



O cicloturismo como indutor de desenvolvimento na região turística da Costa do Sol, Rio de Janeiro, Brasil

Luiz Saldanha

Núcleo de Planejamento Estratégico de Transportes e Turismo - Planett (UFRJ)

luizsaldanha@pet.coppe.ufrj.br

Heloant Abreu Silva de Souza

Núcleo de Planejamento Estratégico de Transportes e Turismo - Planett (UFRJ)

heloant.abreu@gmail.com

Juliana DeCastro

Núcleo de Planejamento Estratégico de Transportes e Turismo - Planett (UFRJ)

jdecastro@pet.coppe.ufrj.br

Lorena de Freitas Pereira

Núcleo de Planejamento Estratégico de Transportes e Turismo - Planett (UFRJ)

lorenafreitas@pet.coppe.ufrj.br

Ronaldo Balassiano

Núcleo de Planejamento Estratégico de Transportes e Turismo - Planett (UFRJ)

ronaldo@pet.coppe.ufrj.br



O CICLOTURISMO COMO INDUTOR DE DESENVOLVIMENTO NA REGIÃO TURÍSTICA DA COSTA DO SOL, RIO DE JANEIRO, BRASIL

L. Saldanha, H. A. S. Souza, J. DeCastro, L. P. Freitas, R. Balassiano

RESUMO

Em cidades pequenas e médias brasileiras, a interface do turismo com a mobilidade ativa pode convergir para o desenvolvimento de atividades turísticas baseadas na comunidade local. Com o protagonismo desta no controle, propriedade e gestão dos projetos, conservam-se suas tradições e amplia-se sua qualidade de vida. O objetivo deste artigo é situar o cicloturismo (turismo por bicicleta) como indutor de desenvolvimento sustentável nas cidades da Região Turística da Costa do Sol. Localizada no litoral leste do Estado do Rio de Janeiro, esta região sofre com elevada sazonalidade turística, apresentando grandes fluxos de visitantes nas altas temporadas e feriados. Mediante o recorte do roteiro turístico “Caminhos de Darwin”, realizou-se o levantamento dos elementos de diversificação turística da região, identificando benefícios potenciais da implementação de rotas regionais pautadas na mobilidade ativa. Os resultados apontam ao posicionamento da bicicleta como ferramenta de geração de renda e oportunidades de negócio à população residente.

1 INTRODUÇÃO

O desenvolvimento urbano e os sistemas de transportes possuem uma relação íntima de interdependência. Por um lado, são estes os sistemas que permitem o acesso às oportunidades. Por outro, podem ser responsáveis por uma série de externalidades ambientais, econômicas e sociais. Em face à degradação do ambiente urbano, principalmente pelo modelo de mobilidade pautado na valorização do transporte individual motorizado, os conceitos de desenvolvimento sustentável direcionam para alguns aspectos destacados por Portugal e Mello (2017) que contemplam, cidades mais compactas e uso misto do solo, com vistas a reduzir a necessidade de viagens longas, o estímulo ao uso de transporte público e modos ativos (a pé ou por bicicleta).

Uma vez que, às demandas locais estabelecidas para a população residente somam-se as atividades oriundas direta ou indiretamente do turismo, a atividade turística amplia as viagens realizadas no contexto intraurbano, podendo impactar negativamente na mobilidade local. Destacado por sua forte correlação com o desenvolvimento socioeconômico, o conceito de sustentabilidade aplicado ao turismo enseja a elaboração de políticas capazes de conciliar o planejamento urbano e turístico, permitindo o estabelecimento de atividades que não sejam nocivas à região receptora (Saldanha e Kahn, 2015). Desta forma, a utilização da bicicleta como forma de potencializar a economia vinculada à atividade turística - notadamente o cicloturismo - vem se mostrando uma possibilidade a ser explorada.

Diferentemente do padrão usual da bicicleta para fins utilitários, no cicloturismo a bicicleta é utilizada não somente nas micro e mesoescalas, conforme apontam Kneib e Portugal (2017), mas também se evidencia na macroescala. O cicloturismo pode ser a ponte para fortalecer o planejamento cicloinclusivo nas cidades brasileiras, ao favorecer a mobilidade ativa dos seus adeptos e, potencializar a necessidade de integração entre as diversas modalidades de transporte (aéreo, rodoviário, ferroviário e aquaviário) para impulsionar a acessibilidade (inter e intradestino) nas cidades.

A ótica intersetorial promovida pelo cicloturismo é capaz de fomentar a integração entre planejamento urbano, rural, turístico e ambiental. Sendo assim, busca-se compreender, dentro do contexto brasileiro: como a introdução de rotas de cicloturismo em cidades pequenas e médias pode aumentar a competitividade turística e propiciar oportunidades de negócios e geração de renda às comunidades locais? O objetivo principal deste trabalho é identificar o potencial de indução do cicloturismo ao desenvolvimento sustentável da Região Turística da Costa do Sol, no Estado do Rio de Janeiro (RJ). Para tal, os objetivos específicos são: (a) discutir o papel da integração regional de políticas públicas de mobilidade urbana e turismo no envolvimento das comunidades locais; e (b) levantar as possibilidades de distribuição regional do turismo a partir de uma única rota regional ainda sem implementação.

Além desta introdução e das considerações finais, o presente trabalho está estruturado em três seções. Na segunda, aborda-se o panorama do cicloturismo nacional para pequenas e médias cidades, como também a relação da população residente junto à diversificação da oferta turística. A terceira seção destaca a metodologia do estudo, apresenta os instrumentos teóricos e viés das análises utilizadas para a discussão. Por fim, a quarta seção traz a caracterização da Região Turística da Costa do Sol (RT Costa do Sol), culminando na discussão sobre os resultados atingidos pelo estudo.

2 BICICLETA COMO INDUTORA DE DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO

O cicloturismo é uma atividade na qual múltiplos destinos são acessados tendo a bicicleta como principal modo de transporte, movimentando setores econômicos e infraestruturas de apoio locais (Lamont, 2009). Exemplos internacionais mostram que o incentivo ao desenvolvimento do cicloturismo pode ser interessante para a catalisação de investimentos e na redução da emissão de gases poluentes. Segundo Weston *et al.* (2012), na Europa, o cicloturismo reduz entre 50% e 80% das emissões de Gases do Efeito Estufa (GEE). Este estudo indica, também, que as estimativas gerais de receitas oriundas da atividade por ano chegam a EUR 44 bilhões brutos (considerando toda sua cadeia produtiva) e EUR 9 bilhões relativos às viagens de férias e passeios de um dia.

Adotando como referência a Rota Verde (Route Verte, no original em francês), no estado canadense de Quebec que conecta 382 cidades com mais de 5300 km de extensão ciclovária, esta influenciou diretamente cerca de 460 milhões de Euros em gastos com ciclismo no ano de 2015. Além da movimentação econômica, foi observado pela Velo Quebec (2016) que a quantidade de pessoas utilizando bicicletas no estado subiu de 1,3 milhões em 2013 para 1,9 milhões em 2015 - representando um crescimento de quase 50% em dois anos. O fato mais interessante, afirma DuBois (2017), é que a Rota Verde se tornou uma ferramenta estruturante para a mobilidade cotidiana nas cidades pequenas por conectar diversos setores de atividades, bens e serviços. Evidencia-se a mudança de papel da Rota Verde, que aos poucos deixou de ter apenas a proposta de motivações de turismo, lazer e atividade física,

para também abranger, cada vez mais, a noção do impacto nos deslocamentos utilitários por parte dos planejadores desta rede de cicloturismo a nível estadual.

Moscarelli (2019) ressalta o papel das rotas turísticas baseadas em modos ativos (a pé e bicicleta) para a conexão entre visitantes e todos os tipos de patrimônio natural, cultural e humano. Ao se deslocar lentamente e continuamente entre diferentes paisagens de uma mesma região, promove-se uma experiência turística por meio de uma narrativa diversificada entre urbano e rural. A diversificação da oferta em destinos turísticos com base no turismo responsável e educação ambiental se fortalece por uma crescente busca por vivências de uma demanda mais conscientizada e por um empoderamento sobre as atividades turísticas de comunidades cada vez mais engajadas (Assunção, 2012).

Desta forma, o incentivo ao uso da bicicleta é uma opção capaz de influenciar positivamente o desenvolvimento socioeconômico e a conservação ambiental, alterando-se as relações comerciais em micro e mesoescala (DeCastro *et al.*, 2018). Para tanto, faz-se necessária a existência de estruturas básicas que propiciem o desenvolvimento cicloturístico, alcançadas por meio de políticas cicloinclusivas integradas às políticas de uso do solo e desenvolvimento urbano (ITDP, 2017).

2.1 Planejamento do cicloturismo em pequenas e médias cidades brasileiras

No Brasil, o cicloturismo é reconhecido oficialmente como uma atividade pertencente ao segmento do turismo de aventura pelo Ministério do Turismo (Lei nº 11.771/2008). Segmento este que, junto ao ecoturismo, foi a principal motivação de 25,6% das viagens de lazer realizadas internamente no país no ano de 2019 (IBGE, 2020). Segundo a pesquisa O Cicloturista Brasileiro 2018, o cicloturista nacional movimenta atividades paralelas ao ciclismo, como o ecoturismo, turismo cultural e gastronômico, principalmente por caminhadas nas cidades que visita ou nas áreas naturais nos arredores (Saldanha *et al.*, 2019).

O panorama após a pandemia do novo coronavírus (Covid-19) direcionou o comportamento do viajante para tendências focadas na experiência que podem ser favorecidas com o cicloturismo. De acordo com Poggi (2020), haverá uma demanda maior por atividades na natureza, com menor aglomeração e passeios realizados em grupos pequenos, como também uma preferência por produtores locais e empreendimentos realmente sustentáveis. Estas tendências levantam uma oportunidade para segmentos do turismo rural, destinos menos procurados e próximos ao local de origem dos turistas.

A compreensão sobre a relação entre mobilidade turística e mobilidade urbana destaca o impacto da demanda do turismo sobre o sistema de transportes das cidades brasileiras, em especial as de médio e pequeno porte (Peixoto, 2018). Municípios menos populosos caracterizados pelo turismo de massa, principalmente por veranistas, possuem problemas no gerenciamento da mobilidade e sofrem sazonalmente com congestionamentos nas principais vias de acesso e superlotação nos espaços públicos de maior relevância (Esch e Balassiano, 2015). No entanto, a necessidade de compensar prejuízos financeiros dos períodos de baixa temporada implica na exploração insustentável dos recursos naturais e humanos nesses momentos de alta temporada.

O antigo Ministério das Cidades (atual Ministério do Desenvolvimento Regional), através da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), aponta a necessidade de priorização de investimentos e ações que fomentem a mobilidade ativa integrada a rede de

transportes públicos. Dessa forma, o instrumento orientador dessas ações é o Plano de Mobilidade Urbana, obrigatório para todos os municípios brasileiros com mais de 20 mil habitantes. Na mesma direção, o Plano Nacional de Turismo (PNT) é um instrumento da Política Nacional de Turismo (Lei nº 11.771/2008) que se fundamenta na “descentralização das decisões e ações nos âmbitos estadual, regional e municipal” (MTur, 2019). Por meio do Programa de Regionalização do Turismo, tem-se estratégias bem consolidadas para a estruturação dos municípios para fortalecer uma gestão coordenada, por meio de um planejamento integrado e participativo.

A instituição do Programa Bicicleta Brasil (Lei nº 13.724/2018) foi um marco na consolidação de diretrizes e ações focadas no incentivo ao uso da bicicleta em prol de melhores condições de mobilidade urbana. Ressalta-se a convergência entre as áreas de planejamento ciclovitário e turístico quando, em seu inciso V, estimula “a implantação de rotas intermunicipais seguras para o deslocamento ciclovitário, voltadas para o turismo e o lazer”. Com isso, faz-se necessário destacar as possibilidades de envolvimento comunitário e à educação ambiental nesta ênfase de planejamento do cicloturismo.

2.2 Envolvimento comunitário e educação ambiental na centralidade do planejamento

Nas cidades pequenas e médias, principalmente, o envolvimento da comunidade e a educação ambiental convergem para uma abordagem sustentável do cicloturismo, ou seja, onde a atividade turística possa se desenvolver baseada na comunidade local em que a mesma possua o protagonismo no controle, propriedade e gestão dos projetos, tal como a valorização da identidade cultural e o intercâmbio de experiências e referências junto aos visitantes (Irving, 2009). Segundo o levantamento realizado por Fabrino *et al.* (2016), ao inserir a população local como sujeito e não como objeto do processo de desenvolvimento de qualquer atividade turística, esta não ficará restrita apenas ao crescimento econômico como também ressignificará a sensação de pertencimento e preservará os hábitos e costumes das comunidades tradicionais.

Políticas de governança focadas na resposta da comunidade local ao turismo, conforme afirmam Benur e Bramwell (2015), permitem a conexão de uma oferta diversificada de atividades já existentes ou com potencial de fomento. Ilustra-se, para esta discussão, a definição de capital territorial que, de acordo com a OECD (2001), são os recursos que fundamentam o desenvolvimento endógeno de cada cidade e região, assim como os atores envolvidos no melhor aproveitamento destes. Moscarelli (2019) distribui o capital territorial em três grandes grupos: (a) capital natural, como recursos hídricos, sistemas agroecológicos e florestas; (b) capital cultural, como sítios arqueológicos, assentamentos históricos, museus e igrejas; e (c) capital humano/cognitivo, retratado por paisagens, gastronomia local, dialetos, saberes e costumes de comunidades e atividades tradicionais.

Nota-se que, no modelo turístico focado na experiência, o espaço é integrado ao produto turístico como uma narrativa e pode ser consumido pelas vivências conectadas ao serviço. O distanciamento geográfico e cultural anteriormente visto como barreira de desenvolvimento econômico se torna um indutor de renda e conservação da natureza e de costumes locais (Moscarelli, 2019). Soma-se, também, a dinâmica do turismo de interesse científico – contemplando atividades de observação de fauna, flora, formações geológicas e arqueológicas (Almeida e Suguio, 2011), que surge como ferramenta de educação ambiental e popularização da ciência direcionada à população residente.

Apesar da necessidade de maior incentivo à mobilidade ativa e o notável vocação de diversos municípios brasileiros para o turismo, ainda são escassas as pesquisas sobre a bicicleta como catalisadora de desenvolvimento sustentável de destinos turísticos. A seção seguinte apresenta a metodologia aplicada para apresentar as oportunidades desta interface, delimitando como estudo de caso a RT Costa do Sol, no Estado do Rio de Janeiro.

3 METODOLOGIA

Segundo o Mapa do Turismo Brasileiro (MTur, 2020), as regiões turísticas são os recortes territoriais que devem ser trabalhados prioritariamente pelas políticas públicas do Ministério. O Mapa também define a categorização dos municípios constituintes das regiões, que são classificados com conceitos de A até E, com base em dados sobre entrada de turistas domésticos e internacionais, estabelecimentos de hospedagem, empregos gerados pelo setor hoteleiro e impostos federais movimentados pela atividade turística, apresentados por cada cidade. Na busca pela identificação do potencial de indução do cicloturismo ao desenvolvimento sustentável de regiões turísticas, o presente trabalho possui como área de estudo a RT Costa do Sol, situada no litoral leste do Estado do Rio de Janeiro.

A pesquisa tem caráter exploratório e descritivo, será dividida entre caracterização da área de estudo e na investigação sobre o contexto de uma única rota regional de cicloturismo para discussão das oportunidades aos municípios envolvidos direta ou indiretamente. A caracterização da área de estudo se dará pela análise situacional dos contextos da mobilidade urbana e do turismo dos municípios integrantes da RT Costa do Sol. Na sequência, o estudo de caso sobre uma rota de cicloturismo ainda em projeto será apresentado para possibilitar a discussão sobre as oportunidades de implementação de roteiros regionais pautados na mobilidade ativa.

O estudo de caso considerará os elementos discutidos na seção anterior sobre planejamento do cicloturismo e envolvimento comunitário aliado à educação ambiental, orientando o desenvolvimento turístico para fora dos centros de turismo de massa da região. Será realizada uma incursão sobre o roteiro Caminhos de Darwin no Estado do Rio de Janeiro, desenvolvido em 2008 para estimular a popularização da ciência em 18 municípios fluminenses (Casa da Ciência, 2009). Destes, nove municípios estão na região turística contemplada no estudo. No entanto, a estruturação de uma rota de cicloturismo requer atenção especial aos grandes grupos do capital territorial (natural, cultural e humano) que, segundo Moscarelli (2019), podem ser analisados pela perspectiva cultural, econômica e administrativa:

- i. Perspectiva cultural: desenvolvimento de infraestrutura para promover experiências de cicloturismo através de narrativas conectadas por uma temática central;
- ii. Perspectiva econômica: geração de renda e novos negócios para a população residente, de gastronomia, acomodação e entretenimento até serviços específicos, como oficinas de reparo de bicicleta e aluguel de equipamentos;
- iii. Perspectiva administrativa: implementação de políticas públicas intersetoriais contendo estratégias e diretrizes para orientar ações de comunicação e cooperação entre os atores direta e indiretamente envolvidos com a rota.

Por fim, os resultados levantados e discutidos na seção seguinte contribuirão para desdobramentos direcionados em cada município abrangido no estudo ou para outras regiões turísticas pelo Brasil.

4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

Esta seção se divide em dois momentos para apresentação dos resultados e desenvolvimento da discussão. No primeiro, caracteriza-se a área de estudo por meio da interface entre organização da mobilidade urbana aos impactos do turismo de massa na região. Em seguida, é realizado um levantamento dos elementos de capital territorial presentes junto à rota delimitada para que a discussão dos resultados se construa através das perspectivas cultural, econômica e administrativa.

4.1 Região Turística da Costa do Sol: problemáticas do turismo de massa

Localizada no litoral leste do Estado do Rio de Janeiro, a RT Costa do Sol é constituída por 13 municípios de pequeno e médio portes – totalizando 1,23 milhão de habitantes e um Produto Interno Bruto (PIB) de R\$ 48,3 bilhões (IBGE, 2018). A Figura 1 demonstra, a partir de MTur (2020), a localização dos municípios da RT Costa do Sol em relação às cidades da Região Turística Metropolitana, as quais possuem as principais portas de entrada para o Estado (via área, marítima e rodoviária).

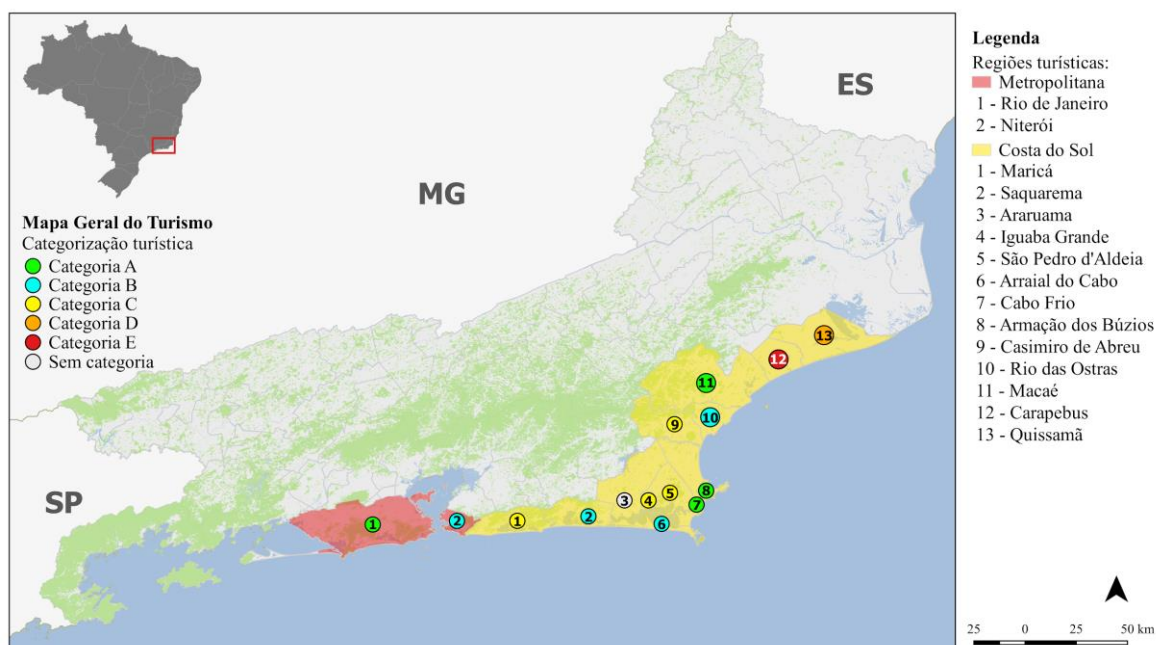


Fig. 1 Municípios das Regiões Turísticas da Costa do Sol e Metropolitana, com suas respectivas categorizações do Mapa Geral do Turismo.

Destes municípios, três são categorizados com o conceito A no Mapa do Turismo Brasileiro (classificação máxima obtida apenas por 4,5% do total de 2.694 municípios avaliados no país para o triênio de 2019-2021): Armação dos Búzios, Cabo Frio e Macaé (MTur, 2020). Os dois primeiros apresentam elevado fluxo de visitantes e centralizam a maioria do turismo na costa leste do estado, sendo Búzios um dos destinos mais procurados do Brasil e de reconhecimento internacional. Suas economias têm como base as atividades de comércio, serviços e, principalmente, de turismo de sol e praia (Barcellos, 2016; Armação dos Búzios, 2015). Macaé, por sua vez, possui atuação representativa no turismo de negócios, alavancado principalmente pela força da sua indústria *offshore*, que lhe confere o título de capital nacional do petróleo (Macaé, 2015).

Ressalta-se que as regiões turísticas não acompanham as divisões administrativas do Estado. Por exemplo, enquanto a Mesorregião Metropolitana do Rio de Janeiro é composta por 21 municípios (IBGE, 2018), a RT Metropolitana é composta apenas pelas cidades do Rio de Janeiro e Niterói.

A maioria das cidades da RT Costa do Sol atrai grandes fluxos de visitantes nas altas temporadas e feriados, consolidando características de veranismo e elevada sazonalidade. Devido a este tipo de turismo, a região sofre com os fluxos reduzidos nas épocas de baixa temporada e superlotação nas altas temporadas (Calvente, 2008). A cidade de Cabo Frio, por exemplo, chega a quadruplicar sua população com a chegada de veranistas, turistas e excursionistas (Barcellos, 2016). Dentre os impactos causados por esta elevada oscilação populacional, a maioria dos problemas se reflete no trânsito: engarrafamentos nas rodovias de acesso à região; congestionamentos nas vias principais e secundárias da cidade; excesso de velocidade em trechos com alto fluxo de pedestres e vias locais; motoristas embriagados ao volante; além do estacionamento irregular dificultando o trânsito de pedestres, ciclistas e do transporte público.

Soma-se ao fluxo de turistas, o elevado crescimento populacional da região – que também aumenta sua frota de veículos motorizados e problemas de trânsito, características comuns aos grandes centros urbanos. Para melhor compreensão, entre os anos de 2007 e 2017, a população de Rio das Ostras cresceu 89% enquanto a sua frota veicular aumentou 197%, já em Maricá, o crescimento da população se deu em cerca de 45% com uma elevação da frota de veículos em 133% (Detran-RJ, 2018; IBGE, 2018).

Apesar do crescimento e cenários desfavoráveis de trânsito, são tímidas as iniciativas de investimentos para melhorias na mobilidade urbana. De todos os municípios da região, apenas Armação dos Búzios e Macaé têm planos de Mobilidade Urbana elaborados e disponibilizados em seus portais na internet. As leis de ambas as cidades demonstram atenção especial na valorização dos transportes públicos e ativos (Armação dos Búzios, 2015; Macaé, 2015), entretanto na prática observa-se o investimento e a elevação no uso dos veículos individuais motorizados. Cabo Frio e Rio das Ostras também ensaiam a elaboração de planos, mas sem resultados concretos até o desenvolvimento deste artigo.

Os resultados discutidos na próxima subseção apontam para as possibilidades de desenvolvimento econômico local oferecidas pela implementação de rotas de cicloturismo consideradas em um plano de envolvimento comunitário.

4.2 Potencialidades do cicloturismo na Região Turística da Costa do Sol

Primeiramente, faz-se necessária a contextualização sobre o roteiro de cicloturismo “Caminhos de Darwin” inserido na delimitação deste estudo. Em virtude da comemoração dos 150 anos da publicação do livro “A Origem das Espécies”, do naturalista britânico Charles Darwin, o Ministério da Ciência e Tecnologia e diversas instituições da Universidade Federal do Rio de Janeiro estruturaram uma expedição baseada na vinda do cientista ao estado do Rio de Janeiro. O objetivo principal foi sensibilizar os municípios abrangidos pelo percurso sobre o potencial científico e turístico ainda bastante desconhecidos pela maior parte da população (Casa da Ciência, 2009).

Ao contrapor um traçado estimado para o ciclismo de acordo com o proposto pelo mapeamento original do percurso, nota-se uma grande conexão com capitais naturais,

culturais e humanos/cognitivos. Entre estes, contemplam-se atrativos turísticos consolidados e com alta demanda de turistas, como também outros poucos conhecidos e marcados por degradação ou exploração indevida. Demonstra-se, na Figura 2, as Unidades de Conservação (UC) – nas categorias de Parque Nacional (PARNA) e Parque Estadual (PE), os sítios históricos e ecológicos (destacando os sambaquis, que são registros típicos da pré-história brasileira de imenso valor para a ciência), as comunidades quilombolas e os sítios geológicos (geossítios). O levantamento se deu a partir de Casa da Ciência (2009), Lifschitz e Pinheiro (2010) e Mansur *et al.* (2012).

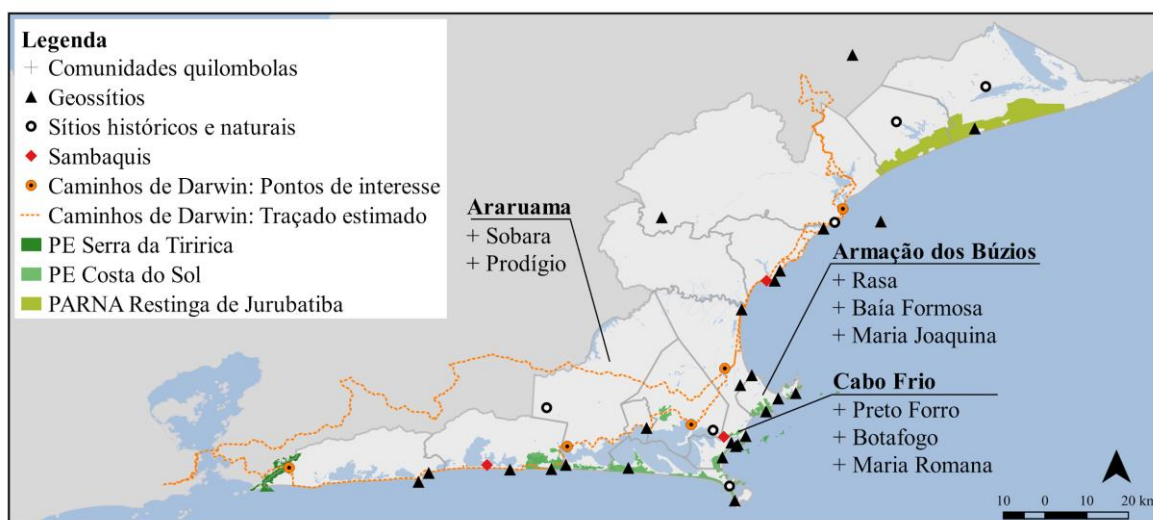


Fig. 2 Diversificação da oferta turística da Costa do Sol em relação ao traçado dos Caminhos de Darwin

Ao observar a rota “Caminhos de Darwin” pela perspectiva cultural, é possível estabelecer uma narrativa conectando os capitais territoriais levantados na Figura 2 por meio das anotações e publicações oriundas da passagem do naturalista na região. As contribuições de Charles Darwin não se restringiram apenas aos aspectos biológicos (fauna e flora) presentes na Teoria da Evolução. Elas extrapolam a debates geológicos da formação dos continentes e a debates sociais da exploração de povos africanos e indígenas dentro do contexto da escravidão (Casa da Ciência, 2009).

Sob a perspectiva econômica, o estabelecimento de uma rota de cicloturismo atravessando ou margeando as proximidades de UCs e sítios históricos/ecológicos catalisa a visitação e fomenta investimentos para sua conservação. É de extrema relevância que o uso público desses atrativos sejam alinhados aos respectivos planos de manejo e às restrições adequadas, para que seja garantida a manutenção das atividades de preservação e recuperação do patrimônio. Da mesma forma, a maior integração com a população local oriunda do cicloturismo permite uma aproximação maior às comunidades quilombolas dos municípios da região (são oito comunidades reconhecidas em três municípios diferentes). Introduz-se, assim, um turismo que reforce a identidade cultural e o modo de vida relacionados às trajetórias históricas de atitudes de resistência ao sistema escravista (Lifschitz e Pinheiro, 2010).

Por fim, segue-se na perspectiva administrativa no diálogo que a rota do “Caminhos de Darwin” pode ter com outras rotas ou destinos turísticos, seja na conexão ou sobreposição entre si. Exemplifica-se na proposta de criação do Geoparque Costões e Lagunas do Estado

do Rio de Janeiro. Ao entender que “um Geoparque é uma área territorial com limites claramente definidos, que inclui um notável patrimônio geológico, associado a uma estratégia de desenvolvimento sustentável” (AGTC, 2018), e que nessa estratégia se destacam os componentes de conservação, educação e turismo, confirma-se a aptidão para a elaboração em conjunto de um projeto de cicloturismo para região. Segundo o documento de proposição do mesmo (Mansur *et al.*, 2012), considera-se os sítios históricos e pontos de interesse ligados à passagem de Charles Darwin no Estado do Rio de Janeiro que podem possibilitar a ampliação da diversificação da oferta turística de forma a fornecer subsistência aos recursos e populações locais.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As reflexões feitas neste artigo endossam a ideia de que o incentivo ao desenvolvimento do cicloturismo em políticas públicas locais pode melhorar sensivelmente a qualidade de vida de uma cidade ou região. O cicloturismo, portanto, deve ser visto não apenas como um segmento turístico isolado, mas sim como uma ferramenta apta a promover as mais diferentes segmentações de turismo (Lamont, 2009).

Por ser o cicloturismo uma atividade de múltiplos potenciais e benefícios, seu planejamento não deve segregá-lo apenas como parte integrante das atividades do segmento do turismo de aventura, mas sobretudo, integrá-lo com as demais estratégias de uso da bicicleta nas políticas de mobilidade urbana e desenvolvimento das regiões turísticas. Alinhado com as particularidade e necessidades de cada região para que se preserve os recursos naturais e respeite a identidade local, é possível revitalizar a economia regional através do planejamento cicloinclusivo integrado às atividades turísticas. Boas práticas internacionais indicam a possibilidade de reestruturação de ferrovias e rodovias ociosas, que favoreçam a mobilidade urbana e turística, desenvolvendo novos significados e usos para as localidades em que se passam os cicloturistas.

A partir do recorte da RT Costa do Sol, o levantamento do capital natural, cultural e humano indicam uma demanda reprimida significativa, com elevado potencial de crescimento. A proximidade com as cidades de Rio de Janeiro e Niterói, grandes polos de atração de cicloturistas, e a existência de percursos e destinos indutores de turismo nacional e internacional como a cidade de Armação dos Búzios, intensificam a importância de se mapear rotas consolidadas e a articulação dos principais atores regionais relacionados ao planejamento urbano, de transportes e de turismo.

Em consonância, as diferentes perspectivas analisadas (cultural, econômica e administrativa) realçam a importância de um planejamento participativo para a elaboração de estratégias e a execução das tarefas. Dentro de um processo colaborativo de governança, ao integrar o poder público, sociedade civil, academia e iniciativa privada, a estruturação de um consórcio de municípios da região seria de grande valia para organizar e estabelecer o funcionamento de rotas de cicloturismo.

Neste viés, o aprofundamento na perspectiva administrativa se faz necessário para o desenvolvimento de iniciativas que agreguem a sociedade e suas lideranças engajadas em um planejamento pensado na escala humana e favorável ao desenvolvimento do cicloturismo

6 AGRADECIMENTOS

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.

7 REFERÊNCIAS

AGTC. Associação Geoparque Terras de Cavaleiros. (2018). **O que é um Geoparque?** Geopark Terras de Cavaleiros. Disponível em: <shorturl.at/fhyA0> Acesso em julho de 2018.

Almeida, J. R. e Suguio, K. (2011). **Ecoturismo científico en la planicie costera del extremo litoral sur del Estado de São Paulo - Brasil**. Estudios y Perspectivas en Turismo. Vol. 20, p. 1196-1213.

Armação dos Búzios. Prefeitura municipal. (2015). **Lei N° 1090, DE 13 DE ABRIL DE 2015**. Institui o Plano de Mobilidade Urbana de Armação dos Búzios e estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica.

Assunção, P. (2012). **Turismo e processo de urbanização**: desafios na preservação do patrimônio natural e cultural. Observatório de Inovação do Turismo - Revista Acadêmica, Vol. VII, nº2, Rio de Janeiro, p.18-32.

Barcellos, C. M. (2016). **Mobilidade urbana**: efeitos causados pelo turismo de massa no município de Cabo Frio. Monografia. Universidade Federal Fluminense, Niterói.

Benur, A. M. e Bramwell, B. (2015) Tourism product development and product diversification in destinations. Tourism Management. Vol. 50, 213 – 224.

Brasil. (2008). **Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008**. Dispõe sobre a Política Nacional de Turismo, define as atribuições do Governo Federal no planejamento, desenvolvimento e estímulo ao setor turístico. Brasília: Diário Oficial da União.

Brasil. (2012). **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Dispõe sobre as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília: Diário Oficial da União.

Brasil. (2018). **Lei nº 13.724, de 4 de outubro de 2018**. Institui o Programa Bicicleta Brasil (PBB) para incentivar o uso da bicicleta visando à melhoria das condições de mobilidade urbana. Brasília: Diário Oficial da União.

Calvente, P. M. (2008). **A Urbanização na Vila de Tamoios (Cabo Frio) e sua inserção na Região dos Lagos (RJ)**: caracterização, implicações e consequências físico-ambientais e culturais. Dissertação de Mestrado do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, UFF – Universidade Federal Fluminense, Niterói/RJ.

Casa da Ciência. Universidade Federal do Rio de Janeiro. (2009). **Caminhos de Darwin**. Disponível em: <<http://www.casadaciencia.ufrj.br/caminhosdedarwin/>>. Acesso em julho de 2018.

Vélo Québec. (2016). L'État du Vélo au Québec en 2015. Vélo Québec, Montreal. Disponível em: <shorturl.at/owDZ6>. Acesso em julho de 2020.

DeCastro, J., Saldanha, L., Freitas, L. e Balassiano, R. (2018) **Políticas cicloinclusivas no planejamento do turismo no Brasil**: um estudo sobre as cidades-sede da Copa do Mundo FIFA 2014. Revista Acadêmica Observatório de Inovação no Turismo, V. XII, nº 1, p. 66-85.

Detran-RJ. (2018). Departamento de Trânsito do Estado do Rio de Janeiro. **Estatísticas**. Disponível em: <shorturl.at/pruN0>. Acesso em março de 2018.

DuBois, A. J. (2017). **Opportunities and Barriers for Innovative Cycling Planning in Small Cities**. Actes de Colloque Interuniversitaire Urbain. Montreal, p. 16-18.

Esch, M. e Balassiano, R. (2015). **Polos Geradores de Viagens de Natureza Turística e seus Impactos**. XIII Rio de Transportes 2015.

Fabrino, N. H., Nascimento, E. P. e Costa, H. A. (2016). **Turismo de Base comunitária**: uma reflexão sobre seus conceitos e práticas. Caderno Virtual de Turismo, Rio de Janeiro, v. 16, n. 3, p. 172-190.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2018). **Consulta de área, população e dados básicos dos municípios**. Disponível em: www.ibge.gov.br. Acesso em julho de 2020.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2020). **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua**: Turismo 2019. Disponível em: <shorturl.at/suBJU>. Acesso em agosto de 2020.

Irving, M. de A. (2009). **Reinventando a reflexão sobre o turismo de base comunitária**. IN: Bartholo, R, Sansolo, D. G., Bursztyn, I. (Orgs). Turismo de Base Comunitária: diversidade de olhares e experiências brasileiras. Rio de Janeiro: Letra e Imagem.

ITDP BRASIL. (2017). **Guia de planejamento cicloinclusivo**. Disponível em: <<http://2rps5v3y8o843iokettbxnya.wpengine.netdna-cdn.com/wp-content/uploads/2017/09/guia-cicloinclusivo-ITDP-Brasil-setembro-2017.pdf>>. Acesso em junho de 2018.

Kneib, E. C. e Portugal, L. S. (2017). **Caracterização da acessibilidade e suas relações com a mobilidade e o desenvolvimento**. In: PORTUGAL, L. S. (Org.) Transporte, Mobilidade e Desenvolvimento Urbano. 1ª Edição, Rio de Janeiro: Elsevier. P. 65-88.

Lamont, M. (2009). **Independent bicycle tourism: A whole tourism systems perspective**. Tourism Analysis, v. 14, n. 5.

Lifschitz, J. e Pinheiro, M. L. (2010). **Quilombos do Rio**. Museu Afro Digital. Disponível em: <<http://www.museuafrorio.uerj.br/?work=quilombos>>. Acesso em julho de 2018.

Macaé. Prefeitura Municipal. (2015). **PMU Macaé - Plano de Mobilidade Urbana de Macaé**. Fundação Coppetec. Disponível em <<http://www.macaee.rj.gov.br/midia/uploads/mobilidade.pdf>>. Acesso em junho de 2018.

Mansur, K., Guedes, E., Alves, M. G., Nascimento, V., Pressi, L. F., Costa Jr, N., Pessanha, A., Nascimento, L. H. e Vasconcelos, G. (2012). **Geoparque Costões e Lagunas do Estado do Rio de Janeiro (RJ): proposta**. CPRM, Rio de Janeiro.

Moscarelli, R. (2019). **Slow tourism infrastructure to enhance the value of cultural heritage in inner áreas**. Il Capitale Culturale: Studies on the Value of Cultural Heritage, n. 19, p. 237-254, ISSN 2039-2362 (online), DOI: 10.13138/2039-2362/1957

MTur. Ministério do Turismo. (2019). **Regionalização: Sensibilização e mobilização**. Programa de Regionalização do Turismo. Brasília: Ministério do Turismo.

MTur. Ministério do Turismo. (2020). **Mapa geral do turismo brasileiro: Triênio 2019-2021**. Disponível em: < <http://www.mapa.turismo.gov.br/>>. Acesso em agosto de 2020.

OECD. Organisation for Economic Co-operation and Development. (2001). **OECD territorial outlook**. Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development.

Peixoto, N.E.S. (2018). **Identificação dos parâmetros de infraestrutura de transporte urbano que influenciam na mobilidade do turista**. Dissertação de Mestrado. Universidade de Brasília.

Poggi, M. (2020). **Turismo pós Covid-19: Insights para empresas e destinos**. Disponível em:<shorturl.at/hqsG0>. Acesso em agosto de 2020.

Portugal, L. S. e Mello, A. J. R. (2017). **Um panorama inicial sobre transporte, mobilidade, acessibilidade e desenvolvimento urbano**. In: Portugal, L. S. (Org.) Transporte, Mobilidade e Desenvolvimento Urbano. 1ª Edição, Rio de Janeiro: Elsevier. P. 1 – 18.

Saldanha, L. e Kahn, S. (2015). **Análise das dimensões de sustentabilidade do cicloturismo na região do centro do rio de janeiro**. XXIX Congresso da ANPET.

Saldanha, L., DeCastro, J., Souza, H. A. S., Telles, R., Garcia, E., Amaral, J. P. e Balassiano, R. (2019). **O Cicloturista Brasileiro 2018: relatório geral**. Rio de Janeiro: Coppe-UFRJ.

Saldanha, L., Santos, M. P. S. e Fraga, C. (2015). **O papel de instrumentos de planejamento para o desenvolvimento do cicloturismo em âmbito internacional**. Anais do XIII Rio de Transportes, Rio de Janeiro.

Weston, R., Davies, N., Lumsdon, L., McGrath, P., Peeters, P., Eijgelaar, E. e Piket, P. (2012) **The European Cycle route network Eurovelo - Study**. European Paliament, Bruxelas.