

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PAMPA**

**MARIANNE GONI BRAGA**

**A BICICLETA COMO POTENCIAL MEIO DE TRANSPORTE TURÍSTICO  
PARA A CIDADE DE ARROIO GRANDE**

**Jaguarão  
2023**

**MARIANNE GONI BRAGA**

**A BICICLETA COMO POTENCIAL MEIO DE TRANSPORTE TURÍSTICO  
PARA A CIDADE DE ARROIO GRANDE**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso Superior de Tecnologia em Gestão de Turismo da Universidade Federal do Pampa, como requisito parcial para obtenção do Título de Tecnólogo(a) em Turismo.

Orientador(a): Cristina Pureza  
Duarte Boessio

**Jaguarão  
2023**

Ficha catalográfica elaborada automaticamente  
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a) através do  
Módulo de Biblioteca do  
Sistema GURI (Gestão Unificada de Recursos  
Institucionais) .

B813b Braga, Marianne

A BICICLETA COMO POTENCIAL MEIO DE TRABSPORTE TURISTICO  
PARA CIDADE DE ARROIO GRANDE / Marianne Braga. 48 p.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) -- Universidade  
Federal do Pampa, GESTÃO DE TURISMO, 2023.

"Orientação: CRISTINA Boessio".

1. BICICLETA COMUNITÁRIA. 2. TURISMO. 3. ARROIO GRANDE.  
I. Título.



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO  
Universidade Federal do Pampa

**MARIANNE GONI BRAGA**

**A BICICLETA COMO POTENCIAL MEIO DE TRANSPORTE TURÍSTICO  
PARA A CIDADEDE ARROIO GRANDE**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Tecnologia em Gestão de Turismo da Universidade Federal do Pampa, como requisito parcial para obtenção do Título de Tecnóloga em Turismo.

Trabalho de Conclusão de Curso defendido e aprovado em: 08 de fevereiro de 2023.

Banca examinadora:

Profa. Dra. Cristina Pureza Duarte Boéssio Orientadora

UNIPAMPA

Prof. Dr. Alan Dutra de Melo

UNIPAMPA

Profa. Ma. Juliana Rose Jasper

UNIPAMPA

---

Assinado eletronicamente por **ANGELA MARA BENTO RIBEIRO, PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR**, em 23/02/2023, às 15:12, conforme horário oficial de Brasília, de acordo com as normativas legais aplicáveis.



---

Assinado eletronicamente por **ALAN DUTRA DE MELO, PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR**, em 23/02/2023, às 23:20, conforme horário oficial de Brasília, de acordo com as normativas legais aplicáveis.



---

Assinado eletronicamente por **JULIANA ROSE JASPER, PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR**, em 25/02/2023, às 19:13, conforme horário oficial de Brasília, de acordo com as normativas legais aplicáveis.



---

Assinado eletronicamente por **CRISTINA PUREZA DUARTE BOESSIO, PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR**, em 28/02/2023, às 07:06, conforme horário oficial de Brasília, de acordo com as normativas legais aplicáveis.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.unipampa.edu.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.unipampa.edu.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **1062807** e o código CRC **6DAEEBED**.

---

Unipampa – Campus Jaguarão

Rua Conselheiro Diana, nº 650 - Jaguarão/RS - CEP: 96300-000

Telefones: (53) 3261-4269, (53) 3240-5450

Dedico este trabalho em primeiro lugar aos meus orixás que me ajudaram a chegar até aqui, a minha companheira Zuleica e aos nossos filhos, pois são a minha base. Também dedico a todos os amigos e familiares que torcem pelas minhas conquistas. Gratidão a todos vocês é a palavra que nos define. Muito Obrigada!

## **AGRADECIMENTO**

À Profa. Dra. Cristina Pureza Duarte Boéssio por toda paciência, incentivo dado para que eu não desistisse nunca. Por todos os momentos desde conhecimentos adquiridos, trocas de experiências que levarei para a vida toda. Obrigada!

Aos professores que ao longo dos semestres ministraram suas aulas com envolvimento, preocupados com o bem-estar de seus discentes, nos ensinando a buscar o conhecimento, e sempre correr atrás do que queremos. Gratidão a todos vocês, se cheguei até aqui foi por causa de vocês também.

A todos os colegas de curso só tenho a agradecer por toda amizade, companheirismo durante nossas aulas. Tenham certeza que carrego na lembrança todos os nossos momentos que deixarão saudade. Desejo muita energia positiva para cada um, que seguimos realizando nossos sonhos e nossas metas.

As minhas irmãs, amigas Liziane Pereira Lima e Maria Clarisse Kosby Flôor que sempre me ajudaram a querer escrever melhor, por nunca soltarem a minha mão. Muito obrigada por acreditarem em mim.

“Não podemos prever o futuro, mas  
podemos criá-lo”.  
Peter Drucker



## RESUMO

O presente estudo traz como enfoque o uso de bicicletas como alternativa e ainda como beneficiária da saúde, tanto física como mental, bem como medida de proteção, já que podemos nos locomover individualmente, evitando transportes coletivos com aglomerações. Apresenta uma proposta para a implementação de um sistema de bicicletas de uso comunitário para o Município de Arroio Grande/RS, gerando nesse viés possibilidades de uso da bicicleta, os quais já existem em centros maiores ou nas praias, favorecendo assim o turismo. Para o desenvolvimento do estudo buscam-se referências bibliográficas que enfocam sobre o uso de bicicletas, trabalhos já produzidos que apresentam propostas envolvendo roteiros turísticos realizados com o uso de bicicletas, entrevista e leis que se destinam ao uso de bicicletas nos municípios. O estudo apresenta em seu desenvolvimento: Introdução; Contextualização; Metodologia; Referencial Teórico; O Projeto Aplicado, Considerações Finais; as Referências; Apêndices e Anexo. Baseado em experiências já existentes conclui-se que a idéia de implementar o uso coletivo de bicicletas é considerado pelo município de Arroio Grande como importante passo para a busca de incentivo a saúde e ao turismo.

**Palavras-chave:** Bicicletas Comunitárias. Turismo. Arroio Grande.

## RESUMEN

El presente estudio se centra en el uso de la bicicleta como alternativa y también como beneficiaria de la salud, tanto física como mental, así como medida de protección, ya que podemos desplazarnos individualmente, evitando el transporte público con aglomeraciones. Presenta una propuesta para la implementación de un sistema de bicicletas para uso comunitario en el municipio de Arroio Grande/RS, generando posibilidades para el uso de bicicletas, que ya existen en los centros más grandes o en las playas, favoreciendo así el turismo. Para el desarrollo del estudio se buscan referencias bibliográficas que se centren en el uso de la bicicleta, trabajos ya elaborados que presenten propuestas de recorridos turísticos realizados con el uso de la bicicleta, entrevistas y leyes que se destinen al uso de la bicicleta en los municipios. El estudio presenta en su desarrollo: Introducción; Contextualización; Metodología; Marco Teórico; El Proyecto Aplicado; Consideraciones Finales; Referencias; Apéndices y Adjuntos. Con base en las experiencias existentes, se concluye que la idea de implementar el uso comunitario de la bicicleta es considerada por el municipio de Arroio Grande como un paso importante en la búsqueda de incentivos para la salud y el turismo.

**Palabras-clave:** Bicicletas Comunitarias. Turismo. Arroio Grande.

## SUMÁRIO

<b>1. Introdução.....</b>	<b>12</b>
<b>2. Contextualização.....</b>	<b>16</b>
<b>3. Metodologia.....</b>	<b>19</b>
<b>4. Referencial Teórico .....</b>	<b>21</b>
4.1 Projetos Aplicados do Curso .....	21
4.2 Cicloturismo .....	28
4.3 Vantagens e Desvantagens da Bicicleta .....	29
<b>5. Apresentação do Projeto Aplicado .....</b>	<b>32</b>
<b>6. Considerações Finais.....</b>	<b>38</b>
<b>Referências.....</b>	<b>39</b>
<b>Anexos.....</b>	<b>41</b>
<b>Apêndices.....</b>	<b>46</b>

## 1. INTRODUÇÃO

Essa charge retrata uma realidade atual, que, talvez, nunca tenha sido imaginada por nenhum de nós. O período de pandemia do COVID-19 nos mostrou muitas coisas que, talvez, até soubéssemos, mas que se fizeram mais evidentes em nossas vidas.



Uma delas foi que a liberdade que tínhamos, do ir e vir, viajar, ir a qualquer lugar, dos mais pertos aos mais distantes, ficou limitada. Já não era mais possível estar em locais com muita gente, tínhamos, e ainda temos que seguir protocolos para garantir a nossa saúde e a dos outros. Isso afetou profundamente diversas áreas, mas, muito fortemente o turismo.

Com a morosidade de vacinação no Brasil, o descaso governamental com a situação e as incertezas diante de um novo contexto, nós, brasileiros, fomos impedidos de entrar em outros países, inclusive no nosso vizinho Uruguai. As empresas de transportes foram diretamente afetadas pela pandemia, já que não foi mais possível lotar ônibus ou aeronaves com turistas para desbravar o mundo.

Diante desse contexto, observamos a força que ganhou a bicicleta como meio de locomoção, como bem nos mostra a charge, não só como esporte ou turismo, mas como meio de deslocamento mesmo, o que foi agravado mais recentemente pelo abusivo aumento nos preços dos combustíveis. A bicicleta aparece como alternativa e ainda como beneficiária da saúde, tanto física como mental, bem como medida de proteção, já que podemos nos locomover individualmente, evitando transportes coletivos com aglomerações.

Nesse sentido, eu mesma, passei a perceber o quanto valioso era o uso da bicicleta. Certa vez, em um dia normal de aula com a professora Dra. Cristina Boéssio falávamos sobre atividades físicas. O que me chamou a atenção foi o amor e dedicação dela em relação ao esporte no qual ela pratica há anos como atleta. Com rodas de conversas contínuas, cheguei à conclusão de que seria um assunto perfeito para defender no meu projeto aplicado. Sendo assim para dar início explico aqui minha trajetória.

Trabalhei por 12 anos em um ramo comercial vendendo cama, mesa e banho empurrando uma carrocinha de ferro onde ali era instalada a mercadoria para a prática de vendas. Esta carrocinha é feita de ferro sob duas rodas no qual é empurrada com nossas forças físicas e a pé. Ao passar dos anos sempre pensei em melhorar a qualidade de mãos de obra, pois o “Cavalo” que empurra essa carrocinha somos nós, os vendedores. Sempre dei ideias como, por exemplo, conectar uma bicicleta para facilitar. Ideia nunca valorizada. Com o passar dos anos meu corpo foi se esgotando pelo excesso de força e minha coluna foi se desgastando, em 2018 fui diagnosticada com artrite reumática, doença que exige exercícios físicos para aliviar as dores. Na época perguntei ao médico o que seria mais adequado para mim, pois trabalhava na carrocinha e depois fazia cobranças de moto. Meu caso foi relatado por ele como sedentarismo agudo e que eu tinha que praticar um esporte, foi aí que pensei em praticar o mais fácil e rápido: Andar de Bicicleta. Praticava pedal por orientações médicas, mas a utilizava mais como lazer. Pois pedalando sentia-me livre e nostálgica.

Com a chegada da pandemia do COVID-19 acabei parando de praticar no qual voltei a reta inicial com dores no corpo, sedentarismo, stress, ansiedade, pânico e por aí vai. Novamente procurando orientações médicas e com muita ajuda de familiares e amigos, voltei a praticar o ciclismo, que por sua vez aos poucos foi novamente me libertando de traumas pandêmicos.

Com minha chegada a classe da professora Cristina, surgiu um interesse maior pelo universo do ciclismo, uma prática esportiva no qual eu não fazia ideia do tamanho do universo que ele abrangia. E lá começou a busca para defender um Trabalho no qual meu maior interesse é levar para o público os benefícios que uma pedalada pode proporcionar. Portanto, nada mais coerente que realizar um projeto valorizando o uso da bicicleta como potencial

meio de transporte e, quiçá meio de transporte turístico para a cidade de Arroio Grande.

Cabe salientar que diversas cidades, como, por exemplo, Pelotas, que está a cerca de 90km de Arroio Grande, possui bicicletas disponíveis pela cidade para que seus moradores e mesmo os turistas possam deslocar-se utilizando-as para isso. Seria possível que tivéssemos essas bicicletas na cidade de Arroio Grande? Buscar propor a implementação de um sistema de bicicletas de uso comunitário é um dos objetivos deste trabalho.

Nos últimos anos, na cidade de Arroio Grande muitas atividades que envolvem a bicicleta vêm sendo desenvolvidas, como por exemplo, a visitação à estação Basílio e à vinícola de mesmo nome. Também, no ano 2017, debaixo de forte temporal houve uma pedalada de Jaguarão até Arroio Grande, na qual, apesar do mau tempo e da situação impossível da estrada, reuniu um enorme número de participantes, trazendo gente de várias regiões do Estado.

No mês de setembro de 2021, aconteceu o primeiro Ciclofest na cidade de Jaguarão, distante 60km de Arroio Grande, que se originou a partir da professora de Educação Física e proprietária da Academia Vida, Ionara Nunes, portanto idealizadora do Pedal Vida – grupo composto, principalmente, por mulheres ciclistas de Jaguarão e de Rio Branco. Como organizadores do encontro, tivemos Lara Ferreira, que foi quem nos brindou com uma fala sobre o evento no Componente Curricular “Espanhol para o Curso de Gestão em Turismo”. O Ciclofest reuniu cento e cinquenta ciclistas, de diversas regiões e teve suas atividades realizadas em dois dias. Uma das dificuldades percebidas na realização de um encontro, foi essa, a duração de dois dias, o que foi reformulado para o próximo. Neste ano de 2022, ocorreu novamente, no dia 28 de agosto, o Segundo Ciclofest com a participação de muitos ciclistas de Arroio Grande, com o aumento do número de participantes – 200.

Cabe destacar que, o Curso de Gestão em Turismo da Unipampa, é parceiro do Ciclofest, envolvendo seus discentes nas atividades desenvolvidas durante o evento. Também existe um projeto, “Pedalando com o Turismo”.

Também vale mencionar que, no Laboratório de Ensino de Espanhol para Crianças e Formação Docente no campus da Unipampa Jaguarão, há mais de 20 bicicletas disponíveis, desde que sejam utilizadas com os devidos

equipamentos de segurança, prontas para serem usadas em projetos turísticos pedagógicos.

Este projeto aplicado tem como objetivo geral:

- Refletir sobre a possibilidade de implementação de um sistema de bicicletas de uso comunitário em Arroio Grande, gerando as mesmas possibilidades de uso da bicicleta que já existem em centros maiores ou nas praias, favorecendo assim o turismo.

Como objetivo específico:

- Conhecer o sistema BikePel, existente na cidade de Pelotas.

Este texto está composto por esta Introdução, seguido pela Contextualização, a Metodologia, o Referencial Teórico, a Apresentação do Projeto Aplicado, as Considerações Finais; Referências; Apêndices e Anexo.

## 2. CONTEXTUALIZAÇÃO

A proposta de realização deste PA nasce no Curso de Gestão em Turismo da Universidade Federal do Pampa – Unipampa Campus Jaguarão. Cabe ressaltar a importância dessa instituição para o desenvolvimento da região em todos os sentidos, além dos educacionais. A Unipampa, em especial o Curso Superior de Tecnólogo em Gestão do Turismo, tem sido responsável por inúmeras propostas para o desenvolvimento do Turismo na região, e este trabalho vem na intenção de contribuir com isso na cidade de Arroio Grande.

### A UNIPAMPA

A UNIPAMPA está hoje composta por dez *campi* distribuídos em dez municípios: Bagé; Santana do Livramento; Caçapava do Sul; Dom Pedrito; Jaguarão; Uruguaiana; Alegrete; São Borja; São Gabriel e Itaqui.

A UNIPAMPA – Campus Jaguarão nasce com a proposta de atender a metade sul do Rio Grande do Sul, região que concentra uma população de 2,6 milhões de pessoas, distribuída por 103 municípios. Esta região é caracterizada por uma economia de base agropecuária e está localizada na área de divisa do Brasil com o Uruguai e a Argentina, constituindo-se, portanto, em local privilegiado para a implantação de projetos voltados para o Mercosul. (Dados obtidos a partir dos seguintes documentos: Projeto Pedagógico do Curso de Letras e Diário Oficial da União, de 14 de janeiro de 2008).

### O CURSO TECNÓLOGO EM GESTÃO DE TURISMO

O turismo se caracteriza como um fenômeno social e econômico possível de ser compreendido sob diferentes prismas disciplinares. Compreendê-lo exige viés interdisciplinar e fornecimento de parâmetros conceituais e técnicos aos futuros profissionais a trabalharem na área. A gestão se destaca como grande eixo pelo qual o turismo se posiciona como estratégia e oportunidade ao país, englobando práticas de planejamento e empreendedorismo. No entanto, essas iniciativas passarão a se tornar mais corriqueiras e bem sucedidas na sociedade brasileira, na medida em que



cursos superiores passem a formar profissionais com capacidade crítica e criativa.

Tem como objetivo principal formar um profissional com visão sistêmica com vistas ao desenvolvimento local e regional do turismo. Formar sujeitos comprometidos e capacitados a atuarem em prol do desenvolvimento turístico em consonância aos preceitos de sustentabilidade.

## ARROIO GRANDE

O contexto amplo em que se dá a pesquisa é no município de Arroio Grande, do Estado do Rio Grande do Sul. Segundo dados do IBGE (2021), o município conta com uma área territorial de 2.508.545 Km<sup>2</sup>, uma população estimada de 18.185 habitantes. A densidade demográfica é de 7,35 habitantes por Km<sup>2</sup> no território municipal. Seus principais municípios vizinhos são: Herval do Sul, Pedro Osório e Jaguarão que fica a 45 Km de Arroio Grande, município fronteira com o Uruguai.

Figura 01: Mapa do RS destacando o município de Arroio Grande



Fonte: Site Oficial Prefeitura Municipal de Arroio Grande.

O município de Arroio Grande foi iniciado em 1803, com a doação de um terreno para a construção de uma igreja por parte de Manuel Jerônimo, avô de Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, título este que recebeu ao construir a primeira estrada de ferro do Brasil. Apesar de ter vivido somente até

os sete anos de idade no município, os arroio-grandenses tem um imenso orgulho do seu “Vulto Ilustre Barão de Mauá. Na entrada da cidade o pórtico é uma ferrovia, em homenagem a ele. Arroio Grande foi elevado à categoria de município em 1873.

Figura 02: Pórtico na Entrada da Cidade de Arroio Grande



Fonte: Site Oficial da Prefeitura Municipal de Arroio Grande.

### 3. METODOLOGIA

Este Projeto Aplicado é uma investigação de cunho qualitativo. É uma pesquisa exploratória. O instrumento de coleta de dados foi uma entrevista semi-estruturada, com um sujeito a saber: o responsável pela implantação do sistema na cidade de Pelotas. (Em anexo)

Devido à percepção que tivemos do aumento do uso e da importância da bicicleta nos dias atuais, ficamos curiosas quanto ao sistema comunitário de bicicletas que conhecemos na cidade de Pelotas. A partir daí, nasceu a vontade de que Arroio Grande tivesse algo semelhante. Buscamos, então, conhecer como foi implantado e como funciona o BikePel, primeiramente em busca no site e depois, através de entrevista realizada no dia 17/11/2021 com o Senhor Flávio Al Alan, responsável pela implantação desse sistema. A entrevista foi realizada oralmente, via WhatsApp e transcrita, posteriormente.

Os dados da entrevista foram analisados com base na Análise de Conteúdo (BARDIN, 2008) e serviram para, juntamente com a revisão bibliográfica estudada, refletir sobre a possibilidade de implementação de um sistema de bicicletas de uso compartilhado em Arroio Grande, gerando as mesmas possibilidades de uso da bicicleta que já existem em centros maiores ou nas praias, favorecendo assim o turismo.

Para a construção do referencial teórico, buscamos, primeiramente, os trabalhos que tivessem relação com a bicicleta no Curso Superior de Tecnólogo em Gestão do Turismo, valorizando assim, a produção realizada por colegas e partindo de algumas ideias e conceitos já trabalhados. Encontramos três Projetos Aplicados (PAs) sobre a temática. São eles: PASSEIO CICLÍSTICO PELA ZONA RURAL DO MUNICÍPIO DE JAGUARÃO-RS, de José Pedro Faria (2016); BIKE TOUR: PEDAL TURÍSTICO JAGUARÃO de Suliman Jaber Suliman Audeh(2018) e o DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO E SUAS TENDÊNCIAS: O MUNICÍPIO DE JAGUARÃO-RS E OS PASSEIOS DE BICICLETA (2021) de Vera Regina Calvete Gomes.

A seguir, retomamos os objetivos:

- Refletir sobre a possibilidade de implementação de um sistema de bicicletas de uso comunitário em Arroio Grande, gerando as mesmas

possibilidades de uso da bicicleta que já existem em centros maiores ou nas praias, favorecendo assim o turismo.

Como objetivo específico:

- Conhecer o sistema BikePel, existente na cidade de Pelotas.

## **4. REFERENCIAL TEÓRICO**

Para construir o referencial teórico que dará sustentação ao Projeto aqui proposto, começamos a realizar a busca dos trabalhos já existentes produzidos no Curso de Turismo e depois leituras que pudessem dar sustentação ao PA. Primeiro apresentaremos, brevemente, os três trabalhos encontrados observando as contribuições deles para a nossa pesquisa, isso na Seção 1. Na Seção 2, buscamos conceituar nossa proposta, logo, na Seção 3, apresentaremos as vantagens e as desvantagens da bicicleta.

### **4.1 Projetos Aplicados do Curso**

O primeiro PA que lemos foi PASSEIO CICLÍSTICO PELA ZONA RURAL DO MUNICÍPIO DE JAGUARÃO-RS, de José Pedro Faria (2016), orientado pela Prof<sup>a</sup>. Dra. Vera Maria Guimarães. O Projeto tem como objetivo “propor um roteiro no espaço rural através do uso da bicicleta como meio de transporte alternativo, para, assim, proporcionar uma maior interação entre o ambiente e o visitante.” Este objetivo aparece já ao começo, no resumo. Para isso o autor propõe um roteiro que parte do centro da cidade, mais especificamente da Praça Comendador Azevedo, indo até o Passo Das Pedras, zona rural do município. Além da reflexão teórica, o autor realizou o trajeto proposto, sugerindo melhorias e cuidados com as estradas rurais e melhor sinalização.

O autor apresenta dois exemplos de passeios ciclísticos, um é em Santa Catarina, o Vale Europeu, e o outro na Itália, o roteiro Piemonte – Tour do Barolo e Tartufo. E, como referencial teórico para sustentar a proposta, o autor apresenta: Turismo; Turismo Rural e Turismo no Meio Rural; Transportes; Meio Ambiente; Roteiros e Cicloturismo.

Como resultado da proposta, é apontado que Jaguarão tem um grande potencial turístico na zona rural, porém ainda não foi explorado, sendo assim, a criação de um roteiro ciclístico poderia vir a impulsionar o desenvolvimento do turismo na zona rural.

O segundo PA é BIKE TOUR: PEDAL TURÍSTICO JAGUARÃO, de Suliman Jaber Suliman Audeh (2018), orientado pela Prof.<sup>a</sup>Ma. Vanessa Eliza Fischer.

O trabalho também é a construção de um roteiro ou itinerário, como propõe o autor já no resumo, para fomentar o Turismo na cidade de Jaguarão e implementar a infraestrutura para ciclistas. Diferente do anterior, este propõe o pedal no centro urbano, passando por seis atrativos e tem a distância de 6.4 km.

Como referencial teórico para a construção da proposta, o autor discute: Roteiros Turísticos; Cicloturismo e, sobre a Mobilidade Urbana: Ciclovias e Sistemas de Bicicleta Compartilhada.

Na página 08: “A cidade de Jaguarão possui pouco incentivo para utilização de bicicletas, tanto por parte dos moradores quanto para os turistas, pois ainda não possui ciclovias, lojas de aluguel de bicicleta ou projetos para a disponibilização de bicicletas compartilhadas”. Cabe destacar que, no ano de 2022, foi criada uma “ciclovias” na orla do Rio Jaguarão, ainda que deixe muito a desejar, já foi um começo.

Esse fragmento nos chamou atenção, pois o autor já faz referência à falta de bicicletas disponíveis para aqueles que não as possuem, ou estão passeando pela cidade, sem essa opção. Leva-se a crer que a implementação do sistema comunitário de bicicletas viria a fazer diferença para as leis adotadas no município.

Relato do autor (p. 08) “Na cidade do Rio de Janeiro existe um sistema de bicicletas compartilhadas chamado Bike Rio Itaú, que foi implantado pela agência de bancos Itaú na qual eu tive a oportunidade de poder experimentar”. E segue defendendo esse sistema: “Essa experiência mudou bastante minha maneira de pensar, pois o mesmo, além de ser um tipo de negócio, melhora a mobilidade urbana da cidade que implementar esse sistema, e facilita a vida dos turistas que querem passear na região”.

Na verdade, este PA tem bastante proximidade ao que havíamos pensado para a cidade de Arroio Grande, o que nos faz acreditar, ainda mais, no potencial da bicicleta, tanto como meio de transporte turístico para a cidade, como possibilidade de melhorar a mobilidade urbana, ou talvez, até rural, dos habitantes do município.

Ainda observando as colocações do autor:

Neste sentido, considerando a minha vivência como praticante do ciclismo ecicloturismo posso afirmar que a cidade de Jaguarão teria um enorme ganho se esse projeto aplicado fosse implantado, pois seria mais um atrativo para a cidade e fomentaria o turismo esportivo. (2018, p. 09)

Como sugestões para a implementação do sistema de bicicletas compartilhadas, o autor propõe:

Esse projeto poderia ser implantado pela Prefeitura Municipal de Jaguarão ou por qualquer empreendedor. O setor público poderia fomentar um produto turístico sem custos aos usuários, pois o roteiro não necessariamente implica na participação de um guia como será explicado na proposta. O setor privado poderia ter interesse trabalhando com um roteiro comercializável, ou combinado com outro produto, por exemplo o aluguel de bicicletas. (2018, p. 10)

Segundo o autor, o Objetivo Geral é: “Propor a criação de um roteiro turístico de bicicleta para a cidade de Jaguarão, a fim de indicar uma possibilidade de acesso dos ciclistas aos pontos turísticos da cidade”. E, como Objetivos Específicos:

Indicar um produto turístico na cidade utilizando bicicletas; Demonstrar outra forma de acesso a alguns pontos turísticos da cidade; Incentivar a criação de uma ciclovia para melhorar o deslocamento dos turistas e comunidade local; Incentivar o uso da bicicleta por parte dos turistas e da comunidade local. (2018, p. 09 e 10).

Outra das ações do Projeto:

A pesquisa qualitativa neste projeto visa buscar dados junto à prefeitura, em outros projetos de roteiros de bicicleta e verificar a possibilidade de aplicação dele na cidade, para onde o projeto é proposto. (2018, p. 10)

Percebemos, então, que, pelo menos, desde 2016, há um interesse no uso da bicicleta na região sul do estado do Rio Grande do Sul, o que vem aumentando dia a dia, dado a proposição de diversos estudos na área. Nesse sentido, pretendemos, também, contribuir com as reflexões.

O terceiro trabalho é DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO E SUAS TENDÊNCIAS: O MUNICÍPIO DE JAGUARÃO-RS E OS PASSEIOS DE BICICLETA (2021), de Vera Regina Calvete Gomes, orientado pela Profa. Dra. Vera Maria Guimarães.

O trabalho de Gomes trata do mesmo contexto ao qual estamos tratando, o período pós-pandêmico, e nos subsidia com muitos dados interessantes para a nossa reflexão. A autora assinala, ancorada em Amorim e Adorno, 2020, que

as pessoas ficaram preocupadas com as aglomerações e começou a optar por um meio de transporte que mantivesse o distanciamento físico, ocasionando, também, a diminuição dos carros pelas estradas. Assim, o principal transporte que começou a ser mais utilizado, foi à bicicleta. (GOMES, 2021, p. 11).

Isso, já havíamos percebido, visto que conosco aconteceu o mesmo. Outro dado importante trazido pela autora, com base em Mendes e Piontekiewicz, 2021, é que

neste período de pandemia, as vendas de bicicleta aumentaram 54%, sendo esses equipamentos de alta qualidade, e tendo o lazer como objetivo para se pedalar. Isto representou um investimento considerável em relação ao período pré-pandêmico, demonstrando como esse público é exigente e possui certo poder aquisitivo (GOMES, 2021, p.11).

Dado extremamente importante trazido pela autora, mostrando o aumento do número de ciclistas e o aquecimento do comércio no setor ciclístico, já que mostrou que aumentou 54% de aumento das vendas de bicicletas, sem contar o aumento de vendas dos acessórios, como capacetes, luvas, roupas, luzes e demais itens importantes. Na sequência, a autora vem mostrando o crescimento do uso de bicicletas no sul do país, alegando que

é possível observar que o cicloturismo vem sendo praticado em várias cidades e regiões, como é o caso do município de Jaguarão/RS, fronteira com o município uruguaio de Rio Branco, ao sul do Brasil. (GOMES, 2021, p.12).



Na sequência, a autora esclarece melhor os projetos existentes, que já havíamos apresentado, sem detalhes, na introdução:

Ainda, no curso de Gestão de Turismo da Universidade Federal do Pampa/Campus Jaguarão, foi desenvolvido um projeto chamado - Pedalando com Turismo, que teve a sua primeira edição em 25 de outubro, de 2018. A atividade fez parte da programação da Feira do Livro, do município, e teve como principal objetivo a realização de um passeio ciclístico beneficente, que percorria os atrativos turísticos do município. Deste modo, a proposta visava estreitar os laços entre a comunidade e a universidade, sendo que, uma segunda edição, estava sendo planejada para o dia 24 de novembro de 2019, com o mesmo formato da primeira, que ocorreu. (UNIPAMPA, 2021). (GOMES, 2021, p.27)

E, atualiza os leitores quanto as atividades atuais com o uso de bicicletas que ocorrem na Unipampa:

Atualmente, existe um projeto de extensão, do curso de Gestão de Turismo, intitulado- Pedalando com Turismo – Mobilidade Urbana Sustentável, sob Coordenação da Professora Ângela Mara Bento Ribeiro, para organização de um roteiro ciclístico em torno de atrativos turísticos, no espaço urbano, de Jaguarão, para também promover, a cultura da mobilidade sustentável. Este projeto está vinculado ao projeto de pesquisa Turismo Fronteira e Desenvolvimento, segundo Ribeiro. (GOMES, 2021, p.27)

Além de aprofundar os relatos que já havíamos realizado, nos apresenta outros que não eram de nosso conhecimento, mostrando que há mais ações envolvendo bicicletas do que imaginávamos:

No Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia Sul-rio-grandense/ Campus Avançado Jaguarão, também tem exemplos de promoção de atividades, de cicloturismo. Em 23 de agosto de 2015, aconteceu o primeiro passeio ciclístico IFSUL Jaguarão, com saída da Praça do Regente, com a travessia pela Ponte Mauá, zonas comerciais e pelas ruas de Rio Branco (UY). A atividade contou com a participação de grupos de ciclismo de Rio Grande e Pelotas, de novatos e veteranos que praticam este esporte. Esse evento teve como objetivo, divulgar as atividades feitas no Campus, como também fazer a inauguração do Grupo Pedal da Fronteira. (PREFEITURA MUNICIPAL DE JAGUARÃO, 2015)

Em 16 de outubro, do mesmo ano, aconteceu o segundo passeio ciclístico do IFSUL, que reuniu servidores da instituição e o grupo Pedal Corta Vento, da cidade de Rio Grande. Este evento serviu para divulgar a Instituição e, apesar da chuva forte, daquele dia, o trajeto teve a sua realização em 18 km (IFSUL, 2015). (p.27)

Além de apresentar os projetos existentes na cidade de Jaguarão, nos mostra a preocupação do poder público da cidade de Jaguarão quanto ao uso de bicicletas, trazendo duas leis existentes na cidade, relativas ao uso da bicicleta.

O cicloturismo também vem chamando a atenção de setores do poder público, através do incentivo ao ciclismo. A Prefeitura Municipal de Jaguarão aprovou a Lei Nº 6.919, de 30 de março de 2021, através da qual, este tipo de atividade será comemorado, anualmente, entre os dias 19 e 25 de agosto, onde será organizado um calendário com as atividades a serem desenvolvidas. Pela Lei, será promovida a “Semana Municipal de Ciclismo em Jaguarão.” (CÂMARA MUNICIPAL DE JAGUARÃO, 2021a)

A partir deste fragmento, fomos consultar o vereador Ricardo Pereira, autor da lei, que nos disponibilizou e se colocou à disposição para qualquer dúvida. (Apêndice). Ainda, no trabalho de Gomes encontramos que

A prefeitura de Jaguarão

a Prefeitura Municipal de Jaguarão, também, aprovou o Projeto de Lei 0028/2021, que institui - Incentivos de Desenvolvimento do Cicloturismo no Município de Jaguarão, com o objetivo de incentivar o uso da bicicleta e o turismo ecológico, assim como, promoverem aspectos de segurança que envolva esta prática, além de outros. (CÂMARA MUNICIPAL DE JAGUARÃO, 2021b) (GOMES, 2021p.27-28).

Esta lei, também nos foi disponibilizada pelo vereador Ricardo, se encontra no anexo e nos mostra que vem crescendo as preocupações com o uso da bicicleta pelo município, o que nos levou a querer saber o que existe de legislação sobre o tema no município de Arroio Grande.

Em Arroio Grande nota-se que existe interesse e preocupação com incentivo ao cicloturismo e, entrando em contato com o Vereador Lizandro

Araújo de Carvalho, autor do projeto de Lei de 2021, o qual Institui Incentivos ao Desenvolvimento do Cicloturismo no Município de Arroio Grande e dá outras providências e que o mesmo projeto foi aprovado em considerado como lei pelo prefeito municipal.

A partir do projeto de lei mencionado acima, foi aprovada a Lei Municipal Nº 3.189, de 19 de agosto de 2021 que institui incentivos ao desenvolvimento do cicloturismo no município de Arroio Grande. A partir dessa lei se procura desenvolver o cicloturismo, o turismo ecológico com criação e traçado de circuitos e rotas cicloturísticas. Conforme a referida lei:

Art. 1º - Fica instituído o Cicloturismo no Município de Arroio Grande, com os seguintes objetivos: I - o incentivo ao uso da bicicleta e ao turismo ecológico; II - a melhoria da saúde e bem-estar dos cidadãos, por meio da promoção do lazer e da atividade física; III - a valorização da cultura e dos atrativos turísticos de Arroio Grande; IV - o desenvolvimento dos arranjos produtivos locais e movimentação da economia; V - a promoção da mobilidade e acessibilidade; VI - a promover aspectos de segurança que envolve essa prática. (CÂMARA MUNICIPAL DE ARROIO GRANDE, 2021)

Com essas medidas, a lei espera garantir a participação da população. O Poder Público será responsável por organizar o traçado das rotas cicloturísticas, com a finalidade de incluir as regiões turísticas do município, mapeando atrativos e produtos turísticos como: monumentos históricos; atrativos naturais; hospedagem; locais para alimentação e hidratação; unidades de saúde. Segundo o terceiro artigo:

Art. 3º - A criação e o traçado dos circuitos e rotas cicloturísticas deve: I - considerar as bacias hidrográficas, o relevo e a formação histórica, cultural e social de cada região; II - priorizar a interligação entre os sistemas cicloturísticos e a infraestrutura cicloviária rural e urbana já existente; III - garantir a participação popular; IV - priorizar estradas, vias secundárias ou locais de menor fluxo de veículos motorizados; V - orientação sobre aspectos ligados a ecologia e todos os cuidados referente a preservação ambiental. (CÂMARA MUNICIPAL DE ARROIO GRANDE, 2021)

A presente lei estudada traz no quarto artigo os objetivos que cabem ao Poder Público,

Art. 4º - Para consecução dos objetivos desta Lei, compete ao Poder Público: I – organizar o traçado das rotas cicloturísticas a fim de integrar todas as regiões turísticas do município; II - definir o padrão da sinalização dos circuitos cicloturísticos; III - implantar sinalização específica e visível com a denominação oficial dos circuitos cicloturísticos; IV - mapear os atrativos e produtos turísticos existentes na região dos circuitos e rotas cicloturísticas, tais como: a) monumentos históricos; b) atrativos naturais; c) hospedagem; d) locais para alimentação e hidratação; e) unidades de saúde próximas. V - disponibilizar informações e oferecer materiais sobre os circuitos cicloturísticos, atrativos e produtos turísticos em meios de comunicação físico e virtuais, como mapas, cartilhas, certificados, sites e aplicativos; VI - formar consórcios para implantação, administração, manutenção e gestão dos circuitos cicloturísticos. (CÂMARA MUNICIPAL DE ARROIO GRANDE, 2021).

A própria lei apresenta no VI inciso, do quarto artigo, objetivo de formar consórcios. Embora, o município de Arroio Grande tem essa lei aprovada, incentivando o uso da bicicleta, ainda precisamos mais projetos que de fato viabilizem a lei, sabendo-se que talvez só o poder público não consiga dar o suporte total, acredita-se que parcerias com empresas de iniciativas privadas seja um caminho a se seguir para a implementação do sistema comunitário de bicicletas. A própria lei menciona como parágrafo único: “Para concretização dos serviços e estruturas dispostos nos incisos III, IV e V deste artigo podem ser celebradas parcerias com a iniciativa privada.”

Nesse sentido se pode destacar que o ciclismo em Arroio Grande pode ganhar mais êxito, já que temos alguns grupos de ciclistas formados no município com grande adesão de praticantes de diferentes idades, utilizando a bicicleta como prática saudável, e o sistema comunitário de bicicletas viria somar para quem não tem condições de ter uma e gosta de pedalar. Como também, o município teria um programa voltado à exploração do turismo local.

## **4.2 Cicloturismo**

O Cicloturismo é uma das modalidades do Turismo de aventura e segundo Amorim e Borges (2021, p.86-87), é definido, de acordo com Lamont (2009)

pela realização de viagens para localidades distantes da região de origem do indivíduo, cuja participação ativa ou passiva no ciclismo é considerada para o objetivo principal da viagem. Lumsdon (1996) e Ho et al. (2015), de forma mais detalhada, afirmam ainda que uma atividade de cicloturismo possui como características: 1) que a viagem ocorra em bicicleta e que esta seja fora da cidade de origem do participante; 2) a viagem se estenda por, pelo menos, um dia, não havendo limite máximo; 3) que a viagem não seja de natureza competitiva; 4) que o meio de transporte principal seja a bicicleta e; 5) que a viagem tenha o intuito de lazer.

Nesta mesma perspectiva, ainda em Amorim e Borges (2021, p.86-67), os seguintes autores também colocam tempo de pelo menos um dia para que seja considerado cicloturismo.

Lumsdon (1996), Ho et al. (2015) e Ritchie (1998) condicionam que para uma atividade ser considerada de cicloturismo, deve durar ao menos 24 horas ou que ocorra um pernoite durante o deslocamento. Caso contrário, afirmam que a atividade desenvolvida é a de ciclismo recreacional.

Nós acreditamos que não necessariamente é preciso todo esse tempo de duração. Pensamos que, havendo deslocamento em bicicleta, dure o tempo que durar, desde que tenha atrações turísticas é considerado cicloturismo. Neste mesmo viés, em Amorim e Borges (2021, p.86-87)

Lamont (2009), entretanto, discorda por entender esse conceito muito rígido e por essa visão não incluir aqueles que comparecem em atividades envolvendo ciclistas, não andam em bicicletas e ainda contribuem de alguma forma para o desenvolvimento econômico da região onde se encontram.

Concordamos, então, com Lamonte (2009), porque o cicloturismo pode e deve ser desenvolvido por qualquer pessoa, ainda que não tenha o costume de pedalar. Dependendo da visão que se quer dar, o cicloturismo pode, inclusive, ser realizado na própria cidade, por lugares que não são comuns aos cidadãos, que podem ativar um novo olhar ao passarem por ali.

#### **4.3 Vantagens e Desvantagens da Bicicleta**

Segundo Teixeira e Edra (2019) ancoradas em (Vasconcellos, 2012; Silva, 2014; Vale 2016)

a utilização da bicicleta como meio de transporte pode acarretar vantagens e desvantagens. Dentre as vantagens pode-se citar o espaço reduzido para circulação e estacionamento, contribui para a diminuição dos congestionamentos, baixo valor de aquisição, operação e manutenção, e benefício à saúde. E como desvantagens, tem-se a baixa segurança viária, inexistência de boa infraestrutura ciclóviária e sinalização adequada, e conflitos entre os usuários dos diferentes modais (TEIXEIRA e EDRA, 2018, p. 41).

As autoras, afirmam, segundo Vale (2016, p. 47) que a bicicleta tem sido “ignorada dos planejamentos de transportes, ‘sendo encarada apenas como um veículo de esporte, recreio ou lazer e não como meio de transporte” (TEIXEIRA e EDRA, 2018, p. 41).

Ainda de acordo com Vale (2016, p. 54) há três fatores que influenciam a escolha da bicicleta como meio de transporte, que são: “a forma urbana, as infraestruturas cicláveis existentes, e as infraestruturas de apoio nos destinos”.

- Forma urbana: contribui para a escolha da utilização da bicicleta a partir de dois conceitos básicos; (i) proximidade, relacionada à distância entre a origem e o destino, e (ii) conectividade, relacionada à facilidade, ou não, de locomoção entre origem e destino, e a opções de rotas (Saelens, Sallis & Frank 2003).
- Infraestruturas cicláveis existentes: são as ciclovias, que podem ser unidirecional ou bidirecional, contínuo ou afastado do meio o, ciclofaixa ou faixa ciclável (Vale, 2016).
- Infraestrutura de apoio no destino: envolve os estacionamentos para bicicletas em locais públicos e privados, chuveiro, vestiário e armários nos locais de trabalho (Vale, 2016).

Vasconcellos (2012, p. 49), afirma que os fatores que influenciam a escolha do modo de transporte seriam os fatores pessoais, como condições física e financeira; familiares, como a cultura local e o ciclo de vida pessoal; e externos, como a oferta de meios de transporte.

Este mesmo autor apresenta (p.42) A Lei Federal no 9.503, de 1997, Institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que regula as vias de trânsito, os

direitos e deveres de seus usuários em âmbito nacional. Inclusive, determina o que são os meios de transporte que devem seguir o CTB, estando, incluída a bicicleta como meio de transporte não motorizado e que tem preferência sobre os veículos motorizados.

## 5. APRESENTAÇÃO DO PROJETO APLICADO

Na cidade de Pelotas, que fica mais ou menos 140 km de Jaguarão e 80km de Arroio Grade, existe um sistema de bicicletas compartilhadas. Fomos buscar informações de como foi implantado e de como funciona. O Site começa apresentando da seguinte forma: “Sistema de compartilhamento de bicicletas. Uma forma mais inteligente de se locomover pela sua cidade”.

Há na página um link para baixar o aplicativo BIKEPEL e outro para que as pessoas possam se comunicar, mas não conseguimos, ao enviar a mensagem, aparece uma tela de erro.

No site não há muitas informações, apenas menciona que explica sobre o Projeto:

O Bike PEL é um sistema de Bicicletas Compartilhadas, que tem como objetivo melhorar a mobilidade urbana no município. Para destravar a bicicleta é preciso realizar a leitura de um QR Code localizado acima da roda traseira, por meio da câmera do celular (via app).

E explica que “Para alugar uma bike abra o APP e leia o QRCODE no cadeado localizado acima da roda traseira”. E, para devolver a bike, “Para encerrar a viagem devolva a bike dentro da área informada no mapa e trave o cadeado”.

Segundo o site, as tarifas são as que seguem:

- Avulso: R\$ 1,50 a cada 15 minutos de uso.
- Assinatura Mensal: R\$ 20,00/mês para uso da bike por até 30 minutos com intervalos de 15 minutos entre viagens
- Após os 30 minutos será cobrado R\$ 1,00 a cada 15 minutos excedentes;
- Ao parar fora da região delimitada o usuário paga uma multa adicional de R\$30,00.

Ainda segundo o site, sobre o funcionamento das bicicletas: “As bicicletas podem ser retiradas todos os dias da semana, das 6h às 23h”.

Para a realização deste Projeto Aplicado, além de investigar no site, fomos em busca de conhecer mais o sistema de bicicletas de Pelotas, entrevistando o Sr. Flávio Al Alan, quem implantou esse sistema em Pelotas.



Agora passaremos a analisar os dados do site e da entrevista, buscando, então, observar as possibilidades de implantação desse sistema na cidade de Arroio Grande, já que este é nosso objetivo geral.

#### ANÁLISE DA ENTREVISTA

Perguntamos, inicialmente, o que é o BikePel e como foi implantado, e como resposta tivemos que:

Bem, o BikePel é um sistema de compartilhamento de bicicletas. A prefeitura de Pelotas, inicialmente, pensou em fazer esse tipo de sistema contratado pela prefeitura e bancado, parte pela prefeitura, porque esse é um serviço que mundialmente ele não se sustenta, simplesmente, pela tarifa cobrada do usuário.

A partir desse primeiro fragmento, observamos que tem que haver uma iniciativa e investimento do poder público, já que só as tarifas cobradas aos usuários, que são bastante acessíveis, o sistema não se sustenta. Essa é uma primeira questão a ser levada para o poder público de Arroio Grande. É preciso observar se há interesse e disponibilidade de verba para investir no Projeto. Segue nosso sujeito de pesquisa refletindo sobre o BikePel:

Ele é um sistema muito complexo, que se for cobrar a tarifa efetivamente necessária, ele fica inviável para alguém alugar. Então, em todo o mundo, Ele é, de alguma forma, subsidiado pela iniciativa privada ou pelo poder público, que entende que isso é uma boa, um bom investimento para a sociedade e aporta dinheiro público.

Observamos, a partir desse fragmento, que só com a tarifa, o sistema não se sustenta. É cobrado um preço irrisório para que possa estar acessível a toda a comunidade e não só aos mais abastados.

Para a implementação do BikePel, Al Alan afirma que

se olhou tudo o que era feito em outras cidades, né, no Brasil inteiro e inclusive do mundo, para ver qual o tipo de formato que eles utilizavam e, começou-se a perceber que, Grandes empresas é que eram as, vamos dizer assim, propulsoras deste tipo de sistema e que nas cidades pequenas não havia esse interesse por grandes bancos, por grandes corporações e que então, a gente viu que isso praticamente só tinha nas grandes capitais...

Essa constatação do sujeito, após a investigação por sua equipe realizada, nos desanima um pouco, já que o município de Arroio Grande é considerada uma cidade pequena, se comparada com os grandes centros, onde o sistema existe. Mas, por outro lado, porque não evidencia mais uma cidade pequena, observando seu potencial turístico e oportunizando o conhecimento desse potencial por cidadãos do próprio município, ou mesmo de fora, buscando conhecer o lugar e explorar suas riquezas. Isso tudo de maneira natural, por meio da bicicleta.

Audeh (2018, p. 08) como já citado anteriormente, ilustra o uso desse sistema em grandes centros: “Na cidade do Rio de Janeiro existe um sistema de bicicletas compartilhadas chamado Bike Rio Itaú, que foi implantado pela agência de bancos Itaú na qual eu tive a oportunidade de poder experimentar”. Neste fragmento, podemos observar o que afirmou Al Alan, que é mais provável que esse sistema funcione em grandes centros, com ajuda de “gente grande”, nesse caso, o Banco Itaú.

Isso nos faz refletir sobre a possibilidade de implantação nas cidades menores, pois, a partir daí, da criação de um sistema de bicicletas compartilhadas, novos projetos poderiam ser desenvolvidos, como por exemplo, de Educação ambiental, Turismo rural, Criação de roteiros turísticos em área urbana (e rural), e, muitos outros, como já observamos nos trabalhos de Faria (2016), Audeh (2018) e Gomes (2021). Essas são só ideias que nascem a partir da locomoção por meio da bicicleta. Aliás, num grande centro, o investimento tem que ser enorme... Por que não tentar isso em pequenos municípios?

Acreditamos que associações de lojistas, juntamente com bancos, e, o poder público, poderiam se unir e buscar implementar esse sistema, até como forma de desenvolvimento do município. Nossa intenção é despertar, plantar essa ideia para que seja avaliada e, por que não, testada, no município de Arroio Grande.

Al Alan mostra o exemplo de Pelotas em relação ao uso das bicicletas:

Pelotas tinha vontade por ser uma cidade, que é uma cidade com bastante ciclovias e ciclo faixas, hoje nós temos mais de 60 km, que apostou sempre na bicicleta. É uma cidade plana que ajuda bastante ao ciclista e o

incentivo da própria prefeitura nas suas obras e na Constituição de mais ciclovias e ciclofaixas, inclusive, avançando, não é dentro desta questão, dessa briga pelo espaço público. A prefeitura de Pelotas, nos últimos governos, agora teve, vamos dizer assim, a ousadia de retirar estacionamentos e de fazer um número bastante expressivo de ciclovias e ciclofaixas. Então queria colocar esse serviço.

Se foi possível realizar todos esses quilômetros de ciclovias (pista própria para bicicletas, separada fisicamente das pistas onde circula o tráfego motorizado) e ciclofaixas (faixa delimitada pela pintura ou sinalizadores –pode ser no mesmo nível da pista), acreditamos que algo semelhante podia ser realizados em cidades menores, como por exemplo, a ciclofaixa que foi feita em Jaguarão, na orla do rio.

Al Alan nos relata como foi o começo da implantação do sistema:

Passamos então a trabalhar num sistema em que abriríamos uma licitação para o valor, para o serviço de compartilhamento e a prefeitura, aportaria um dinheiro e buscaria patrocínios para fazer juntos. Começamos a procurar e vimos que isso, em outras cidades, não tinha dado certo, não é? Ou a prefeitura bancava isso ou não tinha como levar adiante.

Nosso entrevistado segue contando sobre os estudos e novas perspectivas para que se efetivasse o Projeto BikePel:

Depois de muita, muito estudo, então nós demos uma guinada nessa ideia e partimos então, para um outro, um outro termo de referência, que foi o seguinte. Nós invés de bancarmos, nós estipulamos as regras e montamos um decreto em que abríamos a possibilidade para qualquer empresa, vir aqui, se estabelecer, usar o espaço público para as suas estações e buscar na iniciativa privada e na tarifa que ela entendesse que pudesse cobrar os meios suficientes para manter o sistema em pé. O que era o grande segredo de todo o sucesso do empreendimento.

E nosso sujeito segue relatando como, de fato, tudo começou:

Abrimos o edital, a qualquer empresa e continua aberto. Hoje, qualquer empresa deste setor de compartilhamento, pode se dirigir à Secretaria de Trânsito. Ela faz um cadastro relativamente simples e, a partir daí, ela pode fazer a sua atividade usando o espaço público, dentro das regras que esse decreto estabelece.

Nesse sentido, nos fez refletir se a abertura de um edital funcionaria em um município pequeno, ou deveríamos pensar em outras soluções, talvez, como mencionamos anteriormente, o Sindicato dos lojistas, com apoio do poder público e de bancos... Observamos que não é uma tarefa simples a implantação de um projeto desse tamanho, mas que também não é impossível.

Al Alan explica o funcionamento do sistema:

A empresa, quando entrou, com a sua viabilidade, estabelecemos 15 estações e a empresa colocou 100 bicicletas de compartilhamento, fazendo uma cobrança mensal de um passaporte que a gente chama de 20 reais por mês, e ela pode... e o usuário pode usar 30 minutos, devolve 15 a 30 minutos novamente quantas vezes quiser por dia. Quantos dias no mês ela paga 20 reais por mês, ou então ela paga por um por viagem, o que é um pouco mais caro, agora eu não tenho valor. Então passou a funcionar. Vinha funcionando muito bem antes da pandemia, porque os jovens, os estudantes e Pelotas é uma cidade que tem muita e muita universidade, muita faculdade, muita escola e o estudante gosta desse tipo de serviço, não é?

Sim, estamos de acordo com nosso respondente, já que observamos aumento do número de jovens e não só esses, como de diversas faixas etárias, bem como os estudantes da Universidade, muitos deles vão à aula de bicicleta. Mas ele mostra quando começaram os problemas,

quando veio a pandemia as coisas pioraram muito. A Universidade Federal fechou, a Universidade Católica fechou praticamente não tinha aula durante um monte de tempo, continua não tendo e o sistema foi bastante prejudicado.

Seguindo com as dificuldades nosso respondente afirma que:

A empresa tem aguentado, por enquanto, não é? Está tendo prejuízo. Tem um patrocinador hoje que é o Saúde Maior, que é um sistema de plano de saúde, mas que também já está esgotando as suas reservas. Um momento, muito delicado para o sistema, a gente tem conversando bastante.

Ele elogia o sistema, com o que, estamos totalmente de acordo, mas mostra os problemas que foram originados na pandemia e que ainda se mantêm. Não só este projeto, como muitos outros setores segue sofrendo com as sequelas deixadas pelo COVID-19.

É um sistema espetacular, maravilhoso, do Ponto de vista, de mobilidade urbana, de saúde e de acesso às pessoas, mas que tem tido em todo o mundo muita dificuldade e em Pelotas continua tendo.

Al Alan deixa claro sua visão a partir de sua experiência: “Numa cidade menor, a princípio, não vejo outra alternativa que não seja o subsídio total do poder público, pois a tarifa e patrocinador sozinhos não sustentarão o projeto”.

Finalizando as informações reflexivas do sujeito responsável pela implantação do BikePel, que se dispôs, amavelmente, a dialogar conosco em qualquer momento futuro, com uma visão inspiradora e ao mesmo tempo mostrando a dificuldade. Flávio assinala que “várias cidades fazem isto, como uma ajuda à população, para seus deslocamentos. Seria uma política pública bem legal. Mas tem um custo alto”.

O entrevistado acredita que é “bem legal” mas “tem um custo alto”. Seria interessante, propor às autoridades de Arroio Grande e, por que não, aos empresários do município, para, quem sabe, formar uma parceria para a implantação do “Projeto Bike Arroio” – nome possível – na cidade de Arroio Grande. Esse projeto proporcionaria aos moradores locais, um novo meio de deslocamento, mais saudável, ambientalmente melhor que os de tração mecânica e ainda, capaz de alavancar o turismo local.

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Através do estudo realizado, verificou-se o grande potencial que o uso comunitário de bicicletas apresenta tanto como relacionado à saúde das pessoas como também ao turismo para o município.

É notável destacar que esta iniciativa já existe em outros municípios e que é interessante que em Arroio Grande, embora sendo uma cidade pequena proporcione a sua comunidade atividades que estejam voltadas ao turismo e ao mesmo tempo faça uso da bicicleta.

Acredita-se que o município de Arroio Grande, poderia desenvolver eventos incentivando o uso da bicicleta, o uso da bicicleta no cicloturismo. Também, projetos que viabilizasse a construção de mais ciclovias na cidade, já que a maioria das ruas do município estão sendo pavimentadas nesses últimos anos.

Conclui-se ainda que é preciso mais incentivo, pois apenas um projeto de lei é pouco, é preciso que outros setores da sociedade estejam engajados no projeto, viabilizando que o mesmo alcance seu objetivo.

Acredita-se que através de parcerias entre o governo municipal e empresas de iniciativas privadas seja possível desenvolver o sistema comunitário de bicicletas.

A partir do conhecimento sobre o funcionamento do sistema na cidade vizinha, Arroio Grande também pode proporcionar a seus habitantes e visitantes um projeto desse porte, visando à exploração do turismo local, como também o bem-estar de sua população desprovida desse meio de transporte que contribui com êxito na saúde física, como mental também.

## REFERÊNCIAS

ARROIO GRANDE. Lei Municipal Nº 3.189, de 19 de agosto de 2021. **Institui Incentivos ao Desenvolvimento do Cicloturismo no Município de Arroio Grande e dá outras providências.** Câmara Municipal de Arroio Grande.

JAGUARÃO. Lei Nº 6.919, de 30 de março de 2021. **Institui a Semana Municipal do Ciclismo em Jaguarão.** Prefeitura Municipal de Jaguarão. Gabinete do Prefeito.

JAGUARÃO. Lei Nº 6.957, de 16 de agosto de 2021. **Institui Incentivos ao Desenvolvimento do Cicloturismo no Município de Jaguarão.** Prefeitura Municipal de Jaguarão. Gabinete do Prefeito.

AMORIM, R. M.; BORGES, G. R. Classificação de trajetos com potencial cicloturístico na Fronteira Brasil-Uruguaí baseado na NBR 15509-2. In: SALDANHA, L.; SOUZA, H. A. S.; DECASTRO, J.; BALASSIANO, R. (Orgs.) **III Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo: Governança para Desenvolvimento Regional.** Rio de Janeiro: COPPE – UFRJ, 2021.

AUDEH, SulimanJaberSuliman. **Bike tour: pedal turístico Jaguarão/ RS.** 43p. 2018. Trabalho de Conclusão de Curso (Curso de Tecnologia em Gestão de Turismo) – Universidade Federal do Pampa, Campus Jaguarão, Jaguarão, 2018. Disponível em: <https://dspace.unipampa.edu.br/handle/rii/2206>. Acesso em: 3 nov. 2022.

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo.** São Paulo: Edições 70, 2011.

BARRETO, Renato (2010) Instituto de Energia e Meio Ambiente (Org.). **A Bicicleta e as cidades: Como inserir a Bicicleta na Política de Mobilidade Urbana.** Obtido em: <https://39R39.ciclocidade.org.br/biblioteca/file/7-a-bicicleta-e-as-cidades-como-inserir-a-bicicleta-na-politica-de-mobilidade-urbana>.

Acesso em: 16 nov. 2022.

FARIA, José Pedro. **Passeio ciclístico pela zona rural do município de Jaguarão-RS.** 34p. 2016. Trabalho de conclusão de curso (Curso Superior de Tecnologia em Gestão de Turismo) – Universidade Federal do Pampa, Campus Jaguarão, Jaguarão, 2016. Disponível em: <https://dspace.unipampa.edu.br/handle/rii/2206>. Acesso em: 21 nov.2022.

GOMES, Vera Regina Calvete. **Desenvolvimento do Cicloturismo e suas Tendências: o município de Jaguarão-RS e os passeios de bicicleta;** 2021; Trabalho de Conclusão de Curso; (Graduação em Gestão de Turismo) – Universidade Federal do Pampa. Disponível em: <https://dspace.unipampa.edu.br/handle/rii/2206>. Acesso em: 15 out. 2022.

ROCHA, R. (2017) **Ciclovias em 19 capitais crescem 453 km.** Disponível em:

<http://www.mobilize.org.br/noticias/10224/ciclovias-em-19-capitais-crescem-453-km.html>. Acesso em: 10 set. 2022.

TEIXEIRA, C. de A., & EDRA, F. P. M. (2018). Bicicleta no planejamento urbano e nas estratégias: um aproveitamento para o turismo. **Revista Turismo & Desenvolvimento**, (30), 37-49. Disponível em: <https://proa.ua.pt/index.php/rtd/article/view/1819>. Acesso em: 25 ago. 2022.

TELLES, R. (2018) **Cicloturismo**: lazer e mobilidade sustentável. Disponível em: <http://bicicletanosplanos.org/wp-content/uploads/2018/06/Infogra%CC%81fico-Cicloturismo-Bicicleta-nos-Planos.pdf>. Acesso em: 18 out. 2022.

TOSTA, E. & KUNZ, J. G. (2014) **Mobilidade e Turismo**: Construindo um Mapa Conceitual. Seminário de Pesquisa em Turismo do Mercosul–Semitur Jr., Caxias do Sul, p.1-11, 14 nov. Disponível em: [https://www.ucs.br/site/midia/arquivos/mobilidade\\_e\\_turismo.pdf](https://www.ucs.br/site/midia/arquivos/mobilidade_e_turismo.pdf). Acesso em: 02 ago. 2022.



## ANEXOS

Câmara Municipal de Arroio Grande - RS

---

### LEI MUNICIPAL Nº 3.189, DE 19 DE AGOSTO DE 2021

#### **Institui Incentivos ao Desenvolvimento do Cicloturismo no Município de Arroio Grande e dá outras providências.**

IVAN ANTONIO GUEVARA LOPEZ, Prefeito Municipal de Arroio Grande, no uso das atribuições que são conferidas por lei,

Faz saber que a Câmara Municipal de Arroio Grande aprovou e ele sanciona e promulga a seguinte LEI MUNICIPAL:

Art. 1º - Fica instituído o Cicloturismo no Município de Arroio Grande, com os seguintes objetivos:

- I - o incentivo ao uso da bicicleta e ao turismo ecológico;
- II - a melhoria da saúde e bem-estar dos cidadãos, por meio da promoção do lazer e da atividade física;
- III - a valorização da cultura e dos atrativos turísticos de Arroio Grande;
- IV - o desenvolvimento dos arranjos produtivos locais e movimentação da economia;
- V - a promoção da mobilidade e acessibilidade;
- VI - a promover aspectos de segurança que envolve essa prática.

Art. 2º - Para os efeitos desta Lei, entende-se por:

- I - cicloturismo: forma de turismo que consiste em viajar utilizando a bicicleta como meio de transporte;
- II - turismo ecológico, segmento da atividade turística que utiliza de forma sustentável o patrimônio natural e cultural, incentiva sua conservação e busca a formação de uma consciência ambientalista, por meio da interpretação do ambiente, promovendo o bem estar da população;
- III - arranjo produtivo do local: conjunto de fatores econômicos, políticos e sociais, relacionados a um mesmo território, destinados a desenvolver atividades econômicas correlatas e que apresentem vínculos de produção, interação, cooperação e aprendizagem;
- IV - sistema cicloturístico: conjunto de circuitos, rotas e produtos turísticos voltados para o turismo em bicicleta;

Art. 3º - A criação e o traçado dos circuitos e rotas cicloturísticas deve:

- I - considerar as bacias hidrográficas, o relevo e a formação histórica, cultural e social de cada região;
- II - priorizar a interligação entre os sistemas cicloturísticos e a infraestrutura cicloviária rural e urbana já existente;
- III - garantir a participação popular;
- IV - priorizar estradas, vias secundárias ou locais de menor fluxo de veículos motorizados;
- V - orientação sobre aspectos ligados a ecologia e todos os cuidados referente a preservação ambiental.

Art. 4º - Para consecução dos objetivos desta Lei, compete ao Poder Público:

- I - organizar o traçado das rotas cicloturísticas a fim de integrar todas as regiões turísticas do município;
- II - definir o padrão da sinalização dos circuitos cicloturísticos;
- III - implantar sinalização específica e visível com a denominação oficial dos circuitos cicloturísticos;
- IV - mapear os atrativos e produtos turísticos existentes na região dos circuitos e rotas cicloturísticas, tais como:

- a) monumentos históricos;

---

Câmara Municipal de Arroio Grande - RS

---

- b) atrativos naturais;
- c) hospedagem;
- d) locais para alimentação e hidratação;
- e) unidades de saúde próximas.

V - disponibilizar informações e oferecer materiais sobre os circuitos cicloturísticos, atrativos e produtos turísticos em meios de comunicação físico e virtuais, como mapas, cartilhas, certificados, sites e aplicativos;  
VI - formar consórcios para implantação, administração, manutenção e gestão dos circuitos cicloturísticos.

Parágrafo único. Para concretização dos serviços e estruturas dispostos nos incisos III, IV e V deste artigo podem ser celebradas parcerias com a iniciativa privada.

Art. 5º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

**GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE ARROIO GRANDE, EM 19 DE AGOSTO DE 2021.**

**IVAN ANTONIO GUEVARA LOPEZ**  
- Prefeito Municipal -

Registre-se e Publique-se

**Rafael da Silva Furtado**  
Secretário Municipal da Administração



**PREFEITURA MUNICIPAL DE JAGUARÃO**  
**Gabinete do Prefeito**

**LEI N.º 6.919, DE 30 DE MARÇO DE 2021.**

Institui a “Semana Municipal do Ciclismo” em Jaguarão.

Autoria: Vereador Ricardo Pereira

O PREFEITO MUNICIPAL, no uso das atribuições que lhe confere o art. 91 da Lei Orgânica, faz saber que a Câmara de Vereadores de Jaguarão aprovou e ele sanciona e promulga a seguinte Lei:

Art. 1º Fica instituída, no Município de Jaguarão, a “Semana Municipal do Ciclismo”, a ser comemorada anualmente, entre os dias 19 a 25 de agosto.

Art. 2º A Semana Municipal do Ciclismo tem como metas:


- I – Incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte e como atividade física;
- II - Promover a conscientização da importância do ciclismo e da prática de esportes como instrumentos de qualidade de vida;
- III – Fortalecer o respeito entre ciclistas, motoristas e pedestres.
- IV- promover campanhas, eventos educativos e esportivos, incentivando o uso da bicicleta.

Art. 3º A “Semana Municipal do Ciclismo”, será comemorada com destaque e deve ser amplamente divulgada, podendo o Poder Executivo através do setor competente, estabelecer e organizar o calendário das atividades a serem desenvolvidas.

Art. 4º Membros da Sociedade Civil Organizada, que desenvolvam atividades ligadas à promoção do uso da bicicleta, poderão ser convidados a participar da definição de critérios a serem adotados, bem como, da organização dos eventos relacionados à “Semana Municipal do Ciclismo”.

Art.5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Jaguarão, 30 de março de 2021.

  
 Favio Marcel Telis Gonzalez  
 Prefeito Municipal

**AFIXADO**  
 na Prefeitura Municipal de Jaguarão

Em 06/04/2021



**PREFEITURA MUNICIPAL DE JAGUARÃO**  
**Gabinete do Prefeito**

**LEI N.º 6.957, DE 16 DE AGOSTO DE 2021.**

Institui Incentivos ao Desenvolvimento do  
Cicloturismo no Município de Jaguarão.  
Autoria: Vereador Luciano Barreto Terra

O PREFEITO MUNICIPAL, no uso das atribuições que lhe confere o art. 91 da Lei Orgânica, faz saber que a Câmara de Vereadores de Jaguarão aprovou e ele sanciona e promulga a seguinte Lei:

Art. 1.º Fica instituído o Cicloturismo no Município de Jaguarão, com os seguintes objetivos:

- I - o incentivo ao uso da bicicleta e ao turismo ecológico;
- II - a melhoria da saúde e bem-estar dos cidadãos, por meio da promoção do lazer e da atividade física;
- III - a valorização da cultura e dos atrativos turísticos;
- IV - o desenvolvimento dos arranjos produtivos locais e movimentação da economia;
- V - a promoção da mobilidade e acessibilidade;
- VI - a promover aspectos de segurança que envolve essa prática.

Parágrafo único. Para os efeitos desta Lei, entende-se por:

I - cicloturismo: forma de turismo que consiste em viajar utilizando a bicicleta como meio de transporte;

II - turismo ecológico, segmento da atividade turística que utiliza de forma sustentável o patrimônio natural e cultural, incentiva sua conservação e busca a formação de uma consciência ambientalista, por meio da interpretação do ambiente, promovendo o bem estar da população;

III - arranjo produtivo do local: conjunto de fatores econômicos, políticos e sociais, relacionados a um mesmo território, destinados a desenvolver atividades econômicas correlatas e que apresentem vínculos de produção, interação, cooperação e aprendizagem;

IV - sistema cicloturístico: conjunto de circuitos, rotas e produtos turísticos voltados para o turismo em bicicleta;

Art. 2.º A criação e o traçado dos circuitos e rotas cicloturísticas deve:

I - considerar as bacias hidrográficas, o relevo e a formação histórica, cultural e social de cada região;

II - priorizar a interligação entre os sistemas cicloturísticos e a infraestrutura cicloviária rural e urbana já existente;

III - garantir a participação popular;

IV - priorizar estradas, vias secundárias ou locais de menor fluxo de veículos motorizados;

V - orientação sobre aspectos ligados a ecologia e todos os cuidados referente a preservação ambiental.

Art. 3.º Para consecução dos objetivos desta Lei, compete ao Poder Público:

I - definir o traçado das rotas cicloturísticas a fim de integrar os municípios e regiões que compõe os circuitos cicloturísticos;

II - definir o padrão da sinalização dos circuitos cicloturísticos;



**PREFEITURA MUNICIPAL DE JAGUARÃO**  
**Gabinete do Prefeito**

III - implantar sinalização específica e visível com a denominação oficial dos circuitos cicloturísticos;

IV - mapear os atrativos e produtos turísticos existentes na região dos circuitos e rotas cicloturísticas, tais como:

- a) monumentos históricos;
- b) atrativos naturais;
- c) hospedagem;
- d) locais para alimentação e hidratação;
- e) bicicletarias, paraciclos e bicicletários;
- f) unidades de saúde.

V - disponibilizar informações e oferecer materiais sobre os circuitos cicloturísticos, atrativos e produtos turísticos em meios de comunicação físico e virtuais, como mapas, cartilhas, certificados, passaportes, sites e aplicativos;

VI - formar consórcios para implantação, administração, manutenção e gestão dos circuitos cicloturísticos.

Parágrafo único. Para concretização dos serviços e estruturas dispostos nos incisos III, IV e V deste artigo podem ser celebradas parcerias com a iniciativa privada.

Art. 4.º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Jaguarão, 16 de agosto de 2021.

Favio Marcel Telis Gonzalez  
Prefeito Municipal

## APÊNDICES

Prezado participante,

Você está sendo convidado a participar da pesquisa "A bicicleta como potencial meio de transporte turístico para a cidade de Arroio Grande", desenvolvida por Marianne Gófi Braga, discente do Curso de Tecnólogo em Gestão do Turismo, na Universidade Federal do Pampa – Unipampa, Campus Jaguarão, sob orientação da Professora Dra. Cristina Paveza Duarte Boéssio.

O objetivo central do estudo é: Refletir sobre a possibilidade de inclusão da bicicleta como potencial meio de transporte turístico para a cidade de Arroio Grande.

O convite à sua participação se deve à sua experiência na implantação das bicicletas do BikePel na cidade de Pelotas.

Sua participação é voluntária, isto é, ela não é obrigatória, e você tem plena autonomia para decidir se quer ou não participar, bem como retirar sua participação a qualquer momento. Você não será penalizado de nenhuma maneira caso decida não consentir sua participação, ou desistir de participar.

A sua participação consistirá em responder perguntas de um roteiro de entrevista/questionário à pesquisadora do projeto. A entrevista somente será gravada se houver a sua autorização. O tempo de duração da entrevista/questionário será de, no máximo, uma hora. A qualquer momento, durante a pesquisa, ou posteriormente, você poderá solicitar do pesquisador informações sobre sua participação e/ou sobre a pesquisa, o que poderá ser feito através dos meios de contato explicitados neste Termo.

As entrevistas serão transcritas e armazenadas, em arquivos e estarão no Projeto Aplicado da Discente.

Ao final da pesquisa, todo material será mantido permanentemente em um banco de dados de pesquisa, com acesso restrito, sob a responsabilidade do pesquisador coordenador, para utilização em pesquisas futuras.

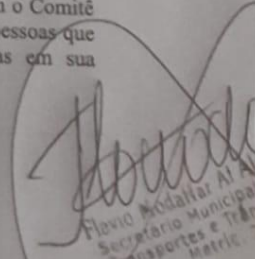
O benefício indireto relacionado com a sua colaboração nesta pesquisa é o de estimular o uso da bicicleta com fins turísticos e outros, como o da saúde, para a região.

Se houver constrangimento ou desconforto na realização da entrevista/questionário, poderá ser interrompida a qualquer momento.

Os resultados serão apresentados aos participantes. Disponibilizarei a cada participante a cópia do Projeto Aplicado após haver sido defendido e aprovado.

Este termo é redigido em duas vias, sendo uma para o participante e outra para o pesquisador. Todas as páginas deverão ser rubricadas pelo participante da pesquisa e pelo pesquisador responsável.

Em caso de dúvida quanto à condução ética do estudo, entre em contato com o Comitê de Ética em Pesquisa da Unipampa. O Comitê é formado por um grupo de pessoas que têm por objetivo defender os interesses dos participantes das pesquisas em sua

  
Flávio Rodalgar Al...  
Secretário Municipal  
Transportes e Trânsito  
Município de Arroio Grande, RS

*Cristina Paveza Duarte Boéssio*

integridade e dignidade e assim, contribuir para que sejam seguidos padrões éticos na realização de pesquisas.

Tel do CEP-Unipampa: (55) 3911-0202, voip 2289

E-Mail: [cep@unipampa.edu.br](mailto:cep@unipampa.edu.br)

<https://sites.unipampa.edu.br/cep/>

Endereço: Campus Uruguaniana – BR 472, Km 592

Prédio Administrativo – Sala 7A

Caixa Postal 118 Uruguaniana – RS

CEP 97500-970

Contato com o(a) pesquisador(a) responsável

Tel: (55)984216982

e-mail: [mariannebrega.aluno@unipampa.edu.br](mailto:mariannebrega.aluno@unipampa.edu.br)

Jaguarão, 29 de novembro de 2022.

*Cristina Pureza Duarte Boéssio*

Cristina Pureza Duarte Boéssio

Informo que entendi os objetivos e condições de minha participação na pesquisa intitulada "A bicicleta como potencial meio de transporte turístico para a cidade de Arrua Grande" e concordo em participar.

Autorizo a gravação e filmagem da entrevista /questionário e autorizo o registro de imagem, também, por foto

Não autorizo a gravação da entrevista nem o registro de imagem por foto/filmagem.

*Flávio Al Alan*  
Flávio Al Alan

Flávio Modaliar Al Alan  
Secretário Municipal de  
Transportes e Trânsito  
1977 - Matrícula 28763

**Entrevista realizada via WhatsApp:****Perguntas:**

1. O que é o sistema BikePel?
2. Como surgiu a ideia da implementação do sistema no Município de Pelotas?
3. Quais foram as decisões tomadas para o funcionamento do BikePel?
4. Foram desenvolvidas parcerias com o serviço público ou com empresas privadas?
5. A implementação aconteceu por chamada por edital ou de outra forma?
6. Durante a Pandemia do COVID-19 que dificuldades os sistema encontrou para o seu funcionamento?