



VI Encontro de Turismo de Base Comunitária e Economia Solidária - VI ETBCES

O CICLOTURISMO COMO ATIVIDADE SUSTENTÁVEL: UM ESTUDO DE CASO DA CIDADE DE CURITIBA-PR

Yenifer Segovia

Universidade Católica do Paraná – PUC/PR
yenifersilvasegovia@gmail.com

Luciane Cristina Ribeiro dos Santos

Universidade Católica do Paraná – PUC/PR
lu.ribeirocrs@hotmail.com

Isabel Jurema Grimm

Universidade Positivo – UP
isabelgrimm@gmail.com

Iala Serra Queiroz

Universidade Estadual da Bahia – UNEB
iala.queiroz@gmail.com

1 INTRODUÇÃO

Mais da metade da população mundial vive nas cidades e esse número pode aumentar nos próximos anos, elevando a densidade populacional e, conseqüentemente, a expansão urbana, com prejuízos à mobilidade. Diante disso, torna-se essencial uma gestão orientada para o desenvolvimento territorial sustentável, com atenção especial à mobilidade.

Dessa forma, de acordo com Costa (2005), novos modais de transportes devem ser prioridades na gestão das cidades visando melhor à utilização das vias urbanas e à utilização desses recursos. Nesse contexto, o uso da bicicleta como transporte alternativo vem a ser uma mudança sociocultural necessária nos territórios – no caso deste trabalho, em especial de âmbito urbano - lugar este que deveria ser lembrado pelas pessoas como sendo de participação comunitária, com espírito cooperativo, beleza, prazer, lazer, espaços coletivos de convivência para troca de saberes, sabores, culturas etc. Contudo tal lugar é lembrado como cenário de automóveis, edifícios, isolamento social, poluição, insegurança, medo da violência, local de consumo e de busca insaciável pelo lucro (CASTRO, 2001).

No espaço urbano, a comunidade é o recurso principal do território e onde se desenvolve a atividade turística, logo, se torna necessário criar ações sociais que possam mediar os interesses das chamadas comunidades domésticas potencialmente receptoras (SAMPAIO, 2007), privilegiando a convivência entre turistas e a população local, para que o turismo possa contribuir com ações de desenvolvimento sustentável, minimizando os



VI Encontro de Turismo de Base Comunitária e Economia Solidária - VI ETBCES

impactos derivados da necessidade de mobilidade, com o uso do transporte alternativo, como é o caso do modal bicicleta.

Para compreender melhor a questão da mobilidade urbana associada ao turismo urbano via cicloturismo, é importante considerar que cada sistema econômico, social e político adota métodos diferentes para a satisfação dessas necessidades humanas e a escolha de satisfatores. Essa escolha tem relação direta com o tipo de desenvolvimento adotado localmente, servindo como influenciador direto na criação e na formulação de políticas públicas para a satisfação das diversas necessidades da população.

Assim, busca-se, neste artigo, analisar a integração público/privada para o fomento do cicloturismo e o perfil do turista, que faz uso da bicicleta como modal para conhecer a cidade de Curitiba. O método é exploratório, com recurso analítico-descritivo, por meio de estudo de caso em Curitiba. Os resultados baseiam-se na interpretação de dados obtidos em entrevistas realizadas com proprietários de empresas de aluguel de bicicletas e na aplicação de questionários aos turistas usuários do modal. O estudo contribui para uma análise da mobilidade urbana, sob o viés do cicloturismo e demonstra o perfil do público que utiliza a bicicleta como forma de praticar a atividade turística na cidade de Curitiba.

2 DESENVOLVIMENTO E CIDADE SUSTENTÁVEL A PARTIR DO CICLOTURISMO

Os desafios atuais relacionados ao desenvolvimento territorial sustentável estão em tornar a cidade um espaço que ofereça a seus moradores qualidade de vida, e não somente espaço para o desenvolvimento industrial e o comercial, pautados na lógica capitalista e distanciados, muitas vezes, dos critérios de sustentabilidade. Embora as cidades se desenvolvam de forma insustentável, pelo simples fato de consumir recursos e produzir dejetos, ela pode fazer uso desses recursos de uma forma mais sustentável.

De acordo com o Ornés (2014), reconhece-se a cidade como o espaço territorial de maior aproximação com o morador. Portanto ela deve estar comprometida com o planejamento, utilizando novas formas de intervenção, considerando os princípios de sustentabilidade dentro da política urbana.



VI Encontro de Turismo de Base Comunitária e Economia Solidária - VI ETBCES

Na concepção de Ornés, a cidade é:

Um espaço criado e em constante transformação pelo homem relativo às suas necessidades individuais e coletivas. No século XXI a qualidade de vida oferecida aos moradores tornou-se um reto, pelo qual se precisa uma eficiente gestão de cada recurso existente no local. (ORNÉS, 2012, p.).

Para Baclijs (2013), a cidade é um local de características próprias, onde se torna essencial determinar a forma de governá-la e geri-la. A importância do desenvolvimento de instrumentos para a gestão e governança urbana é, portanto, uma questão fundamental. Isso pela rápida urbanização global e pela crescente relevância econômica e política das cidades. Por conseguinte, os ambientes urbanos, na atualidade, apresentam desafios a serem enfrentados. Na visão de Ornés (2012), somente uma consciente gestão no uso dos recursos ambientais, sociais, econômicos e institucionais, baseados na sustentabilidade, pode garantir a permanência da vida humana na cidade e no planeta, em curto, médio e longo prazo. Isso devido à complexidade dos componentes, dos processos e das inter-relações que envolvem uma urbe.

Desde a década de 1940, a busca pela satisfação das necessidades básicas humanas tornou-se uma aspiração dos governos mundiais, na qual, o desenvolvimento econômico, visto como produção e geração de emprego, tornou-se hegemônico, deixando em um segundo plano o desenvolvimento que incluísse as questões sociais e ambientais.

Foi a partir da década de 1970, que se iniciou a tomada de consciência dos problemas ambientais, maior interesse pelo desenvolvimento mais equilibrado, envolvendo de forma integrada os setores: econômico, social e ambiental. Com isso, procurou-se fazer um chamado para ajustar a estrutura do modelo de desenvolvimento até então aplicado. Assim, na década de 1980, surgiu o conceito de desenvolvimento sustentável. Esse conceito foi aceito formalmente no relatório de Brundtland, em 1987.

Nesse relatório, se manifesta a importância de trabalhar como uma tarefa global, envolvendo os recursos humanos, a segurança alimentar, as espécies e os ecossistemas, a energia, a indústria e o desafio urbano e a população. No entanto, foi na década de 1990, na Conferência das Nações Unidas para o Meio Ambiente e Desenvolvimento, realizada na cidade de Rio de Janeiro, Brasil, que surgiu a proposta da “Agenda 21” (ORNÉS, 2012).

A agenda 21 é um instrumento vigente que visa à sustentabilidade das cidades, procura a qualidade de vida, sem sacrificar a criação de riqueza, o patrimônio ambiental e a construção do tecido social. Baseando-se no pensamento de que “as cidades serão



VI Encontro de Turismo de Base Comunitária e Economia Solidária - VI ETBCES

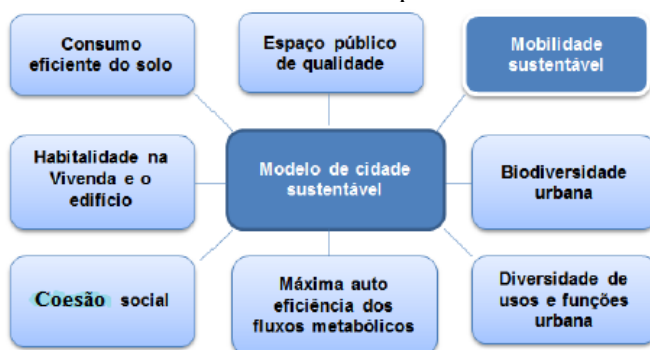
sustentáveis, sempre que sejam produtivas e economicamente independentes, socialmente justas, funcionalmente eficientes e ambientalmente saudáveis” (CHACÓN, 2009).

Contemporaneamente, as cidades são consideradas as grandes responsáveis das transformações que afetam o planeta. No caso da América latina, é na cidade que 75% das atividades do homem são realizadas, bem como ocorrem os avanços tecnológicos. As cidades latino-americanas estão demandando soluções para questões sociais, políticas e econômicas, visando à satisfação das suas necessidades e diminuindo as desigualdades relativas ao acesso aos serviços que oferecem (CHACÓN, 2010).

Nesse contexto, para alcançar um desenvolvimento mais equitativo nas cidades, é necessária a execução de novas e eficientes estratégias urbanas com o envolvimento da comunidade, dos visitantes, dos setores públicos e privados, investidores, visando à satisfação das suas expectativas e de suas necessidades, melhorando e inovando o nível de seu potencial e o seu atrativo para competir no mercado global (ORNÉS, 2010).

Uma cidade mais sustentável deve ter como objetivos básicos a capacidade, a complexidade, a eficiência e a estabilidade para um novo urbanismo, mais sustentável (Figura 01). Assim, “o desenvolvimento sustentável demanda ser compreendido como um processo, um fundamento sistemático da política pública, um estilo de agir com uma visão integral e não simplesmente como um conceito ou *slogan* de moda” (ORNÉS, 2012).

Figura 1- Modelo de cidade sustentável: para um novo urbanismo



Fonte: Adaptado de RUEDA, 2008.

De forma ampla, as condições para obtenção de uma cidade mais sustentável, conforme apresentado acima, contempla um novo modelo de urbanismo, voltado à qualidade de vida de seus moradores. Para alcançar um desenvolvimento que responda adequadamente à comunidade, em que os moradores a visualizem, a relacionem com sua vida e, em particular, compreendam os espaços públicos (CHACÓN, 2010), é necessário como propõe Rueda



VI Encontro de Turismo de Base Comunitária e Economia Solidária - VI ETBCES

(2008) observar a “essência” da cidade que é o contato pessoal, que só ocorre quando o morador se desloca a pé, de bicicleta ou de ônibus. Para o autor:

La ciudad es, en consecuencia y sobre todo, de la persona que va a pie, puesto que facilita el contacto entre personas. Los viajes a pie, en bicicleta o en transporte público son los medios que pueden reducir drásticamente el estrés ambiental provocado por los vehículos, lo cual potenciará el contacto y la comunicación en el espacio público. A la vez que se reduce el estrés ambiental se puede mejorar, en nuestras ciudades, el paisaje urbano, ya sea en la vía pública como en las fachadas del parque edificado, generando un entorno propicio y de calidad (RUEDA, 2008, p.42).

Do modelo de cidade sustentável, com o uso da bicicleta, surge o cicloturismo. Por meio dessa atividade, é possível conhecer os espaços urbanos e os lugares de maior concentração social: praças, ruas, áreas de comércio, museus, mercados, avenidas à beira-mar, feiras livres, galerias de arte, teatros, cinemas, instalações esportivas, casas noturnas, restaurantes, *shoppings*, cassinos, festivais, feiras de artesanatos, padarias comunitárias, terreiros de candomblé etc. Tais pontos de atração podem, muitas vezes, localizar-se em áreas próximas, facilitando sua visita com o uso de modais de transporte alternativo como a bicicleta, favorecendo a atividade turística comunitária, por meio da prática do cicloturismo.

A bicicleta, como meio de transporte que possibilita conhecer a cidade não é um elemento central nas políticas de turismo, com exceção de alguns casos específicos em cidades com orientação turística que ofertam *tours* organizados, roteiros regionais por zonas rurais ou mesmo aluguel de bicicletas para passeios autônomos nas áreas de maior concentração social.

Contudo as representações sobre os usos da bicicleta nas grandes cidades parecem estar alinhadas às possibilidades do desenvolvimento do turismo urbano, estimulando experiências locais e comunitárias, contribuindo positivamente para a mobilidade urbana. Na tentativa de dotar as cidades de estruturas, de políticas e até uma ideologia cicloviária, ainda existem múltiplas variáveis que precisam levar a uma maior integração entre o desenvolvimento turístico sustentável e o uso da bicicleta como atividades de turismo urbano sustentável (ALLIS, 2015).

A literatura sobre a relação ciclismo e turismo ainda são insipientes. Entretanto o aumento da oferta e da demanda sobre iniciativas que promovam o cicloturismo tem estimulado e aumentando as pesquisas nessa área. Tais iniciativas, de acordo com Lamont (2009), ocupam papel central quando se pretende medir com precisão os impactos econômicos e os benefícios no setor, trazendo clareza em relação a medições duvidosas sobre



VI Encontro de Turismo de Base Comunitária e Economia Solidária - VI ETBCES

o mercado do cicloturismo. Por parte do poder público, as pesquisas permitem que os operadores, planejadores e formuladores de políticas públicas possam satisfazer as necessidades de forma eficiente, precisa e exclusiva de cada segmento.

Embora considerada uma estratégia para o turismo sustentável, pois o uso da bicicleta colabora para emissão zero dos Gases de Efeito Estufa (GEE), há dificuldades para se chegar a um conceito do cicloturismo e do cicloturista. Isso decorre, principalmente, da exclusão de um conjunto de atividades relacionadas com o ciclismo e com a atividade turística, como por exemplo, incluir na definição do cicloturismo somente espectadores de eventos de competição de ciclismo e pessoas que viajam para participar desses eventos.

De acordo Ritchie (2009), essa definição era demasiadamente restritiva e, por isso, ampliou-se o escopo de estudo do cicloturismo. Além disso, de acordo com o autor, excluir os passeios de bicicleta da definição do cicloturismo é uma controvérsia em relação à definição de turismo. Assim, também, incluir o ciclismo competitivo na análise do cicloturismo é deficiente porque estipula outro tipo de turista, um espectador ou ciclista, obtendo variadas definições, relativas às diversificadas motivações dos turistas que usam a bicicleta. Apesar de recentes, várias definições de cicloturismo têm sido apresentadas.

Oliveira e Esperança (2011) defendem que o cicloturismo pode ser conceituado como um passeio ou viagem de lazer na qual o ciclismo é parte significativa da experiência turística. Nessa linha, é possível definir cicloturismo como uma nova forma de turismo que faz parte do respeito para o desenvolvimento do turismo responsável, por meio do turismo ecológico que procura experiências notáveis ligadas à natureza, ao bem-estar físico e psicológico, e ao crescimento pessoal, além da interação social.

Saldanha *et al.*, (2015) defendem que cicloturismo é um segmento do turismo diferenciado, pois permite que, por meio da bicicleta, se visite múltiplos destinos, compreendendo diversos outros setores econômicos, porém necessitando de infraestrutura como apoio no local.

Faulks *et al.* (2008, p. 3) consideram que o cicloturismo envolve o fato de assistir ou participar de eventos de ciclismo ou participar em simples passeios de bicicleta de forma independente ou organizada, porém se o ciclismo não é o principal motivo de viagem não deve ser considerado cicloturismo.

Para Aguilar *et al.*, (2008, p. 27), o cicloturismo é uma atividade turística recreativa, que consiste em realizar percursos de bicicleta em setores urbanos ou rurais, dentro ou fora das rodovias, com interesse paisagístico, cultural ou ambiental, nas modalidades de *roadbike*,



VI Encontro de Turismo de Base Comunitária e Economia Solidária - VI ETBCES

citybike, *mountainbike*, *touringbike* e outras. *Mountainbike* é talvez a definição mais conhecida, e esta se realiza em uma bicicleta desenhada e fabricada especialmente para setores montanhosos.

Sustrans (1999) defende que o cicloturismo pode ser definido como visitas de lazer, sejam de noite ou de dia, a qual envolve o ciclismo como uma parte fundamental e significativa da viagem. Nessa concepção, haveria três tipos de cicloturismo: (a) cicloturismo em feriados, que inclui pernoite e é realizado tanto por turistas nacionais e internacionais, na qual o ciclismo é o principal motivador e os participantes recebem o nome de “ciclistas dedicados”; (b) férias de ciclismo, que está relacionado ao uso da bicicleta durante as férias, sendo esta uma das atividades entre uma série de atividades realizadas neste período; (c) excursões de bicicleta de um dia, que consiste em passeios distantes do lugar de origem e podem envolver outros meios de transporte como ônibus e carro, para chegar ao ponto do passeio de bicicleta. A esse tipo de cicloturista se inclui o termo excursionistas.

A partir das pesquisas de Lamont (2009), o cicloturismo pode ser caracterizado pelo fato de: (a) experiência que acontece longe da cidade de origem da pessoa; (b) pode-se estender o cicloturismo em um único dia ou em uma viagem de vários dias; (c) a natureza da atividade do cicloturismo é não competitiva; (d) deve ser o ciclismo o principal motivo da viagem; (e) a participação no ciclismo ocorre apenas em um contexto ativo; (f) e, por último, o cicloturismo é uma forma de recreação ou lazer. Esses parâmetros são atualmente examinados, visando a sua adequação para a determinação de uma definição técnica do cicloturismo.

Frente ao conceitual exposto, adota-se como cicloturismo urbano a atividade turística recreativa e de lazer que consiste em realizar percursos de bicicleta em setores urbanos durante o dia ou à noite, de forma independente ou organizada, sendo uma das atividades dentre uma profusão de possibilidades a ser desenvolvida em uma experiência turística urbana.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

O estudo contou com pesquisa bibliográfica e documental que dispunha de dados relativos ao desenvolvimento de cidade sustentável a partir do cicloturismo. Assim, um esforço é apresentado no intuito de tecer considerações acerca da temática, o que se constitui em uma pesquisa exploratória de caráter analítico-descritiva.



VI Encontro de Turismo de Base Comunitária e Economia Solidária - VI ETBCES

O instrumental foi composto pela aplicação de um questionário de pesquisa aos turistas que praticam o cicloturismo na cidade de Curitiba, visando identificar seus perfis. Foram aplicados 25 questionários, em finais de semana, nos meses de janeiro e fevereiro de 2016. Foi solicitada a colaboração da empresa de aluguel de bicicletas, Kuritbike, com o objetivo de aplicar o instrumento aos usuários depois de terem realizado o passeio de bicicleta, buscando maior eficiência e participação.

Essa estratégia trouxe bons resultados, pois após pedalar pelas ciclo-rotas, os usuários estavam mais dispostos a colaborar e trocar informações sobre o passeio. Também foram realizadas entrevistas com proprietários das duas principais empresas de aluguel de bicicletas, cujo público é o turista que deseja conhecer a cidade usando a bicicleta. A intenção foi identificar aspectos econômicos, ambientais, sociais e organizacionais dessas empresas.

4 RESULTADOS: CICLOTURISMO NA CIDADE DE CURITIBA - PARCERIA PÚBLICO\PRIVADO E O PERFIL DA DEMANDA

O plano cicloviário atual abrange oito parques interconectados com ciclovias, os quais apontam que a mobilidade urbana não se limita a uma questão de deslocamento, ela também pode ser usada como um meio de transporte para o desenvolvimento da atividade turística. No entanto, existe uma lacuna na integração das políticas públicas da mobilidade urbana e as abrangentes ao turismo da cidade. As primeiras orientadas a satisfazer uma necessidade de transporte da população e possui pouca relação com o planejamento. A sua relação com o turismo está ligada ao envolvimento de investimentos em infraestrutura que abrange os oito parques interconectados com ciclovias (PMC, 2013).

O plano cicloviário de Curitiba, desenvolvido pela IPPUC, é uma proposta que iniciou em 2013 e conta com 195 km de ciclovias. De acordo com o projeto, há previsão de ampliação chegando a 300 km, entre vias calmas, ciclo-rotas, ciclovias e passeios compartilhados (IPPUC, 2014).

No desenvolvimento do turismo, a cidade faz uso dos principais atrativos turísticos, que são suas áreas naturais, legado histórico, cultura, patrimônio arquitetônico e sua rica gastronomia. Caracteriza-se pelos diversos parques, interligados por ciclovias, áreas de lazer, eficiente sistema de transporte público, distritos industriais e bairros residenciais que acolhem mais de 1,7 milhões de curitibanos. Essa característica possibilita o desenvolvimento do



VI Encontro de Turismo de Base Comunitária e Economia Solidária - VI ETBCES

turismo urbano sustentável baseado no modal de bicicleta (GRIMM; SEGOVIA; SAMPAIO, 2015).

O plano cicloviário sugere a bicicleta como tendo papel definido na organização da circulação urbana, principalmente como meio de integração social e aproximação das pessoas, além de promover a revitalização dos espaços públicos (CURITIBA, 2014). A política pública referente à motivação e ao incentivo da mobilidade urbana sustentável, especificamente no uso da bicicleta, está orientada, primeiro, aos residentes, posteriormente à área turística.

A implantação do plano cicloviário fez surgir empresas de aluguel de bicicletas para uso do morador local e turista. Essas empresas dispõem de serviços em pontos estratégicos da cidade e próximos aos atrativos turísticos. A empresa Kuritbike (Figura 2) iniciou as atividades na área do cicloturismo urbano em 2010, em decorrência da existência da infraestrutura cicloviária que interliga os parques na cidade.

A empresa possui 130 bicicletas e o aluguel para turistas representa 70% da demanda. A *Tour Bike Club* iniciou suas atividades na cidade de Manaus, em 1966, e possui rotas turísticas em São Paulo, Minas Gerais, Santa Catarina e no Paraná, e está relacionada diretamente com um cicloturismo esportivo e de competição. Possui 10 bicicletas para alugar e funciona também como uma escola para se aprender a andar de bicicleta.

Figura 2 - Empresa de Cicloturismo urbano Kuritbike



Fonte: Empresa Kuritbike, 2016.

Em relação aos aspectos culturais do uso da bicicleta, os entrevistados afirmam que houve mudanças significativas em seu uso. No início, relata a proprietária da Kuritbike, que o foco era somente turístico, porém depois de um tempo, a comunidade começou a alugar as bicicletas, tornando-se segmento de mercado. Na *Tour Bike Club*, as mudanças percebidas estão relacionadas à motivação, pois os moradores começaram a observar os benefícios que a bicicleta traz para a saúde.



VI Encontro de Turismo de Base Comunitária e Economia Solidária - VI ETBCES

Um aspecto limitante do uso da bicicleta na cidade está relacionado ao tempo, pois as chuvas que ocorrem com frequência influem consideravelmente em seu uso, fazendo diminuir a demanda. A topografia, relevo de altitude, exige maior esforço ao pedalar, desmotivando o percurso por alguns trajetos.

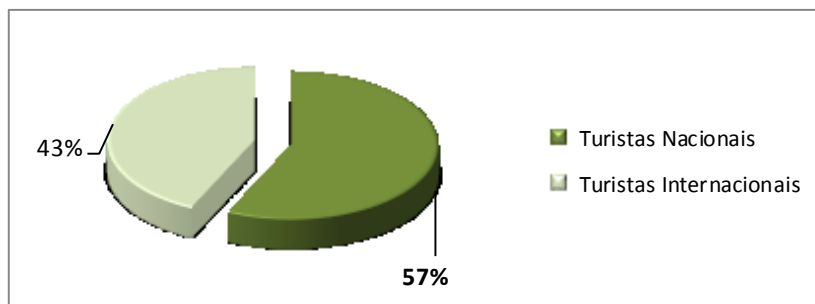
Em relação aos aspectos econômicos, uma das empresas diz inovar, ofertando sempre novos produtos e que o negócio é rentável, a outra alega sustentar o negócio com a venda de acessórios e concertos de bicicletas.

Em Curitiba, a iniciativa de implantação das ciclovias é recente, foi pensada a partir da Copa do Mundo de Futebol de 2014 e continua em expansão. Entretanto, de acordo com os proprietários entrevistados, não existem parcerias entre o setor público e privado para apoiar o cicloturismo, porém há um esforço do setor público relativo à promoção e à conscientização, nas redes sociais, panfletos e eventos, para o uso da bicicleta, embora isso não demonstre uma clara intenção de receber turistas para realizar cicloturismo e, nem mesmo, a orientação sobre as principais rotas turísticas, tanto dentro como fora de Curitiba.

Em relação ao perfil dos usuários que alugam bicicletas este é homogêneo. A maioria é de turistas e os moradores tendem a comprar a sua própria bicicleta para realizarem passeios de finais de semana.

Entre os turistas que alugam bicicletas, estes viajam com motivação de fazer turismo urbano sustentável. De acordo com Corsi (2003), são turistas não institucionalizados, isto é, não constituem grandes grupos de pessoas em decorrência da organização de agências/operadora, causando menos impacto ao meio. São pessoas que procuram contato com a população local, procurando respeitar modos de vida dos residentes. Em Curitiba, o perfil deste usuário pode ser observado no Gráfico 1.

Gráfico 01 - Procedência do praticante do cicloturismo curitibano



Fonte: Os autores (2016).



VI Encontro de Turismo de Base Comunitária e Economia Solidária - VI ETBCES

Além da inserção da bicicleta, enquanto modal de transporte para melhorar a circulação das cidades alterando significativamente a dinâmica urbana por meio da promoção de uma melhor qualidade de vida e redução de emissão de gases poluentes (FREITAS; LABRECA, 2011), a modalidade privilegia o acesso aos atrativos turísticos localizados na área central da cidade de Curitiba, onde o acesso de carro torna-se difícil e demorado.

Tabela 1- Perfil do turista que realiza o cicloturismo em Curitiba

CICLOTURISTAS
61% dos usuários são do sexo masculino
A maioria possui entre 21 a 60 anos de idade
26% possuem ensino superior e pós-graduação
26% possuem renda mensal entre nove e onze salários mínimos
48% percorrem entre 10 a 20 quilômetros de bicicleta nas ciclovias
41% usam também o ônibus e, 32% usam também o carro como transporte enquanto estão na cidade
48% dos turistas usam a bicicleta na sua cidade de origem
52% usam a bicicleta por motivos de saúde
58% visitam atrativos naturais como os parques da cidade
41% realizam os passeios com familiares ou amigos

Fonte: Os autores (2016).

A principal característica do usuário da bicicleta em passeios pelo centro urbano de Curitiba está relacionada a uma condição estruturante, que visa à melhor qualidade de vida e à tomada de consciência dos problemas ambientais. Boa parte é praticante da modalidade e vê nela uma opção para melhorar sua saúde. Pedalando com a família ou amigos, percorre as ciclovias que interligam as principais áreas verdes da cidade e aproveita para conhecer parques, museus, praças e outros atrativos contemplados na rota.

Em relação à satisfação, os praticantes destacam que o passeio é acolhedor e percebem ao longo do caminho a presença de moradores que também usam as ciclovias como forma de lazer. Portanto a modalidade do cicloturismo, além de contribuir na mitigação das emissões de poluentes, constitui-se como estratégia de aproximação entre visitante e morador local.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em relação às entrevistas realizadas com empresários de cicloturismo, nota-se não existir articulação entre os órgãos públicos e o setor privado que contribua para o desenvolvimento da área. Mostraram-se distantes e desconformes com a intervenção pública.



VI Encontro de Turismo de Base Comunitária e Economia Solidária - VI ETBCES

As entrevistas feitas junto aos turistas do cicloturismo mostram a necessidade de ampliar o estudo, abrangendo não só o perfil desse usuário, mas contribuir com uma análise mais aprofundada da dimensão da percepção que o cicloturista obtém durante o passeio de bicicleta pela cidade e seu grau de aproximação com ela.

Em Curitiba, a questão central é que, enquanto o entendimento comum da mobilidade estiver conectado ao conceito de dirigir um automóvel, o caminho para a mobilidade urbana sustentável por meio do cicloturismo será uma tarefa árdua. Contudo investir em infraestrutura cicloviária e incentivar seu uso podem reverter em benefícios econômicos e melhoria da qualidade de vida, mesmo para aqueles que nunca andaram de bicicleta. Nesse contexto, indica-se que os esforços e as políticas de mobilidade urbana devem estar voltados à mudança de percepção do morador em respeito aos benefícios ambientais, sociais, econômicos e culturais do modal de bicicleta.

No que se refere ao turismo sob a ótica do cicloturismo, tem-se muito a avançar nesse aspecto, e isso não se reduz somente à percepção do morador, mas também do visitante. Desse modo, o uso da bicicleta pode colaborar no desenvolvimento sustentável da atividade turística e contribuir para a mitigação das emissões de GGE.

REFERÊNCIAS

AGUILAR, V.; RIVAS, H.; GONZALEZ, R. **Glosario de términos técnicos relacionados con la actividad turística habitualmente empleados en Chile**, 2008.

ALLIS, Thiago. **Sobre cidades, bicicletas e turismo**: evidências na propaganda imobiliária em São Paulo. Caderno virtual de turismo. Rio de Janeiro. v.15, n.3, p. 390-406, 2015.

CASTRO, L. T. **Cidades para um pequeno planeta, Richard Rogers**. vol. 1, n. 2, outubro de 2001, 06p.

COSTA, M. S. **Um índice de mobilidade urbana sustentável**. Tese de Doutorado. Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo. São Carlos, 2008.

CORSI, E. **Patrimônios histórico-culturais**: uma nova perspectiva para o urbano e o rural através do turismo sustentável. Caminhos de geografia, 2003.

CHACÓN, R.M. **El valor del espacio público como herramienta de marketing de la ciudad**. V seminario – Taller sobre espacios públicos. Facultad de arquitectura y diseño. Universidad de Los Andes, Venezuela, 2012.

CHACÓN, R. M.; ORNES, S. La ciudad sostenible, reto para el turismo. Topofilia. **Revista de Arquitectura, urbanismo y ciencias sociales**. Centro de estudios de América del norte, el colegio de señora. vol. 2, n. 1, 2010.



VI Encontro de Turismo de Base Comunitária e Economia Solidária - VI ETBCES

CHACÓN, R. Capitales urbanas para el desarrollo, sustentabilidad urbana e políticas públicas. **Revista Quivera**. vol. 11, n.1, p. 77-90. Universidad Autonoma del estado de México, 2009.

DE OLIVEIRA, J; ESPERANÇA, J. P. Bike usage and cycle tourism: The Pattern of Portuguese associated bike riders. Book of Proceedings vol. I , **International Conference on tourism & Management studies**. Algarve, 2011.

FAULKS, P.; RITCHIE, B.; DOOD, J. **Bicycle tourism as an opportunity for re-creation and restoration?** Investigating the motivations of bike ride participants, 2008.

FREITAS, M. P. LABRECA, D. F. Mobilidade urbana sustentável e sua viabilidade nas cidades médias: Estudo de Referência de Araguari /MG1. **Revista Geográfica de América Central**. Número Especial, EGAL, p. 1-16, Costa Rica, II Semestre 2011.

GRIMM, I.J.; SEGOVIA, Y; SAMPAIO, C.A.C. Mobilidade Urbana Sustentável e o Turismo: Análise Comparativa Brasil, Holanda e Dinamarca. **Anais do XII Seminário da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo 30 de setembro a 02 de outubro de 2015 – Natal/RN**.

IPPUC. **Plano cicloviário de Curitiba**. Prefeitura de Curitiba. 2013. Disponível em: <http://www.ippuc.org.br/default.php>. Acesso em: 24 set. 2014.

LAMONT, M. Reinventing the Wheel: a definitional discussion of bicycle tourism. **Journal of sport and tourism**. v. 14. n. 1, 2009.

ORNÉS, Sandra. **La gestión urbana sostenible**: Algunos componentes necesarios de entender. Universidad Simón Bolívar. División de ciencias sociales y humanidades, departamento de planificación urbana, 2012.

ORNÉS, Sandra. La gestión sostenible: conceptos, rol del gobierno local e vinculación con el marketing urbano. Universidade Simón Bolívar – Departamento de planificación urbana. Provincia n.31. Venezuela, 2014.

RITCHIE, B.W. Understanding the Motivation and Travel Behavior of Cycle Tourists Using Involvement Profiles. **Journal of Travel & Tourism Marketing**, v.7, 2009.

RUEDA, S. **La ciudad compacta y diversa frente a la conurbación difusa**. Disponível em: <http://habitat.aq.upm.es/cs/p2/a009.html>. Acesso em: 28 ago. 2016.

_____. *Modelos urbanos y sostenibilidad*. **I Congreso de Ingeniería Civil, Territorio y Medio Ambiente**. Madrid, 2002. Disponível em: <http://www.bvsde.paho.org/bvsacd/cd30/modelos.pdf>. Acesso em: 28 ago. 2016.

SALDANHA, L.; PEIXOTO, M.; FRAGA, C. **O Papel de instrumentos de planejamento para o desenvolvimento do cicloturismo em âmbito internacional**. XIII Rio de Transportes, 2015.