

Quando as pesquisadoras Sandra Selles e Martha Abreu, ambas da Universidade Federal Fluminense, publicaram em 2002 o artigo *Darwin na Serra da Tiririca: caminhos entrecruzados entre a biologia e a história*, na Revista Brasileira de Educação, mal sabiam o conjunto de iniciativas que viriam a reboque deste trabalho. Coincidência ou não, surgiram algumas iniciativas, entre as quais: Caminhos de Darwin (Casa da Ciência, UFRJ, 2008); Caminho Darwin (INEA, 2008); Estação Ambiental ou Polo Turístico Charles Darwin (Niterói, s/d); e mais recentemente o Projeto de Lei que cria a Rota Charles Darwin, proposta na Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro pelos deputados estaduais Rosangela Zeidan (PT) e Carlos Minc (sem partido), em 2017. Afinal, o que havia de tão mágico neste artigo que inspirou ou estimulou tantos desdobramentos?

Em 2009 a comunidade científica internacional comemorou os 200 anos de nascimento de Charles Darwin (1809-1882) e os 150 anos da publicação da sua obra máxima, “A Origem das Espécies”. Esta obra alterou as perspectivas e os olhares em relação às espécies biológicas mundo afora e fez de Darwin um dos maiores nomes da ciência no mundo até hoje.

Ainda em 2009 surgia o Instituto Estadual do Ambiente - INEA, fruto da fusão dos órgãos ambientais do Rio de Janeiro (FEEMA, SERLA e IEF), concentrando em algumas diretorias atribuições que por vezes eram dos três órgãos ou parcialmente de um e de outro. Entre estas atribuições estava a gestão das Unidades de Conservação - UC, antes envolvendo FEEMA e IEF. O INEA, portanto, assume a gestão de todas as UC estaduais, entre elas o Parque Estadual da Serra da Tiririca – PESET, com território abrangendo Niterói e Maricá.

Mesmo antes do INEA, ainda no Instituto Estadual de Florestas – IEF, responsável por parte das UC estaduais, já havia uma agenda de fortalecimento de todas as unidades do estado. O PESET, foco do artigo das pesquisadoras acima mencionadas, ganhou ainda mais projeção e visibilidade com a onda Darwin. A passagem de Charles Darwin pela Serra da Tiririca na sua excursão ao norte do Cabo Frio, em 1832, tornou-se uma importante chancela histórica.

¹ Assessor na Escola Municipal de Administração de Maricá – EMAR. Guia de turismo EMBRATUR desde 1991. Advogado socioambientalista. Mestre em ciências sociais e jurídicas (UFF). Doutor em geografia (UFF).

Importante ressaltar que o PESET havia sido delimitado definitivamente, por lei, após longa luta da sociedade civil organizada, harmonizando conflitos territoriais acumulados nas esferas administrativa e judicial desde sua criação em 1991. A gestão do PESET vivia momentos intensos, proativos, e a população do entorno respondendo com grande simpatia às iniciativas. A onda Darwin se encaixou suavemente na gestão, embora houvesse muito o que fazer num território relativamente pequeno (pouco mais de 2.000 hectares) e com grande pressão no entorno.

Darwin cruzou a Serra da Tiririca (hoje parque estadual) por uma estrada antiga, do tempo colonial. Embora ligando no plano local as fazendas do Engenho do Mato (Niterói) e a fazenda Itaocaia (Maricá), esta estrada era parte do eixo de ligação entre a antiga Praia Grande (hoje Niterói) e as feitorias de Cabo Frio, de onde provinha o sal que abastecia boa parte da colônia. A estrada já teve vários nomes: em Niterói segue conhecida como Estrada do Vai-vem, embora oficialmente seja Estrada São Sebastião. Já em Maricá é conhecida por Estrada da Barrinha, no loteamento Itaocaia Valley. Esta estrada foi utilizada por Darwin por uma razão simples: embora não fosse o único caminho era o caminho mais eficiente, mais curto, muitas vezes denominado Estrada Real².

Assim, a onda Darwin, caracterizada pelas celebrações que ocorreram em 2009, reverteu positivamente para o PESET. E foi mais além disso, colocando a atividade ecoturística num cenário mais destacado.

A estrada que cruza o PESET, utilizada por Darwin, portanto, sugere mais que uma simples ideia de conexão entre lugares (fazendas), mas a ligação entre áreas e regiões comerciais importantes. Na época de Darwin (século XIX) o principal meio de locomoção individual era a montaria em equinos, ficando aos muares o transporte das cargas. Com o tempo muita coisa mudou, e os tempos de Darwin já não fazem mais sentido hoje. A evolução dos transportes desde então foi imensa, e a bicicleta se tornou uma “pop star”. As razões são simples: a bicicleta é um modal de transporte sustentável, de baixo impacto, não poluente, de baixo custo até mesmo para camadas mais humildes da população. Tão fácil quanto andar à pé, a bicicleta permite deslocamentos pequenos e grandes. Permite até longas viagens, como de volta ao mundo. Com esta flexibilidade, a bicicleta permite passeios, por

² Sathler, E. B.; Mendonça, L.M.V.M. Caminho Darwin: breves considerações sobre o fomento da atividade turística como mecanismo de incremento da visibilidade do Parque Estadual da Serra da Tiririca. IN: *Turismo, sustentabilidade e meio ambiente*. Correa, M. L.; Pimenta, S.; Arndt, J. (orgs). Belo Horizonte: Editora Autentica, 2009, pp. 209-230.

exemplo, de Rio/Niterói a Ponta Negra, Jacaré ou mesmo Saquarema sem grande esforço e com tempo mais exíguo. Alguns ciclistas vão de Niterói a Cabo Frio num dia.

Nesta onda ciclística que vem crescendo nos últimos anos, à partir de uma perspectiva de transporte sustentável, um deslocamento do Rio de Janeiro ou Niterói para Maricá será algo corriqueiro. Maricá encontra-se em situação de grande destaque: se não for destino será necessariamente de passagem para quem vai para Cabo Frio/Buzios. É importante destacar que tanto a cidade do Rio de Janeiro como Niterói vem desenvolvendo ações de ciclomobilidade, ampliando sua malha de ciclovias e ciclofaixas, bem como a instalação de bicicletários e paraciclos. Após a abertura do túnel Charitas-Cafubá, como veremos mais adiante, as iniciativas de ciclomobilidade em Niterói tomaram outra dimensão.

E por que isto tudo é importante para Maricá? Porque tem a ver com o turismo impulsionando a implantação de infraestrutura cicloviária no município, que beneficia não só o ciclista, mas a população como um todo. E por sua vez, a existência desta infraestrutura cicloviária impulsiona a vinda de cada vez mais cicloturistas, o que também é bom para toda a população. Isto significa ecoturismo, turismo de aventura, turismo pedagógico, turismo sustentável, turismo solidário, turismo de base comunitária, e, o cicloturismo, atividade turística em amplo crescimento, com a implantação de circuitos e rotas por todo o Brasil. E agora, com a permissão do neologismo, temos a ideia de “cicloturismobilidade”, que se apresenta como uma tentativa de aproximar dois contextos que caminham juntos: a infraestrutura cicloviária está para o cicloturismo assim como este está para a implantação de infraestrutura cicloviária. Um puxa o outro numa equação cujo resultado será sempre positivo.

Vejamos:

A ciclomobilidade pode ser definida, em poucas palavras, como o conjunto de infraestrutura urbana (e rural) destinada aos veículos não motorizados (bicicleta e triciclo). Minimamente esta infraestrutura consiste em (i) ciclovias (exclusivas e segregadas); (ii) ciclo faixas (exclusivas ou compartilhadas, mas demarcadas); (iii) bicicletários ou paraciclos, instalados próximos a outros modais de transporte, tudo isto interligado com ampla sinalização e segurança. Pode parecer muito ou mesmo um grande investimento, mas é bem mais em conta do que outras obras de engenharia, mais complexas e destinadas igualmente à mobilidade urbana, mas geralmente privilegiando o veículo motorizado individual. Nunca é tarde para lembrar que na hierarquia do uso do espaço público viário, de acordo com o

Código de Trânsito Brasileiro, o pedestre está no topo da lista, seguido pelo ciclista e pelo veículo automotor.

Numa cidade com ampla infraestrutura cicloviária implantada, atendendo ao ciclista com segurança e conforto, nos moldes como foi acima mencionado, a bicicleta torna-se um transporte ideal para quem vai para a escola, para o trabalho, ou simplesmente para o lazer. Na medida em que a infraestrutura cicloviária integra os principais eixos de conexão com os municípios vizinhos, aos poucos forma-se uma rede cicloviária intermunicipal. Se há condições de um ciclovianante chegar com segurança a um município e, utilizando a malha cicloviária municipal, atravessar o município e seguir para os municípios vizinhos, podemos dizer que há “cicloturismobilidade”.

ROTA CHARLES DARWIN - RCD

A travessia da baía de Guanabara une as malhas cicloviárias da cidade do Rio de Janeiro com a de Niterói. A RCD já vem sendo trabalhada por empresários do turismo, inclusive com dezenas de cicloturistas estrangeiros, que partem de Copacabana, no Rio de Janeiro, e chegam a Niterói e Maricá pedalando.

O conceito de Rota parte de um ponto de origem e vai a um ponto de destino, sem considerar, necessariamente, um único caminho ou itinerário. Com a abertura do túnel Charitas – Cafubá, em Niterói, inaugurado em 2017, é possível sair da Praça Araribóia (estação das barcas entre o Rio de Janeiro e Niterói) e pedalar com infraestrutura regular (há muito que melhorar) a praticamente qualquer parte de Niterói. E a partir da travessia do túnel chegar à Região Oceânica e atravessar para Maricá pela mesma estrada utilizada por Charles Darwin. Esta estrada desemboca na Avenida Itaocaia, em frente à Fazenda Itaocaia. Este percurso pode ser realizado em pouco mais de uma hora pedalando. Dito de outra forma, a borda de Maricá foi aproximada da baía da Guanabara com o túnel, sendo possível pedalar do Rio de Janeiro a Arraial do Cabo, Cabo Frio ou Búzios em dois ou três dias, dependendo do preparo do cicloturista. Niterói possui diversos atrativos, além de belas praias. Maricá, Saquarema e Araruama, por exemplo, possuem uma orla invejável. Nestes três municípios as praias são longas, contínuas, com mais de vinte quilômetros cada segmento. Possuem, ainda, um sistema lagunar e restingas belíssimas, além de montanhas cobertas por Mata Atlântica que emolduram a paisagem, tornando esta combinação paisagística um grande atrativo para o cicloturista.

Corroborando para o turismo, de forma mais ampla, o fato que a passagem de Charles Darwin pela região leste da Guanabara consiste num fato histórico, importante, e que reforça uma

identidade regional, um sentido de pertencimento. A região, ainda, integra o coletivo de lugares pelo mundo por onde Darwin passou na sua viagem original, em 1832. A região ganha visibilidade internacional, ampliada para cada um dos municípios à leste da Guanabara até Búzios, que é a proposta da RCD, mas que pode facilmente se estender ao norte, perseguindo outros destinos, e se aproximando cada vez mais do roteiro original utilizado por Darwin.

A RCD tem uma dimensão diferenciada, pois não olha apenas para uma rede interligada de infraestrutura cicloviária em cada município, mas uma rede de pessoas e instituições interessadas em desenvolver ações locais para o turismo de baixo impacto, com produtos e serviços, como alojamento, por exemplo.

No caso da RCD, Maricá e Saquarema se apresentam como pontos de potencial pernoite no primeiro dia para quem sai do Rio ou Niterói, o que incrementa o setor de hospedagem nas localidades da Barra de Maricá, Ponta Negra e Jaconé ou mesmo na sede do município de Saquarema. Outro pernoite pode ocorrer, no segundo dia, em Praia Seca, Figueira ou Arraial do Cabo, isto quando o trajeto não for seguido ao norte da lagoa de Araruama, via Iguaba, São Pedro da Aldeia e chegando a Cabo Frio. As possibilidades são muitas, e as virtudes turísticas destes municípios dispensam maiores comentários.

Além de tudo que já foi dito, a RCD, ainda, passa ou tangencia várias Unidades de Conservação: o Parque Natural Municipal de Niterói (PARNIT), o Parque Estadual da Serra da Tiririca (PESET), o Monumento Natural Municipal da Pedra de Itaocaia (Maricá), a Área de Proteção Ambiental - APA de Maricá, o Refúgio de Vida Silvestre de Maricá (REVIS), o Parque Estadual da Costa do Sol (PECS), o Parque Municipal Natural da Restinga da Massambaba, em Arraial do Cabo, para citar algumas. Neste sentido a RCD colabora para a consolidação do uso público destas importantes Unidades de Conservação, quando possível, fortalecendo a instituição do mosaico de Unidades de Conservação do leste fluminense. A denominação “Mosaico Charles Darwin” fica como sugestão.

Em virtude deste potencial, atendendo sugestão da Escola de Administração Pública de Maricá - EMAR, a deputada Rosangela Zeidan e o deputado Carlos Minc protocolaram o projeto de lei nº 3.208/2017³, na Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro - ALERJ, que dispõe sobre a criação da Rota Charles Darwin e do programa de desenvolvimento cicloturístico da Rota Charles Darwin. O artigo 1º expressa:

3

<http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/scpro1519.nsf/18c1dd68f96be3e7832566ec0018d833/99623260dbc7d70f8325817d0060a378?OpenDocument>

Art. 1º - Fica criada a Rota Charles Darwin constituída pelo conjunto de antigas trilhas, caminhos, estradas e variantes utilizadas por Charles Darwin e outros viajantes na faixa litorânea entre a baía de Guanabara e Cabo Frio, abrangendo os municípios de Niterói, Maricá, Saquarema, Araruama, Iguaba Grande, São Pedro da Aldeia, Arraial do Cabo, Cabo Frio e Armação dos Búzios, no território do Estado.

Parágrafo Único - A Rota Charles Darwin tem como objetivo promover a visitação pública por meio de ciclovias ao longo da rota Charles Darwin com a finalidade de potencializar o ecoturismo na região.

O município de Maricá já vem se preparando para integrar a iniciativa de uma rota passando pelo município, no bojo das iniciativas trazidas pela onda Darwin. Tais iniciativas motivaram o prefeito de Maricá, Washington Quaquá, decretar o tombamento e a desapropriação da fazenda Itaocaia, em 2013, um dos pontos mais destacados por Charles Darwin no seu diário. O tombamento cuidou de assegurar a integridade deste importante patrimônio arquitetônico e histórico do município. Já a desapropriação objetiva utilizar a área para diversos interesses municipais na agenda ambiental, prevendo-se, o quanto possível, infraestrutura de suporte ao turismo, em geral, e principalmente o cicloturismo, vez que a fazenda está estrategicamente localizada no desemboque do Caminho Darwin em Maricá, após travessia do PESET. Os procedimentos voltados à desapropriação encontram-se em andamento.

No tocante ao *trade* turístico a RCD permite o *design* de novos pacotes e produtos. Tem potencial para diversificar atividades básicas, como *transfers* entre Rio e Búzios, e inovar em pacotes e operações ao longo da Rota, ampliando novas perspectivas e abordagens de mercado, contemplando atrativos, serviços e hotelaria antes sem ou com pouca visibilidade.

Maricá tem um território essencialmente plano, uma planície litorânea. A rodovia estadual RJ 106, conhecida como rodovia Amaral Peixoto, com pistas duplas em cada sentido corta o município de leste a oeste. Não é ideal para ciclistas, embora muitos utilizem o acostamento para transitar.

Entre a extensa orla marítima e a rodovia RJ 106 (sentido sul/norte) encontra-se o complexo lagunar do município, com alguns eixos de conexão que cortam este complexo, como a Estrada Carlos Mariguela e a Estrada dos Cajueiros (ambas em Itaipuaçu) e a Estrada dos Macacos (São José de Imbassai). Depois a conexão é feita pela entrada principal na cidade, cortando todo o centro, na direção do Boqueirão e da Barra de Maricá, e, mais adiante, pelas Estrada do Bambuí e a Estrada de Ponta Negra. Entre a rodovia RJ 106 e o setor

norte do município as conexões se dão por Cassorotiba, no sentido dos municípios de São Gonçalo e Itaboraí. Mais adiante na rodovia estadual RJ 114, com destino a Itaboraí e, finalizando, na Estrada do Espriado, por onde é possível atingir o município de Tanguá.

As conexões existentes e as características topográficas de Maricá estimulam o uso da bicicleta. Isto tanto é verdade que Maricá possui uma robusta frota de bicicletas, e já pode se orgulhar de investimentos importantes na expansão da malha ciclovária. Os ajustes para conectar a malha ciclovária com as dos municípios vizinhos são poucos. O desafio pode parecer grande, mas os benefícios imensos.

O trajeto da RCD = Rio de Janeiro/Niterói – Maricá – Saquarema – Araruama – Arraial do Cabo - Cabo Frio/Búzios

NITERÓI: Início da Rota na Praça Araribóia (Estação das Barcas Rio/Niterói), seguindo pela infraestrutura ciclovária do Caminho Niemeyer, pela orla da baía da Guanabara, Gragoatá, São Domingos, Boa Viagem, Museu de Arte Contemporânea (MAC), Ingá, Icaraí, pela Estrada Fróes para São Francisco, pela orla seguindo para Charitas até a Fortaleza de Santa Cruz. Ou de Charitas seguir diretamente pelo túnel para o Cafubá, na Região Oceânica, percorrendo-se as Praias de Piratininga, Camboinhas e Itaipu, de onde segue ao longo da Serra da Tiririca, para o Caminho Darwin, na travessia do PESET, chegando em Itaocaia, Maricá. 25 km

MARICÁ: a Rota chega em Itaocaia Valley, próximo à Fazenda Itaocaia. Deste ponto é possível seguir para São Gonçalo e Itaboraí, pela esquerda ao longo da serra da Tiririca, no rumo de Cassorotiba. Seguindo-se pela direita ao longo da serra se atinge o Recanto de Itaipuaçu, e dali segue-se pela orla. Há uma via alternativa que passa à esquerda da Pedra de Itaocaia, atingindo-se a Estrada Carlos Mariguela (antiga Estrada de Itaipuaçu), pela direita até atingir a Rua 28 (equina com Posto de Gasolina), seguindo por esta rua até encontrar a Rua 19, ao final, e por esta até a rua 32, desembocando na Estrada dos Cajueiros, seguindo por esta pela direita até chegar na Avenida 2, do loteamento Jardim Atlântico. Segue-se pela esquerda da Avenida 2 até chegar na Rua 86, que marca o início da restinga (Área de Proteção Ambiental - APA Maricá), seguindo pela restinga no rumo leste até a Barra de Maricá, seguindo pela orla de Cordeirinho até Ponta Negra e Jaconé, adentrando no município de Saquarema pela Beira Mar. 42 km

SAQUAREMA: Em Saquarema a Rota segue pela orla até a sede do município, atravessando para a Praia de Itaúna, e de lá pela Estrada dos Cajueiros, atravessando o Parque Estadual da Costa do Sol, chegando-se a VilaTur, de onde se cruza para o município de Araruama. 28 km

ARARUAMA: Vindo de Vilatur a rota encontra com a rodovia RJ 102, seguindo-se pela direita no sentido da Praia Seca, Figueiras, até a confluência para quem vai para Cabo Frio ou Arraial do Cabo. 36 km

Pela RJ 102 até o entrocamento com a RJ 140, são mais 5 km. Deste ponto até Arraial do Cabo são 6 km; até Cabo Frio são 12 km, e até Búzios mais 20 km, totalizando aproximadamente 170 km entre a Praça Arariboia e Búzios.

