

Políticas cicloinclusivas no planejamento do turismo no Brasil: um estudo sobre as cidades-sede da Copa do Mundo FIFA 2014

Cycling-inclusive policies in tourism planning in Brazil: a study of the host cities of the FIFA World Cup 2014

Juliana DeCastro¹

Luiz Saldanha²

Lorena Freitas³

Ronaldo Balassiano⁴

Este artigo foi recebido em 09 de NOVEMBRO de 2017 e aprovado em 05 de FEVEREIRO de 2019

Resumo: O turismo, como fenômeno/espaço temporal com multidimensões (econômica, sociocultural, ambiental e política), cria demandas por transportes, não somente para acesso aos destinos, mas também no contexto intraurbano. Com vistas ao desenvolvimento de destinos turísticos de acordo com os pressupostos da sustentabilidade, entende-se o incentivo ao uso da bicicleta como uma oportunidade na busca por modos menos poluentes e socialmente mais inclusivos. No presente estudo exploratório, visa-se analisar as políticas cicloinclusivas e apresentar o panorama com base em um recorte sobre as cidades-sede da Copa do Mundo FIFA de 2014. Os resultados evidenciam que o uso de bicicletas, nas perspectivas das políticas de

¹ Informações do autor:

Formação/curso: Doutoranda em Engenharia de Transportes. **Instituição:** COPPE – Universidade Federal Do Rio de Janeiro – UFRJ, Rio de Janeiro – RJ, Brasil **E-mail:** jdecastro@pet.coppe.ufrj.br

² Informações do autor

Formação/curso: Doutorando em Engenharia de Transportes. **Instituição:** COPPE – Universidade Federal Do Rio de Janeiro – UFRJ, Rio de Janeiro – RJ, Brasil **E-mail:** luizsaldanha@pet.coppe.ufrj.br

³ Informações do autor

Formação/curso: Doutoranda em Engenharia de Transportes. **Instituição:** COPPE – Universidade Federal Do Rio de Janeiro – UFRJ, Rio de Janeiro – RJ, Brasil **E-mail:** lorenafreitas@pet.coppe.ufrj.br

⁴ Informações do autor

Formação/curso: PhD em Engenharia de Transportes. **Instituição:** University of Westminster, Londres, Inglaterra **E-mail:** ronaldo@pet.coppe.ufrj.br

mobilidade e de turismo, pode auxiliar no tratamento da cicloinclusão como aporte para os destinos turísticos brasileiros avançarem em termos de sustentabilidade.

Palavras-chave: bicicleta; políticas públicas; mobilidade urbana; turismo; sustentabilidade

Abstract: Tourism, as a temporal-spatial phenomenon with multiples dimensions (economic, sociocultural, environmental and political), generates demands for transportation not only for access to tourist destinations but also in the intraurban context. In order to the development of tourist destination according to sustainability assumptions, it is understood the incentive to use the bicycle as an opportunity in the search for less polluting and socially more inclusive modes. The present exploratory study aims to analyze the cycle-inclusive policies and present the Brazilian context from a demarcation of the host cities of the 2014 FIFA World Cup. The results show that the use of bicycles in the perspectives of mobility and tourism policies can help in the treatment of the cycle-inclusion as a contribution to the Brazilian tourist destinations to advance in terms of sustainability.

Key words: public policy, cycling, public policy, urban mobility, tourism, sustainability máximo de 5 palavras chave em inglês

1.Introdução

O funcionamento do sistema de mobilidade é um elemento-chave para as cidades em todo o mundo e é uma condição prévia para a atividade econômica e a participação social. De acordo com Macário (2011) e Brasil (2012), o sistema de mobilidade deve ser compreendido como um conjunto integrado de modalidades de transporte, redes viárias, infraestrutura e serviços associados, garantindo o deslocamento de pessoas (residentes e visitantes), bens e serviços na cidade e mantendo forte integração com as demais políticas urbanas, inclusive as de turismo.

Para além da importância, como serviços urbanos, tanto o sistema de mobilidade, quanto o turismo são geradores de importantes fluxos dinamizadores de desenvolvimentos ambientais e socioeconômicos. No entanto, somando-se o desenvolvimento urbano a um sistema de transportes pautado no estímulo à utilização do transporte rodoviário individual, torna-se notório que os benefícios sociais decorrentes do funcionamento desses sistemas podem gerar externalidades negativas — tais como congestionamento, exclusão social,

acidentes, poluição e consumo de energia (UN-HABITAT, 2013). Reforça-se, dessa forma, a relevância do controle da mobilidade como ferramenta capaz de auxiliar a qualidade de vida da população.

Nas cidades em que se implementam políticas sustentáveis de mobilidade, oferece-se um maior dinamismo nas funções urbanas, promovendo-se a valorização do espaço público, a qualidade ambiental e o desenvolvimento socioeconômico. Entende-se que a mobilidade ativa (a pé ou por bicicleta), além de mais saudável, é socialmente inclusiva e não poluente. Assim, como observado em alguns países desenvolvidos, o uso desses transportes não motorizados pode, no contexto de cidades sustentáveis e inteligentes, desempenhar papel vital (MASON et al., 2015; UN-HABITAT, 2013).

Nesse sentido, o incentivo ao uso da bicicleta (local e turístico) é uma opção capaz de influenciar positivamente na economia, alterando-se as relações comerciais em micro e mesoescala. Para tanto, faz-se necessária a existência de estruturas básicas que propiciem o desenvolvimento cicloturístico, alcançadas por meio de políticas cicloinclusivas, integrando-se a mobilidade urbana às políticas de uso do solo e de desenvolvimento urbano e as socioeconômicas (ITDP, 2017).

Em razão do aporte de investimentos atraídos, os megaeventos esportivos são oportunidades para melhorias infraestruturais, como agentes propiciadores de políticas cicloinclusivas. Nesse contexto, no Brasil, foram sediados, nos últimos dez anos, quatro dos mais importantes eventos do esporte mundial: os Jogos Pan-Americanos e Parapan-americanos de 2007 (Rio de Janeiro), a Copa das Confederações FIFA de 2013 (Belo Horizonte, Brasília, Fortaleza, Recife, Rio de Janeiro e Salvador), a Copa do Mundo de Futebol FIFA de 2014 (Brasil) e os Jogos Olímpicos e Paralímpicos de Verão de 2016 (Belo Horizonte, Brasília, Cuiabá, Curitiba, Fortaleza, Manaus, Natal, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo).

Diante do exposto, no presente artigo, objetiva-se analisar as políticas cicloinclusivas existentes no Brasil, no recorte das cidades-sede dos jogos da Copa do Mundo de Futebol FIFA, apresentando-se um panorama nacional. Posteriormente, aprofunda-se a análise na cidade do Rio de Janeiro, considerando-se que foi sede de todos os eventos supracitados, sediando, sozinha, dois dos quatro megaeventos.

Neste artigo, a estrutura faz-se em cinco seções: na seção dois, abordam-se os aspectos teóricos fundamentais ao desenvolvimento do tema proposto; na terceira seção, apresentam-se os aspectos metodológicos da pesquisa realizada; os resultados obtidos são detalhados na seção quatro; e, por fim, as conclusões e as recomendações apontam-se na quinta e última seção.

2.Desenvolvimento de políticas públicas de transporte e turismo

As políticas públicas federais, no contexto nacional, foram desenvolvidas com enfoque setorial até a década de 1990. Gradativamente, a abordagem que prioriza a infraestrutura viária para automóveis passou a dar lugar à discussão sobre a mobilidade urbana, como função socioeconômica, tendo a base no maior entendimento do paradigma da mobilidade sustentável. Nessa perspectiva, que traz à luz uma escala de

análise humana — conforme destacam Jacobs (2000) e Gehl (2010) —, insere-se a noção de diversidade da dinâmica urbana no processo de planejamento (GRIECO et al., 2017).

Em relação ao turismo, somente a partir da segunda metade do século vinte passa a ser um novo setor da economia mundial. No Brasil, é a partir da década de 1990 que acontece a expansão desse mercado, que é, internacionalmente, um setor com forte correlação com o desenvolvimento socioeconômico (PEREIRA et al., 2011). No que diz respeito às políticas nacionais de turismo, Galdino e Costa (2011) abordam a evolução, destacam o caráter interdisciplinar da atividade turística e apontam a carência de planejamento estratégico e integrado, o que acaba por criar barreiras para avaliação e monitoramento dos impactos positivos e negativos do turismo no território nacional.

Com base na Lei Federal de Mobilidade Urbana (2012), passa-se a destacar modos menos agressivos e mais produtivos em termos ambientais e sociais, uma vez que a caminhada e a bicicleta são mais sustentáveis e indicadas para pequenas e médias distâncias, favorecendo a micro e mesoacessibilidade (KNEIB; PORTUGAL, 2017). Assim, o incentivo à mobilidade por bicicletas, no Brasil, está inserido nas diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012), o que endossa a discussão sobre os desafios de agentes públicos e privados ante a busca por uma crescente cicloinclusão.

Para autores, como Jonhson e Bonham (2015) e Mason et al. (2015), a resignificação do uso da bicicleta é responsável por catalisar processos de requalificação urbana que ampliam a qualidade de vida. Considerando-se o transporte por bicicleta como capaz de promover a economia local e o acesso mais justo à cidade, apresenta-se a intrínseca relação com a mobilidade e o turismo (JOHNSON; BONHAM, 2015; DEFNER et al., 2012). Nesse sentido, ressalta-se a necessidade de pesquisas periódicas, em nível nacional, que possam embasar a tomada de decisão dos gestores públicos com vistas a impulsionar a mobilidade ativa por bicicletas nas cidades brasileiras (HANDY et al., 2014; PROVIDELO; SANCHES, 2010).

Os sistemas de transporte e o turismo têm relação de interdependência. Assim, o incentivo ao uso do automóvel nas cidades também se reflete no transporte turístico, promovendo impactos ambientais negativos (LAMONT, 2009; WESTON et al., 2012; PAGE, 2001; RITCHIE, 1998). Em contrapartida, boas práticas internacionais sinalizam como políticas cicloinclusivas podem gerar uma mudança de paradigma, mitigando os mencionados impactos; são exemplos o Velo’V (Lyon, 2005), o Veli’b (Paris, 2007) e o BIXI (Montreal, 2009) (BUSSIERE et al., 2010).

Assim, o aumento do uso da bicicleta para a realização de atividades é capaz de gerar benefícios que estão relacionados com o desenvolvimento econômico e o do turismo sustentável, com a saúde pública e com o sistema de mobilidade urbana, sinalizando a urgência de investimentos em políticas públicas favoráveis ao uso (FLORES, 2015; MACÁRIO, 2011; DICKINSON et al., 2011; GROUS, 2011; PUCHER et al., 2010). Essa visão mostra que o “lugar comum”, que associa diretamente o uso da bicicleta a um maior número de

acidentes, pode estar equivocado, já que os benefícios (mesmo em termos de saúde pública, como mencionado) suplantam os riscos de acidentes de trânsito.

Voltando-se o olhar mais especificamente para a relação entre a mobilidade e o turismo, que segue pouco compreendida apesar da relevância (DECASTRO et al., 2015), é importante partir-se da prerrogativa de que a constante transformação das cidades também se dá em função de modalidades, o que inclui o transporte e o turismo (ALLIS, 2013). Por um lado, a mobilidade urbana está vinculada às condições dos deslocamentos de pessoas e bens (BRASIL, 2012) e, por outro, o turismo promove a circulação de turistas e viajantes (ESCH; BALASSIANO, 2015).

A atividade turística gera fluxos de deslocamento no território e, por isso, está diretamente inserida no sistema de mobilidade de determinado destino. Independente dos motivos que levam aos deslocamentos espaço-temporais, rotineiros ou ocasionais, todo movimento se dá por meios de transportes que se apropriam da infraestrutura destinada à mobilidade (MACÁRIO, 2011), levando a pensar como o planejamento integrado entre os setores pode auxiliar o desenvolvimento sustentável local (LUMSDON, 2000).

Sobre a viabilidade de políticas cicloinclusivas, Bussiere et al. (2010) apontam que a utilização da bicicleta para fins de lazer ou utilitário/multimodal, em cidades da América do Sul, pode permitir uma redução de 3% em emissões relativas a transportes e 0,5% em emissões totais — além de promover melhorias na economia local. Os autores acreditam que, em cidades com fortes atividades turísticas, pode chegar a cerca de U\$500 milhões/ano. Dessa forma, o planejamento cicloviário atrelado à perspectiva turística pode, conforme mencionado, auxiliar o desenvolvimento sustentável socioeconômico.

2.1 Planejamento cicloinclusivo no turismo

Ao estabelecer-se uma estratégia adequada para desenhar uma rede cicloviária eficiente, deve-se considerar pelo menos três aspectos: a função, a forma e o uso que se dará — tanto no nível de rede, quanto no individual por segmento de rota. O reconhecimento sobre o uso da via influencia na avaliação sobre a função e na adaptação da forma (assim como a forma e a função de uma via devem estar sincronizadas). Além de diagnosticar-se o volume do trânsito, os tipos de veículos, a velocidade em que circulam e a quantidade e as características de pedestres, é relevante entender o objetivo por que utilizam a via — motivo da viagem (trabalho, compras, estudo, lazer) e tipo da viagem (distância longa ou local) (ITDP, 2017).

Vale lembrar que as chamadas políticas cicloinclusivas são aquelas em que se busca a integração do uso da bicicleta à rede de transportes de uma região com condições seguras e eficientes. São quatro as áreas temáticas que permeiam a formulação de diretrizes e ações cicloinclusivas no planejamento cicloviário: (i) infraestrutura e serviços; (ii) participação cidadã; (iii) aspectos normativos e regulamentação; e (iv) gestão, controle e operação (BID, 2015). No ciclismo urbano, as viagens motivadas por lazer têm sempre as maiores

demandas dos usuários da bicicleta (TRANSPORTE ATIVO, 2015) e, por isso, devem receber uma atenção especial no processo de planejamento.

Nas vias em que existe um fluxo de moradores e visitantes com motivação de lazer, seja a pé, de bicicleta ou de veículo motorizado, deve-se analisar como essas viagens são realizadas e qual o impacto que causam no ambiente da via e o que causariam caso houvesse uma mudança nos padrões de viagens. Se existe uma grande oferta de comércio e restaurantes em uma via que os turistas só trafegam em ônibus e carros fretados, caso tenha uma infraestrutura cicloviária que incentive esses turistas a realizarem as viagens por bicicleta, o maior contato com os serviços pode potencializar a economia na região.

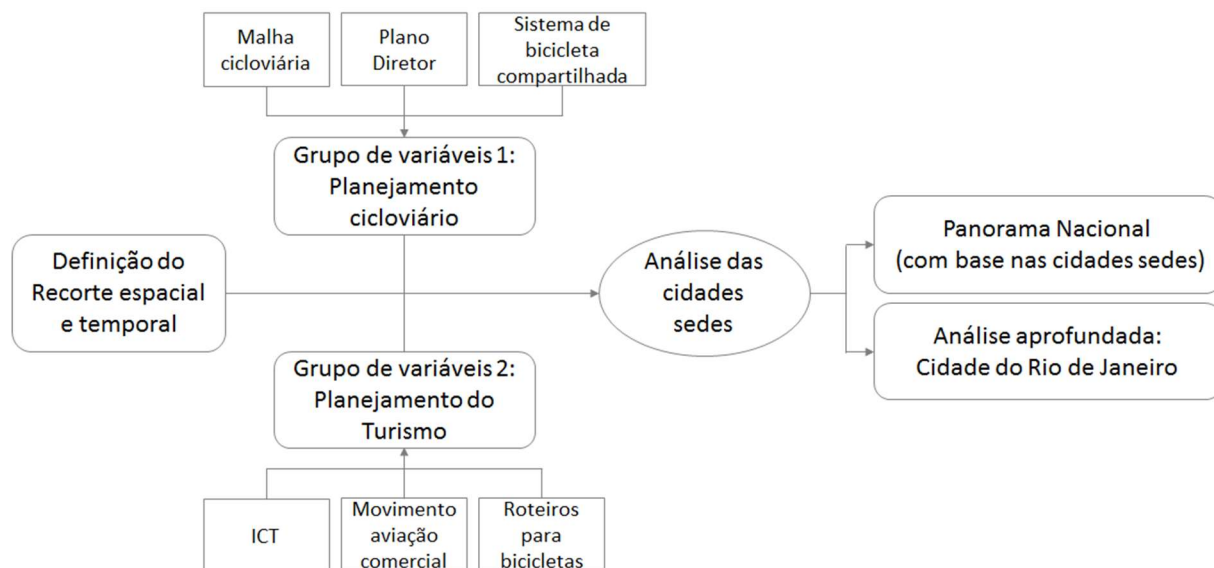
Por meio da análise de instrumentos de planejamento orientados por políticas públicas de países com representatividade na atividade do cicloturismo (FAULKES et al., 2007; FTMBH, 2002; SLF, 2009), é possível observar a relevância da integração modal para atender às necessidades e incentivar a opção pelo uso da bicicleta por parte do turista. O reconhecimento sobre a distinção entre ciclistas experientes e ocasionais permite entender que, enquanto o primeiro perfil de turistas tende a realizar viagens mais longas no destino (acima de 5km), o segundo busca deslocamentos mais curtos, em um raio de 5km. Tendo esse fato em vista, faz-se necessário, não só prover uma rede cicloviária que ligue de ponto a ponto, como também proporcionar uma integração da bicicleta com outros modos de transporte (metrô, trem, ônibus, a pé).

A presença de sistemas de bicicletas compartilhadas para fomentar o uso delas pelos visitantes em destinos turísticos urbanos é ressaltada, tanto por planos estratégicos governamentais, quanto por estudos acadêmicos (NTA, 2007; KAPLAN et al., 2015). O aluguel de bicicleta permite que o usuário se desloque na região turística sem a preocupação com paraciclos ou bicicletários no local de destino ou mesmo em trazer consigo a própria bicicleta. Além de sistemas públicos de bicicletas compartilhadas, é importante considerar lojas e profissionais autônomos/particulares que alugam bicicletas em determinadas áreas da cidade, como também os próprios meios de hospedagem em que são oferecidas como parte ou adicional do pacote pago pelos serviços.

3. Metodologia

No desenvolvimento do presente trabalho, houve, como recorte espacial, as cidades-sede da Copa do Mundo FIFA 2014, pois elas são destinos turísticos com representatividade e receberam um investimento do governo federal para o desenvolvimento ainda maior da atividade turística local. No que se refere ao recorte temporal, foi escolhido 2015 por já ser um ano após o respectivo evento ter ocorrido e um momento de estabilização do fluxo de turistas na região de destino. E mais: todos os dados a serem levantados encontram-se disponíveis em fontes primárias e secundárias para possibilitar uma análise mais consistente. Na Figura esquemática 1, apresentam-se os aspectos considerados no procedimento empregado.

Figura 1. Aspectos considerados no procedimento realizado



Fonte de dados: Elaboração própria

A análise sobre cada cidade-sede foi fundamentada com base em dois grupos de três variáveis cada. O primeiro grupo refere-se ao planejamento cicloviário, com o levantamento sobre a malha cicloviária, a existência de um Plano Diretor Cicloviário e a de sistemas de bicicleta compartilhada. O segundo relaciona-se com o planejamento do turismo, por meio de dados sobre o Índice de Competitividade do Turismo (ICT), o movimento da aviação comercial nos principais aeroportos da cidade e a existência de roteiros para bicicletas propostos pelas respectivas secretarias de turismo.

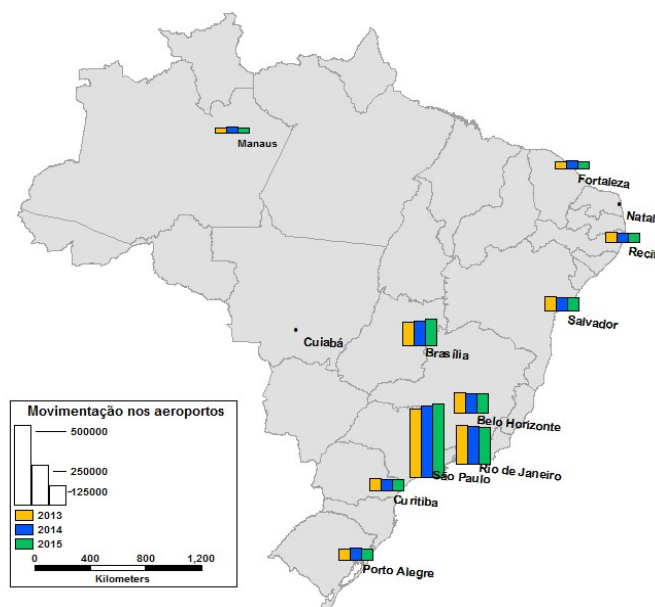
Instrumento fundamental no planejamento cicloviário, o Plano Diretor Cicloviário permite a condução de ações e o estabelecimentos de estratégias com base em diagnósticos e prognósticos levantados sobre a oferta e a demanda do uso da bicicleta de uma cidade (PORTO ALEGRE, 2008). De forma quantitativa, é possível mensurar a extensão da malha cicloviária e a presença de sistema de bicicletas compartilhadas que possam incentivar o cicloturismo. Assim, observa-se o alcance potencial que a infraestrutura cicloviária local dispõe em relação aos polos geradores de viagem com natureza turística (atrativos turísticos, meios de hospedagem, estações de transporte público de média e alta capacidade).

O ICT foi criado pelo Ministério do Turismo para avaliar-se, em 65 destinos turísticos brasileiros, “a capacidade crescente de gerar negócios nas atividades econômicas relacionadas com o setor de turismo, de forma sustentável” (MTUR, 2015a, p. 19). Esse índice compreende 13 temáticas importantes para o desenvolvimento de turismos locais e regionais: infraestrutura geral, acesso, serviços e equipamentos turísticos, atrativos turísticos, marketing e promoção do destino, políticas públicas, cooperação regional,

monitoramento, economia local, capacidade empresarial, aspectos sociais, aspectos ambientais e culturais. Entretanto não existe uma variável que analise o acesso por bicicleta relacionado com o turismo nas cidades investigadas. Apesar de o projeto ter sido descontinuado com a entrada de uma nova categorização de aplicação mais simples para maior abrangência nacional (SETTE; TOMAZZONI, 2016), o ICT não deixou de ser uma ferramenta de monitoramento contendo um diagnóstico relevante que retrata o panorama das cidades envolvidas no escopo do estudo para o período delimitado.

O movimento da aviação comercial nos principais aeroportos de cada cidade-sede é uma variável importante para mensurar o fluxo de visitantes durante o ano em relação à realização da Copa do Mundo FIFA. Esse movimento faz referência ao agrupamento da aviação regular com a não regular, abrangendo pousos, decolagens, cruzamentos e TGL (toques e arremetidas) que ocorreram nos aeródromos no período de 2013 a 2015 (CGNA, 2016). O conhecimento sobre esse intervalo é relevante para entender a variação e o volume referente a cada cidade-sede no ano anterior, durante e após a Copa do Mundo FIFA — considerou-se somente a movimentação por via aérea em razão de a concentração de cerca de 70% das chegadas de turistas estrangeiros no Brasil, nesses três anos, ser por essa via (MTUR, 2016). Na Figura 2, dispõem-se todas as cidades-sede analisadas com os respectivos históricos referentes ao movimento da aviação comercial nos principais aeroportos, de 2013 a 2015.

Figura 2: Localização das cidades-sede da Copa do Mundo FIFA 2014 e respectivos históricos de movimentação nos principais aeroportos, entre 2013 e 2015



Fonte: Adaptada de FIFA, 2014; CGNA, 2016.

A última variável resume se o planejamento integrado entre turismo e ciclismo existe e é promovido pelo respectivo órgão responsável pela atividade; se, em meios impressos e/ou digitais, são divulgados

roteiros temáticos ou facilidades que incentivem o uso da bicicleta por parte do visitante. A seção subsequente revela os resultados obtidos pela pesquisa por meio de três etapas: contextualização sobre o panorama do planejamento cicloinclusivo integrado ao turismo nos países das últimas duas edições da Copa do Mundo FIFA (Alemanha e África do Sul); análise sobre as 12 cidades-sede da Copa do Mundo FIFA com base nas variáveis apresentadas nessa seção de metodologia; e análise mais aprofundada sobre a cidade do Rio de Janeiro, que dispõe de um grande investimento, tanto na infraestrutura cicloviária, quanto no turismo, porém não apresenta uma visão integrada para o desenvolvimento do cicloturismo urbano.

4. Análise de dados

Os resultados evidenciam, em parte, como a visão transversal sobre o uso de bicicletas, nas perspectivas das políticas de mobilidade e de turismo, pode auxiliar no tratamento da cicloinclusão como aporte para os destinos turísticos brasileiros avançarem em termos de sustentabilidade.

4.1 Análise dos países-sede da Copa do Mundo em suas últimas duas edições

Ao observarem-se os países-sede das duas edições da Copa do Mundo FIFA, anteriores à ocorrida no Brasil — a Alemanha, em 2006, e a África do Sul, em 2010 —, nota-se uma grande diferença entre a forma por que é tratado o planejamento cicloinclusivo em relação ao turismo. Dessa maneira, é importante que se contraponham ambos os casos ao modelo de gestão brasileiro focado para cada cidade-sede.

A Alemanha é considerada o principal destino de cicloturismo da Europa, com uma movimentação anual estimada em EUR 11,37 bilhões — sendo 82% desse valor gerado por 607 milhões de viagens relativas aos passeios de um dia (WESTON et al., 2012). Em um estudo sobre diretrizes e ações, levantado por instrumentos de planejamento orientados pelas políticas públicas focadas na interface de turismo e bicicleta por Saldanha et al. (2015), foram identificados elementos que permeiam as dimensões: análise do desempenho atual da atividade, desenvolvimento da infraestrutura para o cicloturismo e promoção da área de destino. Destacam-se, sobre a segunda dimensão citada, os planos de manutenção e aprimoramento das rotas; desenvolvimento e organização voltados ao cicloturismo de serviços turísticos (meios de hospedagem, operadoras e agências de receptivo, etc.); estrutura de apoio (restaurantes, lanchonetes, etc.); sinalização turística no percurso e na intermodalidade para com os sistemas de transporte público das cidades.

Na África do Sul, assim como no Brasil, há uma trajetória mais incipiente no que se trata de desenvolvimento do cicloturismo no país. Não existem muitos dados sobre o segmento, disponibilizados, mas é possível notar uma movimentação (mesmo que de forma isolada) da iniciativa privada e da sociedade civil para o exercício da atividade nas principais cidades sul-africanas. No entanto se ressalta que é com sede

na África que se organiza, anualmente, desde o ano de 2003, o Tour d’Afrique — um passeio de quatro meses de duração em que se atravessa o país, saindo do Egito e culminando na África do Sul, e também se divulgam diversos destinos africanos, como a Tanzânia, Quênia, Moçambique e Namíbia (TDA, 2017; TOUR D’AFRIQUE, 2017). Iniciativa que demonstra uma predisposição para o desenvolvimento da atividade, admitindo-se o potencial socioeconômico —, porém, ainda, requisitando um maior aporte do Poder Público para tornar o cicloturismo parte efetiva do planejamento dos destinos turísticos.

4.2 Análise dos planos orientados ao transporte e ao turismo nas cidades-sede da Copa do Mundo FIFA 2014

As 12 cidades-sede da Copa do Mundo FIFA 2014, realizada no Brasil, foram definidas de forma a potencializar o turismo em cada um dos destinos escolhidos. Todas as cidades são capitais e foram consideradas como destinos indutores do desenvolvimento do turismo regional pelo Ministério do Turismo (20--). No Quadro 1, demonstram-se as variáveis levantadas para o ano-base 2015 sobre cada cidade-sede em relação ao planejamento cicloviário (malha cicloviária, Plano Diretor Cicloviário e sistemas de bicicleta compartilhadas) e ao planejamento do turismo (ICT, movimento da aviação comercial e presença de roteiros para bicicleta).

Quadro 1: Variáveis avaliadas no estudo no ano-base 2015

Cidades-sede	Planejamento cicloviário			Planejamento do turismo		
	Malha cicloviária (km)	PDC	Bike sharing	ICT	Movimento da aviação comercial	Roteiros para bicicleta
Belo Horizonte	70	-	X	79,2	121.095	-
Brasília	440	X	X	72,8	162.763	-
Cuiabá	37	-	-	61,9	-	-
Curitiba	190	X	-	80,4	71.745	X
Fortaleza	116	X	-	71,9	50.000	-
Manaus	6	-	X	67,9	36.015	-
Natal	19	X	-	65,7	-	-
Porto Alegre	27	X	X	81,0	72.459	-
Recife	30	-	X	77,2	58.591	X
Rio de Janeiro	387	-	X	81,1	230.953	-
Salvador	27	X	X	77,0	81.264	X
São Paulo	365	X	X	83,2	454.269	X

Legenda: PDC = Plano Diretor Cicloviário; ICT = Índice de Competitividade do Turismo Nacional

Fonte: Elaboração própria com base em páginas eletrônicas e documentos oficiais locais.

Destacam-se as cidades que apresentam, no planejamento do turismo, um desenvolvimento de roteiros para usar-se bicicleta. Apenas em quatro destinos, apresenta-se, nos respectivos órgãos responsáveis pelo turismo, uma preocupação em oferecer aos visitantes e aos próprios moradores a bicicleta como ferramenta para conhecer-se a cidade. Na Secretaria de Turismo de Curitiba, promovem-se sete roteiros oficiais para conhecer os mais diferentes atrativos turísticos naturais e construídos — apesar de não ter um sistema de bicicletas compartilhadas, as empresas particulares que realizam o aluguel de bicicletas são listadas e mapeadas para que o visitante planeje o passeio, desde o local de partida, nessas empresas (CURITIBA, 2017).

As cidades de Recife e Salvador assemelham-se pelo fato de haver uma malha cicloviária não muito expressiva e um sistema de bicicletas compartilhadas. Contudo os roteiros turísticos por bicicleta são promovidos de formas diferentes. No Recife (2016), existe o projeto “Olha Recife!” que são passeios regulares divididos em quatro diferentes modos de transportes: a pé, de barco, de ônibus e por bicicleta. Os passeios de bicicleta são mensais e conduzidos por um guia de turismo oficial e conta com setenta roteiros preestabelecidos em que boa parte deles explica-se de forma mais detalhada, o que permite a visitantes e moradores fazer o percurso também por conta própria.

Já em Salvador, na Prefeitura Municipal (2016), desenvolveu-se o “Programa Salvador Vai de Bike”, decorrente do Plano Diretor Cicloviário da cidade, contemplando-se sete ações integradas de incentivo ao uso de bicicleta: (i) sistema de bicicletas compartilhadas; (ii) ampliação e requalificação de infraestrutura cicloviária; (iii) conscientização, educação capacitação e atividades permanentes em prol do uso da bicicleta; (iv) elaboração de circuitos de lazer, turismo e cultura; (v) políticas públicas; (vi) desenvolvimento econômico/comunitário; e (vii) eventos ciclísticos e competições esportivas. Nota-se o destaque à criação de circuitos de lazer, turismo e cultura, integrando, justamente, o planejamento cicloviário ao do turismo — resultando no estabelecimento de três circuitos que envolvem o centro histórico, parques e orla.

Na Secretaria de Turismo da cidade de São Paulo, SPTuris (2016), aproveitou-se dos investimentos sobre a expansão da malha cicloviária e do sistema de bicicletas compartilhadas na capital paulista e criou-se o Projeto SP de Bike. Nele, o turista pode escolher entre cinco roteiros baseados na malha cicloviária existente e os locais mais agradáveis para pedalar; há, também, um mapa da infraestrutura cicloviária para montar os próprios roteiros e escolher entre as três formas de alugar bicicleta na cidade (dois sistemas distintos de bicicletas compartilhadas e serviços de aluguel de bicicleta particular), além de visualizar notícias, sites e aplicativos relevantes ao tema e dicas de segurança para o melhor uso da bicicleta.

A infraestrutura cicloviária existente não necessariamente reproduz o melhor aproveitamento do potencial turístico que se oferece. A cidade do Rio de Janeiro, apesar de ser o destino brasileiro com maior evidência no turismo mundial, em razão da realização dos Jogos Olímpicos de 2016 e do programa “Rio, Capital da Bicicleta”, não dispõe de uma roteirização ou até mesmo um incentivo ao uso da bicicleta no portal

de turismo oficial da cidade. No item a seguir, há uma análise mais aprofundada sobre os potenciais de uso da bicicleta, como meio de transporte, na mobilidade para o turismo — no sentido de fazer com que a atividade turística se aproprie da infraestrutura cicloviária existente, como também de o turismo fomentar investimentos em áreas de interesse com pouca ou nenhuma infraestrutura cicloviária.

4.3 Análise da estrutura cicloturística da cidade do Rio de Janeiro

A cidade do Rio de Janeiro viveu dois momentos marcantes no que se refere ao investimento da malha cicloviária. O primeiro — Projeto Rio Orla de 1991 — teve como objetivo preparar a cidade para a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento (também conhecida como ECO-92) — transformando-se vagas de estacionamento em ciclovias nas principais praias cariocas e no entorno do Estádio do Maracanã. O segundo momento teve como marco a criação do Programa “Rio, Capital da Bicicleta”, com o objetivo de dobrar a então extensão de, aproximadamente, 150km de malha cicloviária, em quatro anos (BINATTI, 2016).

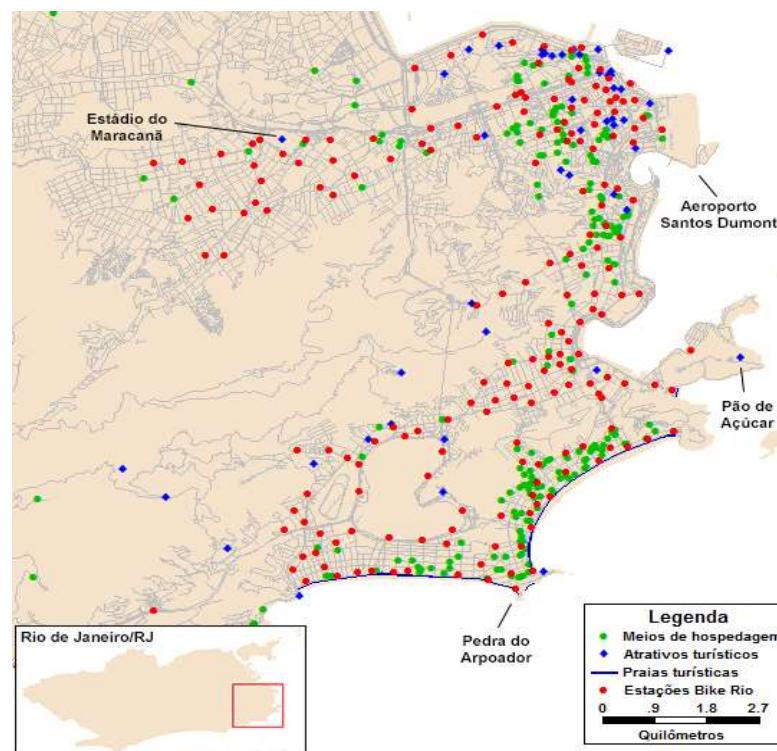
Além da realização da Copa do Mundo FIFA em 2014, a cidade do Rio de Janeiro também foi selecionada para sediar os Jogos Olímpicos de 2016. Diferentes investimentos de grande porte foram realizados na cidade, tanto na infraestrutura, quanto na promoção do destino. A criação do Boulevard Olímpico pode ser considerada como a mais icônica das intervenções pensadas para o turismo no que se refere à infraestrutura. Aproveitando-se das obras de revitalização da zona portuária, a av. Rodrigues Alves foi fechada para o tráfego de carros, ônibus e caminhões e aberta para o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) e o transporte ativo (caminhada, bicicleta, patins, etc.) — também foram abertos três novos atrativos turísticos representativos: Museu do Amanhã, Museu de Arte do Rio e AquaRio. Outro exemplo pertinente é a renovação da marca e da plataforma digital da Secretaria de Turismo da cidade, que mudou de RioTur para Visit.Rio, visando-se a um alcance maior nas regiões de origem internacional (RIOTUR, 2016).

Conforme visto no item 2.1, os sistemas de bicicletas compartilhadas têm um papel fundamental no desenvolvimento do cicloturismo em destinos urbanos. A cidade do Rio de Janeiro conta com o BikeRio, inaugurado em 2011, atualmente, com 260 estações, em que há o maior número de viagens por dia do País e a maior quantidade de usuários cadastrados. Entretanto, enquanto a densidade ideal de um sistema deve ser entre dez e 16 estações por km² (equivalente a uma estação a cada trezentos metros), o BikeRio tem uma densidade de 3,132 — ressaltando-se o muito que se deve investir no sistema para que sua eficiência seja considerada ideal (ITDP, 2016).

Para o cicloturismo, é importante que a cobertura do sistema englobe as áreas de lazer e turismo, meios de hospedagem e estações de transporte público de grande e média capacidade. Assim, a avaliação do impacto de um sistema de bicicletas compartilhadas para fins turísticos pode ser realizada ao justapor-se a localização das estações com a localização dos meios de hospedagem e atrativos turísticos. No panorama e

análise da cidade do Rio de Janeiro, foram levantadas as estações do sistema BikeRio, os atrativos turísticos divulgados pelo Visit.Rio e os meios de hospedagem inseridos no cadastro nacional de serviços turísticos (CADASTUR). Nas Figuras 3 e 4, representam-se as três grandes áreas turísticas com maior concentração de atrativos, segundo o portal do Visit.Rio: zona sul, zona oeste litorânea e centro da cidade.

Figura 3. Alcance do sistema de bicicletas compartilhadas em relação aos atrativos turísticos e meios de hospedagem no centro e na zona sul da cidade do Rio de Janeiro

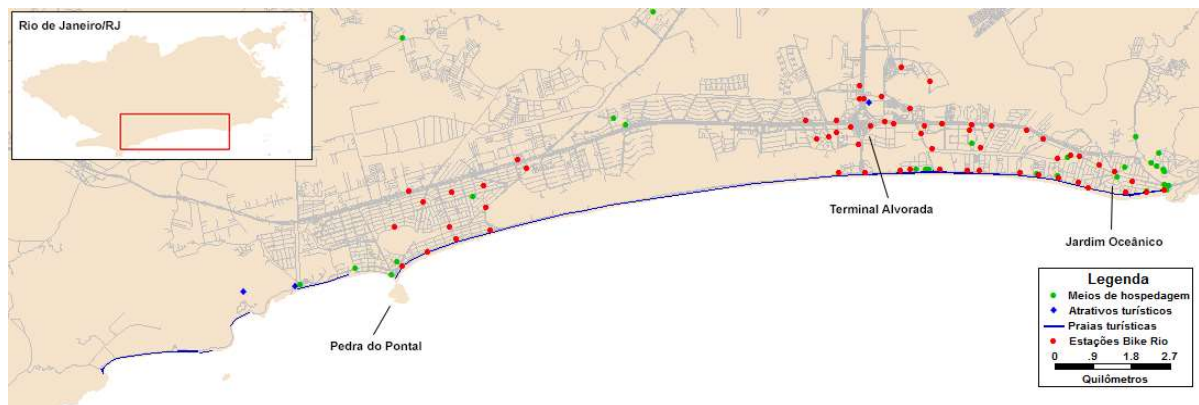


Fonte dos dados: Adaptada de TRANSPORTE ATIVO, 2016; CADASTUR, 2016; VISIT.RIO, 2016.

O fato de o sistema BikeRio ter-se iniciado na zona sul e central da cidade influencia o maior adensamento das estações nessas duas áreas, possibilitando uma ligação mais elevada entre os atrativos turísticos e os meios de hospedagem. Existe uma boa concentração de estações nas áreas de lazer com ciclovias, como o Estádio do Maracanã, a Lagoa Rodrigo de Freitas e a orla das praias de Copacabana, Leme, Ipanema e Leblon que permitem intensificar o uso da bicicleta. A região central da cidade, que abrange os bairros do Centro, da Lapa e da zona portuária dispõe de uma grande concentração de atrativos histórico-culturais e meios de hospedagem próximos a estações do BikeRio; mas ainda carece de uma malha cicloviária conectada e atrativa que está em fase de expansão e implementação.

Já na zona oeste da cidade, principalmente nos bairros da Barra da Tijuca e do Recreio dos Bandeirantes, existe uma menor oferta de atrativos turísticos e meios de hospedagem, assim como um maior espriamento das estações do BikeRio. A predominância da oferta do turismo pelo Visit.Rio nessa região é pelas praias permeadas por uma ciclovía em toda a sua extensão, permitindo ao cicloturista ir de uma ponta a outra da orla sem nenhuma dificuldade no percurso. Entre as duas concentrações de estações mostradas no mapa, está um vazío da mancha urbana por causa de uma reserva ambiental; porém, na orla, continua a ter a infraestrutura cicloviária e de apoio (como quiosques, restaurantes, etc.).

Figura 4. Alcance do sistema de bicicletas compartilhadas em relação aos atrativos turísticos e meios de hospedagem na zona oeste da cidade do Rio de Janeiro



Fonte dos dados:

Apesar de todo o investimento agregado e dessa aparente integração física entre a infraestrutura cicloviária e a turística existente na cidade do Rio de Janeiro, não são vistos esforços para implementar, de fato, uma política cicloinclusiva que englobe o planejamento do turismo de forma a intensificar e organizar o desenvolvimento do cicloturismo urbano na capital fluminense. A promoção do uso da bicicleta para fins turísticos ou até mesmo o uso do sistema BikeRio como opção aos diversos modos de transporte público (ônibus, metrô, táxi e VLT) não é considerada no principal portal de turismo do Rio de Janeiro.

5. Conclusão

Na discussão da mobilidade ativa como parte inegável do processo de desenvolvimento mais humano do espaço urbano, a bicicleta desponta como uma oportunidade. Sua eficiência como meio de transporte para curtas e médias distâncias, promovendo menor emissão de poluentes além da realização de atividades físicas, sinaliza seu potencial rumo à sustentabilidade.

No que tange à interface entre transporte e turismo, mostra-se notório que ampliar a integração intermodal, associando-se o uso da bicicleta, pode ampliar a adesão ao modo. E, nesse aspecto, o sistema de compartilhamento de bicicletas torna-se ainda mais significativo.

Por meio do recorte selecionado na presente pesquisa, mostra-se que os investimentos vinculados à realização de megaeventos esportivos não correspondem a uma significativa melhora nas condições de circulação por bicicleta, tanto no Brasil, quanto na África do Sul. A opção de avaliar isso de maneira mais sistemática, relacionando-se, nas cidades brasileiras, a existência do Plano Diretor, o sistema de bicicletas compartilhadas, o índice de competitividade do turismo, a malha ciclovária, a existência de roteiros por bicicletas e o movimento da aviação comercial, demonstra, de forma simples, que, apesar do potencial de muitas cidades, o olhar das políticas públicas ainda erra ao não contemplar o ciclista de forma efetiva. Nessa perspectiva, o olhar sobre o cicloturista também revela, com base no exemplo da Alemanha, o potencial de aquecimento econômico vinculado a esse segmento. Para tanto, reforça-se a necessidade de haver maior apoio público em termos infraestruturais, organizacionais, de fomento e de políticas específicas.

As cidades brasileiras aqui estudadas sinalizam a existência de iniciativas, mas seguindo diferentes padrões e estratégias, além de encontrar-se em diferentes estágios de desenvolvimento. Tal discrepância traz à tona a relevância de leis federais em que se integrem, de maneira eficiente, os ministérios de transporte e de turismo.

Por meio do estudo de caso sobre a cidade do Rio de Janeiro, indica-se que as intervenções realizadas foram pontuais e especialmente concentradas na região central, e que o sistema de bicicletas compartilhadas que cobrem especialmente às áreas de maior potencial turístico ainda apresenta densidade inferior à desejável, havendo a necessidade do adensamento do sistema com vistas a ampliar a diversidade. Mesmo com as alterações realizadas para a realização dos megaeventos, a cidade carece fortemente de regulações, porque, mesmo com notório potencial (visto na existência de ampla rede de bicicletas compartilhadas, elevado índice de competitividade turística e a segunda maior malha ciclovária das cidades estudadas no período indicado), ainda não dispõe de Plano Diretor e roteiros consolidados. Deixando, com isso, de viabilizar um aquecimento da economia local.

Em termos de limitações, na pesquisa, destaca-se a ausência de dados sobre as cidades de Natal e Cuiabá, além de poucas informações periódicas consolidadas. Nesse sentido, recomenda-se a ampliação do estudo das cidades brasileiras sobre o tema proposto, aprofundando-se as análises, tanto individualmente, quanto de forma global, além de reforçar-se a necessidade do desenvolvimento de pesquisas periódicas e abrangentes sobre o perfil dos cicloturistas e a interface entre o transporte e o turismo, para que, com esse arcabouço teórico, se torne possível pensar em políticas públicas robustas que tragam os modos ativos ao protagonismo da circulação urbana.

6. Referências

- ALLIS, T. No caminho das mobilidades turísticas. **Revista Rosa dos Ventos**, Caxias do Sul/RS, vol. 5, n.º 4, p. 663-668, 2013.
- ANTP. Associação Nacional de Transporte Público. **Sistema de Informações da Mobilidade Urbana: Relatório geral 2013**. Disponível em: <http://goo.gl/nFSeyB>. Acesso em: jun. 2016.
- BAHIA. Governo da Bahia. **Projeto Cidade Bicicleta — Salvador/BA: Rede Ciclovária Estrutural**. Disponível em: <goo.gl/M6ELeB>. Acesso em: jul. 2016.
- BID. Banco Interamericano de Desenvolvimento. **Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe: Guía para impulsar el uso de la bicicleta**. Cidade do México: BID, 2015.
- BINATTI, G. **Mobilidade e cultura de bicicleta no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Transporte Ativo, 2016.
- BRASIL. Lei n.º 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: <http://goo.gl/LEvQd>. Acesso em jun. 2016.
- _____. Ministério das Cidades. **Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas cidades**. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007.
- BUSSIÈRE, Y. D. *et al.* Cycling in the city, reduction of greenhouse gas emissions and economic impact on tourism: Case study of Puebla, Mexico. **WIT Transactions on Ecology and the Environment**, vol. 142, 2010.
- CADASTUR. **Cadastur**. Disponível em: <<http://www.cadastur.turismo.gov.br/>>. Acesso em: jul. 2016.
- CAU-RN. Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Rio Grande do Norte. **Prefeitura quer implantar 72km de ciclovias em Natal**. Disponível em: <<http://www.caurn.org.br/?p=7605>>. Acesso em: jul. 2016.
- CGNA. Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea. **Anuário Estatístico de Tráfego Aéreo 2015**. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Rio de Janeiro: Ministério da Defesa, 2016.
- CURITIBA. **Instituto Municipal Curitiba Turismo**. Disponível em: <<http://www.turismo.curitiba.pr.gov.br/>>. Acesso em: fev. 2017.
- DECASTRO, J.; SALDANHA, L.; EDRA, F. P. M. Mobilidade ciclovária: a convergência entre o urbano e o turístico. In: ANDRADE, V.; RODRIGUES, J.; LOBO, Z. (Orgs.). **Mobilidade por bicicleta no Brasil**. Rio de Janeiro: PROURB/UFRJ, 2016. Disponível em: <goo.gl/9s03ee>. Acesso em: nov. 2016.
- DEFFNER, J.; ZIEL, T.; HEFTER, T.; RUDOLPH, C. (Eds.). **Handbook on cycling inclusive planning and promotion**. Capacity development material for the multiplier training within the mobile2020 project. Mobile 2020 project consortium, Frankfurt/Hamburg, 2012.

- DICKINSON, J. E.; LUMSDON, L.; ROBBINS, D. Slow travel: issues for tourism and climate change. **Journal of Sustainable Tourism**, vol. 19, n.º 3, p. 281-300., 2011.
- ESCH, M.; BALASSIANO, R. Polos geradores de viagens de natureza turística e seus impactos. In: **XIII Rio de Transportes**, Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: <http://goo.gl/1INVQz>. Acesso em: jun. 2016.
- FAULKS, P.; RITCHIE, B.; FLUKER, M. **Cycle Tourism in Australia**: an investigation into its size and scope. Brisbane: Sustainable Tourism CRC, 2007.
- FIFA. Fédération Internationale de Football Association. 2014 FIFA **World Cup Brazil**. Disponível em: <<https://goo.gl/eerKCG>>. Acesso em: jul. 2016.
- FLORES, R.; RAMIRO, A.; TADDIA, A. P.; PARDO, C. F.; LLERAS, N. **Cicloinclusión en América Latina y el Caribe**: Guía para impulsar el uso de la bicicleta. 2015. Disponível em: <https://goo.gl/YYd0Og>. Acesso em: jun. 2016.
- FMTBH. **National Cycling Plan 2002-2012**: Measures to Promote Cycling in Germany. Federal Ministry of Transport, Building and Housing. Berlin, 2002.
- FRAGA, C.; DECASTRO, J.; SALDANHA, L. A relação entre a bicicleta e o turismo no Estado do Rio de Janeiro: casos de estudo. In: FARIA, I. C. A. de Souza; BORGES, V. L. B. (Orgs.). **Vozes do turismo**: incursões interdisciplinares e relatos de experiências. Rio de Janeiro: Multifoco, 2015.
- GALDINO, L. C. F.; COSTA, M. L. Análise das principais políticas públicas de turismo no Brasil, da década de 1990 à atualidade. **Observatório de Inovação do Turismo — Revista Acadêmica**, vol. 5, n.º 4, Rio de Janeiro, p. 1-24, set. 2011.
- GRIECO, E. P.; VILLADA, C. A. G.; BARROS, A. P. B. G.; SANCHES, S.; FERREIRA, M. PORTUGAL, L. S. Microacessibilidade orientada ao transporte não motorizado. In: PORTUGAL, Licínio da Silva. (Org.). **Transporte, mobilidade e desenvolvimento urbano**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2017.
- GROUS, A. **The British cycling economy**: gross cycling product report. 2011. Disponível em: <http://goo.gl/65oB8m>. Acesso em: jun. 2016.
- HANDY, S.; VAN WEE, B.; KROESEN, M. Promoting Cycling for Transport: Research Needs and Challenges. **Transport Reviews**, vol. 34, n.º 1, p. 4-24, 2014.
- HULLEMAN, R.; COSTA, S; VONK, W. Area specific participative planning (ASPP). In: **12th WCTR**, Lisboa, 2010. Disponível em: <http://goo.gl/csJ7Sp>. Acesso em: jun. 2016.
- IBGE. **Niterói**: Dados gerais do município — Censo 2010. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: jun, 2016.
- IEMA. Instituto de Energia e Meio Ambiente. **A bicicleta e as cidades**: como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana. São Paulo: IEMA, 2010.
- ITDP. Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento. **Guia de planejamento cicloinclusivo**. Disponível em: <https://goo.gl/4hsXaS>. Acesso em: jul. 2017.

- _____. **Sistemas de bicicletas compartilhadas em Belo Horizonte, Distrito Federal, Rio de Janeiro e São Paulo**. Disponível em: <https://goo.gl/u9D5Ze>. Acesso em: jan. 2017.
- JOHNSON, J.; BONHAM; M. (Eds.). **Cycling Futures**. Adelaide: Adelaide University Press, 2015.
- KAPLAN, S. *et al.* Intentions to use bike-sharing for holiday cycling: an application of the Theory of Planned Behavior. **Tourism Management**, vol.. 47, 2015.
- KNEIB, E. C.; PORTUGAL, L. S., Caracterização da acessibilidade e suas relações com a mobilidade e o desenvolvimento. In: PORTUGAL, Licinio da Silva. (Org.). **Transporte, mobilidade e desenvolvimento urbano**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2017.
- LAMONT, M. Reinventing the Wheel: a Definitional Discussion of Bicycle Tourism. **Journal of Sport & Tourism**, vol. 14, n.º 1, p. 5-23, 2009.
- LUMSDON, L. Transport and Tourism: Cycle Tourism — A Model for Sustainable Development?. **Journal of Sustainable Tourism**, vol. 8, n.º 5, p. 361-377, 2000.
- MACÁRIO, R. **Managing Urban Mobility Systems**. London: Emerald Group Publishing, 2011.
- MASON, J.; FULTON, L.; McDONALD, Z. (2015) **A Global High Shift Cycling Scenario**: the potential for dramatically increasing bicycle and e-bike use in cities around the world, with estimated energy, CO2, and cost impacts. Disponível em: <https://goo.gl/aqj602>. Acesso em: jun. 2016.
- MEDDE. **Plan d'actions pour les mobilités actives**. Paris: Ministère de l'Écologie du Développement Durable et de l'Énergie, 2014.
- MTUR. Ministério do Turismo. **Construção de novas ciclovias estimula passeios turísticos**. Disponível em: <http://goo.gl/ILhq19>. Acesso em: jun. 2016.
- _____. **Estudo de competitividade dos 65 destinos indutores do desenvolvimento turístico regional**: relatório Brasil. Ministério do Turismo: Brasília, 2008.
- _____. **Índice de competitividade do turismo nacional**. Disponível em: <http://goo.gl/vKhPd5>. Acesso em: jun. 2016.
- _____. **Turismo de aventura**: orientações básicas. Ministério do Turismo: Brasília, 2010.
- NATAL. Prefeitura de Natal. **Plano ciclovitário de Natal**. Disponível em: <goo.gl/nTQ3eH>. Acesso em: jul. 2016.
- NTA. **A strategy for the development of Irish Cycle Tourism**: Conclusions Report. Dublin: National Transport Authority, 2007.
- O DOCUMENTO. **Cuiabá dará largada para criação de um plano urbano ciclístico**. Esportes. Disponível em: <goo.gl/wbdXYs>. Acesso em: jun. 2016.
- PAGE, S. **Transporte e turismo**. Porto Alegre: Bookman, 2001.

- PEREIRA, J. R.; PIMENTEL, M. P. C.; PIMENTEL, T. D.; CARRIERI, A. de P. As cinco vidas da agenda pública brasileira de turismo. **Observatório de Inovação do Turismo** — Revista Acadêmica, vol. 6, n.º4, Rio de Janeiro, p. 1-25, dez. 2011.
- PORTO ALEGRE. Prefeitura de Porto Alegre. **Plano Diretor Cicloviário Integrado de Porto Alegre: Relatório final**. Disponível em: <<https://goo.gl/t4oe9M>>. Acesso em: jul. 2016.
- PROVIDELO, J. K.; SANCHES, S. da P. Percepções de indivíduos acerca do uso da bicicleta como modo de transporte. **Transportes**, Rio de Janeiro, vol. 18, p. 53-61, 2010.
- PUCHER, J.; DILL, J.; HANDY, S. Infrastructure, programs, and policies to increase bicycling: an international review. **Preventive Medicine**, vol. 50, p.106-125, 2010.
- RECIFE. Prefeitura do Recife. **Olha! Recife**. Disponível em: <<http://www.olharecife.com.br/roteiros.php>>. Acesso em: jan. 2017.
- RIOTUR. **Visit.Rio Magazine**. 12 ed. Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio de Janeiro, 2016.
- RITCHIE, B. W. Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: planning and management issues. **Tourism Management**, vol. 19, n.º 6, 1998.
- SALDANHA, L.; SANTOS, M.; FRAGA, C. O papel de instrumentos de planejamento para o desenvolvimento do cicloturismo em âmbito internacional, 2015. In: **XII Rio de Transportes**, Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: <http://goo.gl/lg3fRf>. Acesso em: jun. 2016.
- SALVADOR. Prefeitura Municipal do Salvador. **Movimento Salvador Vai de Bike**. Disponível em: <<http://www.salvadorvaidebike.salvador.ba.gov.br/>>. Acesso em: jan. 2017.
- SETRANS. Secretaria de Transporte do Estado do Rio de Janeiro. **Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (PDTU-RMRJ)**, 2012. Disponível em: <http://goo.gl/eiImgR>. Acesso em: jun. 2016.
- SETTE, I. R.; TOMAZZONI, E. L. **Competitividade turística: aspectos positivos e limitações do Índice adotado pelo Ministério do Turismo brasileiro**. São Paulo: Anais do Seminário da ANPTUR, 2016.
- SLF. Stichting Landlijk Fietsplatform. **Zicht op Nederland Fietsland**. Amersfoort, 2009.
- SPTURIS. São Paulo Turismo. **SP de Bike**. Disponível em: <<http://www.cidadedesaopaulo.com/spdebike/index-desktop/>>. Acesso em: jun. 2016.
- TDA. **Tour d’Afrique: part of the 7 Epics**. Disponível em: <<https://tdaglobalcycling.com/tour-dafrique>>. Acesso em: jan. 2017.
- TOUR D’AFRIQUE. **About**. Disponível em: <<http://www.tourdafrique.co.za>>. Acesso em: jan. 2017.
- TRANSPORTE ATIVO. **Mapa Cicloviário do Rio de Janeiro**. Disponível em: <<http://ciclurio.ta.org.br/>>.

_____. **Perfil do Ciclista Brasileiro 2015**. Rio de Janeiro: Transporte Ativo, 2015.

UN-HABITAT. **Planning and design for sustainable urban mobility**: global report on human settlements 2013. Disponível em: <https://goo.gl/tkExhj>. Acesso em: jun. 2016.

WESTON, R. *et al.* **The European Cycle Route Network EuroVelo**: Transport and Tourism. Brussels/Belgium: European Parliament, p. 196, 2012.