

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO GRANDE DO SUL  
FACULDADE DE COMUNICAÇÃO SOCIAL  
CURSO DE GRADUAÇÃO EM TURISMO

DIEGO TRELLES RUSCHEL

**A BICICLETA COMO MEIO DE  
TRANSPORTE SUSTENTÁVEL NO TURISMO**

Porto Alegre

2008

DIEGO TRELLES RUSCHEL

**A BICICLETA COMO MEIO DE  
TRANSPORTE SUSTENTÁVEL NO TURISMO**

Trabalho de conclusão do curso de graduação  
em Turismo da Faculdade de Comunicação  
Social da Pontifícia Universidade Católica do  
Rio Grande do Sul.

Orientadora: Profa. Dra. Ellen Regina Mayhé Nunes

Porto Alegre

2008

## **AGRADECIMENTOS**

No momento de uma grande conquista, gostaria de agradecer a todos que acreditaram neste trabalho e que me apoiaram ao longo desta trajetória.

À família, em especial à: Iara Ruschel, Cláudio Ruschel e Sirlei Severo, por tanto aguardarem este momento e pedalarem a paciência por alguns anos.

À amiga Ninki, por dispor de seu conhecimento e sabedoria na construção de uma teoria convicta.

À minha orientadora, professora Ellen Mayhé Nunes, por mostrar e sinalizar o caminho.

Aos amigos. Pessoas que encontramos na estrada por toda a vida

Aos professores e funcionários da PUCRS.

## RESUMO

Esta pesquisa tem como proposta a apresentação do uso da bicicleta como meio de transporte sustentável no meio urbano e no turismo. Seu uso é sugerido nas cidades a partir do ponto de vista da eficácia em mobilidade urbana sustentável, mas também como forma de renascimento dos centros urbanos, da recriação do espaço público em detrimento do uso do automóvel como meio de locomoção diário. A bicicleta é exposta neste trabalho como um meio de transporte de massa, a qual seu uso se caracteriza como uma importante ferramenta do meio social, oportunizando aos habitantes uma reinterpretação do seu modo de vida e de seu redescobrimto como ser humano na socialização do espaço das cidades entre todos seus semelhantes. No contexto do Turismo, o uso da bicicleta é caracterizado como um novo e importante segmento turístico, apresentando-se o cicloturismo como uma atividade alternativa no setor, proporcionando uma significativa distribuição de renda ao longo das viagens, além de oportunizar o contato direto entre os viajantes, as localidades e o meio ambiente.

**Palavras-chave:** Turismo. Sustentabilidade. Mobilidade urbana. Bicicleta.

## **ABSTRACT**

This research has the proposal to introduce bicycle as a sustainable means of transportation for urban environment and tourism activities. Cycling is suggested for cities due to its efficiency as a sustainable vehicle which is able to promote a new understanding and a different perspective about urban life, bringing back urban space to the citizens enjoy and celebrate living in the city. Bicycle is a powerful tool for social living together which is an opportunity to reinterpret the contemporary people way of life and its behavior between human beings through the cities. In the travel context, cycle tourism is a great new market, specially because it contributes with the most part of cities along the cycle routes, multiplying and sharing the local business profits inside the local economy, improving relationships among cycle tourists, localities inhabitants and natural environment.

**Keywords:** Tourism. Sustainability. Urban mobility. Bicycle.

## LISTA DE SIGLAS

ABLA – Associação Brasileira das Locadoras de Automóveis  
ANTP – Agência Nacional de Transportes Públicos  
ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres  
APBP – Association of Pedestrian and Bicycle Professionals  
BNH – Banco Nacional de Habitação  
CMP – Custo médio padrão  
CTB – Código de Trânsito Brasileiro  
DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito  
DETRAN – Departamento de Trânsito  
EPTC – Empresa Pública de Transporte e Circulação  
GEIPOT – Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes  
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística  
IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada  
OECD – Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico  
ONG – Organização não-governamental  
PAC – Programa de Ação Concentrada  
PLANMOB – Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana  
PUCRS – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul  
RENAEST – Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito  
RMPA – Região Metropolitana de Porto Alegre  
SEMOB – Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana  
SFH – Sistema Federal da Habitação  
SMT – Secretaria Municipal de Transportes de Porto Alegre  
TRENSURB – Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A.  
UNISINOS – Universidade do Vale do Rio dos Sinos  
VÉLIB – Vélo en Libre-Service  
VLT – Veículo leve sobre trilhos  
WWF – World Wild Fund

## **LISTA DE ABREVIATURAS**

AU\$ – Dólar da Austrália

EU\$ – Euro

£\$ – Libra Esterlina

NZ\$ – Dólar da Nova Zelândia

R\$ – Real

US\$ – Dólar dos Estados Unidos da América

## LISTA DE SÍMBOLOS

CO - Monóxido de carbono

CO<sub>2</sub> - Gás carbônico

kJ – Quilojoule

km – Quilômetro

km/h – Quilômetro por hora

m<sup>2</sup> – Metro quadrados

NO<sub>2</sub> – Dióxido de azoto

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	9
<b>1 PRECEDENTES E PROCEDENTES HISTÓRICOS DE URBANIZAÇÃO</b> .....	12
1.1 CIDADES: TRANSPORTES E MOBILIDADE .....	18
1.2 LAZER NO MEIO URBANO E NO TURISMO .....	23
1.3 AÇÕES E POLÍTICAS PÚBLICAS .....	27
1.4 O PAPEL DA BICICLETA COMO MEIO DE TRANSPORTE .....	36
<b>2 A INFRA-ESTRUTURA NECESSÁRIA NOS CENTROS URBANOS PARA O USO DA BICICLETA COMO MEIO ALTERNATIVO DE TRANSPORTE URBANO</b> .....	40
2.1 PORTO ALEGRE: O PLANO DIRETOR CICLOVIÁRIO .....	41
2.2 PROJETOS CICLÍSTICOS ASSOCIADOS AO TURISMO .....	52
2.3 MOVIMENTOS GLOBAIS PELA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL .....	54
<b>3 A BICICLETA E A SUSTENTABILIDADE</b> .....	59
3.1 O TURISMO E A BICICLETA .....	62
3.2 A SITUAÇÃO DA BICICLETA NO BRASIL .....	71
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	75
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	78

## INTRODUÇÃO

A bicicleta é definitivamente um veículo diferente. Bem ou mal, ela é diferente. Ao pedalar descobrem-se novos lugares, novas pessoas, respira-se um outro ar. A discricção de uma pedalada esconde muitas surpresas e benefícios, sendo um bom exercício para o usuário e também ao meio ambiente.

Esta pesquisa foi realizada com dados e documentos de fontes especializadas, tais como organizações reconhecidas em áreas específicas, órgãos governamentais e de turismo, os quais pudessem fomentar as necessidades científicas deste trabalho, concedendo respostas confiáveis e objetivas, suprindo a vontade de expor uma nova maneira de viajar e viver.

A dificuldade científica se fez presente devido ao escasso desenvolvimento científico que o uso da bicicleta possui até o momento. Por isso, muitos documentos referenciados nesta pesquisa são provenientes da internet, a qual foi realmente importante na busca de material e na possibilidade de consulta a documentos institucionais de outros países mais desenvolvidos nesse tema (ver CD em anexos).

Além da utilização da bicicleta ser relativamente pequena no mundo, tanto nas cidades, como no turismo, ela ainda é muito pouco apresentada e promovida como alternativa de transporte e ao turismo por parte dos órgãos governamentais e entidades responsáveis por essas áreas. A promoção e o incentivo no uso da bicicleta como meio de transporte e de viagem vem sendo apoiada há poucos anos por estas instituições, apesar do cicloturismo existir desde o início do século XX. Porém, há uma nova realidade ambiental no planeta Terra. O aquecimento global e a emissão de gases do efeito estufa vêm desafiando a capacidade de mudança, adaptação e de tomada de decisão em relação ao combate ou a amenização desses fenômenos pelos seres humanos. Esses efeitos trouxeram à discussão o tema “sustentabilidade”. Conforme Constanza, a sustentabilidade é entendida como:

[...] um relacionamento entre sistemas econômicos dinâmicos e sistemas ecológicos maiores e também dinâmicos, embora de mudança mais lenta, em que: a) a vida humana pode continuar indefinidamente; b) os indivíduos podem prosperar; c) as culturas humanas podem desenvolver-se; mas em que d) os resultados das atividades humanas obedecem a limites para não destruir a diversidade, a complexidade e a função do sistema ecológico de apoio à vida (CONSTANZA, 1991, p. 85 apud SACHS, 1993, p. 24).

Por isso, esta pesquisa visa analisar as condições de uso da bicicleta como alternativa para o transporte urbano de massa, e apresenta-la como meio sustentável para a mobilidade urbana. Essa nova realidade ambiental exige mudanças, alterações de posturas, devendo

englobar desde atitudes pessoais, por parte de cada indivíduo até políticas públicas, as quais garantam as condições de manutenção da vida na Terra, ou seja, mudanças individuais e locais como fatores de uma mudança global.

A bicicleta tem seu uso analisado neste trabalho acompanhando a tendência internacional de integração de modais, ao qual a infra-estrutura e a portabilidade são importantes para o desenvolvimento de um uso regular, assim como a implantação de ciclovias e rotas seguras, juntamente com campanhas promocionais, incentivando a população a adotá-la como meio de transporte urbano.

O automóvel, a contra-senso, traz diversos problemas à sociedade. Além da poluição, há a questão da ocupação do espaço público, gastos demasiados em infra-estrutura e acidentes de trânsito, ineficiência na mobilidade urbana, entre outros. O carro é um meio de transporte útil, mas não fundamental à mobilidade, pois a mobilidade tem perspectiva coletiva. O uso demasiado e desnecessário dos automóveis, favorecidos por políticas públicas favoráveis, degradou e continua degradando, a qualidade de vida das cidades e das condições de vida do ser humano no meio urbano ao redor do planeta. A grande maioria desses deslocamentos urbanos poderia ser realizada de bicicleta, já que se trata de trajetos curtos, que realmente não tornam o uso do automóvel uma necessidade. Segundo o Caderno de Referência para Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2007a, p. 93),

A política de mobilidade vigente na absoluta maioria das cidades brasileiras foi orientada pelo e para o transporte motorizado e individual. Hoje, tudo indica que esse modelo se esgotou. Não há recursos e, se houvesse, não haveria espaço físico para alimentar a contínua massificação do uso do automóvel [...].

Neste trabalho busco ainda a reflexão sobre a sociedade urbana e seu modo de vida, procurando relacionar o uso da bicicleta, como solução racional e complementar para o desafogamento viário dos centros urbanos, associado aos demais modais existentes ou que possam vir a serem implementados, com a finalidade de colaborar, então, para a sustentabilidade local, onde as políticas públicas beneficiem e oportunizem à população, cidades com mais e maiores espaços de lazer e entretenimento, visando a qualidade de vida das áreas urbanas, modificando a lógica casa-trabalho-casa, gerando um entendimento das cidades como espaços sociais e de convívio (inclusão social), pertencente aos cidadãos.

Realizo ainda estudos sobre a implantação e adoção da bicicleta, como alternativa de transporte urbano, em relação às políticas públicas e sua promoção, examinando seu aspecto infra-estrutural, investigando seu potencial e sua eficácia no meio urbano, me dedicando

também a dois importantes documentos: o Plano Diretor Ciclovitário de Porto Alegre - Sumário Executivo e o Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades, os quais tratam, respectivamente, da implantação da malha ciclovitária de Porto Alegre e das diretrizes do plano de mobilidade urbana nacional, baseados essencialmente no uso de bicicletas. Ainda são apresentados alguns dos mais importantes movimentos sociais, cicloativistas e da iniciativa privada, voltados à mobilidade sustentável.

Por fim, há a análise de experiências internacionais nas atividades de ecoturismo e cicloturismo, baseado em países que já vêm desenvolvendo o trabalho de promoção da bicicleta como meio de transporte sustentável nas cidades e no turismo, apresentando juntamente, sua potencialidade econômica e social, ou seja, uma nova lógica em sustentabilidade.

## 1 PRECEDENTES E PROCEDENTES HISTÓRICOS DE URBANIZAÇÃO

Esta pesquisa tem como proposta, o estudo das possibilidades no que diz respeito ao uso e adoção da bicicleta nas cidades, como parte de uma mobilidade urbana, onde ela tenha status de transporte urbano de massa no Brasil, em especial em Porto Alegre, como fator de mudança de comportamento e comprometimento social por parte da população através de uma autoconsciência ambiental e social para cidades e sociedades mais humanizadas e sociáveis.

A partir deste capítulo, vou descrever e defender, de forma geral, porque deve haver uma mudança na lógica do formato atual dos centros urbanos, quanto à disponibilidade de lazer e entretenimento, a situação da qualidade e eficácia dos transportes relacionados à mobilidade urbana e ao aquecimento global. Neste projeto busco uma análise crítica, procurando estabelecer algumas propostas para uma melhor eficiência das cidades do ponto de vista ambiental, aliada à qualidade de vida nas cidades, já que o atual modelo, geralmente, só satisfaz o movimento casa-trabalho-casa, sem qualquer outro tipo de alternativa aos moradores. Atualmente, o Brasil se apresenta como um país urbano, com 82% da sua população vivendo em cidades:

O intenso processo de urbanização do país nas últimas décadas se deu com profundas diferenças regionais, mas com um elemento comum: a tendência para a concentração, para o crescimento das grandes cidades, para a metropolização. Hoje, cerca de 70 milhões de pessoas vivem em 27 regiões metropolitanas oficialmente constituídas; nelas, 453 municípios concentram 41% da população brasileira (BRASIL, 2007a, p. 39).

Dessa mesma forma, os municípios brasileiros hoje, se caracterizam por serem somente locais de descanso e refúgio dos “trabalhadores” pós-trabalho, mas, somente estar disponível aos cidadãos neste nível é muito pouco. É condenar as cidades à falência, monotonia e ao desinteresse de seus habitantes. Afinal, qual o conforto que elas oferecem? Praças, teatros, museus, parques, transporte eficiente? Com certeza a maior parte delas não possui a quantidade ou a qualidade suficiente. Poucas foram as cidades planejadas, mesmo assim, “ser planejada” não é garantia de boa qualidade de vida à população, visto que cidades e pessoas devem evoluir e se compreender de uma forma plenamente cíclica. No caso brasileiro, segundo Menezes, no início da década de 1970 (período do “milagre brasileiro”), vislumbrava-se um novo horizonte para o Brasil, ao qual, os problemas sociais não eram considerados importantes.

[...] a cidade era tida como um aspecto relevante do processo econômico. Ela precisava ser ajustada ao projeto desenvolvimentista. Deveria representar, simbolicamente, os anseios de um país ansioso por desenvolver-se, industrializar-se, tornar-se moderno. O planejamento urbano assumiu, nesse momento, um papel estratégico.

Cabia aos planejadores “preparar” as cidades para a industrialização, concebida como sinônimo de desenvolvimento, de modernização. Questões como a do impacto da industrialização sobre o meio ambiente urbano eram desconhecidas ou ignoradas no processo de decisão sobre a instalação de atividades industriais nas cidades (MENEZES, 1996, p. 34, grifos do autor).

Na opinião de Krippendorf, as cidades não se preocupam com as necessidades de lazer e relaxamento dos seus habitantes, sendo sua maioria “cidades de trabalho”, impossibilitando ao cidadão uma vida plena.

O processo de urbanização não pára, com todas as implicações nefastas ao homem, embora já há alguns anos todos falem em tornar as cidades mais habitáveis. Continua a implantação de lugares de trabalho nos centros. Os preços dos terrenos aumentam. O espaço habitável se reduz. As cidades transbordam e invadem o campo. As vias de comunicação entre a cidade e o campo se desenvolvem. Os esforços desesperados para salvar alguns espaços verdes e implantar algumas instalações para o lazer não alteram a situação: as condições de moradia e a qualidade da vida cidadina se degradam a olhos vistos. Uma tripla fragmentação sucede-se à bipolarização do homem: trabalhar aqui – morar ali – repousar em outro lugar” (KRIPPENDORF, 2000, p. 37-38).

Segundo Vasconcellos (2000, p. 61), nesse mesmo período, “parcelas significativas dessas classes médias relocaram-se na cidade”, assim como a maior parte das pessoas, as quais se mudaram para os centros urbanos, formal e/ou informalmente, episódio no qual o poder público também não teve o devido controle, conforme a ele diz respeito. Mais adiante em sua produção, sintetiza bem a situação: “o espaço foi reorganizado nas áreas centrais, ao mesmo tempo em que a periferia era ocupada pelas classes trabalhadoras, sob más condições físicas e ambientais”. Essa reorganização levou a uma acessibilidade heterogênea, conforme o Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob) descreve:

O padrão desta urbanização, de baixa densidade e com expansão horizontal contínua, comandada pela especulação imobiliária, segrega a população de baixa renda em áreas cada vez mais inacessíveis, desprovidas total ou parcialmente de infra-estrutura e de serviços, prejudicando o seu acesso a essas oportunidades, impedindo uma apropriação equitativa da própria cidade e agravando a desigualdade na distribuição da riqueza gerada na sociedade (BRASIL, 2007a, p. 39).

Há poucas cidades brasileiras que tenham sido planejadas. A maioria foi surgindo durante os anos, crescendo e se expandindo sem controle do Estado. Em geral, as cidades

nasceram, cresceram e se expandiram concentrando a maior parte dos bens e serviços dos centros urbanos. Segundo Menezes, na década de 1970, a cidade era caracterizada como fundamental ao crescimento econômico, porém o consumo coletivo agravava as carências sociais.

A mediação tornava-se então paradoxal. Ele precisava atender às exigências da elite econômica, que lhe dava legitimidade, e ao mesmo tempo garantir as demandas da classe trabalhadora, asseguradora da reprodução do capital. Foi nesse período que começaram a surgir, embrionariamente, novas formas de organizações populares em nível local. Essas organizações ocorriam sob a forma de movimentos reivindicatórios (transporte coletivo, habitação, saúde) e de movimentos de contestação ao modelo desenvolvimentista predatório vigente (poluição urbana, preservação dos recursos naturais, direitos humanos) (MENEZES, 1996, p. 35).

Para Vasconcellos (2000, p. 50) o planejamento urbano, o planejamento de transportes e o planejamento em circulação são técnicas intimamente ligadas, sendo este um conjunto necessário para o bom funcionamento das cidades. Já para Penna, examinando esta questão em um cenário global, ao qual a realidade nacional se assemelha, justifica:

Há diversas causas para o acelerado crescimento das cidades do globo: o declínio da disponibilidade de recursos *per capita* e a diminuição de oportunidades econômicas na área rural, somados à crescente mecanização das atividades agrícolas, e a maior oferta de serviços e empregos nas cidades. Comumente, uma alta porcentagem dos que migram da zona rural para a zona urbana encontra condições de vida extremamente desfavoráveis, não consegue progredir em um ambiente de competição mais acirrada e termina por viver à margem da sociedade. No entanto, poucos retornam; muitos por falta de recursos, mas a maioria, talvez, pelo fascínio que a *urbis* exerce sobre as pessoas, magnetizadas pela tentação do consumo, mais acessível nas cidades do que no campo (PENNA, 1999, p. 102-103, grifo do autor).

Segundo Vasconcellos (2000, p. 53), durante os anos 1960 e 1970, ao longo da ditadura militar e da abertura econômica ao capital estrangeiro, houve um “processo específico de modernização capitalista, que afetou toda a sociedade brasileira”. Ainda segundo o mesmo autor, “do ponto de vista dos transportes urbanos a consequência mais importante é que essas classes médias mudaram do transporte público para o transporte particular”, devido ao “intenso crescimento econômico” e a “uma distribuição de renda altamente concentrada” na época.

Mas quais cidades brasileiras relevaram a necessidade de um transporte público abrangente e eficiente e se dispuseram a enfrentar esta questão? Brasília, até hoje considerada cidade planejada modelo, por exemplo, fundada em 21 de abril de 1960, somente

disponibilizou o serviço de metrô aos seus moradores em 2001 (DISTRITO FEDERAL). Qual era outra opção até então?

No Brasil especificamente, quanto à questão do deslocamento, como algo intrínseco aos seres humanos e parte do foco deste trabalho, analiso que se cometeram erros políticos e sociais ao longo dos anos, alcançando um estado de vida cotidiana estafante nos grandes municípios do país, onde a mobilidade urbana não possui referência até hoje. De acordo com o Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob), do Ministério das Cidades, mobilidade urbana é:

[...] um atributo das cidades, relativo ao deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, utilizando para isto veículos, vias e toda a infra-estrutura urbana. Este é um conceito bem mais abrangente do que a forma antiga de tratar os elementos que atuam na circulação de forma fragmentada ou estanque e de administrar a circulação de veículos e não de pessoas (BRASIL, 2007a, p. 15).

Não houve um planejamento prévio voltado à eficiência desta mobilidade urbana em relação ao desenvolvimento e crescimento das cidades. A vida das pessoas nesse sentido não foi facilitada, por isso os habitantes são obrigados a deslocarem-se constantemente para quase todo tipo de atividade, necessidade ou serviço, já que há uma falta de infra-estrutura adequada às várias regiões das diversas cidades do país, o que induz seus moradores a convergir para os centros em busca da satisfação das mais variadas necessidades pessoais.

Essa conversão aumenta a exclusão social, a distância entre as diversas localidades da cidade, os gastos com deslocamentos, o tempo permanecido no trânsito, o número de deslocamentos, por exemplo, levando à situação em que cada vez mais veículos passem mais tempo rodando nas vias, ocasionado a diminuição das horas de lazer com a família, amigos, diminuição da quantidade de tempo voltado à educação, menor qualidade de vida, etc. Todo esse ciclo, também, ocasiona uma dificuldade de acesso à área central das cidades, já que como citei anteriormente, devido à concentração de serviços, a cidade tem toda sua atividade voltada para estas regiões, impossibilitando-as em serem bairros convencionais, portanto levando-as à depreciação, quanto à qualidade para moradia, agravada por questões de segurança, aumento da quantidade de moradores de rua, comércio informal, sujeira, desorganização, depredação, etc. Ainda segundo o Ministério das Cidades, na mesma publicação,

[...] os antigos planos se limitavam a propostas de intervenções na infra-estrutura e na organização espacial dos serviços de transporte público, quando muito estimando os investimentos necessários para a sua execução.

Normalmente os processos de planejamento ignoravam a dimensão estratégica da gestão da mobilidade urbana, principalmente nos aspectos institucionais e de financiamento, como também, não abordavam adequadamente conflitos sociais de apropriação dos espaços públicos ou de mercado, no caso do transporte coletivo. A omissão daqueles planos com relação a estes aspectos, desconsiderando as reais condicionantes da mobilidade urbana, é talvez a principal razão da sua baixa efetividade (BRASIL, 2007a, p. 15-16).

Em termos de transporte urbano, o modelo adotado, baseado em ônibus e automóveis, não correspondeu a um transporte ágil e eficiente como era esperado, afinal, ambos compartilham e disputam as mesmas áreas e espaços disponíveis para circulação. Deve-se ainda levar em conta as demais opções oferecidas como meios de transportes, tais como, táxis, microônibus, “vans”, motocicletas e pedestres (parte mais frágil e sensível do trânsito), que também necessitam dividir os mesmos espaços nas vias urbanas. Uma das justificativas do PlanMob vem ao encontro do que afirmo:

A política de mobilidade verificada na quase totalidade das cidades brasileiras, ao invés de contribuir para a melhoria da qualidade da vida urbana, têm representado um fator de sua deterioração, causando redução dos índices de mobilidade e acessibilidade, degradação das condições ambientais, desperdício de tempo em congestionamentos crônicos, elevada mortalidade devido a acidentes de trânsito e outros problemas, já presentes até mesmo em cidades de pequeno e médio portes (BRASIL, 2007a, p. 39-40).

Todos esses antigos hábitos e ações institucionais, não se relacionam com os novos princípios adotados pelo caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob), o qual enfatiza:

O novo conceito (mobilidade urbana) é em si uma novidade, um avanço na maneira tradicional de tratar, isoladamente, o trânsito, o planejamento e a regulação do transporte coletivo, a logística de distribuição das mercadorias, a construção da infra-estrutura viária, das calçadas e assim por diante. Em seu lugar, deve-se adotar uma visão sistêmica sobre toda a movimentação de bens e de pessoas, envolvendo todos os modos e todos os elementos que produzem as necessidades destes deslocamentos (BRASIL, 2007a, p. 21).

Portanto, conforme o Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2007a, p. 21-22), dentre os dez novos princípios definidos, ficou estabelecido a necessidade da diminuição das viagens motorizadas através da descentralização (favorecendo a multi-centralidade) dos equipamentos sociais, serviços públicos e de emprego, a reengenharia do desenho urbano, trabalhando-se o planejamento da mobilidade junto ao sistema viário (priorizando-se a segurança e a qualidade de vida dos moradores em detrimento

da fluidez do tráfego veicular), prioridade aos meios de transportes não-motorizados e o transporte coletivo durante o planejamento, a valorização da bicicleta como importante meio de transporte (devendo a mesma ser integrada aos transportes coletivos), a valorização do pedestre e do caminhar, reconhecendo sua importância social. Ainda fixou-se como princípio, o objetivo de reduzir os impactos ambientais da mobilidade urbana (uso de combustível, poluição sonora, atmosférica e resíduos), a inclusão de pessoas com restrição de mobilidade (permitir a elas a acessibilidade à cidade e aos serviços públicos), ressaltar a importância da racionalidade no sistema de transporte coletivo tanto na operação como na promoção de seu uso, promover a integração dos diferentes modais de transporte e a estruturação da gestão local, de forma a fortalecer o papel regulador dos órgãos públicos gestores dos serviços de transporte público e de trânsito.

Cidades que não oferecem conforto, tranquilidade, segurança, lazer, facilidades de acessos, etc., não conseguirão ser capazes de gerar um estreitamento no relacionamento ou uma aproximação entre seus habitantes e o bem público. Cidades que não pensam nos cidadãos e no seu bem-estar também não são lembradas por eles. Os municípios precisam ser reinventados a ponto de poderem estabelecer um sentimento de comprometimento, de relacionamento usual e um vínculo mútuo, onde os moradores se sintam atendidos, entendidos e encontrem os espaços e os ambientes adequados para aproveitar sua vida e ao mesmo tempo cuidar e usufruir do patrimônio da cidade. Uma cidade onde seus moradores possam ser reconhecidos como cidadãos, e terem sua pertinência social valorizada, criará um senso comum de cuidado, interesse, proteção, respeito e consideração recíproca que ambas as partes necessitam para coexistirem harmonicamente.

A ordem urbanística está muito interligada com o meio ambiente, sendo necessário que possibilite uma cidade em que haja alegria de se morar e trabalhar, de se fruir o lazer nos equipamentos comunitários e de se contemplar a paisagem urbana. *“Para que essa ordem seja factível, entre outros fatores, o nível de emissão sonora, precisa ser adequado e o transporte individual e público deve ser transformado, evitando-se a poluição e o estresse dos engarrafamentos”* (MACHADO, 2005, p. 377 apud CHEMIN, 2007, p. 94, grifo do autor).

Segundo Menezes (1996, p. 32), a reforma administrativa, em 1967, alterou o perfil da política urbana brasileira. Criou-se então, o “Programa de Ação Concentrada (PAC), cujo objetivo era promover o desenvolvimento urbano por meio do revigoramento das administrações municipais”. Porém sua duração foi curta, devido aos “orçamentos precários e uma ideologia liberal de municipalismo”.

Com o fracasso do Programa de Ação Concentrada, o BNH<sup>1</sup> passou a envolver-se com mais empenho em programas de desenvolvimento urbano. Isso se traduziu no financiamento de programas de saneamento, transporte e equipamentos urbanos. Essa reorientação de investimentos para outros setores que não o da habitação foi impulsionada pela dinâmica do próprio Sistema Federal de Habitação (SFH), no centro do qual se encontrava o BNH (MENEZES, 1996, p. 33, nota nossa).

## 1.1 CIDADES: TRANSPORTES E MOBILIDADE

Quanto aos transportes, conforme Vasconcellos (2000, p. 38), “em uma escala global, o transporte contribui com altas porcentagens das emissões totais, mas com uma grande diferença entre as várias regiões do mundo”. Ainda segundo o autor, com base nos dados de Faiz (1993 apud VASCONCELLOS, 2000, p. 39), “o transporte contribui com parcelas significativas das emissões globais e os países industrializados têm um papel preponderante na poluição da atmosfera”, estabelecendo então a seguinte situação: os países membros da OECD (Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico) respondem por 74,2% de todos os veículos existentes no mundo, a Ásia por 10,2%, a América Latina e Caribe 6,3% e a África com 2,1% do total.

Esses números mostram um quadro de alerta no futuro, pois, caso não haja uma política pública visando um transporte público eficiente e “limpo”, conscientização e educação ambiental da população, simultaneamente aplicadas, os países em desenvolvimento podem se tornar potencialmente “perigosos”, se igualando aos modelos dos países ditos “desenvolvidos”.

As políticas econômicas e sociais, em geral, direcionam-se para a promoção do aumento do consumo. Tais políticas favorecem a febre do consumismo, gerando uma dependência crescente de bens materiais, mas comumente mostrando-se ineficazes em promover a democratização do progresso material. [...] Governantes e economistas em geral aplaudem o aumento do consumo como um indicador da vitalidade de suas economias e da pujança de seus povos; priorizam a ampliação da produção de bens de consumo, sob o argumento da necessidade de se aumentar o Produto Nacional Bruto (PNB), em detrimento de uma política voltada para o verdadeiro bem-estar social (PENNA, 1999, p. 49).

Nesse mesmo sentido, Krippendorf enfatiza:

“E agora vamos arregaçar as mangas e aumentar o produto nacional bruto”! Todos aqueles que gritam esse *slogan* só enxergam as vantagens que o crescimento explosivo da economia trouxe. Eles não se preocupam com o

---

<sup>1</sup> Banco Nacional de Habitação. Extinto conforme Decreto-Lei Federal nº 2.291, de 21 de novembro de 1986.

alto preço que temos que pagar, e que continuará a ser suportado pelas gerações futuras. Nada abala a fé que tais pessoas têm, nem os danos irreparáveis causados ao ambiente, nem os ataques sofridos pelo ser humano, nem as declarações de falências públicas. Elas não vêem os sintomas da crise. Assim, querem combater “à moda antiga” o aumento do desemprego – intensificando ainda mais a produção que cria o trabalho. Não se trabalha mais para produzir. Produz-se para trabalhar. Em nome da criação de empregos, amém (KRIPPENDORF, 2000, p. 31, grifos do autor).

Por isso o desenvolvimento econômico deve ser visto com ressalvas, afinal, geralmente da maneira indiscriminada como é conduzido, se torna perigoso (ambientalmente falando), pois há uma tendência ao aumento na produção de veículos, e conseqüentemente, o aumento da comercialização e na individualização do trânsito urbano e no aumento dos danos ambientais que todo esse processo gera. Conforme Penna (1999, p. 41, grifo do autor), “o automóvel – cujo aumento de produção no Brasil, nas últimas décadas, ultrapassou em muito o crescimento da nossa população – tornou-se um símbolo frívolo de *status*, seguindo uma tendência mundial”.

A valorização do automóvel é explicada também pelas políticas urbanas, econômicas e de transporte promovidas nos países em desenvolvimento, que têm moldado o espaço de uma forma que induz a necessidade do automóvel, ao mesmo tempo em que torna impraticável o transporte público. Considerando o ambiente construído, a facilidade de usar o automóvel e o baixo nível de serviço do transporte público, a classe média não tem alternativa a não ser comprar e usar o automóvel. Se outras condições ocorressem, menos pessoas nos países em desenvolvimento comprometeriam parte substancial de sua renda para ‘demandar’ automóveis e seu uso seria mais seletivo (VASCONCELLOS, 2000, p. 121, grifos do autor).

Ainda segundo Vasconcellos, são injustificáveis as decisões das políticas de transporte voltadas a organizar o espaço público para o automóvel, pois os países em desenvolvimento possuem uma demanda condicionada pela renda e altamente influenciada pelas políticas urbanas, econômicas e de transporte. Por isso, Vasconcellos (2000, p. 121) afirma: “interpretar esta demanda condicionada como representando o desejo da sociedade é errado tecnicamente e inaceitável socialmente, considerando que a maioria das pessoas é dependente dos meios públicos de transporte”.

Do ponto de vista da eficiência, essa tendência acarreta problemas já conhecidos nas grandes cidades ao redor do mundo, como poluição sonora e atmosférica, congestionamentos, etc., além dos altos investimentos necessários para criar uma infra-estrutura suficiente para acomodar e suportar a crescente demanda de espaço para o tráfego. Conforme ressalta o Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana, o setor de

transportes e mobilidade produz fortes impactos no meio ambiente, tanto diretamente, através da emissão de poluentes e pelos efeitos dos congestionamentos, quanto indiretamente, ao ser um elemento indutor fundamental ao desenvolvimento econômico e urbano.

As questões relativas aos transportes vêm sendo tratadas com destaque dentro das preocupações ambientais. A Conferência das Nações Unidas para o Ambiente e Desenvolvimento (ECO-92) – realizada no Rio de Janeiro – e, posteriormente, a Agenda 21 denunciaram a necessidade de alteração dos padrões de comportamento do setor, cobrando investimentos em tecnologias menos poluentes e sistemas de circulação que reduzam os impactos ambientais associados aos transportes (BRASIL, 2007a, p. 42).

Para Dias (2000, p. 312), “o tipo e a qualidade do transporte urbano utilizado por essa população também são determinantes da qualidade de vida e de um maior ou menor potencial de degradação da qualidade do ambiente urbano”. Essa preocupação deve-se à reorganização espacial ocorrida, já que:

Apesar de grandes diferenças entre os países, a maioria deles experimentou os mesmos processos de abandono e desmantelamento dos sistemas ferroviários, acompanhados da ampliação dos sistemas rodoviários, como uma opção clara por um espaço adaptado ao automóvel (BARAT, 1985; FAGNANI, 1986, apud VASCONCELLOS, 2000, p. 52).

Esses investimentos captaram recursos que poderiam ter sido empregados em outros setores que responderiam melhor aos anseios sociais da maioria da população, como por exemplo, investimentos aplicados na saúde, segurança, educação, turismo, e inclusive apostando no renascimento dos trens através da melhoria ou construção de metrô e ferrovias, principalmente nas cidades, já que eles são transportes de massa eficientes e confiáveis, permitindo um deslocamento menos oneroso, ambientalmente sustentáveis e conseqüentemente, fazendo os grandes centros urbanos funcionarem melhor. Portanto, faltou um planejamento público comprometido com a realidade e o futuro das cidades brasileiras e principalmente com os interesses majoritários da população, além das questões relacionadas ao bem-estar, mobilidade urbana e sua eficiência, qualidade de vida, etc. Vasconcellos explica que:

[...] as classes médias tiveram suas necessidades de deslocamento atendidas com mais presteza e eficiência, ao passo que os setores dependentes do transporte público permaneceram submetidos a más condições médias de circulação. A forma mais direta de atendimento das necessidades das classes médias se deu pela adaptação do espaço urbano para o uso eficiente do automóvel, transformando em instrumento essencial para a vida destes grupos sociais. Assim, as cidades foram adquirindo contornos de espaços da

classe média, onde ela podia exercer seu estilo de vida com conforto e eficiência (VASCONCELLOS, 2000, p. 62).

Ainda segundo o mesmo autor, complementando a idéia anterior, indiretamente, houve um grande impacto pela não-cobrança das externalidades originadas do uso indiscriminado dos automóveis, envolvendo questões “relativas aos acidentes de trânsito, à poluição atmosférica, ao uso do espaço público para estacionamento livre e à destruição do tecido urbano” (VASCONCELLOS, 2000, p. 62).

Isso confirma a célebre expressão dita por Thomas Hobbes: “o homem é o lobo do homem”, o que fica claro na convivência e na relação humana dentro das cidades. A correria e a pressa cotidiana da sociedade urbana impedem, por exemplo, que os idosos possam ser atendidos com calma em lojas e bancos, que eles cheguem aos seus destinos de forma segura, sem sofrer acidentes, e que consigam caminhar calmamente pelas ruas, pois eles estão vulneráveis inclusive aos acidentes (tombadas) que ocorrem entre pedestres. No dia a dia, é possível ver que junto aos olhares impacientes há uma condenação dos mais velhos devido a sua “tranqüilidade”. A impressão é que os idosos não possuem o direito de viver de acordo com seu ritmo. Deverão se adaptar ao ritmo urbano da sociedade ou “sofrer as conseqüências”.

Em relação a essa questão da correria urbana que afeta a vida das pessoas, há um movimento criado para exercer o contraponto, chamado de “Slow Cities<sup>2</sup>” (cidades vagarosas), como parte do movimento “Cittaslow Movement”, que busca parar a degradação da qualidade de vida nas cidades, libertando-a do ritmo frenético imposto pela vida moderna e da economia globalizada. A realidade é que, quanto maior e extensas as vias de circulação, maiores são as cidades e as distâncias. A qualidade de vida decai, pois as pessoas deverão se levantar mais cedo, passar mais tempo se deslocando, aumentando a poluição sonora e atmosférica, diminuindo o tempo disponível para a prática de exercícios físicos, para o lazer e entretenimento, para a educação, para a família, etc. Krippendorf (2000, p. 33) indaga: “É necessário sacrificar o bem-estar do homem e do meio ambiente em nome do bom funcionamento da economia?” E complementa:

O recuo para dentro de si, o empobrecimento dos contatos humanos e o sedentarismo são outras palavras-chave. Não é surpreendente que, na linguagem comum, a noção de cotidiano só tenha conotações negativas? O cotidiano, a soma de todos os lados negativos da existência: imundície, tumulto, trabalho, corrida contra o relógio, escola, cansaço, poluição. Para

---

<sup>2</sup> FALCÃO, Daniela. Disponível em: <<http://quest1.jb.com.br/jb/papel/cadernos/vida/2001/09/29/jorvid20010929009.html>>. Acesso em: 25 fev. 2008.

descrevê-lo, só se usam cores e qualificativos tristes: cinza, monótono, cansativo, tedioso. E o que é ainda mais sério, não existem em nossas vidas muitos mais dias comuns do que domingos e feriados? (KRIPPENDORF, 2000, p. 36).

O desenvolvimento urbano envolve um conjunto de “fatores econômicos, sociais, políticos e culturais”, assim como as “ações concretas adotadas pelo Estado, pelo setor privado, pelos indivíduos e pela sociedade organizada”, segundo Vasconcellos (2000, p. 49), que ainda afirma o seguinte:

O planejamento de transportes define a infra-estrutura de circulação, que vai permitir o deslocamento de pessoas e mercadorias, bem como os veículos e os serviços que serão ofertados. A infra-estrutura é constituída por ruas, calçadas, vias férreas e terminais e, no caso do transporte público, pelos veículos que farão o transporte, a estrutura das linhas e a frequência das viagens (VASCONCELLOS, 2000, p. 49).

Esse autor ainda frisa que o planejamento da circulação define como a estrutura viária será utilizada pelas pessoas e veículos, envolvendo a questão da legislação, da engenharia de tráfego, da educação e da fiscalização de trânsito. Os meios de transportes atuais são na maioria veículos de locomoção baseadas em combustíveis fósseis, ou seja, diesel e gasolina, os quais são os principais e maiores contribuintes para a poluição nas cidades e na emissão de gases do efeito estufa. Dias (2000, p. 280), ressalta que a frota mundial atual (2000) é de 501 milhões de veículos. Segundo ele, “não precisamos ser especialistas para afirmar que os veículos movidos a combustível fóssil (óleo diesel, gasolina) são os grandes vilões da poluição atmosférica nas cidades”.

Outro problema associado à questão da mobilidade urbana é a saturação do trânsito e dos centros urbanos das cidades ao redor do Planeta Terra, as quais geralmente não comportam a grande quantidade de veículos circulando diariamente pelas ruas e avenidas. Não basta simplesmente as montadoras de automóveis disponibilizarem carros não poluentes, pois isto não significa uma solução dos problemas. A fabricação de automóveis continuará consumindo recursos oriundos do petróleo, como componentes e peças plásticas, óleo para lubrificação, etc., por exemplo. Deve-se considerar também que os carros possuem baixa durabilidade e vida útil. No mais, quaisquer dessas modificações não colaborarão para alterar o quadro do problema quanto ao espaço ocupado por estes veículos e a necessidade de grandes investimentos para a manutenção de vias voltadas para este modal.

Os automóveis, portanto, continuarão a ocupar o mesmo espaço que ocupam atualmente, ou então, poderão até agravar a situação, no caso de seu tamanho ser reduzido, pois levarão a uma conseqüente redução do seu preço de venda, tornando-o disponível para

aquisição por uma gama maior de pessoas, portanto estimulando sua compra e o falso sentido do automóvel como transporte individual (personalizado) e como transporte eficiente. O problema é que o automóvel deixou de ser uma necessidade real e se tornou um hábito para as pessoas, além disso, os automóveis contraditoriamente criaram os congestionamentos.

Isso tudo gera uma preocupação, pois geralmente os problemas relacionados aos automóveis e seu uso geram conseqüências mais graves nas áreas centrais dos centros urbanos, ocasionando engarrafamentos e desordem no tráfego veicular, principalmente nos países em desenvolvimento, já que os mesmos possuem dificuldades em financiar e desenvolver eficientemente obras fundamentais para o transporte público de massa, agravado pela falta de investimentos em infra-estrutura que permita uma alternativa à população para aumentar e melhorar sua mobilidade, sem que ela cogite o uso do seu automóvel particular.

## 1.2 LAZER NO MEIO URBANO E NO TURISMO

Como já foi dito por Krippendorf e citado por mim anteriormente neste trabalho, talvez a única opção de lazer seja viajar à outra localidade que supostamente oferece tudo o que for necessário ao descanso, sossego e divertimento requerido pelas pessoas. Mas qual cidade conseguiria responder e suprir essas expectativas? Não basta somente dispor da infra-estrutura e dos bens necessários, pois há outros fatores que impõe restrições, como a capacidade de carga, espaços e estrutura suficiente e disponível para usufruto dos turistas, etc. Portanto, a pessoa que viaja está se “afastando de sua realidade”, dando a ela mesma a oportunidade de se livrar por algum tempo do seu cotidiano, logo, em seu destino ela não espera encontrar os mesmos “fantasmas” que a assombram na cidade. Ele deseja tempo e espaço suficiente para poder viabilizar seu relacionamento social, (privado, familiar e público), enfim valorizar seu investimento e seu precioso tempo na fuga das atividades profissionais.

Para Calvet (2006 apud CHEMIN, 2007, p. 55), a centralidade do lazer está na dimensão humana, “já que o legislador constituinte consagrou esse direito na lista dos direitos sociais aplicáveis a todos os seres humanos”. Na opinião dele, “na perspectiva mais humanista, o lazer assumiria o seguinte conceito”:

[...] o direito ao lazer pode ser tido como direito fundamental do homem de se desenvolver como ser humano dotado de razão e desejo, na busca de sua elevação física, psíquica, social e espiritual, estimulando e aprimorando seus

talentos e capacidades no interesse que lhe aprouver (CALVET, 2006, p. 76 apud CHEMIN, 2007, p. 55).

Ainda nesse sentido, Chemin, enfatiza que, “o lazer centralizado na dimensão humana, consagrada como direito constitucional, fundamental, abarcaria as seguintes perspectivas, as quais, por vezes, se misturam com a dimensão econômica, numa ambigüidade de fronteiras não definidas”. Segundo essa autora (CHEMIN, 2007, p. 55-57), baseando-se em Calvet (2006, p. 67-76), o lazer como necessidade biológica teria relação com a saúde do trabalhador e a manutenção da produção. Do ponto de vista social, seria o fortalecimento da convivência social e familiar (interação humana), sendo que autora alerta para a importância da conscientização da prática do lazer no desenvolvimento humano, para que ela não regre a vida do trabalhador, “de maneira a enquadrá-lo num esquema predeterminado e que reproduza a influência da noção do trabalho nos demais setores da sua vida”. Do ponto de vista do lazer como necessidade psíquica, Chemin afirma, que neste aspecto, haveria uma ruptura com a estrutura hierárquica da sociedade. A pessoa se dedicaria ao que lhe desse prazer, resgatando seus talentos naturais e realizando seus desejos e sonhos em detrimento do trabalho, o qual os inviabiliza, permitindo então uma desconexão com o trabalho como verdadeiro direito inerente à vida humana. Já o lazer como sentido existencial, refere-se ao “acesso aos bens culturais e a todas as formas que incrementassem valor ao ser humano, no sentido de desenvolvimento e crescimento individual”.

O viajante não espera e não deseja concorrer com o outro ser humano e se sujeitar novamente à rotina de sua vida urbana diária, incidindo no seu momento de retiro, pois, o indivíduo urbano é um ser que se depara constantemente com a concorrência dos seus semelhantes, por espaço (nos estacionamento, nas calçadas, no elevador, nas compras, no supermercado), por lazer (tarefas, trabalhos e compromissos que dominam sua vida), por tempo (trabalho, deslocamentos, filas), dinheiro (melhor emprego, melhor salário, melhor empresa, melhor estudo), etc., inclusive nos momentos de lazer, descanso e férias.

Esse viajante que se predispõe a não encontrar os seus semelhantes, foge do centro urbano para realmente se “afastar” do comportamento arisco do outros seres idênticos a ele. Mas será que ele está disposto a agir e conviver nesse “novo habitat” que o acolhe, com hábitos e comportamentos diferentes ao do seu dia a dia, sem a carga emocional que ele recebe e carrega no seu cotidiano? Na avaliação de Krippendorf, não. Segundo ele,

[...] quando saímos de férias, o cotidiano nos acompanha, ele é nosso companheiro de viagem. Gostaríamos de fugir dele, mas não conseguimos, ele sempre nos pega de novo. Viajamos, é claro, mas sem deixarmos de ser o

que somos. Não nos tornamos de repente uma outra pessoa porque somos turistas. Na realidade somos marcados pelo nosso estilo de vida diário, adquirimos um bom número de hábitos, exigências e comportamentos dos quais não podemos nos livrar assim de súbito, quando saímos. Nós os levamos conosco, quer desejemos ou não. Logo de início, arrumamos em nossas malas grande parte do nosso cotidiano, como todos aqueles objetos aos quais não pretendemos renunciar (KRIPPENDORF, 2000, p. 53).

Para Krippendorf, “a maioria apenas desloca suas ocupações extraprofissionais em algumas centenas de quilômetros”, não existindo um desejo, por parte do turista, de sentir o distanciamento de casa com muita força, bastando para isso, à maioria das pessoas, não precisar trabalhar nem estar em casa. No entanto, essa diferença do comum (cotidiano) acaba se tornando desconfortável, já que, segundo o autor, “não desejamos abandonar os nossos queridos hábitos, pois eles nos confortam”. Dessa forma, através do anticotidiano, a pessoa descobre o cotidiano, pois o “nosso ambiente” está intrínseco às nossas vidas, dos quais não conseguimos nos desvencilhar, impedindo que a influência externa penetre-nos.

Levamos de presente os males das nossas cidades-dormitórios e das zonas industriais das quais gostaríamos de fugir: problemas de trânsito, poluição do ar, barulho, arquitetura urbana e despersonalização. [...] A motivação egocêntrica do turista determina um outro aspecto característico do seu comportamento através do qual a viagem tende a se tornar um fenômeno agressivo, abusivo e colonialista: “atenção, chegamos!”. Longe de casa, o turista se sente enfim livre. Não precisa mais atentar para certas normas. (KRIPPENDORF, 2000, p. 55, grifo do autor)

Segundo Krippendorf (2000, p. 55), um ambiente estranho (longe de casa) muitas vezes leva o turista a demonstrar um comportamento incomum, fazendo com que rompam o jugo das regras da rotina diária e insubordinação às normas do país visitado. De acordo com ele, “ninguém se sente responsável. É o egoísmo que prima. E pode ser especialmente desagradável se grupos inteiros vierem a se comportar dessa forma!”. Mas até que ponto um destino turístico será capaz de satisfazer os turistas e manter uma carga elevada de visitantes, oferecendo espaço, estrutura, limpeza, conservação ambiental e organização diante de uma demanda crescente pelo meio ambiente mais “natural” possível? Diante da contradição humana em seu próprio habitat urbano, Dias (2000, p. 228) expõe que “a estabilidade de sistemas naturais, de um modo geral, aumenta com o crescimento da sua complexidade”. Na opinião de Dasmann,

[...] na verdade, o ambiente urbano, uma das maiores criações do homem e o lugar onde vive a maioria das pessoas do mundo atual, está, de vários modos, tornando-se menos adequado para a vida humana. Blair (1974) corrobora isso ao confirmar que as sociedades urbanizadas estão desajustadas em relação à dinâmica dos ambientes naturais. O preço de

morar em uma cidade é um estado constante de ansiedade. As pessoas ficam expostas a mazelas biológicas e psicossociais como violência, perda da identidade, tensão, alta competitividade, frustração e conflitos de toda ordem (entre liberdade e autoridade, entre aspirações espirituais e materiais, entre competição e cooperação, entre o “eu” e o “nós”) (DASMANN, 1972; BLAIR, 1974 apud DIAS, 2000, p. 228).

Já para Ruschmann (1997, p. 19), em relação à fuga das cidades, ela esclarece que o meio ambiente é a “matéria-prima” do turismo, e que a deterioração das condições de vida nos centros urbanos “faz com que um número cada vez maior de pessoas procure, nas férias e nos fins de semana, as regiões com belezas naturais”. Segundo a mesma autora (1997, p. 19), “o contato com a natureza constitui, atualmente, uma das maiores motivações das viagens de lazer”, o que origina um fluxo turístico de massa para locais ambientalmente sensíveis, sendo indispensável a avaliação e seus efeitos negativos, evitados, antes que haja uma degradação inevitável.

A deterioração dos ambientes urbanos pela poluição sonora, visual e atmosférica, a violência, os congestionamentos e as doenças provocadas pelo desgaste psicofísico das pessoas são as principais causas da “fuga das cidades” e da “busca do verde” nas viagens de férias e de fim de semana. Nessas ocasiões, o homem urbano, agredido em seu próprio meio, passa a agredir ambientes alheios. Trata-se de um círculo vicioso que é preciso romper por meio de planejamento dos centros urbanos e de medidas enérgicas que visem à conscientização para a preservação dos meios naturais, promovendo a sua conservação e perenização (RUSCHMANN, 1997, p. 19).

As cidades precisam renascer, pois o atual modelo está falido. Elas não disponibilizam lazer, diversão e descanso à população. Para Chemin, “apesar do sucateamento que caracteriza o Poder Público, este não pode ser omissivo no que se refere à promoção do lazer. Ele tem o dever de elaborar políticas que proporcionem às pessoas maior acesso à cultura e ao entretenimento [...]” (CHEMIN, 2007, p. 82). Portanto, acredito que toda essa primeira parte do trabalho justifica minha idéia inicial de sugerir a bicicleta como meio de locomoção nas cidades, visto que é um meio de transporte sustentável para as cidades, já que não poluem e possuem custo de manutenção muito baixo, contribuindo ao mesmo tempo para uma mobilidade urbana sustentável. Porém há diversos fatores que não colaboram para uma mudança significativa desta realidade. A maior parte ligada à falta de políticas públicas diante da lógica da realidade do sistema viário brasileiro.

### 1.3 AÇÕES E POLÍTICAS PÚBLICAS

Conforme já mencionei neste trabalho, as cidades são obrigadas a mudar, se reinventar e se humanizar, para poderem oferecer o bem-estar às pessoas e a qualidade que elas necessitam para viver saudavelmente. Considerando estas questões, o Governo Federal, através do Ministério das Cidades, concebeu o caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana, o PlanMob, pretendendo que este seja um “um instrumento na construção de cidades mais eficientes, com mais qualidade de vida, ambientalmente sustentáveis, socialmente incluídas e democraticamente geridas” (BRASIL, 2007a, p. 5).

A ausência de políticas públicas para os centros urbanos foi uma das causas do agravamento de diversos problemas. Nesse sentido, cabe ressaltar que a elaboração de políticas públicas de lazer requer uma interligação entre diversas outras áreas, entre elas a política urbana (CHEMIN, 2007, p. 83).

Para o Ministério das Cidades,

Uma série de aspectos relacionados ao transporte, trânsito, infra-estrutura e gestão da mobilidade urbana tem levado a degradação dos sistemas de circulação nas cidades brasileiras, em última instância à desumanização dos espaços urbanos (BRASIL, 2007b, p. 100).

Segundo o Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades, o PlanMob é obrigatório para cidades com mais de 500 mil habitantes, e recomendado como modelo para as demais cidades, pois segundo afirma esse documento, “é nessa faixa de cidades que ainda é possível reorientar os modelos de urbanização e de circulação de maneira preventiva, sem descuidar das propostas corretivas [...]” (BRASIL, 2007b, p. 15). Em Paris, por exemplo, o programa de bicicletas públicas (VÉLIB)<sup>3</sup> disponibilizou logo no início do projeto 10 mil bicicletas, distribuídas em 750 pontos da cidade. A iniciativa partiu do empresário Jean Claude Decaux, para renovar a concessão de “outdoors” e outros espaços publicitários de sua empresa (JCDecaux) em Paris, comprometendo-se então a financiar o projeto.

Calcula-se que o investimento alcançou cerca de EU\$ 12 milhões em obras, nas instalações de equipamentos e compra das bicicletas. O sistema funciona por assinatura, diária, semanal ou anual, utilizando-se uma tarjeta magnética. A idéia é que uma mesma bicicleta tenha o uso compartilhado entre a população e que haja uma estação a cada 300 metros. Atualmente, Paris conta com uma malha cicloviária superior a 370 quilômetros. O

---

<sup>3</sup> <http://www.velib.paris.fr>

prefeito de Paris, Bertrand Delanoé, em entrevista à repórter do programa Cidades e Soluções, do canal GloboNews, ressalta:

Em termos de locomoção, o século 21 tem que ser ecológico antes de tudo. E para que as pessoas não queiram usar o carro, que é muito poluente, é preciso que elas tenham várias opções: metrô ou ônibus, aluguel de carros menos poluentes, bonde elétrico, barcas e, agora, as bicicletas públicas. Se nós tivéssemos disponibilizado uma quantidade menor de bicicletas, não haveria uma mudança significativa. Mas oferecemos 10 mil logo de início e 20 mil até o fim do ano, com uma estação a cada 300 metros. Isto aumenta a disposição de pegar a bicicleta para ir até o bonde, pegar um carro menos poluente ou uma barca (GLOBONEWS, 2007a).

Ainda segundo o prefeito parisiense,

É exatamente esta mistura de meios de transporte livres e não poluentes que compõem a cidade moderna. Esta é uma preocupação que compartilho com prefeitos de outras grandes cidades no mundo, inclusive do Brasil, que também enfrentam problemas de transporte e poluição. E nós precisamos nos modernizar, inovar e voltar a sentir prazer em viver na cidade. Você entende, nós não temos Copacabana, não podemos ir à praia. Temos que compensar com outra coisa! (GLOBONEWS, 2007a).

Bertrand Delanoé ainda, através de outras ações, declarou guerra aos automóveis, ampliando a rede de transportes públicos, proibindo o acesso de motoristas a diversas ruas e reduzindo a quantidade de vagas de estacionamento, alcançando uma redução de 20% na circulação de veículos na cidade. Durante a reportagem, a jornalista indaga: Paris vai respirar melhor? O prefeito responde:

Já está respirando muito melhor. A poluição causada pelo dióxido de azoto diminuiu 32% em cinco anos. E as emissões dos gases causadores do efeito estufa, como CO<sub>2</sub>, diminuíram 9%. Já é um começo, mas temos que continuar. E não vou me dar por satisfeito. Vamos combater a poluição, pela saúde de todos, por nosso patrimônio natural e pela alegria de viver na cidade (GLOBONEWS, 2007a).

As ações realizadas em Paris mostram como é possível transformar a vida urbana através de políticas públicas que visem o interesse social e a qualidade de vida. Porém, nos países em desenvolvimento, em relação a questões financeiras há uma prioridade pré-estabelecida para outros investimentos tanto pela parte governamental (que deve atender as vontades da população), quanto pela maior parte da sociedade, o que é compreensível, já que os recursos públicos não são suficientes para atender toda a demanda. Diante do tamanho do problema (quantidade de cidades e pessoas envolvidas na questão para serem atendidas), só um grande projeto, mediante mobilização social, viabilizaria uma mudança importante, que fosse notável e respeitasse os investimentos e esforços realizados.

Nesta pesquisa tento apresentar a importância do ato individual de cada pessoa na busca de soluções individuais nas questões do aquecimento global e das emissões de gases do efeito estufa. Para isso, é fundamental que a cidadania e a consciência de cada ser humano desperte, pois ele é responsável, enquanto ser vivo, pela manutenção da vida (presente e futuro) na Terra (sustentabilidade existencial) devendo se adaptar cada vez mais a uma nova realidade ambiental, como a de escassez de bens naturais, de água e da disseminação da poluição e crescimento demográfico. É uma questão de foro individual, mas fundamental, já que somamos bilhões de seres consumindo recursos limitados do planeta.

O programa parisiense, VÉLIB, parece atender bem a essa expectativa, motivando, então, os franceses a agir ecologicamente através de um serviço prático, barato e com grande abrangência na capital francesa<sup>4</sup>, proporcionando reflexão e renovação da consciência e do papel de cada cidadão quanto aos problemas ambientais locais e do mundo, através do exercício ecológico freqüente. Para Michel Serres (apud CARVALHO, 2004, p. 140-141), há a necessidade de se estabelecer um novo pacto social, que incorpore a dimensão ambiental no futuro e no presente entre os seres humanos, ao qual ele chama de “contrato natural”.

Nesse sentido, trata-se de enfrentar o desafio de encontrar os caminhos possíveis para reunir as expectativas de felicidade humana e integridade dos bens ambientais. Um encontro que certamente implicaria aprendizado no qual estaria em jogo a humanização das relações com a natureza e a “ecologização” das relações sociais. Trata-se aqui de construir uma cultura ecológica que compreenda natureza e sociedade como dimensões intrinsecamente relacionadas e que não podem mais ser pensadas – seja nas decisões governamentais, seja nas ações da sociedade civil – de forma separada, independente ou autônoma (SERRES apud CARVALHO, 2004, p. 141, grifos do autor).

Cada pessoa é responsável por fazer o possível e o que estiver ao seu alcance individual, e porque não, esforçar-se mais, para reduzir seus consumos, os desperdícios, para preservar mais e utilizar produtos ambientalmente corretos, exigindo que produtos ecológicos e sustentáveis estejam disponíveis no mercado, etc.

Historicamente, valores tais como amizade, realização profissional, integridade de caráter, espiritualidade, relações familiares e comunitárias sempre foram de extrema importância no seio da sociedade humana. Esses valores são amiúde sacrificados pela idéia fixa do enriquecimento (PENNA, 1999, p. 45).

Ainda segundo este mesmo autor,

---

<sup>4</sup> Ver mapa de estações do Vélib e da malha ciclovária de Paris em anexos.

Muitos habitantes de países ricos sentem que o seu mundo de opulência é de alguma forma frívolo e que foram logrados por uma sociedade consumista. Eles estiveram inutilmente tentando satisfazer necessidades essencialmente sociais, espirituais e psicológicas com coisas materiais, gerando frustrações, comportamentos anti-sociais e infelicidade. O egoísmo produzido pela cultura da sociedade atual faz com que as pessoas valorizem muito mais o êxito pessoal – manifestado principalmente na exibição de riqueza – do que a responsabilidade social e ambiental. O comportamento econômico, a partir de uma certa fase da história, separou-se da ética e dos valores humanos (PENNA, 1999, p. 45).

Para Krippendorff, a evolução que almejamos deve estar associada ao restabelecimento da harmonia do sistema, diante do equilíbrio entre sociedade, economia, meio ambiente e estado. A economia deve se inserir novamente nas relações sociais, estando a serviço do homem e da sociedade. A preservação do meio ambiente intacto deve ser uma obrigação, e a degradação considerada um atentado à vida. O estado deve ser o gerador dessa harmonia.

É preciso, pois, que a economia se descentralize novamente; que o sistema de valores do homem e da sociedade volte a acentuar mais o “ser” do que o “ter”; que se considere o fato de que os recursos naturais não são inesgotáveis, em vez de explorá-los a todo custo, que a política do Estado volte a ser mais federalista que centralizadora. Entretanto, é pouco provável que o sistema se reoriente e se reequilibre por si próprio nessa direção. Se quisermos que alguma coisa se mova, é importante que todos os protagonistas que têm participação – isto é, todo nós – intervenham ativamente criando certos bloqueios, freando a velocidade do desenvolvimento e influenciando as estruturas (KRIPPENDORF, 2000, p. 33-34, grifos do autor).

Ainda conforme este autor,

Desejamos, pois um futuro onde possamos encontrar ou reencontrar um estado de equilíbrio, “um mundo harmonizado, onde cada parte seja um centro que não viva às expensas das outras, mas de acordo com a natureza e solidário com as gerações futuras” (KRIPPENDORF, 2000, p. 34, grifos do autor).

Na opinião de Sachs (1993, p. 25), a sustentabilidade social tem como objetivo a construção de uma civilização do “ser”, onde o “ter” seja melhor distribuído, reduzindo a distância entre os diferentes ricos e pobres.

A tutela do meio ambiente saudável, por meio de políticas públicas municipais adequadas, é um valor que deve estar acima de quaisquer preponderâncias econômicas e privadas, uma vez que em se protegendo a sua qualidade, se estará protegendo e promovendo um valor maior, que é a qualidade de vida do planeta e, por extensão, a qualidade de vida das pessoas locais e dos demais seres vivos que nele habitam, que poderão usufruir de uma lazer mais saudável, natural e equilibrado (CHEMIN, 2007, p. 97).

Por isso são importantes as políticas públicas de execução e intervenção, pois mesmo a sociedade ativa necessitará de uma força reguladora e controladora das ações, ou seja, o estado, como representante da população, devendo este saciar as necessidades sociais inerentes ao seu bem-estar. O poder público tem que ser dinâmico, flexível e democrático na proposição de soluções e discussões dos diversos interesses pertinentes à melhoria das condições de vida nas cidades e na preservação de todos os bens essenciais à existência das próximas gerações.

O município “possui competências próprias, que implicam obrigações e funções específicas”, devendo sua administração, “desenvolver suas funções sociais e trabalhar pelo bem-estar de seus habitantes” (CHEMIN, 2007, p. 71). Segundo a mesma publicação, “o interesse local do Município está relacionado com quem é o principal interessado, o cidadão” (CHEMIN, 2007, p. 73).

A infra-estrutura e o sistema de transportes brasileiro, por exemplo, são problemas nacionais, sendo serviços insatisfatórios e ineficientes aos usuários, o que não contribui para o aumento do número de usuários, os quais, diante da realidade brasileira nessa área, preferem o uso do seu automóvel particular em vez do transporte coletivo, ocasionando os problemas de trânsito conhecidos. Segundo o Ministério das Cidades, “as cidades brasileiras vivem um momento de crise da mobilidade urbana, que exige uma mudança de paradigma, talvez de forma mais radical do que outras políticas setoriais” (BRASIL, 2007a, p. 21).

Desde o fim de 2007, houve significativo aumento na venda de veículos em todo o país, porém a estrutura viária, já deficitária (inclusive em manutenção), acabou recebendo um acréscimo de demanda insuportável. Qual será o custo dessas mudanças? Provavelmente grandes. É importante ressaltar que as motos não suprem essa necessidade, pois elas poluem mais que os automóveis, por não possuírem tratamento dos gases poluentes, conforme a reportagem “Poluição sobre duas rodas: motos poluem mais do que os automóveis” (ECOAGÊNCIA) e da poluição sonora. Além disso, há ainda um risco maior de mortes na condução de motocicletas, já que a velocidade destes veículos é equivalente ao dos automóveis, agravado pela cultura de condução agressiva e pelo fato dos motociclistas na prática não respeitarem as leis de trânsito. Segundo o Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito – RENAEST de dezembro de 2006 (BRASIL, 2006c, tabela 2), do DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito), os automóveis e camionetas correspondiam a 66,55% (30.197.160) dos veículos registrados e as motocicletas a 18,09%

(7.989.925) do total de veículos registrados no Brasil, segundo as estatísticas do DENATRAN<sup>5</sup>.

Em relação às estatísticas do “Anuário Estatístico de Acidentes de Trânsito - BRASIL - RENAEST 2006” (BRASIL, 2006a) publicado pelo Denatran, conforme o quadro 9, durante o ano de 2006, o total de veículos envolvidos em acidentes com vítimas foi de 478.141. As motocicletas representaram 28,27% (135.197) e os automóveis 41,21% (197.036) do total, sendo que somados, motocicletas, automóveis e camionetas, a estatística aponta um índice de 69,48% (332.233) do total de acidentes registrados pelos DETRAN’s (Departamento de Trânsito) de cada estado brasileiro. Nesse mesmo documento, no quadro 13, o total de acidentes com vítimas, no Brasil em 2006, foi de 322.919 casos. O número de vítimas não fatais foi de 407.685 pessoas e o de vítimas fatais de 19.910 pessoas, totalizando 427.595 vítimas.

Conforme a metodologia e dados do documento “Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Rodovias Brasileiras” (BRASIL, 2006b), elaborado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), a tabela 14 apresenta um custo médio para cada acidente sem vítima de R\$ 16.840,00. Os acidentes com vítimas não fatais possuem um custo médio de R\$ 86.032,00 e os acidentes com vítimas fatais tiveram uma média de R\$ 418.341,00 por acidente. Para cada pessoa envolvida em acidentes, o custo por ilesos é de R\$ 1.040,00. Para cada pessoa ferida, o custo é de R\$ 36.305,00, e por pessoa morta em acidentes, o cálculo aponta um custo de R\$ 270.165,00, conforme os dados da tabela 17 do levantamento do IPEA.

Fazendo um esboço, a partir dos dados analisados nas estatísticas do DENATRAN e relacionando aos números e valores apresentados no documento do IPEA, somando as médias de custos por acidentes e os números de acidentes e vítimas, chegamos aos seguintes valores<sup>6</sup>: os custos com fatalidades seriam de (19.910 vítimas fatais x R\$ 270.165,00) R\$ 5.378.985.150,00. As vítimas não fatais responderiam por (407.685 pessoas feridas x R\$ 36.305,00) R\$ 14.801.003.925,00 e para acidentes sem vítimas (155.222 veículos acidentados sem vítimas x R\$ 16.840,00) R\$ 2.613.938.480,00. Portanto, o valor dos custos dos acidentes (2005), juntamente com o número de acidentes de trânsito e vítimas (2006), aponta um gasto

<sup>5</sup> Disponível em: <<http://www2.cidades.gov.br/renaest/detalheNoticia.do?noticia.codigo=120>>. Acesso em 09 jun. 2008. Ver anexos.

<sup>6</sup> Fórmula dos cálculos: fatalidades 19.910 pessoas e não fatalidades 407.685 pessoas, conforme quadro 13 do anuário do DENATRAN. Os valores deste cálculo correspondem à tabela 17 do documento do IPEA. Já os acidentes sem vítimas, consideraram o valor do custo médio por acidente sem vítima - tabela 14 do IPEA, já que se referem ao número de veículos acidentados (diferença entre o total de veículos do quadro 9, menos o número de acidentes com vítimas do quadro 13 do DENATRAN).

de pelo menos R\$ 22.793.927.555,00, conforme metodologia de elaboração do documento. Só com vítimas, fatais e não fatais, o gasto foi de R\$ 20.179.989.075,00.

Conforme a tabela 16 (ver anexos tabela 6) do estudo do IPEA, o custo com cuidados em saúde total, para cada pessoa, vítima não fatal ou fatal é de 35,63% do custo total de cada acidente. Toda essa conta não considera a necessidade de internação e ocupação dos hospitais por vítimas dos acidentes, por exemplo, o que amplia a gravidade da situação da saúde pública nos hospitais brasileiros, diminuindo o número de leitos, aumentando os custos da saúde no Brasil e exigindo mais recursos a cada ano. Esses 35,63% representaram um gasto de pelo menos R\$ 7.190.130.107,42 ao sistema de saúde brasileiro, somente com vítimas de acidentes de trânsito no Brasil. Segundo o Ministério da Saúde, o orçamento em saúde pública no Brasil, em 2006, foi de R\$ 35.135.601.278,22.

Conforme o quadro 45 do anuário do DENATRAN, encontramos uma situação que tende a piorar. Em 2002, a população brasileira era composta por 174.632.960 pessoas, para uma frota total na época de 34.284.967 veículos. Já em 2006, o número de habitantes chegou a 186.770.562 pessoas, sendo que o número de veículos registrados chegou à marca de 45.370.640. A variação entre 2002 e 2006 no número de veículos foi de 32,33%, acrescentando 11.085.673 nas avenidas e rodovias de todo o país. Nesse mesmo período a população aumentou em 12.137.602 habitantes, correspondendo a 6,95% de diferença entre esses 4 anos. A proporção do número de pessoas para cada carro, que em 2002 foi de 5,09 pessoas para cada veículo, caiu para 4,12 pessoas por veículo.

A questão é saber qual será o resultado futuro desses números. Além de o sistema viário brasileiro ter uma péssima infra-estrutura, aos nossos olhos parece não haver mais espaço para tantos veículos. Por onde se anda há congestionamentos. Há um estrangulamento das vias devido ao excesso de veículos. Há ainda o aumento na venda de veículos ano a ano, o que apresenta-nos uma situação desfavorável às cidades e a sociedade neste sentido. Como efeito comparativo, diante desses números encontrados, o projeto da Linha 2 do metrô<sup>7</sup> de Porto Alegre elaborado pela Trensurb, teve como valor estimado de implantação cerca de R\$ 2,5 bilhões. Esse projeto prevê ainda uma demanda total a ser atendida de 670 mil passageiros por dia. Como benefícios o projeto aponta:

- Redução significativa do volume de ônibus que hoje sobrecarrega os principais corredores e o Centro da Capital (oito mil viagens/dia de ônibus a menos ao Centro de Porto Alegre);

---

<sup>7</sup> Dados disponíveis em: <[http://www.trensurb.gov.br/php/estudos\\_projetos/metro\\_poa.php](http://www.trensurb.gov.br/php/estudos_projetos/metro_poa.php)>. Acesso em: 19 fev. 2008.

- Redução do impacto urbano e ambiental gerado pela atual situação (redução dos níveis de poluição ambiental, lançando 3 mil toneladas de dióxido de carbono a menos por ano);
- Redução do potencial de acidentes (menos 13.800 acidentes e 30 mortes por ano);
- Ganho de tempo nos deslocamentos, direcionando-o para o lazer, conforto e revitalização das áreas lindeiras (TRENSURB).

A grande parte das cidades brasileiras possui um transporte público baseado em sua maior parte em ônibus, mas:

As grandes diferenças entre as condições de uso de automóveis e ônibus demonstram porque a substituição de viagens feitas por transporte privado é tão difícil na cidade. Enquanto a acessibilidade ao automóvel é facilitada e o seu uso pode ser feito com razoável eficiência, o mesmo não ocorre com o sistema de ônibus, que implica em elevados tempos de caminhada e espera, desconforto, irregularidade, além da precariedade das conexões (VASCONCELLOS, 2000, p. 61).

Ainda conforme Vasconcellos (2000, p. 61), a opção por uma modernização capitalista, baseada no automóvel, comandou o processo de reorganização urbana dos países subdesenvolvidos que o escolheram, sendo condicionada pelo desenvolvimento político, social e econômico de cada país e região, e fortemente influenciada por técnicas e ações de intervenção urbana comandadas pelo Estado.

À medida em que foram aumentando as necessidades de deslocamento – em função por exemplo do crescimento vegetativo da população, da mudança de hábitos, das mudanças econômicas ou do aumento da renda de grupos específicos -, o espaço urbano foi sendo adaptado de forma desconexa, mas não por isto ineficiente para determinados objetivos (VASCONCELLOS, 2000, p. 61).

O turismo como um fenômeno global, ao qual as atividades de transporte estão muito ligadas, merece atenção especial nesse sentido, pois, devido ao seu âmbito mundial, ele também será obrigado a se transformar e passar a ser parte ativa de uma nova realidade ambiental. Me refiro principalmente ao comportamento desmedido das pessoas como cidadãos, mas também como turistas, já que ambos são consumistas e despreocupados com suas ações, como afirma Krippendorf:

O turista “vilão” é um ser humano que busca, com todo o direito, a felicidade pessoal durante as férias. Ele tem uma necessidade cruel dessa liberdade subjetiva que a viagem lhe confere e a desfruta, mesmo que – aos olhos de seus detratores – ele não faça nada de especial. Ele defende, antes de tudo, a própria causa e não tem pretensões de trabalhar pela compreensão entre os povos, pelo desenvolvimento do terceiro mundo, pela expansão econômica e nem pela proteção da paisagem. Ele age de forma egocêntrica, o que é muito compreensível. Ninguém, até hoje, lhe abriu os olhos sobre as

conseqüências desse procedimento nem sobre a responsabilidade que lhe cabe no sistema turístico. Ele ignora a maioria dos efeitos, sobretudo os efeitos de longo prazo que as viagens produzem na população, na economia e no meio ambiente das regiões visitadas. Até o momento, o debate que trata do assunto não o preocupou (KRIPPENDORF, 2000, p. 67).

Claro que os problemas do turismo em relação aos seus impactos, devido à falta de planejamento, de sustentabilidade ambiental e responsabilidade social estão presentes em todas as áreas deste setor, pois são poucos os projetos que visam esses objetivos de integração do empreendimento com o meio onde será instalado. A intenção é gerar lucro independentemente dos resultados indiretos obtidos no futuro.

O desenvolvimento econômico e o bem-estar do ser humano dependem dos recursos da Terra. O desenvolvimento sustentável é simplesmente impossível se for permitido que a degradação ambiental continue.

Os recursos da Terra são suficientes para atender às necessidades de todos os seres vivos do planeta se forem manejados de forma eficiente e sustentada. Tanto a opulência quanto a pobreza podem causar problemas ao meio ambiente.

O desenvolvimento econômico e o cuidado com o meio ambiente são compatíveis, interdependentes e necessários. A alta produtividade, a tecnologia moderna e o desenvolvimento econômico podem e devem coexistir com um meio ambiente saudável (DIAS, 2000, p. 226).

O turismo poderia entrar como modificador do comportamento, instruindo a preservação, conservação e valorização do destino turístico, mas o desinteresse se dá por não haver uma auto-identificação dos próprios turistas com a localidade, a falta de bom-senso e responsabilidade que todos visitantes deveriam ter nas ações mais simples, como por exemplo, economizar água, não jogar lixo nas vias públicas, preservar a flora e a fauna. Como carregam costumes (vícios) adquiridos no dia a dia de suas vidas, logo não possuem sensibilidade e comportamento adequados em relação a esses tipos de questões quando chegam ao destino turístico a ser visitado, ao longo da viagem e da sua vida.

O que vale na viagem, parece ser a possibilidade de transformar o destino turístico em um lugar mais similar possível à sua casa e hábitos, ou seja, a vontade de se afastar da sua cidade é grande, contudo, não é a mesma no que diz respeito a manter o mesmo comportamento (sem responsabilidade social e ambiental) e estilo de vida (consumista).

Os especialistas muitas vezes se surpreendem com a defasagem que parece existir entre as motivações e o comportamento real do viajante. O turista pretende buscar a calma, a mudança e o anticotidiano, mas nós o encontramos no meio da multidão, nos locais de veraneio cheios de concreto, nas regiões desbravadas pela civilização turística, numa atmosfera artificial digna de uma Disneylândia, vivendo situações que por vezes são mais

confusas, antissociais, estressantes e constrangedoras do que em seu ambiente habitual (KRIPPENDORF, 2000, p. 52).

#### 1.4 O PAPEL DA BICICLETA COMO MEIO DE TRANSPORTE

Diante desse contexto, de acordo com os estudos analisados e lidos, sugiro como opção para a mudança da realidade relatada anteriormente, a massificação do uso da bicicleta como meio de transporte sustentável. Vale ressaltar previamente, que minha sugestão é a existência de uma rede de transportes públicos sustentáveis nas cidades, onde a bicicleta seja uma opção aos habitantes, sendo fundamental sua integração aos outros modais (como exposto mais adiante), a fim de unir meios de transporte não poluentes, que sejam mais eficazes e realmente sustentáveis, evitando assim veículos motorizados baseados em combustíveis fósseis.

As bicicletas possuem baixo custo de aquisição e de manutenção, o que facilita a compra deste bem pela maior parte da população. Além disso, tem baixo impacto ambiental, pois não utiliza qualquer tipo de combustível, além de não gerarem ruídos. Colaboram também com a manutenção da saúde dos usuários, devido ao exercício necessário para a locomoção - eficiência energética, já que as pessoas precisam dispor de sua própria energia e força, não necessitando qualquer combustível ou alimentação extra. Outras vantagens dizem respeito ao espaço físico necessário para um ciclista, o qual é calculado (BRASIL, 2007b, p. 99, figura 80) em uma largura de 1,50 metros, 2,75 m de comprimento e 2,50 metros de altura, conseqüentemente exigindo menor espaço público e menor intervenção do poder público na modificação, adaptação e manutenção das vias públicas. As bicicletas possuem ainda uma vida útil muito superior aos automóveis. Seu uso é recomendado para trajetos de cinco quilômetros, por exemplo, pois geralmente o deslocamento entre origem e destino permite um ganho de tempo muito grande devido às facilidades de acesso e locomoção porta a porta, conforme o gráfico 9 (BRASIL, 2007b, p. 60).

O Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades descreve os seguintes fatores favoráveis ao seu uso: baixo custo de aquisição e manutenção, eficiência energética, baixa perturbação ambiental, contribuição à saúde do usuário, equidade (acessível quase a todas as camadas econômicas e sociais), flexibilidade (não possui rotas nem horários pré-estabelecidos), rapidez (agilidade para deslocamentos de até 5 km), menor necessidade de espaço público (BRASIL, 2007b, p. 57-60). Como itens desfavoráveis, o mesmo estudo aponta: “raio de ação limitado”, “sensibilidade às rampas”,

“exposição às intempéries e à poluição”, “vulnerabilidade física do ciclista” e a “vulnerabilidade ao furto da bicicleta” (BRASIL, 2007b, p. 61-64).

No meu entendimento, o raio de ação limitado pode ser eliminado a partir da existência de uma linha de metrô abrangente, que ofereça ao usuário a possibilidade de levar sua bicicleta a bordo (ou em vagão específico), para que usuário complemente seu trajeto entre os dois modais. A sensibilidade às rampas tem no próprio estudo do Ministério das Cidades um argumento: “a tendência natural é o desenvolvimento do sistema viário em direções que suavizem a declividade da rampa, adotando um traçado de ‘meia-encosta’. Dessa forma, somente sítios urbanos muito acidentados tornam o uso da bicicleta inviável” (BRASIL, 2007b, p. 62).

Já a exposição às intempéries é um empecilho. O documento do Ministério das Cidades sugere que “há diversas formas de atenuá-los, como o uso de vestimenta adequada e a arborização dos trajetos, entre outras” (BRASIL, 2007b, p. 63). Em dias de chuva, por exemplo, os freios da bicicleta não funcionam corretamente quando molhados, agravando a questão da segurança. Diante de uma condição climática desfavorável, provavelmente a maioria dos ciclistas desistiria de utilizar a bicicleta. Sobre a exposição à poluição, entretanto, há um fato relevante: “o nível de poluição no habitáculo de um automóvel é invariavelmente superior à taxa de poluição do ar ambiente (um automobilista respira duas vezes mais CO do que um ciclista e cerca de 50% a mais de óxido de azoto)” (UNIÃO EUROPEIA, 2000, p. 13).

Para que de fato a vulnerabilidade física do ciclista não seja um ponto realmente desfavorável ao ciclista, a sugestão é a criação de ciclofaixas e ciclovias exclusivas, oferecendo realmente a segurança que o ciclista necessita para usá-la ao longo de todo o trecho e interseções existentes. Essa questão é mais complicada, porque é uma questão de educação dos motoristas, um fator impeditivo ao sucesso das ciclovias: no trânsito vale a lei do mais “forte”. Já o furto de bicicletas, pode ser evitado com a vigilância e proteção adequada do bicicletário. No mais se trata também de um problema social e de segurança pública, que pode ser inibido com a implantação de iluminação das vias, a adoção de emplacamento das bicicletas ou outro dispositivo de segurança e controle público.

Fora questões pertinentes à elaboração de políticas públicas e estabelecimento de incentivos ao uso da bicicleta nas cidades, pedalar proporciona tanto o deslocamento para o trabalho quanto para passeios. Não ocasiona congestionamentos e colabora para um melhor aproveitamento do espaço público, já que não exige tanto espaço físico quanto um automóvel, ao mesmo tempo em que não necessita de tanto investimento em infra-estrutura e serviços,

como pavimentação, estacionamento, sinalização, controle, etc. como no caso dos automóveis. Outra vantagem do ciclista é a possibilidade de trajetos porta a porta, o que gera um ganho de tempo muito grande em relação aos demais meios de transportes. Tudo isso junto proporciona uma melhor qualidade de vida para as pessoas, permitindo maiores e melhores espaços públicos destinados ao lazer e mais compartilhados entre toda população.

A bicicleta proporciona uma boa eficácia no alcance de distâncias aproximadas a 5 quilômetros, proporcionando o deslocamento porta a porta. No Brasil as bicicletas são os veículos individuais mais utilizados no país, caracterizando-se na única alternativa ao alcance de todas as pessoas, não importando a renda, podendo ser usada por aqueles que gozam de boa saúde, a partir da infância até a idade mais avançada (BRASIL, 2007b, p. 26). Conforme Porto Alegre (2007, p. 62), o uso da bicicleta comparado ao caminhar, apresenta ainda outras vantagens. Enquanto a pé, durante 10 minutos de caminhada, com a velocidade média de 5 km/h, são percorridos cerca de 800 metros e abrangendo uma área de apenas 2 km<sup>2</sup>, pedalando, a uma velocidade média de 20 km/h, pode-se percorrer em 10 minutos mais de 3 km, constituindo uma área de abrangência de 32 km<sup>2</sup> (15 vezes maior). Segundo o relatório “Australia” (1994a, p. 423), o consumo de energia por modo de transporte, medido em quilojoules (kJ) mostra que: carros ocupados somente com o motorista, consomem de 4.800 a 5.800 quilojoules. Carros com motorista e um passageiro consomem de 2.500 a 3.000 kJ. Os pedestres consomem de 200 a 260 e as bicicletas consomem de 90 a 210 quilojoules.

Comparando-se estudos realizados, temos os seguintes dados: de acordo, com o gráfico 1 do Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades, do Ministério das Cidades (BRASIL, 2007b, p. 14), em uma faixa de trânsito por hora, percebe-se a vantagem de se utilizar a bicicleta no meio urbano como forma de mobilidade. O único meio de transporte que a supera é o trem, devido a sua capacidade de carga. Os dados apresentados anteriormente, mostram como a bicicleta, o caminhar ou a utilização de trens são eficientes como meios de locomoção. O ideal seria oferecer e integrar a utilização de trens com deslocamentos a pé e ao uso das bicicletas, o qual é o padrão que vem sendo utilizado e difundido na Europa, e parece ser de fato, o formato mais eficaz para a mobilidade urbana, como apresentado na entrevista do prefeito de Paris sobre o projeto Vélib.

Em entrevista ao programa Cidades e Soluções, na matéria “Bicicletas - parte II” (GLOBONEWS, 2007b), o presidente da ONG Transporte Ativo, José Lobo, é questionado com a seguinte pergunta: o que falta para o Brasil ser um país aonde haja mais gente usando bicicleta não apenas para o lazer, mas também para o trabalho?

Eu acho que principalmente é reconhecer que a bicicleta é um veículo de transporte efetivo. Saber conhecer o que ela pode oferecer, porque sem conhecer você não vai andar de bicicleta, acho que é um pouco isso. Porque a gente, o brasileiro, quando houve novidades sobre bicicleta ele acha engraçado, ele ri, acha bacana, mas ele ainda não pára pra pensar no quão importante a bicicleta pode ser importante pra cidade, pro meio ambiente e pra ele mesmo (GLOBONEWS, 2007b).

Acredito que a opinião de José Lobo sintetiza bem como o uso da bicicleta é encarado pela população das grandes cidades, sendo agravado pela questão social do consumista do “ter” em oposição ao “ser”, cultura da qual é exemplificada pelos automóveis. Criar uma nova cultura, onde o uso de um veículo simples, a bicicleta, possa ser um meio de transporte de massa pode parecer, a algumas pessoas, retrógrado. Porém essa é a nova tendência política internacional, alternativa ambiental e o início da solução dos problemas de mobilidade urbana nas grandes cidades do mundo. Essas idéias vindo sendo promovidas de maneira enfática, principalmente pelo Canadá, pelos governos europeus, pela União Européia, Nova Zelândia e Austrália, onde as campanhas promovem o uso da bicicleta como meio de locomoção urbana diária, pois a já há a percepção que o saturamento do trânsito urbano pode inviabilizar a cidade.

O governo brasileiro através do Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2007a) e do Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades (BRASIL, 2007b) busca satisfazer as mesmas necessidades dos demais países, mas no caso brasileiro falta a promoção e a execução das práticas sugeridas nos dois documentos, os quais trabalham a mobilidade urbana de forma objetiva.

## 2 A INFRA-ESTRUTURA NECESSÁRIA NOS CENTROS URBANOS PARA O USO DA BICICLETA COMO MEIO ALTERNATIVO DE TRANSPORTE URBANO

A Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana - SeMob, vinculada ao Ministério das Cidades, elaborou o Caderno de Referências para Elaboração do Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades (BRASIL, 2007b, p. 7), com a finalidade da inclusão social, sustentabilidade ambiental, gestão participativa e equidade no uso do espaço público. São papéis importantes e fundamentais, que o uso da bicicleta como alternativa de transporte urbano de massa proporciona, para que seja dado ao seu uso o “tratamento adequado ao papel que ela desempenha nos deslocamentos urbanos de milhares de pessoas. Isto exige políticas públicas específicas que devem ser implementadas pelas três esferas”. Este documento ainda afirma que:

A inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos deve ser considerada elemento fundamental para a implantação do conceito de Mobilidade Urbana para construção de cidades sustentáveis, como forma de redução do custo da mobilidade das pessoas e da degradação do meio ambiente. Sua integração aos modos coletivos de transporte é possível, principalmente com os sistemas de alta capacidade, o que já tem ocorrido, mesmo que espontaneamente, em muitas grandes cidades (BRASIL, 2007b, p. 7).

Essas intenções públicas, por parte do governo federal vêm ao encontro do que foi abordado no primeiro capítulo deste trabalho. Entretanto, nesse caso a execução e gestão dos projetos são de competência dos municípios. Através do SeMob, é possível financiar projetos e obras de desenvolvimento ciclovitário. São eles:

- Programa de Mobilidade Urbana, através da ação *Apoio a Projetos de Sistemas de Circulação Não Motorizados*, com recursos do Orçamento Geral da União – OGU;
- Programa de Infra-estrutura para Mobilidade Urbana - Pró-Mob, através de modalidades que apóiam a circulação não-motorizada (bicicleta e pedestre), para financiamento com recursos do Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT); [...] (BRASIL, 2007b, p. 17, grifos do autor).

No Brasil, a infra-estrutura é um dos pontos mais deficientes. No segundo semestre de 2005, o Ministério das Cidades, através da Diretoria de Mobilidade Urbana, coordenou o levantamento de dados sobre as condições do uso da bicicleta em mais de 400 municípios no Brasil, baseando-se também em outros dados, como da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT (BRASIL, 2001). Conforme a tabela 10 (BRASIL, 2007b, p. 37-38), percebe-se alguns números interessantes quanto a infra-estrutura existente para bicicletas: possuímos somente 2.505,87 km de extensão de malha ciclovitária em todo o Brasil, enquanto

nas cidades de Munique e Hamburgo, na Alemanha, havia respectivamente, no mesmo período, 1.400 e 1.280 km de ciclovias. Conforme o Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades (BRASIL, 2007b, p. 72), os fatores que contribuem para o uso da bicicleta por usuários não habituais são: a qualidade física da infraestrutura (a via, a sinalização e seus demais dispositivos), a qualidade ambiental das vias (paisagismo), a homogeneidade da infra-estrutura contínua (as características ao longo da via), facilidades na guarda da bicicleta - estacionamentos (bicicletários ou paraciclos providos de segurança e vigilância) e a integração da bicicleta com outros modais (com estacionamento, banheiros, bebedouros e outros elementos atrativos para o uso desses espaços).

A infra-estrutura se apresenta, então, como necessidade básica para que haja um forte incentivo e desenvolvimento eficaz do uso da bicicleta, e para adoção por parte dos habitantes, como opção individual de mobilidade urbana sustentável. Dependendo do seu nível de desenvolvimento e da qualidade, a infra-estrutura definirá o sucesso ou não da bicicleta como alternativa eficaz como transporte urbano de massa no cotidiano.

## 2.1 PORTO ALEGRE: O PLANO DIRETOR CICLOVIÁRIO

É claramente perceptível a individualização da vida das pessoas em Porto Alegre, assim como ocorre na maioria de todos os grandes centros urbanos. O trânsito da cidade representa muito bem este fato. Muitos veículos rodando pela cidade, por exemplo, são ocupados somente pelo motorista, mas não é só isso. Há também a falta de respeito às leis, a falta de paciência e de educação no trânsito. Isso significa que as pessoas perderam a tolerância e o respeito que lhes restava (se restava) em relação aos demais personagens da vida cotidiana. O que falta para Porto Alegre se tornar mais coletiva e sociável, se posicionando como referência em sustentabilidade em relação à mobilidade urbana? Em termos de transporte urbano e interurbano, assim, como em outras capitais brasileiras, Porto Alegre carece de um sistema de transporte público de massa eficiente. Atualmente a cidade baseia sua mobilidade urbana no transporte público por ônibus, contando com uma frota de aproximadamente 1.616 veículos<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> Dados levantados a partir das páginas dos consórcios de empresas de ônibus na internet. Disponível em: <<http://www.conorte.com.br>>, <<http://www.unibus.com.br>> e <<http://www.sts.com.br>>. Acesso em: 18 mar. 2008.

A implantação de uma linha de metrô é uma boa opção como transporte público de massa que se deveria disponibilizar aos habitantes da cidade e da região metropolitana, pois ele oferece um deslocamento ágil, seguro e “limpo”, que não emite gases poluentes quando alimentado por energia elétrica. A grande vantagem do transporte ferroviário é poder ligar a cidade com agilidade e pontualidade. Este meio de transporte é o que permite a maior locomoção de pessoas por faixa de tráfego (BRASIL, 2007b, p. 14). Além disso, o metrô é o meio mais propício para gerar conexões ao usuário, pois este sistema geralmente faz com que os outros meios de transporte público trabalhem voltados às chegadas e partidas dos trens. Possui também uma grande infra-estrutura disponível e bastantes espaços nas estações, o que facilita a acessibilidade e a movimentação do público, permitindo também a instalação de bicicletários ou mesmo o transporte de bicicletas junto aos vagões, geralmente operando com confiabilidade e pontualidade.

Outro sistema complementar que poderia ser implantado em Porto Alegre nos atuais corredores de ônibus, a fim de qualificar e ampliar a mobilidade sustentável na cidade, é o sistema de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) ou TRAM (transporte rápido automotriz em inglês). São veículos de menor estrutura em relação aos trens e metrôs, que operam em superfície, possuindo capacidade para cerca de 350 pessoas, os quais poderiam ser instalados ao longo de todos os corredores de ônibus atuais, operando de forma centralizada nas principais avenidas da cidade (similar ao modelo de Barcelona, na Espanha<sup>9</sup>), de onde, então, haveria conexão com ônibus para o interior dos bairros ou para locais mais distantes. O sistema de VLT ou TRAM tem seu uso largamente difundido por muitas cidades e capitais européias. No Brasil, este sistema é utilizado para o transporte interurbano entre as cidades de Crato e Juazeiro do Norte, interior do Ceará, sendo conhecido como o Trem do Cariri<sup>10</sup>, porém, ao invés de ser movido por eletricidade (para ser menos poluente), este projeto utiliza o diesel. Os VLTs são promovidos também pelo Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana, na página 91. Segundo, Pereira, em sua proposta número 30, ele sugere a criação de programa de transporte urbano público em cidades de porte médio baseado no uso de “veículos leves sobre trilhos” - VLT (BONDES), afirmando, portanto:

Essa proposta justifica-se por argumentos que transcendem a visão setorial dos transportes. O enfoque integrado a partir da Ciência Ambiental, da Energia e do Urbanismo embasa a sugestão. Sob o ponto de vista energético, o uso de veículos movidos por energia elétrica possibilita uma

---

<sup>9</sup> Fotos disponíveis em: <<http://www.trambcn.com/galeria.php?idioma=ing>>. Acesso em 9 jun. 2008.

<sup>10</sup> <http://www.metrofor.ce.gov.br> - acessar o menu “Trem Cariri” para maiores informações. Acesso em 26 abr. 2008.

grande variedade de fontes energéticas, o que é uma grande vantagem comparativa em relação aos ônibus, veículos que em geral são movidos por motores à explosão, os quais, além de terem menos alternativas energéticas, são geradores de emissões, *in situ*, o que sob a ótica da qualidade ambiental é uma grande desvantagem (PEREIRA, 2000, p. 319, grifo do autor).

Complementando sua proposta, o autor enfatiza:

Por fim, sob um enfoque urbanístico, a existência de bondes em uma cidade traz um *algo mais*, um certo charme, um ar romântico, uma melhora da qualidade de vida advinda de um indicador *não exato*, subjetivo, mas que é mensurável através da satisfação da grande maioria das pessoas com esse modal de transporte (PEREIRA, 2000, p. 319-320, grifos do autor).

Quanto ao uso da bicicleta pela população, o maior problema para a adoção deste veículo como transporte de massa, se deve à falta de ciclovias permanentes, de infra-estrutura complementar, como paraciclos, iluminação, bicicletários, equipamentos auxiliares, como vestiários e banheiros nos locais de trabalho para o ciclista tomar banho, se lavar e trocar de roupa se necessário.

A primeira experiência realizada, em Porto Alegre, na adoção de espaços exclusivos ao uso da bicicleta se deu com a construção, em 1993, da ciclovia de Ipanema (Ayrton Senna), na avenida Guaíba, zona sul da capital gaúcha, a qual é a única ciclovia permanente da cidade e utilizada exclusivamente para lazer, possuindo 1,2 quilômetros de extensão e 2,6 metros de largura. Atualmente, a cidade conta com a avenida Edvaldo Pereira Paiva (Beira-Rio), formando o complexo da Ciclovia da Orla do Guaíba, a qual tem a avenida fechada ao trânsito de veículos motorizados nos sábados, domingos e feriados, se estendendo desde a Usina do Gasômetro até a avenida Augusto de Carvalho, complementado então, por um trecho asfaltado sobre a calçada que vai ao encontro da avenida Padre Cacique, somando uma extensão total de aproximadamente 5,4 quilômetros.

Há ainda dois corredores de uso exclusivo dos ônibus, que nos domingos e feriados são fechados especialmente para a realização de atividades de lazer: a III Perimetral, a qual compreende o trecho desde a avenida Aparício Borges até a avenida Dom Pedro II, disponibilizando à população cerca de 11,6 quilômetros de ciclovia. Há também o corredor da avenida Érico Veríssimo, que vai desde a avenida José de Alencar até a avenida Borges de Medeiros, dando acesso à Usina do Gasômetro através do trecho final do Caminho dos Parques em direção à avenida Beira-Rio, proporcionando 2,3 quilômetros de vias exclusivas para o lazer e acesso seguro à orla do Guaíba.

A ciclofaixa Caminho dos Parques interliga os parques Moinhos de Vento (Parcão), Farroupilha (Redenção) e Marinha do Brasil à ciclovia Orla do Guaíba, sendo caracterizada

por ser uma ciclofaixa bidirecional adaptada, com pintura específica, nas avenidas e ruas entre essas duas regiões da cidade, totalizando cinco quilômetros de extensão e possuindo três metros de largura. Entretanto, esta ciclofaixa teve seu uso desaconselhado pelo Diretor-presidente da EPTC (Empresa Pública de Transporte e Circulação de Porto Alegre) e secretário municipal da mobilidade urbana, Luiz Afonso dos Santos Senna<sup>11</sup> ('CAMINHO dos Parques é péssimo'): "segundo o secretário, é devido aos problemas de segurança do trajeto que ele atualmente se encontra sem manutenção", porém, contraditoriamente mantiveram-se as placas de trânsito indicativas de área de lazer aos domingos (das 8 às 20 horas) e as placas de propaganda do patrocinador do projeto ao longo de toda a ciclofaixa.

Analisando os dados, de acordo com a pesquisa realizada para o Plano Diretor Ciclovitário de Porto Alegre – Sumário Executivo, de fato a cidade possui um grande potencial para conseguir mudar o perfil e a lógica dos meios de transporte na cidade. A partir deste plano, percebe-se que mudanças significativas podem ocorrer se implantadas e executadas conforme as obras projetadas. A pesquisa (PORTO ALEGRE, 2007, p. 6) aponta que, das 2.768.632 viagens diárias de Porto Alegre, apenas 15.291 viagens são realizadas por bicicleta, representando, portanto, somente 0,55% do total de viagens na cidade, mostrando que há uma boa fatia de viagens diárias que pode ser absorvida através da utilização da bicicleta como meio alternativo de mobilidade urbana. Para isso foi elaborado o Plano Diretor Ciclovitário de Porto Alegre, com o objetivo de estudar e planejar uma rede ciclovitária de caráter permanente e para uso diário da população como alternativa de transporte público individual, apresentando duas redes: uma prioritária e outra potencial.

Conforme o projeto apresentado (PORTO ALEGRE, 2007, p. 70), definiu-se a rede estrutural, com 124,2 quilômetros na primeira fase, com trechos prioritários compreendendo as ciclovias das avenidas Ipiranga (6,6 km), Sertório (7,8 km) e da estrada Antônio Silveira (3,2 km, na Restinga), as quais somam 17,6 quilômetros de ciclovias. O projeto completo prevê outras duas fases de execução a partir deste momento, no qual é estipulada uma duração de 4 anos para cada uma das três fases de implantação. Portanto, o projeto teria todas as fases concluídas por volta de 2020. Esta rede potencial é calculada em 395,4 quilômetros de extensão (PORTO ALEGRE, 2007, p. 68), representando a conclusão da terceira fase do projeto do Plano Diretor Ciclovitário de Porto Alegre. Ainda de acordo com o Plano Diretor Ciclovitário de Porto Alegre – Sumário Executivo (PORTO ALEGRE, 2007, p. 29), uma projeção da quantidade de viagens para 2012, aponta que o número de viagens privadas será

---

<sup>11</sup> Luiz Afonso dos Santos Senna acumula os cargos de diretor-presidente da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC) e de secretário municipal de mobilidade urbana de Porto Alegre.

de 1.202.237 contra 1.168.824 viagens públicas, levando-se em consideração que não haja uma mudança no cenário atual. Isso prova a importância da execução desse projeto, até porque a projeção do uso da bicicleta nas viagens, que atualmente é de 15.291, alcançaria somente 17.236 viagens diárias, o que corresponderia somente a 0,53% do total de viagens na cidade se não houver mudança no cenário atual.

Conforme as tabelas, das páginas 68 e 69, do Plano Diretor Cicloviário - Sumário Executivo, percebe-se que há uma questão que certamente trará problemas de aceitação pelos moradores e usuários e ao bom funcionamento das ciclovias: ciclofaixas unidirecionais e bidirecionais em calçadas. Da extensão total de 395,4 quilômetros, são previstos na rede potencial, como via compartilhada entre pedestres e ciclistas 230,1 quilômetros, representando 58,20% do total das ciclovias. Já na rede estrutural, que constitui a primeira fase do projeto, dos 124,2 km da extensão total, prevê-se que 46,1 km serão realizados sobre calçadas, representando 37,12% da extensão total. De acordo com o Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades (BRASIL, 2007b),

É preciso dizer que esta situação, de contrafluxo e compartilhamento com o tráfego geral, não é encontrada nem tampouco na Holanda. Algumas cidades podem adotar o uso de bicicleta no contrafluxo com ciclofaixa, mas apenas em vias onde circulam apenas transportes coletivos. No tráfego geral, esta não tem sido uma prática de largo uso nos países com maior tradição no uso da bicicleta.

Neste caso, recomenda-se a adoção de ciclovia. Isto porque uma via desta natureza consegue gerar separação segura entre os ciclistas e os motoristas. E, sendo assim, deixa de existir o compartilhamento dos espaços na circulação (BRASIL, 2007b, p. 126).

Ainda segundo este mesmo documento, é interessante salientar que:

O mais importante, porém, parece ser o estabelecimento de hierarquia no uso das vias. E nela, parece ficar claro que existirão espaços onde a circulação por bicicleta não será aceita. Em outros, o automóvel é quem deverá ser banido. Deve-se criar regra sobre o momento do estabelecimento do compartilhamento ou da segregação. A definição deverá considerar a análise dos volumes de veículos e as velocidades das correntes do tráfego, levando em consideração tanto os volumes dos motorizados como o de bicicletas (BRASIL, 2007b, p. 126).

Contudo, o pedestre já é muito prejudicado no trânsito pelas dificuldades que enfrenta ao atravessar as vias de circulação, devido aos veículos que estacionam sobre as calçadas, as entradas e saídas de estacionamentos, etc., e agora deverão se sujeitar à divisão do espaço das calçadas com os ciclistas. Além disso,

Ainda sobre os obstáculos que prejudicam a qualidade de viagens realizadas pelos pedestres, deve-se destacar o mau planejamento da ocupação urbana, uma vez que bancas de jornal, lixeiras, postes, abrigo de ônibus, etc., são exemplos de mobiliários urbanos que diminuem a largura efetiva dos passeios públicos, obrigando as pessoas a disputarem espaços e promovendo conflitos entre si mesmas (CARVALHO, 2006, p. 12).

O mesmo autor ainda ressalta:

Convém destacar que além do prejuízo causado à circulação dos pedestres, a presença de ciclistas sobre as calçadas provoca a evasão dos pedestres para os bordos da via, deixando-os expostos ao tráfego motorizado (CARVALHO, 2006, p. 50).

É interessante salientar que o artigo 255 Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelece medidas de inibição contra más condutas no trânsito por ciclistas:

Conduzir bicicleta em passeios onde não seja permitida a circulação desta, ou de forma agressiva, em desacordo com o disposto no parágrafo único do art. 59:

Infração - média; Penalidade - multa; Medida administrativa - remoção da bicicleta, mediante recibo para o pagamento da multa (BRASIL, 1997, art. 255).

Mesmo assim, o mais apropriado seria a implantação de ciclovias junto às vias de circulação (ciclovias segregadas), pois a utilização das calçadas pelas bicicletas geralmente ocasiona transtornos, como acidentes e desrespeito aos pedestres. Portanto, não colaboraria para qualificar a imagem e a ênfase necessária sobre a relevância social do ciclista no trânsito, dificultando o respeito e a aplicação prática do CTB, o qual lhe dá prioridade e assegura seu espaço de circulação junto aos demais veículos (motorizados ou não-motorizados) e pedestres.

Segundo o próprio Plano Diretor Ciclovitário de Porto Alegre - Sumário Executivo (PORTO ALEGRE, 2007, p. 14-15), a pesquisa mostra que a população em geral e os usuários de bicicleta consideram que os fatores que mais atrapalham o uso da bicicleta são: o medo de acidentes, a falta de um local seguro para deixar a bicicleta e o medo de assaltos. Respectivamente, 30%, 24% e 22% das respostas são índices majoritários nesta questão, somando 76% do total de respostas, além de todas elas surpreendentemente estarem associadas à questão do medo e da segurança.

A segurança é uma questão fundamental aos ciclistas, pois acidentes envolvendo bicicletas e veículos automotores possuem grande chance de morte. Segundo o estudo, “Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras” (BRASIL, 2006b, p. 56-57), nos acidentes envolvendo bicicletas, embora o custo médio de danos ao

veículo, seja de R\$ 89,00, o custo médio adicionado ao acidente, conforme a tabela 18 do mesmo documento, alcança o valor de R\$ 50.232,00, pois quando a bicicleta está envolvida em acidentes, ela geralmente inclui feridos ou mortos, e desta forma eleva o custo médio padrão (CMP) dos acidentes envolvendo bicicleta.

Paralelamente, um dos motivos declarados de insegurança para usuários de bicicleta, com 72% das respostas é o tráfego de veículos, seguido de assaltos (13%) e más condições do pavimento (13%), conforme o Plano Diretor Cicloviário de Porto Alegre - Sumário Executivo (PORTO ALEGRE, 2007, p. 19). Por isto, mesmo sendo necessário, a EPTC, como órgão público responsável pela gestão do Plano Diretor Cicloviário (PORTO ALEGRE, 2007, p. 82), deve implantar a ciclovia (unidirecional ou bidirecional de rua) junto ao leito carroçável das ruas e avenidas, em detrimento do espaço útil disponível à circulação dos veículos motorizados, seja ele para rodagem ou estacionamento. Isto garantirá um espaço corretamente destinado aos ciclistas, atendendo aos anseios de segurança por parte do público potencial, de acordo com os dados da pesquisa de demanda manifesta, conforme eles foram levantados, além do que, uma das diretrizes do projeto, conflituosamente, se refere exatamente sobre isto:

- Adotar soluções que sejam mais adequadas às condições físicas e operacionais das vias;
- Desenhar e planejar o sistema cicloviário de maneira que seja mais seguro e mais atrativo ao uso da bicicleta;
- Buscar a formação de uma rede cicloviária e não trechos desconectados;
- Tornar a bicicleta elemento de relevância no sistema viário;
- Implantar infra-estruturas auxiliares – bicicletários, paraciclos e sinalização em conjunto com a rede cicloviária (PORTO ALEGRE, 2007, p. 44).

Para Venegas,

Para o correto funcionamento de uma ciclovia, é necessário contar com uma infra-estrutura adequada, porém deve-se considerar que não basta somente a construção dela e o que mais seja necessário, de forma que é necessário contar com um sistema de vias urbanas preparado cultural e estrategicamente, para a existência da bicicleta como meio de transporte (2003, p. 39, tradução nossa).

Além disso, o ciclista seria vítima dos mesmos problemas dos pedestres quanto à entrada e saída de veículos e carros estacionados nas calçadas, por exemplo, inclusive, porque provavelmente, a incidência de acidentes seria maior entre ciclistas e pedestres do que entre ciclistas e veículos. O ciclista deve ocupar o espaço ao qual é recomendado a ele por lei. Isso garante mais segurança, agilidade e conforto no seu deslocamento, visto que a bicicleta é uma alternativa “concorrente” ao uso de veículos automotores, por isso estes dois meios de

transporte devem compartilhar as vias públicas (ruas e avenidas) de maneira que o ciclista esteja seguro, conforme estabelece o artigo 58 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB):

Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores (BRASIL, 1997, art. 58).

Se os ciclistas em potencial não constatarem que há uma prioridade e uma vontade, por parte das autoridades, de implantar uma ciclovia, que de fato conceda um espaço exclusivo para circulação das bicicletas e que os mesmos se sintam seguros em usá-la, a adesão e o sucesso do projeto não terão êxito. É uma questão que impõe um sério risco, sendo que, se mal sucedido, pode levar os órgãos reguladores a desaconselharem o seu uso devido ao risco quanto à segurança da via, tanto aos pedestres quanto aos ciclistas e motoristas, como ocorre com o Caminho dos Parques, conforme citei anteriormente.

Em relação aos fatores que estimulariam o uso da bicicleta, os entrevistados indicaram a ciclovia (média de 49%) e o bicicletário (média de 33,5%), como principais elementos necessários para o uso freqüente da bicicleta, representando uma média total de demanda manifesta de 82,5% das respostas das questões aplicadas ao público. No Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades (BRASIL, 2007b, p. 91), há ressalvas quanto ao compartilhamento das calçadas, porque de todas as soluções apresentadas, esta se configura como a mais frágil, pois trata do uso simultâneo dos passeios entre pedestres e ciclistas. Segundo o Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997), o artigo 59 estabelece que: “Desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, será permitida a circulação de bicicletas nos passeios”.

Para que uma infra-estrutura para circulação de bicicletas seja considerada um Passeio Compartilhado, ela deverá apresentar as seguintes características:

- 1) ser tida, antes de tudo, pelos planos diretores de transportes, projetos e pelas autoridades públicas, como um passeio de pedestres;
- 2) no nível em que o passeio estiver construído, não possuir qualquer divisão ou separador físico entre o tráfego de pedestres e outros;
- 3) ter sinalização identificando que no passeio ocorre situação especial com o tráfego compartilhado de pedestres e de ciclistas (BRASIL, 2007b, p. 91-92).

A partir da execução do Plano Diretor Cicloviário de Porto Alegre, os objetivos

estabelecidos foram os seguintes:

Estímulo ao uso da bicicleta em substituição ao transporte motorizado individual ou como complemento do transporte coletivo; Constituição de um espaço viário adequado e seguro para a circulação de bicicletas; Provisão de infra-estrutura adequada e segura para estacionamento e guarda de bicicletas nos pólos geradores de viagens e nos equipamentos urbanos dos sistemas de transporte coletivo; Gestão dos conflitos da circulação urbana com prioridade aos meios de transporte coletivo e não motorizados e com ênfase na segurança e na defesa da vida; Organização da circulação cicloviária de maneira eficiente e igualmente com ênfase na segurança e na defesa da vida (PORTO ALEGRE, 2007, p. 78).

Assim como os objetivos a que se referem:

Tornar mais atrativo o uso da bicicleta, para que as pessoas usem mais este em detrimento dos modos motorizados; Diminuir o desequilíbrio entre as classes sociais no que se refere à mobilidade urbana; Reduzir o índice de acidentes com ciclistas; Proporcionar a integração da bicicleta com diferentes modos de transporte; Garantir a acessibilidade universal (PORTO ALEGRE, 2007, p. 45).

A partir daí fica evidente o que a execução do Plano Diretor Cicloviário de Porto Alegre trará de benefícios à cidade, porém, não basta somente a adesão dos moradores. Deve-se trabalhar também com a sensibilização e conscientização dos moradores da região metropolitana de Porto Alegre (RMPA), os quais representam milhares de freqüentadores de Porto Alegre, se deslocando para a capital gaúcha para trabalhar e estudar. Eles deverão ser incluídos como agentes de uma mobilidade sustentável, assim como também os turistas, pois isto aproximará o contato deles com a cidade, criando vínculos que o levam a “cuidar” da cidade.

Em 2001, conforme a metodologia de avaliação da pesquisa realizada pelo GEIPOT (BRASIL, 2001, p. 27-42), Porto Alegre estava classificada no grupo de cidades muito interessadas, porém quanto à situação do uso da bicicleta, a cidade foi classificada como de uso médio. No quesito de medidas para a promoção do uso da bicicleta, desde 2001, Porto Alegre já se encontrava envolvida com o Termo de Referência para contratação e desenvolvimento do Plano Diretor Cicloviário. Isso levou os responsáveis da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC) e da Secretaria Municipal de Transportes de Porto Alegre (SMT), naquela época, a não poder informar ao GEIPOT, por exemplo, os locais e os horários de maior intensidade no uso da bicicleta e a causa da circulação e pólos geradores de viagens. Nesta mesma época, Porto Alegre apresentava como único projeto cicloviário existente a

ciclovía Ayrton Senna, no bairro Ipanema.

Conforme a metodologia de classificação e avaliação do GEIPOT (BRASIL, 2001), Porto Alegre se classificava, em uma escala de zero a cinco (sendo cinco o maior e melhor grau), com grau dois em infra-estrutura cicloviária; Grau dois em frequência de campanhas promocionais; Grau um para campanhas para motoristas; Grau três para estudos e projetos para solução de problemas cicloviários; Grau três no grau de simpatia por ciclistas e pelo uso da bicicleta. Naquela época, o Rio de Janeiro já era a cidade com maior malha cicloviária, possuindo quase 120 quilômetros de ciclovias, enquanto Porto Alegre possuía somente a ciclovía Ayrton Senna, com cerca de 1,2 km de extensão. A capital carioca começou a investir inicialmente em ciclovias a partir dos anos 1970, e mais intensamente a partir de 1991.

Comparando-se as duas cidades pelo levantamento do GEIPOT (BRASIL, 2001, p. 51-58), percebemos que o Rio de Janeiro recebeu grau cinco em infra-estrutura cicloviária e em estudos e projetos para a solução de problemas cicloviários, sendo classificada como a nona melhor cidade quanto à disponibilidade de facilidades para o uso da bicicleta na classificação geral dos municípios brasileiros consultados. Atualmente, o Rio de Janeiro possui cerca de 31 km de ciclovias somente na orla (da praia do Leme ao Pontal). Essa comparação entre Rio de Janeiro e Porto Alegre não foi estabelecida meramente para compararmos números, mas sim para mostrar como é possível o desenvolvimento de grandes e bons projetos cicloviários, oferecendo a orla da cidade à população para que ela desenvolva atividades sociais, de lazer e esportivas. Portanto, a vantagem na utilização de bicicletas em Porto Alegre, é oferecer aos moradores e turistas o que há de melhor na cidade em relação aos demais centros urbanos do país. Na capital gaúcha, o meio ambiente se destaca de forma única, como por exemplo, seus parques, morros e principalmente a orla do lago Guaíba ao longo da cidade e seu pôr-do-sol.

Todas essas características proporcionam às pessoas um encanto imediato, ao primeiro olhar. Por isso o visitante deve “entrar em contato”, visitar, participar, conhecer, caminhar, desfrutar pessoalmente dessa natureza e usufruir das áreas verdes e de esportes disponíveis. Esse “contato” do turista com a cidade cria vínculo e consideração do visitante pela cidade que ele vai conhecendo ao longo do seu passeio. O melhor jeito de conhecer turisticamente uma localidade é caminhando por ela. A pé se vai conhecendo com mais detalhes o que há por dentro das cidades, suas ruelas, bares escondidos, a arquitetura oculta dos prédios. Assim, o turista leva consigo as peculiaridades do lugar na memória. Se há viabilidade, por exemplo, do uso de bicicletas na cidade, então pode-se participar de um “city tour”, já que isto possibilita a criação de um roteiro e uma área de maior abrangência para

visitas. Apesar de a bicicleta exigir a mesma atenção de quem dirige um veículo motorizado, ela tem a vantagem de poder ser parada ou estacionada facilmente, além do que propicia uma visão mais aproximada e minuciosa do que de qualquer outro veículo, não criando congestionamentos.

Para haver o uso turístico da bicicleta em Porto Alegre, o melhor projeto seria baseá-lo no modelo das capitais européias, onde a iniciativa privada criou roteiros turísticos (city tours), utilizando as ciclovias existentes, em áreas que concentram diversos prédios históricos, como é o caso do centro de Porto Alegre, por exemplo. Para isto, é necessário que o empreendedor disponha de bicicleta com marcha, capacete, como equipamentos básicos, além da assistência e suporte emergencial ao ciclista no trajeto. Porém, para um projeto neste nível funcionar proporcionando segurança ao usuário, atualmente seria necessário restringir sua operação aos sábados, domingos e feriados, quando o movimento de veículos é menor, principalmente na área central de Porto Alegre, pois a concentração de tráfego motorizado nesta região é muito grande, o que inviabilizaria o empreendimento devido à falta de espaço específico para os usuários pedalarem com segurança.

Uma proposta que sugiro é a criação de uma ciclovias permanente, de caráter turístico, junto à orla do lago Guaíba, ligando o centro de Porto Alegre, desde a Usina do Gasômetro até o bairro Assunção, através das avenidas Edvaldo Pereira Paiva, Padre Cacique, Diário de Notícias e Guaíba. Seria um trajeto de aproximadamente 10 quilômetros, onde o visitante poderia contar com um espaço exclusivo para desfrutar de uma das mais belas paisagens da cidade, similar ao projeto de ciclovias de Perth, na Austrália e de Dublin na Irlanda. Estes dois projetos oferecem ciclovias junto ao Rio Swan<sup>12</sup> e da baía de Dublin<sup>13</sup>, no mar da Irlanda (de Sutton ao norte, até Sandycove ao sul da capital irlandesa), respectivamente.

No Brasil, além do Rio de Janeiro, se destaca também a cidade de Praia Grande, no litoral de São Paulo, onde, desde 2003, há disponível à população uma ciclovias de mais de 20 km de extensão, ao longo do calçadão à beira-mar, além de mais outros 20 quilômetros no interior da cidade. A cidade de Campo Bom, no Rio Grande do Sul, já se destacava no documento “Planejamento Ciclovias: Diagnóstico Nacional” (BRASIL, 2001, p. 114-115) por possuir, na época, mais de 30 km de ciclovias, destinadas principalmente aos trabalhadores. A implantação de ciclovias na cidade, iniciou em 1977, sendo construído um anel ciclovias e ciclovias na área central de Campo Bom e entre os bairros residenciais e as áreas industriais. Ainda segundo o documento elaborado pelo GEIPOT, Campo Bom adotou a

---

<sup>12</sup> Disponível em: <<http://www.dpi.wa.gov.au/cycling/1925.asp>>. Acesso em 10 abr. 2008.

<sup>13</sup> Disponível em: <<http://www.dra.ie/s2s.html>>. Acesso em: 10 abr. 2008.

bicicleta como principal veículo de transporte de sua população. “Essa é a razão pela qual Campo Bom tem mais de 30 km de ciclovias implantadas, algumas delas com traçado geométrico bem planejado e com detalhes paisagísticos laterais” (BRASIL, 2001, p. 114).

Para isso, é necessária uma infra-estrutura básica, a qual o poder público é responsável pela execução, incluindo a construção da ciclovia, sinalização e o mobiliário viário e urbano básico. Porém, a cidade de Porto Alegre ainda não possui uma ciclovia permanente, que sirva para o deslocamento freqüente das pessoas no dia-a-dia. O ciclista deve optar por ocupar as calçadas, ou então, dividir o espaço com os veículos automotores nas vias de circulação. Conforme o Plano Diretor Cicloviário de Porto Alegre - Sumário Executivo (PORTO ALEGRE, 2007b, p. 73), há programas complementares que deverão ser executados para garantir a constante promoção, desenvolvimento e crescimento do ciclismo e da malha cicloviária na cidade. Entre eles se destacam as campanhas de divulgação nos bairros e comunidades da cidade, a orientação de pedestres, ciclistas e motoristas em relação ao respeito do espaço de convivência entre as partes, propagandas institucionais em televisão e rádio, eventos promotores do uso da bicicleta, campanhas de obtenção de recursos privados para investimento em espaços cicloviários, promoção de ações junto à iniciativa privada para expansão da malha cicloviária em troca de espaços publicitários ou da exploração de bicicletários ou quiosques.

A vantagem que Porto Alegre tem em relação ao uso da bicicleta como instrumento turístico é que o uso da bicicleta na cidade está muito relacionado ao lazer e a prática de esportes, já que há bastantes áreas verdes, o que facilita e incentiva a participação dos turistas no caso da implantação de ciclovias no turismo urbano. Acredito que há demanda suficiente para o uso da bicicleta como instrumento do turismo, porém a implantação da ciclovia se faz necessária para garantir e estabelecer um caminho seguro ao ciclista. Além disso, se configura como um meio de transporte alternativo, com sustentabilidade ambiental, podendo promover e incentivar mais políticas públicas e ações ecológicas.

## 2.2 PROJETOS CICLÍSTICOS ASSOCIADOS AO TURISMO

Os principais projetos relacionados ao turismo pela atividade ciclística, envolvem os “city tours”, e uma das principais empresas é a “Fat Tire Bike Tours<sup>14</sup>”, atuante na Europa, especificamente nas cidades de Berlim, Barcelona e Paris. Em Berlim, por exemplo, há três

---

<sup>14</sup> Disponível em: <<http://www.fattirebiketours.com>>. Acesso em: 27 fev. 2008.

opções de “tours” pela cidade, além de passeios exclusivos para grupos. O serviço de “city tour” tem três opções e se dá através da locação da bicicleta para o passeio. A “Fat Tire” não estabelece número mínimo de participantes nem um número máximo.

Durante o “city bike tour”, por exemplo, o passeio (de quase cinco horas) proporciona conhecer os principais prédios e pontos da cidade, facilitando a localização do turista pela cidade. Custa EU\$ 18 para estudantes e EU\$ 20 para adultos, incluindo guias em inglês, luvas e chá quente em dias frios, capacete e guarda-malas. A empresa aceita os principais cartões de crédito e enfatiza que o pagamento só é realizado no fim do passeio e que o cliente só paga se ficar satisfeito. Os outros dois passeios são temáticos: “Terceiro Reich bike tour” e “Muro de Berlim bike tour”, onde se conhece os principais locais, monumentos e prédios envolvidos nesses episódios históricos. Além disso, na loja da empresa, em Berlim, é oferecido, por exemplo, serviço de lavanderia, internet, gravação das fotos do passeio tiradas pelo cliente de sua própria câmera, descontos para outros passeios na cidade, souvenirs (camisetas, adesivos, etc.), bebidas e informação turística, inclusive para países do exterior.

Em Amsterdã, há o “Mike’s Bike Tours”<sup>15</sup> (presente também em Munique, na Alemanha). Na Holanda este “bike tour” trabalha o turismo receptivo, levando o visitante a melhorar sua orientação e conhecer melhor a capital do país e seus pontos turísticos. Abrange também roteiros por áreas do interior, levando cerca de quatro horas para a conclusão total do trajeto. O preço é EU\$ 22 para o público em geral e de EU\$ 19 para estudantes, incluindo o empréstimo da bicicleta. Somente em Amsterdã, há pelo menos uma dezena de empresas locadoras de bicicletas (“bike rental”) espalhadas pela cidade. Na Costa Rica, famosa por seus vulcões encravados na floresta, a “Bike Arenal” oferece passeios de bicicleta e outros passeios esportivos pelo país, há 14 anos. As pedaladas são realizadas por estradas rurais, no meio da floresta tropical, de parques nacionais, vulcões, plantações, lagos, cachoeiras, nascentes com águas quentes, etc. Nos Estados Unidos, a maior companhia de locação de bicicletas é a “Bike and Roll bike rental”, criada em 1993. Possui seis lojas espalhas pelos Estados Unidos, localizadas em Chicago, San Francisco, Washington D.C., New York, Miami Beach e Saint Louis. Sua intenção, como líder norte-americana em bicicletas para locação e turismo, é a expansão dos seus serviços para outras cidades e parques dos Estados Unidos, Europa e Ásia. Segundo a “Bike and Roll”,

[...] O sucesso do seu serviço está baseado na simples filosofia: “queremos que nossos clientes se divirtam!”. Nosso desafio é oferecer segurança; equipamento de ponta para locação; planejamento e organização detalhada

<sup>15</sup> Disponível em: <<http://www.mikebiketouramsterdam.com>>. Acesso em: 27 fev. 2008.

dos passeios e “city tours”; sempre oferecer um excelente serviço ao consumidor.

Andar de bicicleta mantém-nos jovem de espírito! E não há melhor maneira de se locomover, ver novas coisas, permanecer saudável e ativo.

“Bike and Roll” é uma companhia verde, ajudando o meio ambiente do planeta através do estímulo a meios de transportes alternativos, seguros e saudáveis (BIKE AND ROLL BIKE RENTAL, tradução nossa).

Outra empresa norte-americana que opera serviços de locação de bicicletas e passeios pela cidade é a “Bike Chicago rental & tours”, criada em 1993, a qual oferece cinco lojas somente em Chicago. O diferencial desta empresa é oferecer 18 tipos de bicicletas, dois tipos engates para passageiros extras, cadeira especial para crianças e “patins in-line<sup>16</sup>” para locação e também “city tours” com “Segway” (espécie de patinete elétrico futurista com preço de venda próximo de US\$ 5.000) (BIKE CHICAGO, tradução nossa).

### 2.3 MOVIMENTOS GLOBAIS PELA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

Muitos movimentos ganharam força com a globalização, saindo então, de uma cena local, para se tornarem movimentos globais, entre eles organizações cicloativistas, empresas engajadas na busca de soluções e serviços que visem a sustentabilidade e a qualidade de vida às cidades e aos seres humanos. Entre os diversos movimentos, grandes e pequenos, destaco a seguir:

**Bicicletada:** A Bicicletada é um movimento inspirado no “Critical Mass”, recebendo esse nome no Brasil e em Portugal (também não possuindo líderes ou estatutos), tendo como objetivos “divulgar, estimular e promover o uso da bicicleta como meio de transporte; Criar condições favoráveis ao uso da bicicleta como meio de transporte; Tornar mais ecológicos os sistemas de movimentação e transporte” (BICICLETADA).

**Bikeexpress:** A Bikeexpress é uma empresa de coleta e entrega de encomendas por bicicleta, oferecendo seus serviços no Rio de Janeiro. A empresa contrata ciclistas filiados a Federação de Ciclismo do Rio de Janeiro, ou seja, seus funcionários podem trabalhar e treinar ao mesmo tempo durante a semana, “garantindo manutenção e desenvolvimento de um projeto de apoio ao esporte e aos atletas ciclistas”. A empresa atende seus clientes entre 9 e 18 horas, disponibilizando seus serviços para pessoas físicas e jurídicas. Os benefícios que a empresa ressalta são:

---

<sup>16</sup> Patins que possuem geralmente 4 rodas enfileiradas em linha em cada pé.

É um serviço ecologicamente correto: não polui o ar nem os ouvidos, melhora o trânsito, estimula o transporte alternativo e a qualidade de vida; Tempo médio de entrega, o mesmo oferecido pelo serviço de motoboy; Nossos atletas são treinados e capacitados, possuem uma postura adequada e com condições de oferecer um atendimento diferenciado e de alto nível; Melhor relação custo benefício: em média serviços 30% mais baixos que os serviços de motoboy; Segurança e discrição nas entregas, nossos atletas não são identificados de forma a oferecer riscos aos itens transportados (uniformes com base nas roupas de atletas de competição do ciclismo); Fazemos o uso de rotas seguras exclusivamente mapeadas pela Bike Express; Comunicação ágil, com todas as entregas monitoradas e protocoladas (BIKEEXPRESS).

**Bikestation:** É uma organização sem fins lucrativos, que oferece bicicletários com vigilantes para a guarda das bicicletas, além de oferecer outros serviços de apoio aos ciclistas, para tornar a vida dele mais fácil. A Bikestation oferece estacionamento 24 horas, serviços extras, peças e acessórios para bicicletas, aluguel de bicicletas, acesso ao transporte público, banheiros e vestiários para os usuários, informações sobre passeios de bicicleta e demais serviços complementares. A missão da organização é prestar serviços em comunidades que tem o uso da bicicleta como parte integrante do sistema de transportes, resultando em um ar mais limpo, ruas mais seguras, e uma vida mais saudável. Como valores, a Bikestation tem a inovação, criatividade, soluções eficientes para o sistema de transporte das cidades, sempre buscando oferecer conexão com outras formas de transporte público, como ônibus, bondes e metrô. Atualmente esta organização conta com lojas em 6 cidades americanas, cada uma operando com as mesmas características, porém com diferentes serviços e produtos.

**City CarShare:** A City CarShare, se caracteriza por ser uma empresa sem fins lucrativos de compartilhamento de veículos, a qual afirma que esta é a melhor maneira de oferecer bons serviços para seus membros, enquanto mantém o foco em sua missão, se mantendo dedicada à responsabilidade social de compartilhar os veículos, trabalhar com a comunidade, governo e iniciativa privada para colaborar no crescimento e expansão deste sistema. Com a missão de oferecer conveniência, facilidade de acesso aos carros para a diminuição de proprietários de veículos para que haja a melhoria do ambiente e da qualidade de vida nas cidades.

Este sistema funciona por adesão, onde cada usuário ganha um chip eletrônico com uma identificação. Seu princípio é a disponibilidade de carros por diversos pontos das cidades, onde o membro faz a reserva por telefone ou internet, escolhendo o período em que necessitará do veículo. Os veículos disponíveis variam desde carros de pequeno porte (inclusive híbridos) até camionetes. A idéia deste projeto é oferecer os automóveis às pessoas para atividades em que ele realmente seja necessário (mantendo sempre a rotatividade e a

disponibilidade de veículos), como ir a reuniões de negócios, supermercado, compras, e as demais atividades em que o carro seja necessário, permitindo que o veículo esteja disponível ao usuário como se fosse seu carro particular.

Outra proposta da empresa é que as pessoas utilizem a locação do carro em vez de utilizar seu próprio carro (no caso de possuírem), colaborando então, para a redução do tráfego, problemas de estacionamentos, dependência de combustível, ajudando a manter as cidades com ar mais limpo, ruas mais silenciosas e mais espaço público disponível às pessoas. A empresa ressalta que esta iniciativa contribui para a redução no consumo de combustível, a qual segundo suas próprias contas, já ajudou a economizar mais de 3.780.000 de litros de gasolina.

A City CarShare cobra por atrasos na entrega dos veículos locados, por reservas não canceladas previamente, pelo menor uso do carro em relação ao tempo reservado, pela entrega do carro com menos de meio tanque de abastecimento ou carro sujo, por exemplo, além de outros encargos e créditos que também fazem parte do serviço. O custo mensal para os membros é de US\$ 45,00. A média de uso é de US\$ 6,00 por hora (incluído a quilometragem). Nestes valores estão incluídos também, o abastecimento, manutenção e o seguro do veículo. Em caso de haver uma reserva por parte de outro membro e houver atraso na entrega do carro, o membro paga US\$ 20,00 para cada meia hora extra. Porém, se comunicado com antecedência, ele deverá pagar somente a metade deste valor. Este tipo de negócio está presente na Europa (onde foi criado) e nos Estados Unidos, onde a City CarShare, como organização sem fins lucrativos, possui como concorrente a Zipcar e a Flexcar, as quais possuem fins lucrativos.

**Critical Mass:** O “Critical Mass” (Massa Crítica) é um organização cicloativista, nascida em São Francisco (Estados Unidos) há mais de 15 anos. As reuniões dos ciclistas ocorrem espontaneamente, sempre em um dia determinado, de acordo com cada cidade que participa ao redor do mundo, já que é um movimento que se caracteriza por não ter líderes ou estatuto. Este é o principal projeto pró-uso de bicicletas, além do que é referência mundial na reivindicação do uso da bicicleta como meio de transporte urbano sustentável e de massa em detrimento do uso do automóvel, principalmente nas cidades, trabalhando a reflexão e a conscientização das pessoas na adoção de hábitos sustentáveis no trânsito, como o uso racional do automóvel.

**Eurovelo:** Este é um projeto da Federação de Ciclistas Europeus (European Cyclists Federation - ECF). Suas missões são: “garantir que a bicicleta atinja seu mais completo

potencial assim como a mobilidade sustentável e o bem-estar público; Mudar atitudes, políticas e alocações de orçamento no nível europeu”. Os objetivos do projeto Eurovelo são:

[...] garantir a implementação de uma classe de rotas europeias de alta qualidade em todos os países da Europa, carregando as melhores experiências através das fronteiras e harmonizando padrões; Comunicar a existência dessas rotas para realizadores e potenciais usuários, promover e divulgar seu uso, e prover uma primeira lista de informações sobre o ciclismo na Europa; Nesse sentido, incentivar inúmeros cidadãos europeus ao ciclismo, e então promover uma mudança a favor de viagens saudáveis e sustentáveis - para viagens diárias e cicloturismo. (EUROPEAN CYCLISTS FEDERATION, tradução nossa).

**Na Cidade Sem Meu Carro (In Town Without My Car) :** A jornada “Na Cidade Sem Meu Carro” é um movimento internacional, que surgiu da preocupação com a qualidade de vida e do meio ambiente das cidades. Um de seus objetivos é a reflexão sobre o modelo vigente na sociedade contemporânea, onde a presença dos automóveis é marcante, pois seu uso irracional e descontrolado provoca acidentes de trânsito, aumento da poluição, atmosférica, destruição de prédios antigos e históricos para a construção de novas vias ou estacionamentos e incentiva erroneamente a cultura individualista na sociedade.

Portanto nesta data propomos restringir o acesso de automóveis em algumas regiões de seu espaço urbano a fim de proporcionar às pessoas uma oportunidade para descobrirem outras formas de transporte e de viverem este dia sem sentirem restrições à sua mobilidade. Para dar o tom do dia 22 de setembro além da restrição ao automóvel sugerimos fazer medições de índices de poluição, lançamento de programas e projetos de priorização do transporte coletivo, passeios ciclísticos, passeatas, concursos, debates e atividades artísticas e culturais, respeitando-se, naturalmente, as características locais (NA CIDADE SEM MEU CARRO).

**Semana da Mobilidade Européia (European Mobility Week):** É organizada desde 2002, ocorrendo sempre em setembro, entre os dias 16 e 22. É dedicada à mobilidade sustentável, se caracterizando por proporcionar oportunidades e iniciativas em um vasto campo de atividades, sendo um espaço também para autoridades locais, organizações e para associações poderem promover suas políticas, iniciativas e práticas relacionadas à mobilidade urbana sustentável. Desenvolvem-se também novas medidas no que diz respeito à mobilidade urbana. Sempre no último dia do evento, 22 de setembro, enfatizam-se o uso do transporte público e dos meios de locomoção limpos, relevando-se a não utilização do automóvel, oferecendo uma oportunidade às pessoas de se locomoverem de outras formas sem limitar sua mobilidade, trabalhando e reforçando a dimensão educativa e de cidadania dos habitantes de mais de 30 países europeus.

**Transporte Ativo:** É uma organização civil com trabalho voltado à utilização de meios de transporte terrestre no trânsito que sejam movidos à propulsão humana, objetivando então a qualidade qualidade.

Defender, divulgar, promover em âmbito local, nacional e internacional, os Meios de Transporte Terrestre à Propulsão Humana como opção de transporte, turismo, trabalho, lazer, saúde e esporte; conscientizar sobre seu uso correto e seguro; desenvolver, promover, apoiar projetos e campanhas educativas, culturais e sociais, sempre visando a utilização de formas mais amigáveis e não poluentes de transporte, proporcionando assim cidades mais humanas (TRANSPORTE ATIVO).

**World Car Free:** A organização World Car Free (Mundo Sem Carro) tem seu trabalho dedicado ao uso racional dos automóveis, promoção de alternativas à cultura e dependência dos automóveis e ao planejamento no uso dos veículos automotores a nível internacional, trabalhando pela redução do impacto humano no meio ambiente e melhoria da qualidade de vida das pessoas. A idéia desta rede é ser descentralizada e reunir todos os movimentos que tenham os mesmos objetivos, sendo uma voz para todos os membros a nível global e criando base para os projetos internacionais dos seus membros.

**World Naked Bike Ride:** Esta organização cicloativista foi criada por Conrad Schmidt para coordenar uma grande mobilização de diferentes grupos ativistas, com a finalidade de ser um passeio ciclondista de manifestação em diversos países em protesto contra o uso do automóvel e a dependência mundial por petróleo.

Nós enfrentamos os automóveis com nossos corpos nus como a melhor maneira de defender nossa dignidade e mostrar os perigos a que estão expostos os ciclistas e pedestres, assim como as conseqüências que todos nós sofremos devido à dependência do petróleo e das outras formas de energias não-renováveis (WORLD NAKED BIKE RIDE, tradução nossa).

### 3 A BICICLETA E A SUSTENTABILIDADE

A bicicleta por ser um veículo não-motorizado, com emissão zero de poluentes e de baixo impacto ambiental, é considerado um meio de transporte ecológico. Porém, isto não significa que utilizar a bicicleta como meio de transporte seja praticar o ecoturismo. O ecoturismo geralmente é realizado em um local específico (distinto), onde se busca a preservação de determinada área ou região que está, ou é, facilmente ameaçada pelo homem e suas atividades. Segundo Molina (2001, p. 159), em termos gerais, o ecoturismo é “um turismo que tem lugar em ecossistemas, em ambientes naturais, e, por outro lado, que busca favorecer o conhecimento e aprendizado de manifestações naturais, mediante certas interações de baixo impacto”.

O autêntico ecoturismo não é um produto a mais no mercado tradicional, tampouco uma ramificação agregada à indústria turística, e sim, em um sentido rigoroso, um turismo de nova geração, regido por um conjunto de condições que superam a prática do turismo convencional de massas. Isso não significa que prescindam de suportes como alojamento, transporte, estabelecimentos de alimentação e bebidas, estradas e outros serviços complementares, e que não necessite do planejamento e do *marketing*, mas, sem dúvida, tais elementos e funções da oferta adquirem outras características em termos de desenho, tamanho e operação (MOLINA, 2001, p. 160, grifo do autor).

Ainda de acordo com Molina,

Quantos às áreas em que se realiza o ecoturismo, tanto pode ser em propriedades privadas [...] ou públicas [...], mas em quase todos os casos se encontram protegidas. De qualquer forma, estão estruturadas em função de um objetivo essencial, que é o da conservação e atenção às necessidades de um desenvolvimento sustentável (MOLINA, 2001, p. 160).

Para Swarbrooke,

Em termos mais simples, ‘ecoturismo’ significa simplesmente que a principal motivação para a viagem é o desejo de ver ecossistemas em seu estado natural, sua vida selvagem assim como a população nativa. Contudo, muitas vezes se considera o ecoturismo como sendo mais do que isso. Seus defensores afirmam que ele se relaciona também a um desejo de ver os ecossistemas preservados e que a população local vive melhor por conta dos efeitos do turismo (SWARBROOKE, 2000, p. 55-56, grifo do autor).

Segundo Fennell, de forma abrangente, o ecoturismo é

[...] uma forma sustentável de turismo baseado nos recursos naturais, que focaliza principalmente a experiência e o aprendizado sobre a natureza; é gerido eticamente para manter um baixo impacto, é não-predatório e

localmente orientado (controle, benefícios e escala). Ocorre tipicamente em áreas naturais, e deve contribuir para conservação ou preservação destas (2002, p. 52-53).

A bicicleta se confunde com o ecoturismo provavelmente por ser um meio de transporte sustentável, que não agride áreas naturais (ecossistemas, áreas de preservação, parques e reservas), possuindo um baixíssimo impacto ambiental, ausência de poluição (ar e sonora), facilidade e diminuição no tempo de deslocamento pelas trilhas e caminhos. Permite também conhecer melhor o meio ambiente, aproximando e melhorando a interação do visitante com a fauna e a flora, dando-lhe maior liberdade para deslocar-se pelas áreas de preservação, otimizando assim, o tempo de acordo com a sua necessidade e vontade. Segundo Machado, as trilhas para bicicleta têm a finalidade de propiciar um entendimento do ambiente natural, dispensando o esforço físico. O autor ainda complementa que: “as trilhas de cicloturismo surgem para propiciar o deslocamento de pessoas em contato direto com o ambiente natural, dando acesso a locais que dificilmente poderiam ser percorridos a pé ou de carro” (MACHADO, 2005, p. 123).

Alguns parques e reservas ambientais utilizam a bicicleta como principal meio de deslocamentos em suas unidades. Entre eles, destaco os seguintes: o Parque Nacional Peneda-Gerês (Portugal), a ilha Rottneest (em Perth, na Austrália) e a ilha de Bali (Indonésia). Em Bali, segundo Molina,

[...] há excursões que variam em relação aos dias utilizados e à qualidade dos alojamentos e refeições. Os grupos de turistas que as integram também são heterogêneos em número e faixa etária, indo desde pessoas da terceira idade até jovens, adultos, mulheres e homens, conformando grupos de até 30 pessoas, sempre conduzidas por instrutores-guias de comprovada capacidade (MOLINA, 2001, p. 176).

Em Portugal, o Parque Nacional da Peneda-Gerês, localizado na região norte desse país, na fronteira com a Espanha, é a única área protegida com a mais elevada classificação de todas as áreas protegidas de Portugal. A região pode ser visitada de quatro formas diferentes: em percursos a pé, de bicicleta, a cavalo (acompanhado de guia) ou de carro (visita superficial). O Parque possui ainda um antigo caminho romano, conhecido como “Geira Romana”, com mais de 2000 anos de história, o qual era utilizado pelos soldados daquela época, restando hoje apenas alguns poucos vestígios da presença daquela civilização em território português.

Ao criar-se o primeiro parque nacional no continente, procura-se possibilitar no meio ambiente da Peneda-Gêres a realização de um planeamento científico a longo prazo, valorizando o homem e os recursos naturais

existentes, tendo em vista finalidades educativas, turísticas e científicas<sup>7</sup> (PARQUE NACIONAL DA PENEDA-GERÊS).

Conforme o mapa incluso (ver anexos) a trilha para bicicletas, cruza o parque no sentido norte-sul-leste, desde a cidade de Castro Laboureiro até a cidade de Tourém, passando por cidades como Entre Ambos-os-Rios, Campos do Gerês, Cabril, Paradela e Pitões das Júnias, totalizando mais de 160 quilômetros de trilhas ao longo do percurso. A variedade de hospedagem diversifica a oferta do Parque, havendo locais específicos para acampamento, albergues da juventude e pousadas, tornando viável e mais atraente ao turista para a realização de um passeio prolongado. É interessante que haja um aumento da utilização da bicicleta, pois a ela tem potencial para diminuir danos ambientais e reduzir a poluição emitida pelos veículos automotores. Porém, é necessário ficar atento ao impacto gerado no solo, já que a bicicleta gera cerca de 20 quilos a mais no peso de cada visitante, podendo contribuir para a formação de trilhos, o que pode alterar o escoamento da água ou gerar erosão dependendo da característica do terreno e do solo. Paradoxalmente, alguns autores afirmam que:

[...] a maioria das pessoas que procuram o ecoturismo quer um tipo de experiência mais amena, mais acessível e campestre (KEARSLEY, 1997, em WEAVER, 1998), e que a forma “popular” de ecoturismo exige o transporte mecanizado, o acesso fácil e um nível elevado de serviços (*Estratégia do Plano de Ecoturismo de Queensland*, em WEAVER, 1998) (FENNELL, 2002, p. 53, grifos do autor).

Outra questão importante é que não haja confusão entre turismo de aventura e ecoturismo, pois o turismo de aventura dependendo do estilo ou da forma como é praticado pode ser considerado agressivo ao meio ambiente, não possuindo, na prática, nenhuma relação com a sustentabilidade e a preservação do meio ambiente da localidade. O “mountain bike” como modalidade ciclística, na minha opinião, não pode ser considerado ecoturismo e nem estar apto a qualquer atividade de preservação do meio ambiente, pois sua finalidade é o esporte e a aventura, e não a contemplação e o cuidado com a natureza em relação ao impacto gerado por essa atividade.

O uso de bicicletas para a prática de atividades de aventura pode passar por outras denominações, de acordo com as características da atividade. Assim, temos o “mountain bike”, que oferece um contato direto com a natureza, em terrenos acidentados e afastados dos centros urbanos, procurando oferecer dificuldades a serem vencidas pelos usuários (MACHADO, 2005, p. 193, grifo nosso).

Por isso é necessário distinguir a finalidade do uso dado à bicicleta, para que não haja generalizações, porque, na realidade, se trata de um meio de transporte sustentável, mas que

para possuir essa condição dependerá principalmente da atitude (e consciência) do condutor durante a pedalada e no contato com a natureza.

### 3.1 O TURISMO E A BICICLETA

O cicloturismo é uma viagem realizada com bicicleta, onde o que importa não é a distância percorrida, e sim, o objetivo ou o destino que se almeja. As distâncias variam desde pequenas pedaladas (de 40 ou 50 km) até grandes jornadas, as quais podem levar de um dia a vários anos para serem concluídas, conforme a vontade, a determinação pessoal, o condicionamento físico e mental do ciclista.

As viagens cicloturísticas de pequenas distâncias geralmente são motivadas pela busca de lazer, diversão, esporte ou aventura. As viagens de longa distância estão ligadas intrinsecamente ao desafio pessoal de realizá-la e alcançar o destino almejado ou um objetivo pessoal. Por vezes, nessas viagens os ciclistas levam uma mensagem ou associam sua viagem a alguma reivindicação ou protesto em relação a questões ambientais, políticas, econômicas, sociais ou humanas, por exemplo.

Alguns cicloturistas relatam e denunciam situações ou condições sociais, nas diversas localidades que visitam ou passam ao longo de suas trajetórias, de maneira alternativa em relação à mídia internacional, publicando e postando essas experiências em seus diários virtuais (“blogs”) ou páginas na internet<sup>17</sup>, que divulgam também seu roteiro, o progresso realizado e os demais dados e informações pertinentes às viagens.

Uma característica inerente ao cicloturismo, independente da distância a ser percorrida, é o planejamento da viagem: é um exercício físico constante, que possui uma baixa velocidade de locomoção (de 10 a 20 km/h em média), em relação a um veículo automotor, ao qual o tempo de deslocamento de um ponto a outro, dependendo da distância entre eles, é bastante grande. Por isso, o planejamento deve abranger cálculos para alimentação (reserva) suficiente, a necessidade de hospedagem ou os locais disponíveis para acampamento.

As restrições de peso e de espaço variam conforme a quantidade de ciclistas, alforjes e bolsas a serem utilizados, e o tipo de rota a ser enfrentado. As restrições de quantidade e volume de equipamentos a serem levados na viagem, dizem respeito às ferramentas necessárias para manutenção da bicicleta, aos produtos indispensáveis para acampamento,

---

<sup>17</sup> Ver CARABANCHEL TO BEIJING 08, KOREA TO CAPE TOWN, PEDAL NA ESTRADA, PROJECT VELAIA e TRENTO BIKE em referências.

caso esta seja a opção, ou necessidade do ciclista, roupas suficientes para todas as variáveis climáticas, mapas, produtos médicos e de higiene. Um cicloturista pode carregar entre 30 e 60 quilos de bagagem, entre roupas, alimentos e equipamentos em geral.

Se o ciclista optar por uma rota alternativa, como trilhas, por exemplo, ele deverá viajar, principalmente, com mais equipamentos e materiais de orientação geográfica, além de uma maior quantidade de alimentação e água (suficientes para qualquer imprevisto), mais os produtos de higiene e saúde, os quais permitam que o viajante possa realizar uma viagem realmente independente ao longo de caminhos ermos, despovoados ou com grandes distâncias entre as localidades mais próximas.

Uma das rotas turísticas mais conhecida internacionalmente é o Caminho de Santiago, na Espanha. Este percurso histórico, inicialmente era realizado pelos antigos peregrinos católicos durante o período medieval, se constituindo hoje em uma das rotas onde grande parte dos turistas optam por viajar de bicicleta. Ao todo esta rota espanhola possui três caminhos. O “caminho do norte”, com mais de 700 km de extensão, está situado em boa parte na zona litorânea da Espanha, ligando a França até Santiago de Compostela, passando por cidades como Bilbao, Santander e Oviedo. O “caminho francês” está localizado mais ao sul em relação ao “caminho do norte”, sendo o mais longo percurso de todos. Origina-se também na fronteira com a França, somando mais de 900 km de distância viagem até a chegada em Santiago de Compostela. O Caminho Inglês é o mais curto, iniciando em La Corunã, mais ao norte do país, se estendendo por mais de 80 quilômetros até chegar a Santiago de Compostela, ao sul. Nesta rota, a bicicleta em relação ao caminhar, por exemplo, tem as seguintes vantagens: menor esforço físico e cansaço ao longo da viagem, otimização de tempo de viagem, mais facilidade para conhecer locais próximos aos pontos de paradas, e não há necessidade das bagagens serem levadas nas costas do viajante, pois todo material pode ser carregado em alforjes.

Além de possuir uma boa infra-estrutura ao longo de todos os trajetos, o Caminho de Santiago tem albergues com preços bastante convenientes aos viajantes. Apesar da falta de dados concretos e maiores informações (oficiais) sobre este consagrado percurso, a tradição e o reconhecimento que o Caminho de Santiago possui no mundo, indica que este provavelmente seja o circuito turístico mais freqüentado por turistas. Devido às grandes distâncias envolvidas (caminho francês e caminho do norte), a bicicleta se caracteriza como uma ótima opção aos viajantes, facilitando a viagem e desenvolvendo o cicloturismo.

O cicloturismo, como atividade turística, tem potencial para ser nos próximos anos um representante das mudanças sociais que possam ocorrer provenientes de uma nova realidade

ambiental e social, de fazer turismo e se aproximar do meio ambiente durante uma viagem ou um passeio. Acredito que esta atividade possua um grande potencial turístico, pois poderá haver um crescimento de demanda desta alternativa como uma nova forma social de viajar, a qual permite estabelecer contatos, fazer amizades, redescobrir a vida, trocar experiências, compreender os seus semelhantes, despertar a solidariedade humana em um mundo doentio e sedento pela competição entre os próprios seres humanos e também a natureza. Considero que o processo deve começar nas cidades, para que as pessoas adquiram novos hábitos na questão da mobilidade diária, sendo um deles a promoção e o incentivo ao uso da bicicleta para deslocamentos em meio urbano. O processo, então, aconteceria a partir de uma realidade local, secundariamente regional e posteriormente nacional, já que o local determinaria um uso freqüente da bicicleta, envolvendo as pessoas em uma utilização habitual em detrimento dos veículos automotores.

O envolvimento local permite trabalhar e conhecer melhor a realidade e as necessidades dos ciclistas (ou da população em relação ao uso da bicicleta), possuindo um poder de atração e de mobilização muito grande. Ao mesmo tempo, havendo no nível nacional políticas de incentivo e campanhas de promoção, além de investimentos, há a mobilização geral das pessoas, servindo inclusive como forma de requisitar ou pressionar as administrações locais a investirem em ciclovias e demais estruturas e facilidades para o uso da bicicleta no meio urbano.

O Ministério das Cidades, através do documento Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades (BRASIL, 2007b) tem esse intuito, de trabalhar a realidade local, porém esse documento fica restrito somente a esta abrangência. Desde que foi elaborado, na prática, não houve nenhuma ação concreta. Nesse quesito a Europa, sem dúvida, se destaca por ser líder em promoção e estruturação de espaços pró-bicicletas, concedendo cada vez mais espaços, principalmente nas grandes cidades. Apropriadamente, os países europeus, em especial os membros da União Européia, também possuem políticas institucionais concretas de promoção do cicloturismo. São 12 rotas oficiais, de nível regional e nacional em mais de 66.000 quilômetros<sup>18</sup> de ciclovias e ciclorotas ao longo do continente, interligando os diversos países membros da União Européia. Os órgãos de turismo tratam o uso da bicicleta unanimemente como um segmento turístico de esportes.

Em diferentes países do planeta verificou-se que as excursões de bicicleta, para pessoas de idades muito variadas, têm uma grande demanda. Em vários países da Europa é possível percorrer a campina em grupos organizados de

---

<sup>18</sup> Ver mapa de ciclorotas européias em anexos.

ciclistas, que matizam seus interesses esportivos com os do ambiente natural (MOLINA, 2001, p. 175-176).

A Europa possui um desenvolvimento ciclístico surpreendente, e isso provavelmente se deva à extensa, múltipla e bem conservada malha viária, o respeito às leis de trânsito por parte de seus personagens, e também ao alto valor cultural e educacional dos europeus. Segundo Roldan (2000, p. 15), essa tradição é alimentada pelos clubes e associações ciclísticas que promovem diversas atividades nessa área, com destaque ao ciclismo de estrada, de montanha, de longa distância e o cicloturismo.

No Brasil, o único projeto formalmente elaborado e implantado, com estrutura cicloturística, é o Circuito Vale Europeu, em Santa Catarina, sendo o primeiro roteiro planejado do gênero. Ao todo, o percurso possui 300 quilômetros de extensão, abrangendo rotas em estrada de terra pelo interior de nove municípios da região do Vale Europeu, em Santa Catarina, priorizando, então, estradas mais seguras para os ciclistas e que o aproximem da natureza da região. A própria página da rota na internet faz a seguinte referência: “a tradição do ciclismo é também um dos traços da cultura local. Diariamente, famílias inteiras utilizam a bicicleta como meio de transporte. Por isso, o cicloturista é encarado com muita naturalidade e encontra uma ótima receptividade” (CIRCUITO VALE EUROPEU). Esta página ainda disponibiliza todas as informações sobre a estrutura, as características do percurso e de relevo, mapas, planilhas de referência e contatos para auxiliar os viajantes se necessário.

No Brasil, há diversas rotas em todo país que são percorridas informalmente por cicloturistas. Geralmente são rotas pelo interior brasileiro, por áreas rurais, em estradas de chão, como a rota da Estrada Real<sup>19</sup> (entre o litoral fluminense e Diamantina, no interior de Minas Gerais). Em termos de nicho de mercado cicloturístico, a Butterfield & Robinson, a maior e mais antiga agência deste segmento, pioneira na comercialização de pacotes para caminhadas e cicloturismo, oferece passeios e viagens em todos os continentes, para pessoas de todas as idades. Esta empresa tem sede em Toronto, no Canadá, e opera desde 1966. Seu trabalho hoje em dia, além de comercializar seus próprios roteiros turísticos e de aventura, é exercer um trabalho de sustentabilidade e proteção ambiental.

A meta da Butterfield & Robinson, para 2008, é poder compensar todas as emissões envolvidas nos processos de trabalho e viagem da empresa. Além disso, há a conscientização e incentivos a iniciativas ecológicas junto aos operadores e hotéis parceiros da agência, selecionando também novas propriedades que já trabalhem com a sustentabilidade em seus

---

<sup>19</sup> Disponível em: <<http://www.estrada-real.org.br>>. Acesso em: 9 jun. 2008.

segmentos comerciais. Para colaborar na sustentabilidade de seu negócio, a Butterfield & Robinson ainda realiza doações para a WWF (World Wild Fund), utiliza somente papel certificado, separa todos os materiais que sejam possíveis reciclar e reaproveitar, incentiva seus funcionários a irem trabalhar de bicicleta ou utilizar o transporte público, os quais segundo a página da empresa na internet, envolve 80% dos seus funcionários. Na seção ‘sobre nós’ da página da Butterfield & Robinson, eles destacam:

Nosso planeta é maravilhoso e extraordinário, mas também é frágil. Na Butterfield & Robinson, estamos trabalhando ativamente para reduzir nosso impacto onde operamos, reduzindo nossa emissão de carbono e compensando o que ainda não podemos reduzir. Acreditamos que a saúde do meio ambiente é a mesma saúde das localidades que visitamos. Sustentabilidade é um investimento que beneficia a todos (BUTTERFIELD & ROBINSON, tradução nossa).

A questão econômica do uso da bicicleta é uma área que ainda não foi bem estudada, porém, alguns trabalhos apresentam alguns números. O cicloturismo tem como fator econômico marcante a distribuição de renda, já que os ciclistas costumemente consomem nas localidades por onde pedalam, além de se hospedarem frequentemente a cada 50 ou 60 km, conforme o planejamento e a capacidade física de cada viajante. Diferente de quem viaja de carro, os quais podem realizar viagens bastante distantes sem realizar paradas para abastecimento, alimentação ou hospedagem.

O Reino Unido, segundo o documento “Cycle Tourism Information Pack TT21”, elaborado pela organização Sustrans, apresenta alguns dados econômicos interessantes. Em 1997, conforme a página 4 do documento, houve um volume total de 833 mil viagens nas férias, (domésticas e internacionais, incluindo curtas e longas distâncias), gerando despesas de 142 milhões de Libras Esterlinas. Os ciclistas domésticos, com viagens de longa distância, realizaram 708 mil viagens, gerando um gasto de cerca de £\$ 104 milhões (média de £\$ 146,00 por viagem, e de £\$ 30,00 a 35,00 por noite). Já os cicloturistas estrangeiros, tiveram despesas estimadas em £\$ 300,00 por viagem, totalizando 125 mil ciclovias, em 1997. Esse mesmo documento ressalta que o cicloturismo pode alcançar a marca de £\$ 14 bilhões no mercado europeu dentro de 20 anos. Atualmente, em alguns países europeus, o cicloturismo responde de 2 a 4% do total de viagens realizadas nas férias, sendo previsto uma duplicação ou até a triplicação deste valor na próxima década. Na Irlanda estima-se que o cicloturismo já responda por 7% do total de viagens de férias, enquanto que na Alemanha, calcula-se a participação seja de 25% em seu mercado turístico (CYCLE TOURISM INFORMATION PACK TT21, p. 13).

Na Holanda, segundo o documento “Foundation National Cycling Platform” (FIETSPLATFORM, p. 7), a rede nacional de ciclovias possui 4.500 km, entre caminhos e estradas, estimando-se que sejam cerca de um milhão de usuários, 2,5 milhões de estadias por ano e gastos de EU\$ 150 milhões por ano. Conforme a página 21 do mesmo documento, o uso da bicicleta como recreação e lazer são realizados por mais de 70% dos holandeses. Estima-se que sejam entorno de 600 mil viagens de bicicletas por ano durante as férias, para um total de 13,9 bilhões de quilômetros em viagens de bicicleta, dos quais, 3,7 bilhões (27%) têm motivos recreacionais (mais de duas horas de duração) - cerca de 230 km por pessoa. A página 24 aponta que os efeitos na economia são da ordem de EU\$ 350 milhões por ano. O motivo para o cicloturismo ser tão popular na Holanda é explicado pelo terreno plano, variedade de paisagens e belas cidades antigas (pequenas distâncias), boa estrutura, diversos materiais e estruturas de auxílio (mapas, sinalização, publicações, pacotes turísticos, acomodações para viagens de férias e feriados, etc.), além da grande tradição holandesa no uso da bicicleta (FIETSPLATFORM, p. 22). Porém, o documento “Foundation National Cycling Platform” alerta para o crescimento das cidades (pressão sobre a paisagem e a natureza), barreiras físicas entre as cidades e o interior, falta de informação para turistas e a ausência de um plano estratégico de mercado para o cicloturismo por parte do órgão holandês de Turismo (FIETSPLATFORM, p. 23).

O levantamento “Cycle tourism in Australia: an investigation into its size and scope” (FAULKS, RITCHIE, FLUKER, 2007), é o estudo mais completo sobre o uso da bicicleta como forma de turismo e no estudo do perfil dos usuários até o momento. As pesquisas em relação às despesas do cicloturismo australiano, de 2004 e 2005 (2007, p. 14), apontam gastos médios de AU\$ 124,65 por noite, permanência média de 16 noites e viagens com gastos totais de AU\$ 1.994,90. O número de cicloturistas nas férias foi de 107.200, em 2004 e 2005, gerando despesas totais de mais de AU\$ 213 milhões. Ainda segundo esse mesmo documento (FAULKS, RITCHIE, FLUKER, 2007, p. 18), das dezenas de eventos ciclísticos nos diversos estados australianos, em cinco deles houve a reunião de 7.200 ciclistas, estimando-se gastos de mais de AU\$ 8 milhões (baseado nos dados de Roy Morgan).

O estado do Maine, nos Estados Unidos, elaborou um estudo sobre o uso da bicicleta como turismo, intitulado “Bicycle Tourism in Maine - Executive summary” (MAINE, 2001, p. 1), em abril de 2001, o qual aborda os benefícios do cicloturismo para este estado norte-americano. O levantamento aborda o ano de 1999, quando os gastos diretos de dois milhões de cicloturistas foram estimados em US\$ 36.3 milhões. De todo esse valor, os gastos de 2% dos ciclistas, com viagens de mais de um dia, corresponderam a US\$ 6.3 milhões (17% do

valor total). Conforme levantamento realizado com os operadores de cicloturismo, estima-se que em 1999, tenham participado cerca de 2.100 pessoas em passeios de bicicleta guiados no Maine, com gastos de quase US\$ 1 milhão. Segundo o mesmo documento, desde 1991, o Maine tem investido em melhorias na infra-estrutura para bicicletas, com a finalidade de aumentar o uso da bicicleta como meio de transporte e estimular o crescimento do cicloturismo no estado, afirmando que o ciclismo exercerá um importante papel na implementação do programa turístico “Explore Maine”, o qual procura atrair mais turistas que se locomovam utilizando outro meio de transporte ao invés de automóveis (MAINE, 2001, p. 1).

Os padrões de consumo pesquisados no Maine, mostram que os passeios tem os seguintes gastos médios por dia: auto-guiados de US\$ 55,00, passeios guiados de US\$ 115,00 e de passeios de um dia US\$ 25,00. Conforme este estudo aponta, o impacto econômico do mercado cicloturístico do Maine é de mais de US\$ 66 milhões por ano (MAINE, 2001, p. 2). Para se ter uma noção, segundo o estudo “Cycle tourism in Australia: an investigation into its size and scope” (FAULKS, RITCHIE, FLUKER, 2007, p. 9), na Dinamarca, o cicloturismo corresponde a 3,5% do faturamento total com turismo e na Nova Zelândia, estima-se que esta atividade injete NZ\$ 75 milhões na economia da Nova Zelândia e tenha gerado 1.472 empregos.

O mercado cicloturístico é grande e complexo, necessitando um estudo prévio do perfil dos usuários e o estabelecimento de metodologias e conceitos, principalmente quanto aos períodos de viagens do cicloturistas, da frequência no uso da bicicleta durante o ano, o tempo e a distância a serem percorridos. São muitos dados a serem coletados e relacionados para poder mensurar e entender o impacto financeiro que o cicloturismo causa na economia, por isso, acredito que os documentos acima consultados carecem de maiores informações e detalhes nesse sentido, mas devo reconhecer que são pioneiros e conseguem dar uma idéia da relevância que o uso da bicicleta possui dentro do Turismo.

Na prática esses documentos apresentam somente estimativas, e não conseguem apresentar a autêntica realidade econômica do cicloturismo em seus países. Baseiam-se na conexão de dados e números, que por vezes não correspondem à atividade cicloturística. Isso provavelmente ocorra devido à dificuldade na coleta e pesquisa de dados, por causa da grandiosidade e da variedade do cicloturismo e de cicloturistas, mas também porque provavelmente este mercado ainda não tenha recebido a devida atenção e importância dos órgãos de turismo ao redor do mundo.

O lado esportivo do ciclismo de longa distância chama-se Audax<sup>20</sup>. Se caracteriza por ser um evento ciclístico não-competitivo de longa distância (a partir de 200 quilômetros de percurso) para veículos exclusivamente de propulsão humana. O nome Audax surgiu em 1987, a partir viagem de um grupo de italianos, que em um dia percorreram 230 km entre Roma e Nápoles. Devido às dificuldades e limitações daquela época, este fato foi considerado audacioso, o que originou o nome.

O Audax é um evento organizado da seguinte forma: são clubes espalhados por diversas localidades no mundo, os quais são todos ligados à entidade central, o Audax Club Parisien (ACP), os quais organizam suas próprias provas, sendo estas previamente avaliadas e reconhecidas internacionalmente com o aval do ACP. Cada clube local, autorizado junto à entidade central, pode realizar então suas provas (após o calendário ser aprovado). O evento possui regras, as quais os participantes devem obedecer-las em relação às exigências de equipamentos, do comportamento durante a condução da bicicleta, respeito aos participantes e as demais regras impostas pela organização. O desobedecimento ou descumprimento das regras acarreta em penalizações que vão desde a adição de tempo extra no resultado final até a eliminação do ciclista da prova.

As provas têm um padrão para o “tempo máximo global” (ver tabela), o qual as entidades devem seguir conforme o “Les Randonneurs Mondiaux” (LRM) exige, pois esta entidade é que homologa a emissão de “brevets” (licenças) para participação em provas com maiores distâncias, como as de 300, 400, 600 e 1.200 km, em qualquer país do mundo. Para participar da prova de 200 km o ciclista não precisa de “brevet”, contudo é exigido um atestado médico que comprove as condições de saúde e da capacidade física do candidato para efetivar sua participação. Se o ciclista realizar a prova dentro do tempo padrão exigido (13 horas e 30 minutos) e cumprir todas as exigências legais (incluindo as conferências dos postos de controle ao longo do trajeto), o ciclista recebe o “brevet” de 200 km, o qual lhe permitirá participar de qualquer prova de 300 km do calendário do Audax Club Parisien (ACP), e assim sucessivamente.

O “brevet” de 600 km habilita o ciclista a participar da maior prova do Audax, criada em 1893, conhecida como Paris-Brest-Paris, com 1.200 km de distância e com limitação de até 90 horas para ser concluída. Todos os desafios de 1.200 km têm como pré-requisito a homologação do ciclista em todas as provas do ano anterior. O desafio de 1.200 km é realizado na Austrália e na França, por exemplo, atraem milhares de estrangeiros.

---

<sup>20</sup> Significa audácia, coragem. Também é conhecido internacionalmente como “*randonnees*”.

Para todas as provas possuem reconhecimento internacional da entidade central (ACP), elas devem seguir os seguintes passos: pedido de autorização para constar no calendário mundial, ser autorizado pela ACP, haver a realização da prova e a sua homologação junto à entidade central.

A força social que a bicicleta possui é muito grande e para os cicloturistas mais ainda, possivelmente devido à admiração que causam nas pessoas pelos locais por onde passam. Deste modo, a página Warm Showers (banhos quentes - tradução livre) é especializado na divulgação e contato de hospedeiros para cicloturistas. As pessoas interessadas em oferecer hospedagem podem se inscrever através de um cadastro prévio (a ser aprovado pelos administradores) e se oferecerem para recepcionarem os viajantes em qualquer parte do mundo, disponibilizando suas casas aos cicloviajantes.

Há outro projeto similar ao Warm Showers: se trata de uma rede mundial de hospedagens, chamada “Hospitality Club” (clube da hospitalidade - tradução livre), a qual reúne viajantes e anfitriões, englobando todo e qualquer tipo de turista, onde uma das exigências é que se ofereça espontaneamente hospedagem, sem qualquer tipo de ônus ao “convidado”. Em ambos os projetos o contato parte do hóspede, por telefone ou correio eletrônico. As duas redes possuem regras definidas que devem ser obedecidas pelos hóspedes e pelo hospedeiro. Os objetivos indiretamente envolvidos são: o compartilhamento, a troca cultural, o conhecimento e a amizade entre todos envolvidos, unindo pessoas de diferentes países, de forma que elas possam compartilhar e entender suas experiências e diferenças enquanto humanos, ressaltando o espírito de cooperação e compreensão entre os povos.

Para o turismo a bicicleta abre um novo nicho de mercado através do cicloturismo, permitindo que muitas pessoas se desloquem em distâncias maiores.

O cicloturismo não tem regras nem definições rígidas, abrangendo desde pequenos passeios de algumas dezenas de quilômetros até viagens com centenas ou milhares de quilômetros, que levam dias ou meses. Não existe preocupação com rendimento e sim com o turismo e o prazer de viajar pedalando. Qualquer que seja a distância ou duração, o espírito e as emoções são semelhantes: o importante não é o lugar para onde você vai, mas o caminho que você percorre. O maior prazer está no percurso (ROLDAN, 2000, p. 13).

Portanto, a bicicleta como um equipamento turístico, proporciona a inclusão social das pessoas na atividade turística, por mais simples, próximo ou barato que seja. O interessante é que ela permita e proporcione ao ciclista conhecer diferentes da sua realidade, ou de sua cidade, gerando relacionamentos sociais e novas possibilidades para a inserção em atividades culturais, ao conhecimento e a educação.

### 3.2 A SITUAÇÃO DA BICICLETA NO BRASIL

Quando comecei este trabalho, não imaginava que descobriria números tão impressionantes e surpreendentes em relação ao tema proposto. Iniciei este projeto pensando no Brasil, mas analisando a Europa. Comecei a ler e pesquisar dados. Percebi então, que o Brasil possui muito potencial para adotar a bicicleta como transporte de massa. Há ações significantes nesse sentido, como a elaboração, por parte do GEIPOT (Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes), do Planejamento Cicloviário: Diagnóstico Nacional (BRASIL, 2001), do Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2007a) e do Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades (BRASIL, 2007b) produzidos pelo Ministério das Cidades.

O que posso ressaltar, é que fiquei bastante surpreso, ao começar esta pesquisa e encontrar todos esses materiais, e salientar também que a parte teórica foi muito bem-vinda e utilizada nesta pesquisa, porém meu interesse é a parte prática, a questão do volume no uso da bicicleta como meio de transporte no Brasil, a extensão da malha cicloviária e os demais dados pertinentes a esta questão. Inacreditavelmente, esses projetos institucionais apresentam números e dados incríveis sobre o uso da bicicleta no Brasil. Foi algo inesperado, otimista e positivo: o brasileiro usa a bicicleta! Segundo dados do Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades (BRASIL, 2007b, p. 26), a bicicleta é o veículo individual mais utilizado em cidades de até 50 mil habitantes, representando mais de 90% do total de cidades brasileiras, dividindo com o caminhar a fatia majoritária de deslocamentos.

Em cidades médias, a diferença está na presença do transporte coletivo, que algumas vezes apresentam um serviço de baixa qualidade, pois nem sempre é rentável, devido às características de demanda, percurso e distância. Já nas grandes cidades, a oferta significativa de transporte coletivo, o tráfego veicular mais denso e agressivo, representa um tempo maior no deslocamento, o que explica uma maior presença do uso de bicicletas nas periferias das grandes cidades, pois a condição dessas áreas se assemelha às cidades médias. Portanto, as bicicletas se caracterizam por serem “os veículos individuais mais utilizados no País, constituindo na única alternativa ao alcance de todas as pessoas, não importando a renda, podendo ser usadas por aqueles que gozam de boa saúde, a partir da infância até a idade mais avançada” (BRASIL, 2007b, p. 26).

Em suma, ela é utilizada por expressiva porcentagem dos habitantes das cidades pequenas e médias, em todos os rincões do Brasil, independente da base cultural, clima, nível de renda e escolaridade da população. Entre seus usuários mais frequentes encontram-se industriários, comerciários, operários da construção civil, estudantes, entregadores de mercadorias, carteiros e outras categorias de trabalhadores. Os períodos mais favoráveis à constatação desse fenômeno são: entre 6h e 7h, e das 16h às 19h dos dias úteis (BRASIL, 2007b, p. 26).

Em termos de mobilidade sustentável, esses dados apresentados pela pesquisa são muito animadores, pois significam que a maior parte dos moradores das cidades do interior brasileiro com menos de 50 mil habitantes utilizam com frequência a bicicleta como meio de transporte principal. Porém, ainda é preciso considerar também que, outra grande parte dos habitantes dessas localidades, prefere a locomoção a pé, devido às pequenas distâncias que estas cidades apresentam para deslocamento de um ponto a outro, assim como acontece também em menor número nas cidades médias.

As cidades grandes e as metrópoles, as quais vêm tendo suas vidas degradadas gravemente, ao longo das aceleradas expansões que sofreram nas últimas décadas, não têm condições de oferecerem a qualidade de vida e de bem-estar necessárias à população, pois carecem de equipamentos de lazer e de mobilidade urbana eficiente. Portanto, são fatos que não permitem às cidades viver e florescer sua beleza e que não possibilitam aos seus cidadãos o prazer de conviver e compartilhar seus centros urbanos com seus próprios habitantes. Ainda segundo o Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades (BRASIL, 2007b, p. 27), a frota brasileira se aproxima de 75 milhões de bicicletas para uma população de 186.770.562 habitantes (BRASIL, 2006a), o que representa proporcionalmente uma bicicleta para cada 2,49 brasileiros.

Acredito que o problema brasileiro em relação ao uso da bicicleta nos grandes centros urbanos brasileiros está associado à introdução equivocada de uma cultura voltada ao uso dos automóveis.

Infelizmente, as ações políticas realizadas ao longo de 30 anos pouco contribuíram para aumentar a eficiência dos transportes coletivos e diminuir as distâncias entre os equipamentos urbanos. Os investimentos em sistema viário, na maioria das vezes, priorizaram a infra-estrutura para o automóvel. No Brasil, de maneira geral, a cultura do planejador urbano ainda procura garantir a prioridade para o automóvel e assim a idéia do direito de ir e vir, muitas vezes, é utilizada para justificar o direito dos automobilistas, esquecendo-se de que o direito de ir e vir é da pessoa e não do veículo (BRASIL, 2007b, p. 70).

Segundo o Ministério das Cidades,

Elevado a símbolo de modernidade, liberdade e qualidade na circulação, o transporte individual produziu uma verdadeira cultura do automóvel que legitimou a destinação de enormes recursos públicos para investimentos em ampliação do sistema viário, na busca de paliativos para um problema sem solução: garantir fluidez para um modelo de mobilidade insustentável a médio prazo (BRASIL, 2007a, p. 94).

Hoje as dificuldades estão em criar a cultura do uso da bicicleta nas cidades, já que praticamente não há infra-estrutura (principalmente ciclovias e bicicletários) que proporcione o uso seguro e eficaz deste veículo, o que conseqüentemente não estimula o seu uso em relação ao costume no uso do automóvel e o conforto que ele proporciona ao usuário. De acordo com o Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades (BRASIL, 2007b, p. 70), para haver de fato uma mudança, é necessário que as autoridades públicas devolvam os espaços urbanos ocupados pelos automóveis aos pedestres e ciclistas, já que “em muitas cidades os espaços para novas vias e para a circulação passaram a ser um bem escasso”, havendo dois caminhos:

- 1) desapropriar espaços com prédios e casas; ou
- 2) diminuir os espaços da circulação dos automóveis. Diante do elevado custo da primeira opção, parece que a segunda delas deverá ser enfrentada com coragem (BRASIL, 2007b, p. 70).

Ainda segundo o Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades,

Cabe ao poder público conceder garantias para a segurança desta parcelada da população, provendo os espaços viários de condições humanas ao trânsito de pedestres e ciclistas. Cada vez mais é urgente o rearranjo dos espaços e do sistema viário, adaptando-o à uma nova mobilidade. E ela tem de ser muito mais humana, mais equilibrada, mais segura e mais de acordo com as exigências ambientais. A bicicleta, como veículo de transporte, está perfeitamente apta para cumprir este papel. E isto somente será possível, quando largos recursos forem disponibilizados para remodelar o espaço urbano, moldando-o às condições exigidas pelos não motorizados (BRASIL, 2007b, p. 71).

Para Vasconcellos (2000, p. 154), as bicicletas são o meio de transporte mecanizado mais importante do mundo, existindo em maiores quantidades que os veículos motorizados em diversos países. O mesmo autor salienta que a bicicleta possui limitações biológicas, implicando ainda em questões relacionadas à segurança do ciclista e a restrição na faixa etária de uso por parte de idosos e crianças (2000, p. 155). Entre algumas barreiras citadas em relação ao desenvolvimento do uso da bicicleta como meio de transporte de massa, são destacadas: o ambiente hostil no trânsito, o roubo e as políticas governamentais desfavoráveis

(REPROGLE, 1994 apud VASCONCELLOS, 2000, p. 156). Genericamente, esse autor consegue expor as dificuldades dos ciclistas e algumas causas que levam ao desinteresse das pessoas a usar a bicicleta como meio de locomoção particular regularmente.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao finalizar este trabalho, devo considerar que a pesquisa se estendeu demasiadamente em certos pontos, porém, ao mesmo tempo, acredito que esses prolongamentos tenham suprido e complementado suficientemente o trabalho como um todo, oferecendo, ao meu ver, um embasamento científico bastante satisfatório.

O primeiro capítulo foi construído para a realização do resgate do panorama dos transportes urbanos e das condições de vida do ser humano na sociedade contemporânea, através de questões referentes ao lazer, às políticas públicas e ao papel que a bicicleta pode exercer quando socialmente aplicada ao cotidiano das cidades. É necessário repensar as cidades. Sua existência deve contemplar a vida, o meio ambiente, as pessoas, e não somente satisfazer a necessidade humana de estabelecer um local para morar ou trabalhar.

Nesse sentido, a produção do Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2007a), pelo Ministério das Cidades, veio contribuir com uma nova proposta na construção de cidades eficientes e ambientalmente sustentáveis, que possuam mais qualidade de vida. Sua intenção é a execução das mudanças necessárias no planejamento e gestão das políticas de mobilidade urbana no maior número de cidades brasileiras possíveis.

A questão ambiental tornou-se de fato, muito relevante em todas as atividades humanas. A partir dela deve se originar um novo comportamento humano e empresarial (que ainda não foi expresso substancialmente), com mais responsabilidade social e ambiental. O primeiro alerta aclama pela racionalização do consumo, da emissão de poluentes e do uso de fontes de energia não-renováveis ou não-sustentáveis. Neste sentido, o apelo por soluções individuais e locais é muito forte, me refiro principalmente quanto aos transportes, os quais dependem muito do petróleo e seus derivados.

Para as cidades, o programa parisiense Vélib, se apresenta como uma opção concreta na elaboração e transformação dos centros urbanos, mostrando que é possível integrar as cidades às pessoas, humanizando-as. A abrangência de seus benefícios é tão irrestrita, que o Vélib se apresenta como um projeto eficaz no combate à poluição, na ocupação do espaço público pela população, na redução do tráfego urbano, melhoria da saúde dos usuários, entre outros, se caracterizando como uma verdadeira referência mundial em mobilidade urbana e em solução urbana, inclusive como equipamento turístico, o qual deve ser melhor explorado pela cidade. A adoção e implantação de modais férreos (trem, VLT ou metrô) foram

apresentados, e consolidados neste momento, como essenciais à mobilidade urbana, à sustentabilidade e a integração ao uso da bicicleta.

A infra-estrutura segue como elemento fundamental para o sucesso na promoção do uso da bicicleta nas cidades, já que se refere à segurança da via, do ciclista e das condições para pedalar, o que pode facilitar ou desestimular a utilização da bicicleta. Para o ciclista nada é mais importante do que boa infra-estrutura e segurança. Esses dois temas são relevantes neste aspecto, principalmente no Brasil, pois todos os meios de transporte atuais sofrem com a má infra-estrutura existente, assim como a questão da segurança, que é coadjuvante nesse quesito, e no caso da bicicleta, a segurança é muito limitada, sendo o ciclista um ser muito frágil como membro do trânsito.

Em relação às ciclovias de Porto Alegre, acredito que, mesmo com a execução do Plano Diretor Cicloviário, mais medidas poderiam ser tomadas para promover o uso da bicicleta e torna-lo mais seguro. Outros corredores de ônibus da avenida Protásio Alves, por exemplo, poderiam ser fechados aos domingos e feriados, assim como ocorre com parte do corredores da III Perimetral e avenida Érico Veríssimo. Além disso, poderiam ser promovidos e apoiados passeios ciclísticos para promover o uso da bicicleta como meio de transporte, por exemplo. O suposto desinteresse da Empresa Pública de Transportes e Circulação (EPTC), pela ciclofaixa Caminho dos Parques, conforme apresentando na reportagem ‘Caminho dos Parques é péssimo’ se configura no meu ver, como um elemento contraditório, caracterizando-se como um interesse ambíguo.

O início das obras da rede cicloviária de Porto Alegre é muito importante para a cidade. Apesar de outros planos já terem sido elaborados na cidade há mais de 20 anos, o atual plano está sendo concretizando. Porém, há pontos que devem ser repensados, conforme já citei anteriormente ao longo deste trabalho (como a implantação de ciclofaixas sobre calçadas), os quais são potencialmente perigosos para os usuários e demais habitantes, podendo inviabilizar o desenvolvimento e a promoção da bicicleta como meio de transporte de massa em Porto Alegre. A produção do Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades (BRASIL, 2007b), é um documento precioso e relevante às administrações municipais para auxiliar no entendimento desse segmento e na implantação de ciclovias e estruturas mínimas necessárias.

Os projetos cicloturísticos, conforme os documentos institucionais pesquisados e analisados, em geral, são empreendimentos que possuem um bom potencial para serem implantados nas cidades brasileiras. Os movimentos cicloativistas globais do mundo exercem um papel fundamental perante a sociedade, independentemente de qualquer instituição

pública ou governamental, criando e trabalhando o desenvolvimento do uso da bicicleta como meio de transporte de massa, desempenhando um papel de promotor e pesquisador acerca desta questão, envolvendo diversas instituições com a finalidade da mobilidade urbana sustentável e por cidades voltadas ao ser humano e à contemplação da vida.

Neste trabalho se realizou a desmistificação do ciclismo como sendo ecoturismo, caracterizando a importância das duas atividades conforme sua representatividade ambiental e de acordo com sua eficácia. Houve a apresentação do potencial que o cicloturismo possui em alguns países do mundo em relação à economia, sendo realizada também uma análise da infra-estrutura e do desenvolvimento que este segmento possui em países onde o cicloturismo já é encarado e tratado profissionalmente pelas instituições oficiais.

Da mesma forma, a força do Audax, como evento esportivo ligado ao turismo, que se bem organizado, apoiado e promovido pelos órgãos públicos, pode se constituir como referência em seu segmento, atraindo milhares de ciclistas, como ocorre na Europa e na Austrália, se configurando como um evento cicloturístico seguro, com apoiadores institucionais que garantam o suporte necessário a todos participantes. Portanto, sintetizando, posso concluir que o uso da bicicleta nas cidades, depende de espaços bem definidos e da integração com modais de transporte compatíveis com seu uso. Na minha opinião, estabeleceu-se que, o uso da bicicleta nas cidades como meio de transporte consagrado entre os habitantes, é potencialmente favorável à inclusão do turista no seu uso para locomoção, passeios receptivos e “city tours”.

A bicicleta deve ser melhor e mais explorada nas atividades de ecoturismo e em áreas protegidas, pois ela serve como um ótimo instrumento para a manutenção da sustentabilidade e conservação do meio ambiente. Para o turismo, seria interessante a realização de estudos de caso em rotas cicloturísticas já consagradas, para que haja um aprimoramento técnico dos profissionais envolvidos, a fim de que as ações e as políticas públicas estabelecidas correspondam ao interesse do cicloturista, encorajando-o a realizar viagens junto a uma infra-estrutura plenamente condizente com suas necessidades.

## REFERÊNCIAS

- ASSOCIATION OF PEDESTRIAN AND BICYCLE PROFESSIONALS. *Bicicletários: diretrizes para estacionamentos de bicicleta*. 2002. 8 p. Disponível em: <<http://www.apbp.org/pdfsanddocs/Resources/Bicycle%20Parking%20Guidelines.pdf>> e <[http://www.ta.org.br/site/Banco/7manuais/guia\\_bicicletarios\\_apbp\\_v6.pdf](http://www.ta.org.br/site/Banco/7manuais/guia_bicicletarios_apbp_v6.pdf)>. Tradução para o português de Denir Mendes Miranda. Acesso em: 15 fev. 2008.
- AUDAX BRASIL. Disponível em: <<http://www.audaxbrasil.com.br>>. Acesso em: 02 jun. 2008.
- AUDAX BRASÍLIA. Disponível em: <<http://www.audaxbrasil.com.br>>. Acesso em: 02 jun. 2008.
- AUDAX CLUB PARISIEN. Disponível em: <<http://www.audax-club-parisien.com>>. Acesso em: 09 jun. 2008.
- AUDAX POA. Disponível em: <<http://audaxpoa.ciclosinos.com.br>>. Acesso em: 02 jun. 2008.
- AUSTRALIA. Industry Commission. *Urban transport: volume 1 e 2: report and appendices*. Report nº. 37. Melbourne: 15 fev. 1994. Disponível em: <[http://www.pc.gov.au/\\_\\_data/assets/pdf\\_file/0005/6962/37urbantv1.pdf](http://www.pc.gov.au/__data/assets/pdf_file/0005/6962/37urbantv1.pdf)> e <[http://www.pc.gov.au/\\_\\_data/assets/pdf\\_file/0010/6967/37urbantv2.pdf](http://www.pc.gov.au/__data/assets/pdf_file/0010/6967/37urbantv2.pdf)> Acesso em: 26 fev. 2008.
- BIKE AND ROLL BIKE RENTAL. Disponível em: <<http://www.bikeandroll.com>>. Acesso em: 29 fev. 2008.
- BIKE CHICAGO RENTAL & TOURS. Disponível em: <<http://www.bikechicago.com>>. Acesso em: 29 fev. 2008.
- BIKEEXPRESS. Disponível em: <<http://www.bikeexpressonline.com.br>>. Acesso em: 13 mar. 2008.
- BIKESTATION. Disponível em: <<http://www.bikestation.org>>. Acesso em: 11 mar. 2008.
- BRASIL. Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, 24 de set. 1997. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/ccivil/leis/L9503.htm>>. Acesso em: 26 fev. 2008.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT. *Planejamento Cicloviário: Diagnóstico Nacional*. Brasília: 2001. 196 p. Disponível em: <[http://www.geipot.gov.br/estudos\\_realizados/bicicleta/texto.doc](http://www.geipot.gov.br/estudos_realizados/bicicleta/texto.doc)>. Acesso em: 20 fev. 2008.

BRASIL. Ministério das Cidades. Departamento Nacional de Trânsito. Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito - RENAEST. *Anuário Estatístico de Acidentes de Trânsito - Brasil - RENAEST 2006*. Brasília, 2006a. Disponível em: <<http://www2.cidades.gov.br/renaest/detalheNoticia.do?noticia.codigo=245>>. Acesso em: 26 fev. 2008.

BRASIL. *Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Rodovias Brasileiras: Relatório Executivo*. 80 p. Brasília: IPEA, DENATRAN, ANTP, 2006b. Disponível em: <[http://www.ipea.gov.br/sites/000/2/destaque/impactos\\_acidentetransito%20\(Livro%2001\).pdf](http://www.ipea.gov.br/sites/000/2/destaque/impactos_acidentetransito%20(Livro%2001).pdf)>. Acesso em: 26 fev. 2008.

BRASIL. Ministério das Cidades. Departamento Nacional de Trânsito. Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito - RENAEST. *Frota brasileira de veículos em dezembro de 2006*. Brasília, 2006c. Disponível em: <<http://www2.cidades.gov.br/renaest/detalheNoticia.do?noticia.codigo=120>>. Acesso em: 09 jun. 2008.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana – SeMob. PlanMob - *Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana*. 180 p. Brasília: 2007a. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/transporte-e-mobilidade/arquivos/Livro%20Plano%20Mobilidade.pdf>>. Acesso em: 08 fev. 2008.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana - SeMob. *Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades*. 230 p. Brasília: 2007b. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/transporte-e-mobilidade/arquivos/Livro%20Bicicleta%20Brasil.pdf>>. Acesso em: 08 fev. 2008.

BUTTERFIELD & ROBINSON. Disponível em: <<http://www.butterfield.com>> e <<http://www.butterfield.com.br>>. Acesso em: 17 maio 2008.

CAMINHO DE SANTIAGO. Disponível em: <<http://www.spain.info/TourSpain/Grandes%20Rutas/Rutas/Rutas/0/Camino%20de%20Santiago?language=ES>>. Acesso em: 23 jun. 2008.

‘CAMINHO dos Parques é péssimo’. **Correio do Povo**, Porto Alegre, ano 113, nº 070, 9 dez. 2007. Geral. Disponível em: <<http://www.correiodopovo.com.br/jornal/a113/n70/html/069camin.htm>>. Acesso em: 20 fev. 2008.

CARABANCHEL TO BEIJING 08. Disponível em: <<http://www.carabancheltobeijing08.com>> e <<http://www.carabancheltobeijin08.blogspot.com>>. Acesso em: 26 abr. 2008.

CARVALHO, Marcus Vinicius Guerra Seraphico de Assis. *Um modelo para dimensionamento de calçadas considerando o nível de satisfação do pedestre*. 2006, 158 f. Tese (Doutorado em Engenharia Civil). Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2006. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18137/tde-09042006-093815/publico/Tese.pdf>>. Acesso em: 20 jun. 2008.

CARVALHO, Isabel Cristina de Moura. *Educação ambiental: a formação do sujeito ecológico*. São Paulo: Cortez, 2004. 256 p.

CHEMIN, Beatris Francisca. *Políticas públicas de lazer: o papel dos municípios na sua implementação*. Curitiba: Juruá, 2007. 232 p.

CIRCUITO VALE EUROPEU. Disponível em: <<http://www.circuitovaleeuropeu.com.br>>. Acesso em: 05 maio 2008.

CITTASLOW. Disponível em: <<http://www.cittaslow.org.uk>>. Acesso em: 27 fev. 2008.

CITY CARSHARE. Disponível em: <<http://www.citycarshare.org>>. Acesso em: 11 mar. 2008.

CONORTE. Disponível em: <<http://www.conorte.com.br>>. Acesso em: 18 mar. 2008.

CRITICAL MASS. Disponível em: <<http://www.critical-mass.org>>. Acesso em: 29 fev. 2008.

CYCLE TOURISM INFORMATION PACK TT21. 20 f. Disponível em: <[http://www.sustrans.org.uk/web\\_files/info%20sheets/ff28.pdf](http://www.sustrans.org.uk/web_files/info%20sheets/ff28.pdf)>. Acesso em: 17 maio 2008.

DIAS, Genebaldo Freire. *Educação ambiental: princípios e práticas*, 6. ed. rev. e ampl. pelo autor. São Paulo: Gaia, 2000. 552 p.

DISTRITO FEDERAL. Companhia do Metropolitano do Distrito Federal. Disponível em: <<http://www.metro.df.gov.br>>. Acesso em: 25 jan. 2008.

DUBLIN. Sutton to Sandycove promenade and cycleway. Disponível em: <<http://www.dra.ie/s2s.html>> e <[http://www.dra.ie/PDF/06\\_FINAL\\_report\\_intro.pdf](http://www.dra.ie/PDF/06_FINAL_report_intro.pdf)>. Acesso em: 10 jun. 2008.

EARTH POLICY. Disponível em: <<http://www.earth-policy.org/Indicators/Bike/2008.htm>>. Acesso em: 17 mar. 2008.

ECOAGÊNCIA. “*Poluição sobre duas rodas: motos poluem mais que os automóveis*”. Publicada em 20 abr. 2006. Disponível em: <<http://www.ecoagencia.com.br/index.php?option=content&task=view&id=1551&Itemid=2>>. Acesso em: 02 jun. 2008.

EMPRESA PÚBLICA DE TRANSPORTE E CIRCULAÇÃO. Disponível em: <<http://www.eptc.com.br>>. Acesso em: 20 jan. 2008.

ESTRADA REAL. Disponível em: <<http://www.estradareal.org.br>>. Acesso em: 05 maio 2008.

EUROPEAN CYCLISTS FEDERATION. Disponível em: <<http://www.ecf.com>>. Acesso em: 17 mar. 2008.

EUROPEAN MOBILITY WEEK. Disponível em: <<http://www.mobilityweek-europe.org>> e <<http://www.mobilityweek.eu>>. Acesso em: 29 fev. 2008.

EUROVELO. Disponível em: <<http://www.eurovelo.com>>. Acesso em: 17 mar. 2008.

FALCÃO, Daniela. Centros urbanos dão um basta à pressa. **Jornal do Brasil**, 30 set. 2001. Disponível em: <<http://quest1.jb.com.br/jb/papel/cadernos/vida/2001/09/29/jorvid20010929009.html>>. Acesso em: 25 fev. 2008.

FAULKS, Pam; RITCHIE, Brent; FLUKER, Martin. *Cycle tourism in Australia: an investigation into its size and scope*. Austrália, fev. 2006. 51 p. Disponível em: <<http://www.crctourism.com.au/CRCBookshop/Documents/FactSheets/Faulks%20-%20cycletourism.pdf>>. Acesso em: 25 fev. 2008.

FAULKS, Pam; RITCHIE, Brent; FLUKER, Martin. *Cycle tourism in Australia: an investigation into its size and scope*. Austrália, fev. 2007. 42 p. Disponível em: <[http://www.crctourism.com.au/CRCBookshop/Documents/Faulks\\_AustnCycleTourism.pdf](http://www.crctourism.com.au/CRCBookshop/Documents/Faulks_AustnCycleTourism.pdf)>. Acesso em: 17 maio 2008.

FENNELL, David A. *Ecoturismo: uma introdução*. São Paulo : Contexto, 2002. 281 p.

FIETSPLATFORM. *Foundation National Cycling Platform*. 33 p. Disponível em: <[http://www.ecf.com/files/2/12/19/070531\\_Fietsplatform.pdf](http://www.ecf.com/files/2/12/19/070531_Fietsplatform.pdf)>. Acesso em: 17 maio 2008.

FLEXCAR. Disponível em: <<http://www.flexcar.com>>. Acesso em: 13 mar. 2008.

GLOBONEWS. *Cidades e Soluções (Bicicletas)*. Rio de Janeiro: Globonews TV, 09 setembro 2007a. Programa de TV. Disponível em: <<http://globonews.globo.com/Jornalismo/Gnews/0,,7493-p-V-729043-1628836,00.html>>. Acesso em: 06 fev. 2008.

GLOBONEWS. *Cidades e Soluções (Bicicletas – parte II)*. Rio de Janeiro: Globonews TV, 16 setembro 2007b. Programa de TV. Disponível em: <<http://globonews.globo.com/Jornalismo/Gnews/0,,7493-p-16092007,00.html>>. Acesso em: 06 fev. 2008.

HOSPITALITY CLUB. Disponível em: <<http://www.hospitalityclub.org>>. Acesso em: 05 maio 2008.

IN TOWN WITHOUT MY CAR. Disponível em: <<http://www.itwmc.gov.uk>>. Acesso em: 29 fev. 2008.

JORNAL DO BRASIL. Disponível em: <<http://www.jbonline.com.br>>. Acesso em: 26 fev. 2007.

KOREA TO CAPE TOWN. Disponível em: <<http://www.koreatocapetown.co.uk>>. Acesso em: 24 abr. 2008.

KRIPPENDORF, Jost. *Sociologia do turismo: para uma nova compreensão do lazer e das viagens*. São Paulo: Aleph, 2000. 186 p.

MACHADO, Álvaro. *Ecoturismo: um produto viável: a experiência do Rio Grande do Sul*. Rio de Janeiro: Ed, Senac Nacional, 2005. 232 p.

MAINE. Maine Department of Transportation. *Bicycle tourism in maine: economic impacts and marketing recommendations: executive summary*, 2001. 2 p. Disponível em: <<http://www.re-news.net/update/year3/attachments/biketourismexecsumm.pdf>>. Acesso em: 17 maio 2008.

MAPA DE CICLOROTAS EUROPÉIAS. Disponível em: <[http://www.ecf.com/files/2/8/EuroVelo\\_map2007.pdf](http://www.ecf.com/files/2/8/EuroVelo_map2007.pdf)>. Acesso em: 09 jun. 2008.

MAPA DE CICLOVIAS DE PARIS. Disponível em: <<http://www.paris.fr/portail/viewmultimediacomment?multimediacomment-id=18436>>. Acesso em: 09 jun. 2008.

MAPA DE CICLOROTAS DO PARQUE NACIONAL DA PENEDA-GERÊS. Disponível em: <<http://www.dct.uminho.pt/pnpg/trilhos/longo.html>>. Acesso em: 09 jun. 2008.

MAPA DO CIRCUITO VALE EUROPEU. Disponível em: <[http://www.circuitovaleeuropu.com.br/imagens/mapa\\_geral\\_M.jpg](http://www.circuitovaleeuropu.com.br/imagens/mapa_geral_M.jpg)>. Acesso em: 09 jun. 2008.

MENEZES, Claudino Luiz. *Desenvolvimento urbano e meio ambiente: a experiência de Curitiba*. Campinas: Papirus, 1996. 206 p.

METROFOR. Disponível em: <<http://www.metrofor.ce.gov.br>>. Acesso em: 26 abr. 2008.

MOLINA, Sergio E. *Turismo e ecologia*. Bauru, SP: EDUSC, 2001. 222 p.

MURRAY TO THE MOUNTAINS rail trail. Disponível em: <<http://www.railtrail.com.au>>. Acesso em: 25 fev. 2008.

NA CIDADE SEM MEU CARRO. Disponível em: <<http://www.ruaviva.org.br/nacidadesemmeucarro>>. Acesso em: 29 fev. 2008.

PARQUE NACIONAL DA PENEDA-GERÊS. Disponível em: <<http://www.geira.pt/pnpg/index.html>>. Acesso em: 09 jun. 2008.

PEDAL NA ESTRADA. Disponível em: <<http://www.pedalnaestrada.com.br>>. Acesso em: 05 maio 2008.

PENNA, Carlos Gabaglia. *O estado do planeta: sociedade de consumo e degradação ambiental*. Rio de Janeiro: Record, 1999. 252 p.

PEREIRA, Paulo Affonso Soares. *Rios, redes e regiões: a sustentabilidade a partir de um enfoque integrado dos recursos terrestres*. Porto Alegre: AGE. 2000. 348 p.

PERTH. Mapa da ciclovía junto ao rio Swan. Disponível em: <<http://www.dpi.wa.gov.au/cycling/1925.asp>>. Acesso em: 09 jun. 2008.

PORTO ALEGRE. Prefeitura de Porto Alegre. Programa de Desenvolvimento Municipal. *Plano Diretor Ciclovário: sumário executivo*. Porto Alegre, out. 2007. 82 p.

PORTUGAL. Agência Portuguesa do Ambiente. Semana Europeia da Mobilidade. Disponível em: <<http://www.apambiente.pt/divulgacao/Projectos/SemanaEuropeiaMobilidade/Paginas/default.aspx>>. Acesso em: 29 fev. 2008.

PROJECT VELAIA. Disponível em: <<http://www.parispeking.de>>. Acesso em: 24 abr. 2008.

ROLDAN, Thierry Roland Roldan. *Cicloturismo: planejamento e treinamento*. 43 f. Trabalho de conclusão de curso (Bacharel em treinamento em esportes) - Faculdade de Educação Física. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2000. Disponível em: <<http://www.clubedecicloturismo.com.br/arquivo/Monografia%20do%20Thierry.pdf>>. Acesso em: 25 fev. 2008.

RUSCHMANN, Doris van de Meene. *Turismo e Planejamento sustentável: a proteção do meio ambiente*. Campinas: Papirus, 1997. 199 p.

SEGWAY. Disponível em: <<http://www.segway.com>> e <<http://www.segwaybrasil.com.br>>. Acesso em: 29 fev. 2008.

SACHS, Ignacy. *Estratégias de transição para o século XXI: desenvolvimento e meio ambiente*. São Paulo: Studio Nobel, 1993. 103 p.

SIEMENS. Linha de veículos leves sobe trilhos. Disponível em: <[http://www.siemens.com.br/templates/produtos\\_fam.aspx?channel=2709](http://www.siemens.com.br/templates/produtos_fam.aspx?channel=2709)>. Acesso em: 09 jun. 2008.

SLOW MOVEMENT. Disponível em: <<http://www.slowmovement.com>>. Acesso em: 27 fev. 2008.

STS. Disponível em: <<http://www.sts.com.br>>. Acesso em: 18 mar. 2008.

SUSTRANS. Disponível em: <<http://www.sustrans.ork.uk>>. Acesso em: 17 maio 2008.

SWARBROOKE, John. *Turismo sustentável: turismo cultural, ecoturismo e ética*, vol. 5. São Paulo: Aleph, 2000. 135 p.

TRAM DE BARCELONA. Disponível em: <<http://www.trambcn.com>>. Acesso em: 09 jun. 2008.

TRANSPORTE ATIVO. Disponível em: <<http://www.ta.org.br>>. Acesso em: 29 fev. 2008.

TRENTO BIKE. Disponível em: <<http://www.trentobike.org>>. Acesso em: 25 abr. 2008.

TRENSURB. Disponível em: <<http://www.trensurb.gov.br>>. Acesso em: 19 fev. 2008.

TRENSURB. Metro Porto Alegre. Disponível em: <[http://www.trensurb.gov.br/php/estudos\\_projetos/metro\\_poa.php](http://www.trensurb.gov.br/php/estudos_projetos/metro_poa.php)>. Acesso em: 10 jun. 2008.

UNIÃO EUROPÉIA. *Cidades para bicicletas, cidades do futuro*. Luxemburgo: Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias, 2000. 61 p. Disponível em: <[http://ec.europa.eu/environment/cycling/cycling\\_pt.pdf](http://ec.europa.eu/environment/cycling/cycling_pt.pdf)>. Acesso em: 13 jan. 2008.

UNIÃO EUROPÉIA. *Livro verde: por uma nova cultura de mobilidade urbana*. Bruxelas, 25 set. 2007. 24 p. Disponível em: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0551:FIN:PT:PDF>>. Acesso em: 09 jun. 2008.

UNIBUS. Disponível em: <<http://www.unibus.com.br>>. Acesso em: 18 mar. 2008.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. *Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas*, 3. ed. São Paulo: Annablume, 2000. 284 p.

VÉLIB. Disponível em: <<http://www.velib.paris.fr>>. Acesso em: 09 jun. 2008.

VÉLIB. *Mapas de estações*. Disponível em: <[http://www.en.velib.paris.fr/content/download/2482/20071/version/1/file/plan+des+stations\\_2008.pdf](http://www.en.velib.paris.fr/content/download/2482/20071/version/1/file/plan+des+stations_2008.pdf)>. Acesso em: 09 jun. 2008.

VENEGAS, Rolando González. *Políticas de diseño para la implementación de ciclovías*. 2003, 138 f. Trabalho de conclusão de curso (Graduação em Engenharia de execução em transporte e trânsito) – Facultad de Ingeniería, Escuela de transporte y tránsito, Universidad Tecnológica Metropolitana, Santiago, Chile, 2003. Disponível em: <[http://www.vtteutem.cl/bajar/implementacion\\_ciclovias.pdf](http://www.vtteutem.cl/bajar/implementacion_ciclovias.pdf)>. Acesso em: 20 fev. 2008.

ZIPCAR. Disponível em: <<http://www.zipcar.com>>. Acesso em: 13 mar. 2008.

WARM SHOWERS. Disponível em: <<http://www.warmshowers.org>>. Acesso em: 05 maio 2008.

WORLD CAR FREE. Disponível em: <<http://www.worldcarfree.net>>. Acesso em: 29 fev. 2008.

WORLD NAKED BIKE RIDE. Disponível em: <<http://www.worldnakedbikeride.org>>.  
Acesso em: 09 jun. 2008