas percebem e valorizam o cicloturismo.

A estrutura física associada ao transporte motorizado individual demanda a construção de extensas vias, complexos viadutos, amplos estacionamentos e grandes edificações para venda, manutenção e abastecimento de veículos, o que não ocorre com a bicicleta. Assim, o cicloturismo valoriza a utilização de vias já existentes, integrando-se harmoniosamente à paisagem e contribuindo para a criação de cidades mais agradáveis e sustentáveis.

Ainda que tanto as viagens ciclísticas de longa distância quanto a prática do cicloturismo urbano proporcionem momentos de prazer e satisfação, é importante reconhecer que esse prazer pode ser atenuado e até mesmo impedido pela constante apreensão em relação à segurança em muitos trechos do percurso. Essa insegurança, decorrente da falta de infraestrutura adequada e da hostilidade do trânsito, impõe obstáculos que limitam o pleno potencial do cicloturismo.

Para que o cicloturismo possa contribuir de forma mais efetiva para a economia local e para a preservação do meio ambiente, é fundamental que sejam implementadas políticas de estímulo que visem aumentar o número de praticantes (Soares, 2019). Entretanto, caso essas políticas se limitem à publicidade, divulgação de informações sobre circuitos ciclísticos ou sinalização de trajetos, o seu impacto será menor que infraestruturas ou campanhas educativas permanentes, pois as mídias sociais e as tecnologias já proporcionam um alto grau de autonomia para quem busca e planeja viagens de bicicleta.

O verdadeiro potencial do cicloturismo, portanto, só poderá ser alcançado se um conjunto de esforços e ações intersetoriais e coordenadas forem implementadas, de modo a garantir a segurança e o conforto dos ciclistas, como a construção de ciclovias e ciclofaixas, a melhoria da sinalização, a fiscalização do trânsito e a promoção de campanhas de conscientização para

motoristas e pedestres. Essas medidas, visando criar um ambiente mais amigável e seguro para a bicicleta, são essenciais para atrair novos praticantes e para consolidar o cicloturismo como uma atividade turística sustentável e acessível a todos.

A insegurança no trânsito e a inadequação do sistema viário representam um obstáculo tanto para a prática da ciclomobilidade como para o cicloturismo. A pesquisa intitulada “O cicloturista brasileiro”, publicada em 2018, revela que a falta de infraestrutura (55%) e a insegurança viária (43%) são os principais dificultadores das viagens dos entrevistados (Saldanha *et al.*, 2018). De acordo com o autor, essa preocupação com a falta de segurança é compartilhada pela Associação Brasileira das Empresas de Ecoturismo e Turismo de Aventura (ABETA), que, de forma incisiva, adverte em seu site que “o maior risco” para a prática do cicloturismo, “são os acidentes de trânsito”^[8], demonstrando a gravidade do problema e a necessidade de ações urgentes para garantir a segurança dos ciclistas.

Assim, podemos inferir que, da mesma forma que a insegurança viária desencoraja o ciclismo utilitário, a infraestrutura inadequada e a hostilidade de motoristas também impactam negativamente o cicloturismo.

[8] Para maiores informações sobre o posicionamento da ABETA sobre os desafios do cicloturismo, consultar o site da associação, disponível em <https://abeta.tur.br/atividade/cicloturismo>. Acesso em 20 abr. 2025.



Figura 2 -
Cicloturistas
em Barra Velha/SC.

Fonte:
André Geraldo Soares, 2016.

Esses fatores inibem a adesão de novos adeptos, que se privam dos benefícios pessoais, sociais e ambientais dessa atividade. Se as condições de segurança são vitais para quem já pratica o cicloturismo, então a melhoria nestes indicadores também é fundamental para permitir o aumento da quantidade de pessoas que venham a praticá-lo. Isto é, existe uma demanda reprimida pelo cicloturismo provocada pela insegurança viária (Vasconcelos; Edra, 2022).

Embora o oposto também aconteça, é altamente provável que a maioria dos cicloturistas tenha começado a utilizar a bicicleta como meio de mobilidade ou para lazer urbano ocasional. Saldanha *et al.* (2018) levantaram que 71% dos cicloturistas usam a bicicleta para fins utilitários. Portanto, também podemos concluir que quanto menor a quantidade de pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte, menor será a quantidade de pessoas realizando viagens turísticas de bicicleta.

Diante desse cenário, fica evidente que o desenvolvimento do cicloturismo, assim como a promoção da ciclomobilidade, depende fundamentalmente da implementação de políticas públicas cicloinclusivas. No entanto, a história revela que essas políticas raramente são implementadas por vontade própria dos gestores políticos, visto que, em muitos casos, representam os interesses das classes dominantes, que por sua vez, tendem a ser resistentes à superação da mentalidade automovelcrática.

Para que as políticas cicloinclusivas se tornem uma realidade, é imprescindível que a sociedade civil organizada exerça pressão sobre os governantes, reivindicando seus direitos e demandando ações concretas em prol da bicicleta. A seguir, examinaremos como essa pressão pode ser exercida, com foco no papel fundamental do setor da sociedade civil na promoção do cicloturismo e da ciclomobilidade.

O cicloturismo conta com uma grande quantidade de organizações da sociedade civil dedicadas à modalidade, mas não é possível conhecer a quantidade exata. Em se tratando de organizações formais, a busca nos dados do Mapa das Organizações da Sociedade Civil (MOSC) rendeu 12 resultados, sendo 10 para o termo “cicloturismo” e 2 filtrados dentro dos 1.349 resultados da busca pelo termo “turismo” (é possível que, dentro destes últimos, haja mais organizações que atuem com o cicloturismo, mas não foi possível reconhecê-las apenas pelos seus nomes). Ademais, das 1.062 organizações encontradas na busca descrita no capítulo anterior, é bastante provável que várias delas tenham como objetivo, principal ou secundário, viver e desenvolver o cicloturismo.

Dentre todas as organizações de cicloturismo, destaca-se a importância histórica e política do Clube de Cicloturismo do Brasil. Além de ser uma referência na área, com a prestação de informações para os praticantes, realização de eventos e mon-

tagem técnica de diversos circuitos de cicloturismo no Brasil, a entidade mantém compromisso com a promoção da ciclomobilidade, tendo composto a diretoria da UCB.

Em se tratando de organizações informais, a estimativa é ainda muito mais difícil. Nas redes sociais encontram-se de centenas, talvez milhares, de páginas (e grupos, no caso do Facebook) com o título “cicloturismo”, e provavelmente a maior parte delas seja administrada por coletivos informais; mas também há milhares de páginas com “ciclismo”, “bike” e similares no nome, sendo muito provável que muitas delas tenham como objetivo, principal ou secundário, vivenciar e promover o cicloturismo. É importante ressaltar, contudo, que muitos grupos e coletivos já deixaram de existir e não deletaram as suas páginas nas redes sociais.

Provavelmente a maior parte destas páginas pertença, ou seja, dedicada a coletivos informais, mas também existem páginas que são apenas vitrines eletrônicas de experiências pessoais. E, ainda que encontremos, nestas páginas, propostas e menções de apoio a iniciativas de cunho político (protestos, reivindicações, etc.), a vasta maioria se ocupa do lazer e do esporte, com o agendamento e relatos de competições, passeios e similares, sempre abundantemente ilustrados com fotografias.

Seja como for, e apesar de toda imprecisão, é de dentro do conjunto de organizações da sociedade civil (incluindo as ci-

cloativistas, tema da seção anterior) que se pode esperar que venha a pressão social para provocar as mudanças necessárias.

Além da sociedade civil, outro setor importante para promover melhorias no cicloturismo é a iniciativa privada. Desconhecemos a quantidade de empresas do setor, mas a Abeta possui, dentre suas empresas associadas, 30 que oferecem este serviço – mas evidentemente a quantidade de empresas no mercado, sobretudo as de menor porte, é bem maior. Os serviços de cicloturismo são bastante variados, pois incluem tanto cicloexpedições quanto serviços de aluguel de bicicletas por um dia para uso na cidade, na praia ou em atrativos turísticos.

As empresas especializadas em turismo de aventura, cicloturismo urbano e similares têm o maior interesse em ver aumentada a quantidade de praticantes da modalidade para vender pacotes de viagens, receptivos e outros serviços. Entretanto, seu poder de influência, por estar vinculado a um nicho ainda restrito do mercado, é bastante limitado. É mais restrito ainda porque, conforme defendido acima, a condição necessária para aumentar a quantidade de praticantes é a melhoria das condições de segurança viária através da infraestrutura adequada para a mobilidade urbana inclusiva, entretanto o conjunto das empresas do setor não empreende esforços para uma transformação a longo prazo que possa alavancar o cicloturismo como uma atividade segura. Contudo, cabe ressal-

tar que a *Aliança Bike*, uma associação de empresas, mas que também congrega organizações da sociedade civil, se destaca tanto na quantidade de ações em favor da ciclomobilidade e do cicloturismo, quanto na transversalidade da abordagem.

Quanto ao setor público, a situação é desalentadora. Ainda que existam casos que possam servir de exemplo, as iniciativas do poder executivo, nas três esferas, são ineficazes e insuficientes por serem pontuais, descontinuadas e modestas, muitas vezes apenas com interesse publicitário ou como uma mera adição da bicicleta como item no menu turístico local. Quanto ao poder legislativo, alguns municípios e estados brasileiros possuem legislação de incentivo ao cicloturismo, mas também, apesar de necessárias, quando analisadas no conjunto, não começaram a surtir o efeito necessário. E, sempre é o caso de repetir, as iniciativas focam na modalidade turística e elementos diretamente relacionados, com inexistente ou baixa relação com a infraestrutura e outras medidas condicionantes para incentivo e segurança da mobilidade.

Feito esse giro, precisamos voltar à sociedade civil e ao cicloativismo. Não que somente as associações e coletivos (formados por cidadãos e cidadãs) defensores da ciclomobilidade darão conta de, enfim, transformar o planeta em um paraíso para o cicloturismo. Mas também não podemos deixar de constatar que o mercado e o Estado desejam nosso con-

formismo com medidas simplórias e que deixar as decisões e implementações em suas mãos não trouxe nenhum avanço significativo para fazer frente à magnitude dos problemas.

Também não vamos afirmar que a única alternativa para as pessoas que desejem tornar o mundo mais seguro e prazeroso para viajar ou passear de bicicleta, seja fundar ou tornar-se membro de uma associação. O que é necessário é manifestar-se, e sobretudo agir, com o entendimento de que os problemas sociais estão interligados, que o efetivo desenvolvimento do cicloturismo só virá com a autêntica inclusão da bicicleta na mobilidade urbana e que isso só é defendido, com estas letras, pelas organizações identificadas com o cicloativismo.

Então, se as empresas privadas querem ter mais lucro com o cicloturismo e se as organizações de lazer e esporte querem segurança para vivenciarem seus prazeres, elas precisam adicionar uma dose de criticidade social que caracteriza os movimentos sociais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A bicicleta é um elemento relevante para a construção de espaços mais democráticos e sustentáveis. Ela não apenas conecta lugares, mas também pessoas adeptas à cultura da bicicleta e os grupos que elas compõem. Seja pedalando nas avenidas, pelo campo, subindo montanhas ou fazendo grau, a

bicicleta tem um potencial de tecer redes de relações entre todos os grupos sociais.

A experiência e a análise da literatura demonstram que os grupos interessados em promover sua própria atividade já se esforçam visando proveito próprio, e isso possui consequências benéficas para o universo do ciclismo. Entretanto, ainda pode-se explorar meios de organizar as reivindicações de forma articulada, amplificando os resultados almejados.

Para guiar estes esforços, pode-se fazer uso de entendimentos e pactos já disponíveis, dentre os quais se destaca a Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei 12.587/2012. Vale lembrar que esta Lei só se tornou possível através da luta dos movimentos sociais ligados à democratização urbana, o que inclui os defensores da bicicleta. É nesta lei, que tem como primeiro objetivo “reduzir as desigualdades e promover a inclusão social”, que está expressa a diretriz fundamental para qualquer indivíduo e organização: “prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado”.

Guiado por tal objetivo e tal diretriz, a interação entre o cicloativismo e cicloturismo tem o enorme potencial de influência para a criação de políticas públicas cicloinclusivas, o que beneficiará todos os usuários da bicicleta e, por conseguinte, toda a sociedade.

REFERÊNCIAS

- AMOBICI - Associação Mobilidade por Bicicleta e Modos Sustentáveis. **Relatório final do Bicicultura Floripa 2023**. Florianópolis: 2023. p. 18.
- BARCELLOS, Fernando. **Cicloativismo e direito à cidade**. 2020. 237p. Tese (Doutorado em Sociologia e Direito) - Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2020.
- BARCELLOS, Fernando. **Cicloativismo, planejamento urbano e direito cidade**. Anais do XVI ENANPUR. v. 16, n. 1. 2015. Disponível em <https://anais.anpur.org.br/index.php/anaisenanpur/article/view/2191>; Acesso em 28 mar. 2025.
- CNT - Conferência Nacional de Transporte. **Pesquisa CNT de mobilidade da população urbana**. Brasília: CNT, 2024. p. 134.
- COX, P. & KOGLIN, T. (eds.). *The politics of cycling infrastructure: Spaces and (in)equality*. Policy Press, Bristol, 2020.
- ESTRATÉGIA NACIONAL DA BICICLETA. **Pesquisa pública para estratégia nacional da bicicleta**. 2021. Disponível em: <https://estrategiadabicicleta.org.br/pesquisa-publica>. Acesso em 20 mar. 2025.
- FALZONI, Renata. **Bicicleta Brasil - pedalar é um direito**. 2017. 1 vídeo (27 min.) Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=MRadb3_guDk. Acesso em: 20 mar. 2025.
- FLORINDO, Alex Antônio et al. **Em defesa da caminhada e do uso de bicicleta como deslocamento no Brasil**. Caderno de saúde pública, n.41, v.2, 2025.
- GALEANO, Eduardo. A automovelcracia. **Revista Atenção**, nº 4, fev/1996, p. 54. Disponível em: <https://observatoriodabicicleta.org.br/a-automovelcracia-por-eduardo-galeano>. Acesso em: 10 abr. 2025.
- GOHN, Maria da Glória. **Movimentos sociais e redes de mobilizações civis no Brasil contemporâneo**. São Paulo: Loyola, 2011.
- GOMIDE, A. A. **Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas**. Brasília: Ipea, 2003. (Texto para Discussão, n. 960).
- GOVERNO FEDERAL. **Lei 12.587/2012**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/12587.htm. Acesso em: 14 mar. 2025.
- KOGLIN, T. **Vélobility: a critical analysis of planning and space**. Doctoral Dissertation, Lund University, Department of Technology and society, Transport and Roads, Bulletin - 284, 2013. Recuperado de <https://lucris.lub.lu.se/ws/portalfiles/portal/4053475/3972519.pdf>
- ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Resolução 72/272**, 12 abr. 2018. Disponível em: <https://docs.un.org/en/A/RES/72/272>. Acesso em: 20 abr. 2025.
- SALDANHA, Luiz et al. **O Cicloturista Brasileiro 2018: relatório geral**. Rio de Janeiro, COPPE-UFRJ, 2018, p. 82.
- SANTOS, Janio Laurentino de Jesus; SANTOS, Luiz Eduardo Pereira Ferreira. **Planejamento e mobilidade urbana no Brasil: o uso da bicicleta como uma nova maneira de pensar e construir a cidade**. Rev. Dir. Cid., Rio de Janeiro, Vol. 14, N.01., 2022, pp. 113-137.
- SEBRAE. **Diferença entre nome fantasia e razão social**. Atualizado em 09 set. 2022. Disponível em: <https://sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/ufs/ac/artigos/diferenca-entre-nome-fantasia-e-razao-social.82c78aa15f223810VgnVCM100000d701210aR.CRD>. Acesso em: 22 abr. 2025.

- SHELLER, Mimi; URRY, John. The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, v. 38, 2006, pp. 207-226.
- SOARES, André Geraldo. O cicloturismo precisa da ciclomobilidade. In: EDRA, Fátima Priscila Morela (Org.). *Cicloturismo: reflexões e experiências contemporâneas*. Niterói: UFF, 2019. pp. 30-36.
- SOARES, André Geraldo. Os desafios da formalização do cicloativismo em nível nacional. In: BELOTTO, José Carlos Assunção Belotto et al. (org.). *A cidade em equilíbrio: contribuições teóricas ao 3º Fórum Mundial da Bicicleta*. Curitiba: UFPR, 2014, pp. 200-206.
- TOLEDO, Giovana lara Ferreira Moser de; NARDOCCI, Adelaide Cássia. Poluição veicular e saúde da população: uma revisão sobre o município de São Paulo (SP), Brasil. *Revista Brasileira de Epidemiologia*, v. 14, n. 3, pp. 445-454, 2011.
- TRANSPORTE ATIVO; OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. *Pesquisa Nacional Perfil Ciclista Brasileiro*. Transporte Ativo; Observatório das Metrôpoles, 2024. Disponível em: https://transporteativo.org.br/ta/?page_id=18114. Acesso em: 20 abr. 2025.
- UNIÃO DE CICLISTAS DO BRASIL. *O MROSC e as organizações cicloativistas: relatório de pesquisa*. Março, 2022. Disponível em: <https://observatoriodabicicleta.org.br/acervo/o-mrosc-e-as-organizacoes-cicloativistas-relatorio-de-entrevistas/relatorio-entrevistas-oscs-ciclomrosc-final-jun-2022>. Acesso em: 20 mar. 2025.
- VASCONCELLOS, Victor; EDRA, Fátima. *A demanda reprimida do turismo de bicicleta*. Brazilian Journal of Development. Curitiba, v.8, n.5, pp. 42360-42376, mai. 2022.





CONSIDERAÇÕES FINAIS

MARCOS ABILIO BOSQUETTI

MARIANA FERNANDES MENDES

ANDREA LEANDRA PORTO SALES

Encerramos esta travessia com a certeza de que o cicloturismo, mais do que uma prática recreativa ou uma tendência do turismo contemporâneo, é um campo fértil de experimentação de outros modos de estar, de mover-se e de visitar os territórios. Ao longo dos dez capítulos deste *e-book*, percorremos cidades, florestas, rios e litorais, conhecemos iniciativas acadêmicas e populares, vivenciamos relatos sensíveis e análises críticas, sempre guiados pela bicicleta – veículo, metáfora e mediação.

Cada contribuição aqui reunida demonstra que o cicloturismo não é uma solução pronta nem um modelo único a ser replicado, mas um processo em constante reinvenção, profundamente enraizado nas especificidades locais e nas relações que se estabelecem entre pessoas, lugares e saberes. Nas políticas públicas, nos coletivos ativistas, nos projetos de extensão

universitária ou nas viagens individuais, encontramos um denominador comum: o desejo de desacelerar para reconectar, de deslocar-se para compreender, de pedalar para transformar.

As experiências aqui compartilhadas revelam a potência do cicloturismo como eixo de políticas de desenvolvimento territorial sustentável, instrumento de empoderamento comunitário, estratégia de descarbonização e justiça ambiental, mas também como ato de cuidado e resistência. Cuidado com os corpos e os ritmos; resistência à mercantilização total do tempo e do espaço. Em um mundo cada vez mais acelerado e desigual, a bicicleta – silenciosa, econômica, resiliente – oferece um gesto político de recomposição do comum.

Esperamos que este livro inspire outras viagens, outras redes, outras práticas. Que sirva de base para pesquisas futuras, mas também para políticas públicas mais sensíveis e comprometidas com as realidades locais. Que convoque gestores, educadores, ativistas e viajantes a pensar o turismo para além do consumo, e a mobilidade para além do deslocamento.

Porque, no fundo, cada pedalada é também uma pergunta: qual o mundo que queremos mover?

RECURSOS ONLINE PARA CICLOTURISMO E CICLOMOBILIDADE

*Para aprofundar a compreensão sobre
o cicloturismo e a ciclomobilidade,
e conectar-se com diversas iniciativas,
eventos e comunidades, apresentamos
uma lista de websites relevantes
no Brasil e no exterior.*

NO BRASIL:

- **Aliança Bike**: Organização que reúne empresas e entidades do setor de bicicletas, atuando na promoção da ciclomobilidade e do cicloturismo no Brasil.
- **Bicicultura**: Encontro Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta e Cicloativismo, promovendo debates e trocas de experiência sobre a cultura da bicicleta.
- **BikeTour**: Grupo de Pesquisa e Extensão da Universidade Federal de Santa Catarina com foco no desenvolvimento da ciclomobilidade urbana e do cicloturismo.
- **Ciclovida**: Programa de Extensão Universitária da Universidade Federal do Paraná que promove ações de ensino, pesquisa e extensão com foco na mobilidade ativa e sustentável.
- **Clube de Cicloturismo do Brasil**: Referência nacional com informações para praticantes, eventos e roteiros de cicloturismo.
- **Conferência de Cicloturismo Vale Europeu (ConVale)**: Evento anual sobre cicloturismo que integra poder público, iniciativa privada, sociedade civil e academia.
- **Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo (EDESC)**: Evento bienal que discute o planejamento cicloviário e o planejamento do turismo em nível nacional.

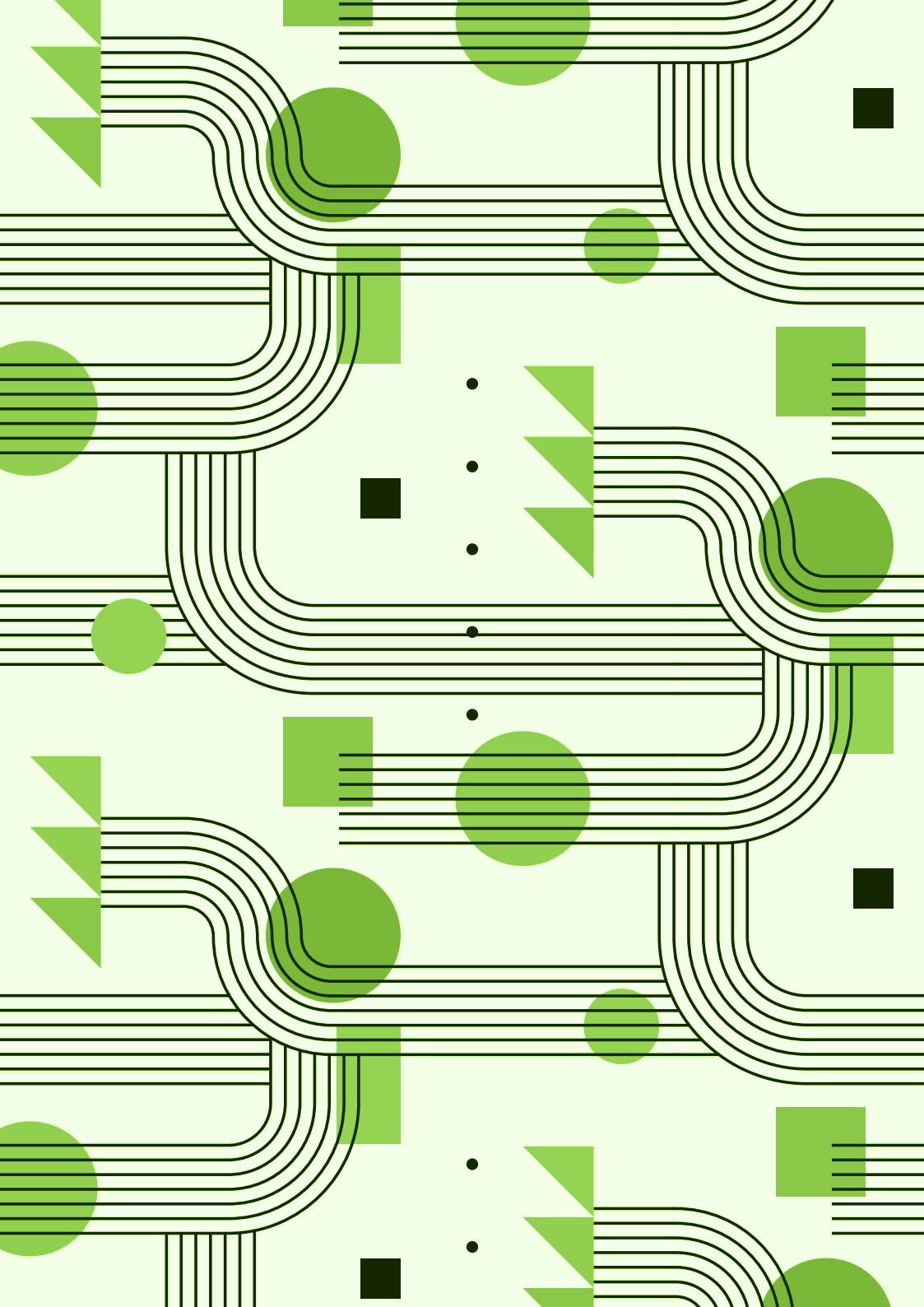
- **Experiências em Turismo e Transporte Ativos (ETTA)**: Grupo de pesquisa do curso de Turismo da Faculdade de Turismo e Hotelaria (FTH) da Universidade Federal Fluminense.
- **Observatório da Bicicleta**: Plataforma de pesquisa, informação e promoção sobre o uso da bicicleta no Brasil.
- **Observatório do Cicloturismo**: Plataforma de dados e estatísticas sobre cicloturismo no Brasil, coordenado pelo Instituto de Planejamento Estratégico de Transportes e Turismo (PLANETT).
- **Pedagogia Urbana**: Projeto de extensão da Universidade Federal da Paraíba que desenvolve práticas educativas e ações colaborativas em mobilidade e turismo.
- **Transporte Ativo**: Organização que visa promover a mobilidade a pé e por bicicleta.
- **União de Ciclistas do Brasil (UCB)**: Organização nacional que congrega ciclistas, associações e empresas em prol da ciclomobilidade.

NO EXTERIOR:

- **Cycling Embassy of Denmark**: Promove a cultura do ciclismo dinamarquês e soluções para o desenvolvimento da infraestrutura ciclovária.
- **Dutch Cycling Embassy**: Rede público-privada que compartilha expertise em design e políticas de ciclismo dos Países Baixos.
- **EuroVelo**: Rede europeia de estradas ciclovárias transnacionais de longa distância, promovida pela European Cyclists' Federation.
- **European Cyclists' Federation (ECF)**: Organização que representa os interesses dos ciclistas na Europa, promovendo o ciclismo como meio de transporte e lazer.
- **German Cycling Embassy**: Organização que promove o ciclismo na Alemanha e compartilha conhecimentos sobre infraestrutura e políticas ciclovárias.
- **Observatoire du Vélo et des Mobilités Actives**: Observatório suíço sediado na Université de Lausanne dedicado à análise do ciclismo e das mobilidades ativas.
- **Urban Cycling Institute**: Centro de pesquisa da University of Amsterdam focado no estudo do Planejamento de Cidades Cicláveis.

- **Velo & Territoires**: Associação francesa que apoia o desenvolvimento do cicloturismo e das routes vertes (vias verdes) em Lyon e Paris.
- **Vélo Québec**: Associação quebequense que apoia o desenvolvimento da ciclomobilidade, do cicloturismo e das routes vertes (vias verdes), na província do Québec.





SOBRE AS AUTORAS E OS AUTORES



ANDRÉ BELLIN MARIANO é doutor em Ciências e professor no Departamento de Engenharia Elétrica da *UFPR*, atua em extensão, inovação e empreendedorismo tecnológico. Coordena a *Iniciativa Startup Experience* e o *Pitch Day UFPR*, fomentando a criação de startups. Lidera o projeto *Conecta Caiçara*, promovendo o cicloturismo como ferramenta de inovação e desenvolvimento sustentável. Seu trabalho fortalece a conexão entre academia, setor produtivo e sociedade.



ANDRÉ GERALDO SOARES é graduado em filosofia, especialista em educação ambiental e mestre em sociologia política. Atua como educador social, educador ambiental e consultor em mobilidade ciclística. Está como coordenador do Observatório da Bicicleta e conselheiro regional sul da *UCB - União de Ciclistas do Brasil*. Foi coordenador da publicação “Circuitos de Cicloturismo: Manual de Incentivo e Orientação para os Municípios Brasileiros” (2010) e coorganizador dos livros “O Brasil que pedala” (Jaguaritica, 2018) e “A Bicicleta no Brasil” (2015).



ANDRÉA LEANDRA PORTO SALES é geógrafa, pesquisadora e professora adjunta II do Departamento de Geociências da *Universidade Federal da Paraíba*. Tem mestrado e doutorado em Geografia Humana, com ênfase na produção do espaço urbano.

Atualmente, coordena projetos de pesquisa e extensão articulados nos campos da Economia Política Global, Teoria Urbana Crítica e Planejamento Urbano, vinculados ao INCT Observatório das Metrópoles (núcleo Paraíba) e ao grupo de pesquisa Desenvolvimento, Planejamento e Turismo, no qual lidera.



FÁBIO CARMINATI é bacharel em Ciências Sociais, mestre e doutor em Sociologia Política pela *Universidade Federal de Santa Catarina*, professor do curso de Licenciatura em Ciências Sociais da *Universidade Federal da Fronteira Sul* no campus Chapecó e coordenador do projeto de extensão *Pedalar para quê?*



FÁTIMA PRISCILA MORELA EDRA é doutora em Ciência Política (*ULHT*, Lisboa, Portugal), Mestre em Engenharia de Transportes (*PET/COPPE/UFRJ*), Especialista em Gestão em Turismo e Hotelaria (*FACHA*) e Ciência Política (*FAP*) e Bacharel em Turismo (*UNESA*). Atua na docência e pesquisa no mestrado (PPGTUR) e graduação em Turismo (FTH), ambos na *UFF*. É líder do GP Experiências em Turismo e Transporte Ativos (ETTA).



GABRIELA DI BELLA é mestre em audiovisual pela *Universidade Anhembi-Morumbi*, fotojornalista e assessora de comunicação da *União dos Povos Indígenas do Vale do Javari*. É formada em Jornalismo pela *PUC-RS* e tem especialização em Economia da Cultura pela *UFRGS*. Recebeu os prêmios ADEP-DF 2013 e I Prêmio de Fotolivro da DOC Galeria (2017) e foi finalista do Pierre Verger (SA) e Diário Contemporâneo de Fotografia (PA).



JOSÉ CARLOS ASSUNÇÃO BELOTTO é graduado em Marketing, mestre em Desenvolvimento Territorial Sustentável e doutor em Sustentabilidade Ambiental Urbana, coordenador do Programa de Extensão *CICLOVIDA*. Cicloativista e pesquisador da mobilidade ativa e sustentabilidade urbana. Trabalha no Instituto de Pesquisa Inteligência Esportiva do Departamento de Educação Física da *UFPR*.



JOSÉ PEDRO DA ROS é bacharel em Turismo, Especialista em Ecoturismo, mestre em Mídia e Conhecimento, doutor em Desenvolvimento Turístico Sustentável, Coordenador / Docente do Curso Superior de Tecnologia em Gestão de Turismo na *UFPR Litoral*, Coordenador do Projeto de Extensão *Rota Caiçara de Cicloturismo*.



KRISTIE KAMINSKI KÜSTER é graduada em Engenharia Elétrica pela *UTFPR*, mestre em Energias Renováveis pela *Universidade de Oldenburg* (Alemanha) e doutora pela *UFPR*. Tem experiência em usinas hidrelétricas e em projetos de pesquisa de sistemas de energia renováveis no Brasil. Atualmente é professora na *UFPR*, atuando em temas de transição para a sustentabilidade dos sistemas de potência.



LUIZ EMERSON DA CRUZ SALDANHA é

doutor e mestre em Engenharia de Transportes pela *Coppe/UFRJ* e Turismólogo pela *UNIRIO*, atua há mais de dez anos em projetos e pesquisas relacionados à mobilidade urbana, turismo e lazer, meio ambiente e saúde coletiva. Na busca por cidades mais ativas, especializou-se no debate sobre governança, desenvolvimento regional e políticas públicas. Atualmente é diretor executivo da *Aliança Bike* e coordena o *Observatório do Cicloturismo* do *Instituto Planett*.



MARCOS ABILIO BOSQUETTI é professor do Depto. de Ciências da Administração da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e coordenador do Grupo de Pesquisa [BikeTour](#) (CNPq). Graduado em Administração, possui mestrado em *Management* pela *University of Bath* (Inglaterra) e doutorado em Administração pela Universidade de São Paulo (USP), com estágios doutoral na *McGill University* (Canadá) e na *University of Melbourne* (Austrália). Realizou pós-doutorado na *San Diego State University California* (EUA) e na *Università di Bologna* (Itália), ambos com foco em turismo sustentável.



MARIANA FERNANDES MENDES é geógrafa, doutora em geografia e pesquisadora na área dos estudos urbanos com ênfase em descarbonização de cidades e mobilidade ativa. Fez pós-doutorado na *École Polytechnique Fédérale de Lausanne* (EPFL, Suíça), sobre medidas de urbanismo tático com foco em mobilidade ativa em resposta à Covid-19. Trabalha como gestora de projetos de mobilidade sustentável no *Centre de gestion des déplacements métropolitains de Montréal*, Canadá.



MIGUEL VILELA é mestrando do *PPPG-COM-ECA-USP*, jornalista e designer editorial com passagens pela *Revista Darcy (Universidade de Brasília)*, *National Geographic Brasil* e *Vist Projects*. Atualmente é editor-sênior na *Ambiental Media*.



ROBERTA RAQUEL é professora de Geografia do *Instituto Federal Catarinense - Campus Camboriú*, onde desenvolve pesquisa e extensão sobre mobilidade urbana, ciclomobilidade e gênero. Doutora em Geografia pela *Universidade Federal de Santa Catarina*. Doutorado sanduíche pela *Univerdidad Autònoma de Barcelona (UAB)*. Possui experiência nas áreas de geografia urbana e geografia feminista.



SILVANA NAKAMORI é doutora e mestre em Planejamento e Governança Pública pela *UTFPR*. MBA em Gerenciamento de Projetos e Especialista em Marketing Empresarial pela *UFPR*. Graduada em Administração pela *FESP*. Pesquisadora na área de políticas públicas com ênfase na ciclomobilidade. Atua na Extensão Universitária da *UFPR* como colaboradora no Programa *CICLOVIDA* e Coordenadora do *Projeto Desafio Intermodal*.



TILL KOGLIN é professor associado da *Lund University*, Suécia, editor sênior do periódico *Urban, Planning and Transport Research* (Routledge) e membro do *Centre for Innovation Research* (CIRCLE) da mesma universidade. É doutor em Planejamento de Transportes pela *Lund University*, com mestrado e bacharelado em Geografia Humana. Senior Lecturer e Reader em planejamento de transportes, com foco de pesquisa em mobilidade urbana sustentável, especialmente sobre o uso da bicicleta nas cidades.

SUMÁRIO



