

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA  
SETOR DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS  
DEPARTAMENTO DE TURISMO

LEANDRA LUCIANA BARBIERI DE OLIVEIRA

UMA ANÁLISE DO CICLOTURISMO NO MUNICÍPIO DE PONTA GROSSA/PR

PONTA GROSSA – PR

2019

LEANDRA LUCIANA BARBIERI DE OLIVEIRA

UMA ANÁLISE DO CICLOTURISMO NO MUNICÍPIO DE PONTA GROSSA/PR

Trabalho de Conclusão de Curso  
apresentado para obtenção do título de  
Bacharel em Turismo na Universidade  
Estadual de Ponta Grossa.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup>. Dr.<sup>a</sup>. Rúbia Gisele  
Tramontin Mascarenhas

PONTA GROSSA – PR

2019

LEANDRA LUCIANA BARBIERI DE OLIVEIRA

UMA ANÁLISE DO CICLOTURISMO NO MUNICÍPIO DE PONTA GROSSA/PR

Trabalho de Conclusão de Curso, apresentado para obtenção do título de Bacharel em Turismo na Universidade Estadual de Ponta Grossa.

Ponta Grossa, 21 de outubro de 2019.



Prof.ª. Dr.ª. Rúbia Gisele Tramontin Mascarenhas

Universidade Estadual de Ponta Grossa



Sr. Marcelo Guimarães Amaral

Ponta Grossa Campos Gerais Convention & Visitors Bureau



Prof.ª. Dr.ª. Valéria de Meira Albach

Universidade Estadual de Ponta Grossa

Dedico este a todos os que tiveram paciência e serenidade para me permitir esta conquista.

À minha família, por sua capacidade de acreditar e investir em mim e pela certeza de que não estou sozinha nessa caminhada.

## AGRADECIMENTOS

À Deus, com o nome que qualquer um o reconheça.

À Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Rúbia Mascarenhas, pela contribuição de seus conhecimentos e Sugestões na orientação da Iniciação Científica e neste Trabalho de Conclusão de Curso.

À Josiane Kossar, colega de bacharelado, pela parceria, apoio, incentivo e dedicação na pesquisa que influenciou a elaboração deste trabalho.

Ao meu marido, que me deu suporte necessário à conclusão do curso.

À minha família, sempre presente e atuante.

A todos que direta ou indiretamente contribuíram para a conclusão desta pesquisa.

“Na minha opinião existem dois tipos de viajantes: os que viajam para fugir e os que viajam para buscar.”

VERÍSSIMO, Érico.

## RESUMO

Turismo se faz com pessoas se locomovendo entre lugares de interesse, e isso movimenta diversas áreas da economia e traz desenvolvimento para as localidades. Com planejamento, gestão de projetos e o aprimoramento tecnológico, o desenvolvimento dos meios de transporte e telecomunicações de forma global, o turismo mundial também foi muito estimulado. Levando em consideração as tendências de sustentabilidade, o desenvolvimento das atividades turísticas é reflexo do planejamento local aplicado ao turismo e deve considerar o bem-estar dos moradores e desenvolvimento integral do destino. O Cicloturismo é uma forma de viagem com um dia ou mais de duração, que tem como motivação conhecer lugares, utilizando a bicicleta como meio de locomoção. Ponta Grossa/PR oferece um cenário atrativo e propício para ciclo-passeios, que, com o devido planejamento e execução, criaria a oferta de um produto único movimentando a economia local. O objetivo do trabalho é analisar o cenário da atividade local, confrontada com a publicação “Circuitos de Cicloturismo: Manual de Incentivo e Orientação Para os Municípios Brasileiros”, de 2010, reconhecido pelo Ministério do Turismo como um exemplo a ser seguido. Com o presente trabalho, alcançou-se uma visão do panorama do cicloturismo de Ponta Grossa/PR levantando as possibilidades de instalação de roteiros cicloturísticos, dentro de um contexto técnico e econômico, como demonstrado no decorrer do trabalho, sendo possível de ser implantado.

**Palavras chave:** Cicloturismo; Ponta Grossa; Planejamento.

## ABSTRACT

Tourism is about people moving between places of interest, and this moves several areas of the economy and brings development to the localities. With planning, project management and technological improvement, the development of means of transport and telecommunications globally, world tourism has also been greatly stimulated. Taking into account sustainability trends, the development of tourism activities is a reflection of local planning applied to tourism and should consider the welfare of residents and integral development of the destination. Cycling is a form of travel of a day or longer, whose motivation is to know places, using the bicycle as a means of transportation. Ponta Grossa / PR offers an attractive and conducive scenario for cycle tours, which, with proper planning and execution, would create a unique product offering that will drive the local economy. The objective of this paper is to analyze the scenario of local activity, confronted with the publication "Cycling Tours: Guide for Incentives and Guidance for Brazilian Municipalities", 2010, recognized by the Ministry of Tourism as an example to be followed. With the present work, it was achieved an overview of the Ponta Grossa / PR cycle tourism panorama, raising the possibilities of installation of bicycle tours, within a technical and economic context, as demonstrated during the work, being possible to be implemented.

**Keywords:** Cyclotourism; Ponta Grossa; Planning.



## LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 – CICLOVIA URBANA EM CASTRO/PR .....	21
FIGURA 2 – MAPA DE UNIDADES DE CONSERVAÇÃO FEDERAIS E ESTADUAIS NO ESTADO DO PARANÁ – 2005.....	25
FIGURA 3 – MAPA GEOTURÍSTICO DE PONTA GROSSA .....	26
FIGURA 4 – TABELA COMPARATIVA ANUAL DO ARRECADADO PELO ISS DA ÁREA ESPECÍFICA DO TURISMO.....	28
FIGURA 5 – MATERIAL PROMOCIONAL OFICIAL .....	30
FIGURA 6 – GRÁFICO IDADE DOS CICLISTAS .....	31
FIGURA 7 – GRÁFICO INSTRUÇÃO DOS CICLISTAS .....	32
FIGURA 8 – IMAGEM PUBLICITÁRIA DO SANTA CAFÉ.....	34
FIGURA 9 – BAR DO PELÉ/GUARAGI – VISTA EXTERNA .....	35
FIGURA 10 – BAR DO PELÉ/GUARAGI – VISTA INTERNA.....	35
FIGURA 11 – TRILHA ALAGADOS .....	37
FIGURA 12 – PRINCIPAIS PONTOS DE PARTIDA DOS CICLISTAS EM PONTA GROSSA .....	40
FIGURA 13 – CICLOVIAS/CICLOFAIXA/CALÇADAS COMPARTILHADAS PLANEJADAS/PROCICLOVIASPG/IPLAN DE PONTA GROSSA – 2013.....	41
FIGURA 14 –RELATÓRIO DO MAPA DO TURISMO / REGIÃO DOS CAMPOS GERAIS .....	43
FIGURA 15 – PLACA DIRECIONAL DE VILA VELHA DEGRADADA.....	46
FIGURA 16 – GRÁFICO SINALIZAÇÃO DAS TRILHAS .....	46
FIGURA 17 – TRECHO 2 - ROTA DAS CACHOEIRAS – CARTILHA .....	49
FIGURA 18 – TRECHO 2 - ROTA DAS CACHOEIRAS – GUIA DE BOLSO.....	49
FIGURA 19 – EXEMPLO DE PLANILHA, MAPA DETALHADO E GRÁFICO ALTIMÉTRICO.....	50

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b>	9
1.1	CONSTRUÇÃO DO CONHECIMENTO	11
<b>2</b>	<b>SEGMENTAÇÃO DE MERCADO</b>	14
<b>3</b>	<b>TURISMO</b>	16
3.1	TRANSPORTES TURÍSTICOS	17
3.2	CICLOTURISMO	18
3.3	INFRAESTRUTURAS CICLOTURÍSTICAS	20
<b>4</b>	<b>PONTA GROSSA E O CENÁRIO CICLOTURÍSTICO</b>	25
4.1	A IMPORTÂNCIA NA ECONOMIA	28
4.1.1	Ecoturismo	29
4.2	CICLOTURISMO	31
4.2.1	O que o cicloturista busca	33
4.2.2	O que o cicloturista traz	36
4.3	EFEITOS POSITIVOS DO CICLOTURISMO	38
4.4	ELABORAÇÃO DE UM CIRCUITO DE CICLOTURISMO	38
4.4.1	Estudo de viabilidade	39
4.4.2	Gestão do circuito	40
4.4.3	Equipe de trabalho	42
4.4.4	Território do circuito	43
4.4.5	Elaboração técnica do traçado	44
4.4.6	Estruturas públicas e particulares de apoio ao circuito	47
4.4.7	Elaboração do guia para o cicloturista	48
4.4.8	Recursos financeiros	50
4.4.9	Divulgação do circuito	51
4.4.10	Cronograma de implantação e gestão do circuito	53
4.4.11	Metas e resultados esperados com seus mecanismos de avaliação	53
<b>5</b>	<b>CONSIDERAÇÕES</b>	54
<b>6</b>	<b>REFRÊNCIAS</b>	56

## 1 INTRODUÇÃO

O turismo, que se faz com pessoas em movimento entre lugares de interesse, é um setor dinâmico com potencial para movimentar diversas áreas da economia gerando divisas e desenvolvimento para as localidades. A condição para a efetivação desta movimentação econômica é a existência de demanda, porém em um cenário ideal, esta viria acompanhada de um planejamento e uma gestão de projeto responsável, que considere os interesses de todos os envolvidos no processo.

Lembremos: o turismo engloba aspectos econômicos, ambientais, sociais e culturais. O grau de cooperação entre todos e a formação de parcerias serão de importância fundamental para o sucesso da implementação do Plano Estratégico de Desenvolvimento do Turismo Regional. (MINISTÉRIO DO TURISMO, PRT, MO4, 2007 p. 17)

Com o aprimoramento tecnológico e consequente desenvolvimento dos meios de transporte e telecomunicações o turismo mundial foi muito estimulado, sendo o setor um dos que apresenta maior crescimento e pode chegar a crescer 4% em 2019, segundo relatório da Organização Mundial do Turismo publicado no site do Ministério do Turismo – (MTur) em 2019.<sup>1</sup>

Ao planejar a infraestrutura turística, deve-se levar em consideração as tendências de sustentabilidade, as características locais, fomentando a comunidade nas práticas da hospitalidade e potencializando o desenvolvimento humano e subsequentemente os atrativos regionais, transformando-os em recursos turísticos, observando o envolvimento comunitário na promoção e fomento de turismo local. Conforme Bissoli (2001), o desenvolvimento das atividades turísticas é reflexo do planejamento local aplicado ao turismo. “O planejamento do turismo deve considerar todas as formas possíveis de contribuição ao bem-estar dos moradores e desenvolvimento integral do destino” (PETROCCHI, 2009, p. 2).

Cicloturismo é uma forma de turismo que usa a bicicleta como meio de transporte. Roldan (2000, p.14) define “[...] todo tipo de viagem com um dia ou mais de duração, que tenha como objetivo conhecer lugares e praticar turismo, utilizando a bicicleta como meio de locomoção”.

---

<sup>1</sup> <http://www.turismo.gov.br/ultimas-noticias/12306-crescimento-do-turismo-mundial-pode-chegar-a-4-em-2019.html>

A bicicleta é atualmente um meio de transporte alternativo aos convencionais que vem ganhando adeptos em função de custo, gosto pessoal, qualidade de vida e saúde. Com o aumento significativo e seu uso, grandes cidades já incluem a malha cicloviária em seus estudos e aplicações de infraestrutura (EDRA, 2019).

Uma atividade de lazer pode ser ampliada para uma viagem, unindo o desejo de realizar um desafio pessoal com um novo destino a ser visitado e no percurso ampliar as experiências vividas. Estes passeios de bicicleta ou cicloturismo vêm conseguindo aproximar visitantes e autóctones com novas formas de convivência entre pessoas de diferentes estilos de vida. A par de tudo isso, essa nova convivência gerada pelo cicloturismo, pode fomentar um novo desenvolvimento econômico da localidade, trazendo mais divisas aos municípios e inserindo uma parcela da população outrora ociosa, num mercado relativamente novo ainda com muito a ser ponderado.

O Segundo Planalto, que forma os Campos Gerais e onde o vento e a chuva esculpiram por milhões de anos as famosas formações de arenito de Vila Velha, região onde está localizada Ponta Grossa no Paraná. A Escarpa Devoniana oferece um cenário atrativo e propício para longos passeios, os quais podem ser feitos também em duas rodas, e que, com o devido planejamento e execução, criariam a possibilidade e oferta de um produto único, que movimentaria a economia local.

O objetivo geral deste trabalho é analisar o cicloturismo no município de Ponta Grossa, e especificamente pretende:

- a) Contextualizar o cicloturismo como segmento turístico.
- b) Apresentar as características de Ponta Grossa para o cicloturismo.
- c) Apontar ações ligadas à atividade cicloturística em Ponta Grossa.

O trabalho está construído em quatro capítulos, a partir desta introdução. No seguinte capítulo será abordada a conceituação da segmentação de mercado. No terceiro, serão desenvolvidos os temas turismo e transporte, suas bases teóricas, e o cicloturismo e planejamento da mobilidade. No quarto capítulo a confrontação dos dados de Ponta Grossa - o cenário em análise com a obra "Circuitos de Cicloturismo: Manual de Incentivo e Orientação Para os Municípios Brasileiros"

publicação de Soares (2010). O quinto capítulo contém as considerações de encerramento. Por fim, o índice referencial bibliográfico.

## 1.1 CONSTRUÇÃO DO CONHECIMENTO

O estudo do tema vem se desenvolvendo desde 2017, no Programa de Iniciação Científica do Grupo de Pesquisa Turismo Regional: Planejamento, organização e desenvolvimento. No ano de 2017, o subprojeto de pesquisa explorou o tema Cicloturismo - História da atividade nos Campos Gerais.

De início foi feita uma análise documental bibliográfica sobre o cicloturismo, em livros, artigos, manuais, documentos oficiais, internet e normas técnicas da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, buscando referências sobre os assuntos. Para embasar teoricamente, utilizaram-se contribuições de autores como Roldan (2000) e Silveira (2010) abordando os temas bicicleta e cicloturismo; Ministério do Turismo (2007 e 2010) para conceitos de Mercado Turístico, Oferta e Demanda e Segmentação do Turismo; SEBRAE (2018) para Tendências; e Soares (2010) e Lanzillotta (2013) para Infraestrutura e Planejamento.

Seguiu-se com os dados coletados e compilados conforme o Projeto de Iniciação Científica, sobre a realidade pontagrossense da atividade, incluindo-se o 2º Salão de Turismo dos Campos Gerais (2017), onde houve o lançamento do Cicloturismo em Ponta Grossa como plano de ação no turismo pelo Poder Público Municipal como um laboratório de observação da realidade sobre o tema, de acordo com (BAUER; GASKELL, 2002), onde a observação em campo se utiliza de uma composição interdisciplinar científica.

A coleta de informações através da participação de grupos de Whatsapp possibilitou verificar sobre como os ciclistas percebem a atividade no local e sua frequência. Foi realizada participação e observação durante todo o período dos projetos de pesquisa de Iniciação Científica (agosto/2017 a agosto/2019) e somando-se com a análise das respostas de um questionário aplicado entre dezembro/2017 e fevereiro/2018, tornou possível compreender como a atividade evoluiu no contexto histórico.

A pesquisa gerou elementos que embasaram os trabalhos (Quadro 1):

**Quadro 1 – Trabalhos apresentados em 2017/2018**

ANO	TIPO	EVENTO	LOCAL	TITULO
2017	Resumo Expandido	12º FIT /11º FÓRUM CATARATAS	Foz do Iguaçu	Aplicabilidade das Normas da ABNT no Cicloturismo
2017	Artigo Científico	II Simpósio Internacional Interdisciplinar em Ciências Sociais Aplicadas.	Ponta Grossa	As possibilidades do cicloturismo para a região dos Campos Gerais
2017	Artigo Científico	V CONGRETUR / XVII SESTUR	Ponta Grossa	O Cicloturismo como Produto Turístico em Ponta Grossa: Realidade ou Possibilidade
2018	Artigo Científico	13º FIT /12º FÓRUM CATARATAS	Foz do Iguaçu	Eventos ciclísticos em Ponta Grossa: O conflito entre a titulação “Capital Do Cicloturismo” e a realidade da operacionalização da atividade
2018	Resumo Expandido	EAIC	Ponta Grossa	Cicloturismo - História Da Atividade Nos Campos Gerais

Fonte: A Autora

A participação nestes eventos fez com que se ampliasse a visão sobre diferentes faces do tema, permitindo análises pontuais acerca de assuntos técnicos baseados em normas de realização da atividade, em aspectos sociais e garantias legais como abordado no Simpósio Internacional de Ciências Sociais Aplicadas de 2017, ou na distância entre a realidade existente e o divulgado pelo poder público sobre o tema Cicloturismo em Ponta Grossa, assunto abordado nos demais eventos.

Na continuidade do projeto de pesquisa, no ano de 2018, até agosto de 2019, foram pesquisados os eventos realizados em Ponta Grossa, buscando informações sobre tipologia dos eventos realizados, pessoal envolvido, e realização dos mesmos. A coleta de informações se deu através da participação de grupos de Whatsapp, onde os ciclistas operacionalizam a atividade no local e foi complementada pelas mídias oficiais e propagandas boca a boca.

Estes dados resultaram em outros trabalhos apresentados (Quadro 2):

**Quadro 2 – Trabalhos apresentados em 2019**

ANO	TIPO	EVENTO	LOCAL	TITULO
2019	Artigo Científico	14º FIT /13º FÓRUM CATARATAS	Foz do Iguaçu	Eventos de Ciclismo em Ponta Grossa: Uma análise com o viés do Cicloturismo
2019	Artigo Científico	III Simpósio Internacional Interdisciplinar em Ciências Sociais Aplicadas.	Ponta Grossa	Eventos e o cicloturismo: uma análise em Palmeira – PR
2019	Resumo Expandido	EAIC	Ponta Grossa	Cicloturismo em Ponta Grossa – análise de eventos no ano de 2018

Fonte: A Autora

Neste trabalho, o tipo de abordagem é definido por Rejowski, (1999, p.11), como sendo “de caráter exploratório descritivo, envolvendo pesquisa bibliográfica-documental, em que se utilizaram vários instrumentos”. A validação dos dados foi feita pelo método de emparelhamento (LAVILLE E DIONNE, 1999) com a análise qualitativa do conteúdo associada ao modelo teórico.

Durante a pesquisa, se exponenciou a publicação “Circuitos de Cicloturismo: Manual de Incentivo e Orientação Para os Municípios Brasileiros” publicação de Soares (2010), organizada com apoio do Clube de Cicloturismo do Brasil e UDESC - Universidade do Estado de Santa Catarina, que é reconhecido pelo Ministério do Turismo (MTur)<sup>2</sup> onde sugere os primeiros passos para a viabilidade técnica, econômica e publicitária de um projeto de cicloturismo, que vai ser o elemento “norteador” para analisar o cenário municipal e formar uma visão mais clara do panorama da atividade cicloturística atual em Ponta Grossa/PR.

A Obra Circuitos de Cicloturismo (Soares, 2010), explora as possibilidades de instalação de roteiros cicloturísticos e oferece um modelo de planejamento e projetos a serem realizados dentro de um contexto econômico que pode ser adaptada para diferentes realidades. A organização da publicação está disposta como a seguir:

TURISMO E ECONOMIA  
 Importância do turismo para a economia municipal  
 Ecoturismo  
 CICLOTURISMO  
 O que o cicloturista busca  
 O que o cicloturista traz  
 EFEITOS POSITIVOS DO CICLOTURISMO  
 ELABORAÇÃO DE UM CIRCUITO DE CICLOTURISMO  
 Primeiros passos  
 Estudo de viabilidade  
 Definição do território do circuito  
 Equipe de trabalho  
 Gestão  
 Elaboração técnica do traçado  
 Estruturas públicas e particulares de apoio ao cicloturista  
 Elaboração do guia para o cicloturista  
 Divulgação  
 Recursos financeiros (SOARES, 2010 p.05).

Na análise de Ponta Grossa como cenário cicloturístico, para fins didáticos, usar-se-á o formato construído por Soares (2010) no Manual de Cicloturismo.

<sup>2</sup> <http://www.turismo.gov.br/ultimas-noticias/1253-turismo-sobre-duas-rodas.html>

## 2 SEGMENTAÇÃO DE MERCADO

O turismo se concretiza ao satisfazer os desejos dos consumidores de conhecer, experimentar, visitar algum lugar, se hospedando, se alimentando e para isso se deslocando, seja para um fim determinado ou simplesmente para estar lá.

O Programa de Regionalização do Turismo do MTur de 2007 (p.15) ensina que:

O mercado turístico pode ser entendido como “o encontro e a relação entre a oferta de produtos e serviços turísticos e a demanda, individual ou coletiva, interessada e motivada pelo consumo e uso destes produtos e serviços”.

Conhecer os clientes e o que eles esperam em uma viagem é o que as instituições dos setores público e privado precisam para obter sucesso no mercado turístico. Ofertar os produtos e serviços turísticos certos aos fregueses em potenciais e convertê-los em fregueses reais é um desafio permanente, que exige oferecer produtos que atendam às necessidades e os desejos de cada grupo encontrado no mercado o tempo todo.

A tendência atual é a busca por uma vida mais simples, com mais qualidade de vida, mais saudável, mais consciente dos impactos que uma pessoa causa no meio ambiente (MINISTÉRIO DA SAÚDE, 2017). E conforme a pesquisa Akatu, 2018 (p. 32), “O desejo da população brasileira é claramente pelo caminho da sustentabilidade”. Com este pensamento, novas formas de economia alternativa surgem e ampliam as formas de fuga da rotina e modos de relaxamento.

Segundo o Caderno de Tendências 2019-2020 publicado pelo SEBRAE, (p.10),

O stress e o cansaço são um mal mundial. Quando apontamos essa preocupação, sabíamos que a busca por uma vida mais saudável ia se intensificar cada vez mais. E é exatamente isso que vem acontecendo. Cada vez mais pessoas buscam espaços e produtos para relaxamento.

Com esta busca, o ciclismo e o cicloturismo, que unem o lazer e relaxamento ao turismo, crescem em demanda (WEATON et al, 2012; ZOKVO, 2013) e podem proporcionar experiências únicas.



A tecnologia e a atual rapidez nos transportes têm mudado o destino final das viagens. Contudo, os turistas querem mais do que a mesma dinâmica praticada por todos os outros viajantes, querem viagens exclusivas, destinos e passeios singularizados, segundo Lanzillotta (2013), apresentam a necessidade de levar consigo a experiência e conhecimentos da localidade visitada.

O mercado considera estes desejos dos turistas e se segmenta cada vez mais, sendo capaz de atingir o público mais diferenciado de diversas faixas etárias e gostos e, dentre tantas variações há o cicloturismo.

O cicloturismo precisa ser entendido como um nicho de mercado diferenciado. É mais que turismo de aventura, é além de andar de bicicleta por rotas pré-definidas; seu consumidor ultrapassa também os limites de turismo desportivo, suplanta a competição de quem vai mais longe ou mais rápido<sup>3</sup>.

A atividade também se enlaça com a Antropologia quando o cicloturista se envolve com os moradores e mutuamente se despertam curiosidade. Por fim, troca sentimentos com a cultura e a paisagem, que tem o poder de atrair o viajante pelas suas características.

Pela sua multiplicidade e necessidades pode-se dizer que o Cicloturismo ocupa uma posição específica no rol de segmentos do mercado turístico.

---

<sup>3</sup> <http://www.clubedecicloturismo.com.br/artigos-1/52-planejamento/432-principais-duvidas-sobre-cicloturismo>

### 3 TURISMO

Ao se deslocar, motivadas para realizar negócios, participar de eventos, aproveitar momentos de lazer, visitar amigos e parentes, compras, entre outras atividades as pessoas estão fazendo turismo.

A Organização Mundial do Turismo (OMT) e a Comissão de Estatística das Nações Unidas definem turismo, como (apud Lapierre e Hayes, 1994, p. 23):

As atividades que pessoas viajando para ou permanecendo em lugares fora do seu ambiente usual, por não mais do que um ano consecutivo, a lazer, negócios ou outros objetivos.

Para realizar estas atividades em que as pessoas buscam satisfazer seus desejos, o transporte, alimentação, hospedagem, passeios, souvenirs, entre outros precisam ser pagos, e isso provoca movimento na economia do local visitado.

Uma pesquisa, elaborada pela consultoria britânica Oxford Economics, e disponibilizada pelo site do Ministério do Turismo, ressalta que a contribuição do turismo ao Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro cresceu 3,1% em 2018, totalizando US\$ 152,5 bilhões (8,1%).

A presidente do World Travel & Tourism Council (WTTC), Gloria Guevara, avalia que os dados comprovam o papel do turismo, enfatizando:

Pelo oitavo ano consecutivo, nosso setor superou a expansão da economia global, e registramos o segundo maior crescimento de qualquer setor do mundo. As cifras mostram o poder da nossa indústria como ferramenta para que os governos gerem prosperidade. (Mtur 2019) <sup>4</sup>.

O Turismo pode ser considerado um sistema aberto (BENI, 2002). Ele se modifica conforme as pessoas que o compõem. Atualiza-se conforme os gostos e à moda, e se adequa às evoluções do mundo moderno. Segundo Ansarah (2001 apud RESENDE, 2011, p. 173),

O Turismo de massa passou a não satisfazer mais as necessidades e as vontades de grande parte dos turistas, que começaram a buscar maior personalização das viagens. Os destinos passaram a focar seus esforços em grupos específicos de turistas por meio de diferenciais. ..., a segmentação foi o caminho encontrado para

---

<sup>4</sup> <http://www.turismo.gov.br/últimas-notícias/12461-cresce-a-participação-do-turismo-no-pib-nacional.html>

garantir a satisfação do cliente e passou a fazer parte dos produtos turísticos adaptados a esta nova realidade.

A tríade de composição do turismo inclui turistas, locais a serem visitados e o deslocamento. Neste sentido, Centeno (1992) argumenta que o elemento substancial no Turismo é o fluxo. O turismo não existe sem transporte, porém percebe-se que mesmo após evolução deste, as pessoas estão usando a tecnologia de forma diferenciada, para acessar os locais desejados, mais como apoio e segurança e retornando ao simples, como usar a bicicleta, por exemplo, como meio de transporte.

### 3.1 TRANSPORTES TURÍSTICOS

Conforme Palhares (2002), os transportes que podem ser usados pelo visitante, variam entre aéreo, aquaviário, ferroviário e rodoviário. Neste último não somente com veículos automotores, aos quais se inclui também as bicicletas. O uso e a sua escolha do modal de transporte a ser utilizado estão atrelados a vários fatores, como preço, tempo de viagem, conforto, flexibilidade, desejo pessoal, estilo de vida do viajante, apresentando todos eles vantagens e desvantagens.

A bicicleta pode ser adotada como meio de transporte. Devido a sua peculiaridade acabou sendo associada a um objeto de recreação, porém pode ser usada como transporte, inclusive turístico, sendo conduzida até o destino e/ou dentro dos destinos como uma modalidade de lazer, em formato de passeios. (SOARES, 2010)

A escolha do modal de transporte impacta diretamente na dinâmica do fluxo do turismo (ROLDAN, 2010). A viagem e o deslocamento em si devem fazer parte de todo o processo de planejamento do turismo, concomitantemente com o planejamento de uso dos atrativos para fins turísticos.

O transporte por bicicletas nos caminhos de cicloturismo promove uma aproximação com os autóctones de forma mais efetiva do que outros tipos de deslocamento, em função do tempo e velocidade com que são realizados e da necessidade de mais pontos de acolhimento, hospedagem, alimentação, serviços para as bicicletas, comparativamente (ROLDAN, 2000).

A promoção de um destino turístico deve incluir as formas de acesso ao local, desde a etapa do planejamento. Devido à peculiaridade da atividade em duas rodas, a falta de algumas infraestruturas impossibilita o alcance dos resultados esperados, segundo (OLIVEIRA; KOSSAR e MASCARENHAS, 2018).

### 3.2 CICLOTURISMO

A Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT (2007) objetivamente define o Cicloturismo como uma atividade turística que tem como elemento principal a realização de roteiros de bicicleta. Pequini (apud FONSECA, 2009) entende que Cicloturismo é uma arte de viver, é o ócio, a saúde, a boa convivência, compartilhar o esforço, o contato com a natureza. Já Schetino (apud FONSECA, 2009) entende o Cicloturismo mais emocionalmente, referindo-se mais às sensações que ele proporciona, como liberdade, possibilidade de mudança de trajeto, maior contato com culturas locais, intimidade com a paisagem, seus aromas, climas e cores.

Cicloturismo é turismo feito com bicicleta, segundo (SALDANHA, 2017). E entendendo Rueda (2008), o Cicloturista busca principalmente uma experiência de imersão no local visitado, viver o destino, conhecer em um ritmo mais lento as pessoas, sua cultura, sua comida e hospitalidade.

Os ciclo-passeios podem ser feitos dentro de uma viagem, quando o turista aluga uma bicicleta para explorar mais demoradamente uma cidade ou roteiro, por um dia ou dois, ou ainda em uma viagem mais longa, toda planejada para se fazer o percurso todo de bicicleta. Outro fator que pode despertar o interesse pelo cicloturismo, é que é uma atividade de baixo impacto de poluição, e faz bem tanto para o viajante como para o mundo.<sup>5</sup>

As viagens de bicicleta podem ser organizadas por empresas e vendidas como um produto turístico, onde deverão contar com um guia de cicloturismo ou um acompanhante turístico, em roteiros pré-determinados, quando geralmente são seguidos por carros de apoio e, se forem no Brasil, devem seguir as regras da ABNT. Segundo Roldan (2000) podem também ser viagens totalmente independentes, nas quais os viajantes carregam suas bagagens em alforjes especialmente projetados para bicicletas. Neste segundo caso, os viajantes não

---

<sup>5</sup> BIKENBIKE | Bikenbike srl via Bodoni 96 Roma Italia (<https://bikenbike.com/>)

precisam ter um cronograma preciso que determine as paradas e tenha horários predeterminados, mas explora livremente o território, deixando sua curiosidade tomar suas decisões, ficando livres para mudar de destino quando quiser, no caminho.

A Demanda Turística de Cicloturismo, ou o número total de pessoas que viajam ou desejam viajar utilizando a bicicleta tem crescido e movimentado destinos turísticos pela Europa, Oceania e América do Norte (WESTON et al., 2012; ZOVKO, 2013) e este crescimento aguça a academia e também movimenta o trade turístico.

No Brasil, apesar de poucos estudos na área até 2010, a atividade já despontava como promissora, tendo alguns exemplos de sucesso consolidados como a Estrada Real (MG, RJ e SP), o Caminho da Fé, de Águas da Prata- MG até Aparecida- SP, trajetos na Chapada Diamantina e o Circuito do Vale Europeu Catarinense que derivou ainda as rotas Costa Verde e Mar, Acolhida na Colônia e Rota das Araucárias (PEDRINI, 2013).

O Circuito de Cicloturismo do Vale Europeu Catarinense foi projetado para o cicloturismo, o primeiro circuito de cicloturismo do Brasil, com mapas, planos altimétrico, sinalização, site e material impresso específico para a prática de cicloturismo. (PEDRINI, 2013, p.18).

A oferta do produto Cicloturismo, aquele definido com a aplicação das normas da ABNT e vendido como um produto turístico depende de uma estrutura pensada especificamente para a atividade. Diversos estudos e relatórios de impacto econômico, ambiental e social das regiões onde a atividade foi implantada nos fazem perceber que há necessidade de estruturação dos circuitos de cicloturismo, através de um planejamento estratégico devidamente apropriado, que supra as necessidades estruturais e de serviços relevantes para a organização da atividade (ver LTSA, 2004; SLF, 2009; WESTON et al., 2012; ZOVKO, 2013).

Além da parte de planejamento e confecção de material informativo do circuito, a parte de infraestrutura física para a oferta do Cicloturismo envolve todos os setores do turismo. A oferta de serviços de acolhimento, de restauração (A&B), de apoio e consertos para as bicicletas, necessita de ações diferenciadas, para atender aos cicloturistas, devido a especificidade da atividade.

O movimento gerado pelo turismo pode desenvolver comunidades e tende a promover integração entre moradores e visitantes gerando movimentação de importância também econômica. A proximidade entre cicloturistas e autóctones pode ser bem lucrativa para ambos, se corretamente instalada a infraestrutura para a oferta das soluções específicas para este público.

### 3.3 INFRAESTRUTURAS CICLOTURÍSTICAS

Os cicloturistas, pela própria característica de velocidade empregada na viagem, aproveitam todo o trajeto, consomem a paisagem, a cultura, e a gastronomia do local, ao passo que descortinam nuances e aspectos da localidade com outro olhar, flertando quase que diretamente com outros segmentos de turismo como o turismo em áreas naturais, ou turismo urbano, sem, contudo, se limitar a estes. Não é o destino que os atrai, é a viagem durante todo o seu percurso.

O uso da bicicleta dentro de ambientes urbanos impacta diretamente no sistema viário, ainda podendo surgir como opção sustentável para cidades com grande potencial para o turismo (STAUSKIS, 2009) É importante entender seu impacto, que é tão relevante quanto o sistema utilizado pelos demais veículos, e necessário estar incluído no planejamento ciclovitário de cidades com grande potencial turístico.

Para o Cicloturismo as exigências de infraestrutura vão além das vias e rotas para a sua execução. É também necessário oferecer orientação, alimentação e hospedagem, além de segurança aos turistas.

Para se alcançar uma estrutura funcional, que ofereça ao visitante o melhor produto e ao morador local uma possibilidade de permanência e renda mantendo a sensação de pertencimento e apropriação do seu espaço, de forma a minimizar a interferência que a vinda dos turistas causa, (MTur, 2007) é necessário que toda essa atividade seja organizada dentro das técnicas de planejamento.

Soares (2017)<sup>6</sup> citado em relato de palestra, observa que o Brasil ainda tem uma visão dissociada do planejamento cicloviário e do turismo mesmo em cidades mundialmente reconhecidas como turísticas, como o Rio de Janeiro. Na região turística dos Campos Gerais, Castro é um dos municípios que vem investindo em ciclovias (Figura 1), além de Ponta Grossa.

**Figura 1 – Ciclovía urbana em Castro/PR**



Fonte: A Rede, 2019

(<https://d.arede.info/campos-gerais/248442/prefeitura-de-castro-conclui-duas-etapas-da-nova-ciclovía>)

Em Ponta Grossa não é no espaço urbano que se concentra o expoente do cicloturismo, mas no espaço naturalmente preparado para recebê-lo pela geografia ímpar dos Campos Gerais. O maior atrativo dos cicloturistas é pedalar pelos campos e estradas que conduzem para mais perto das formações geológicas existentes.

É imperativo observar a importância do planejamento estratégico do cicloturismo ao utilizar das políticas cicloinclusivas e na organização do turismo para possibilitar a adaptação das metodologias de análise de redes cicloviárias a serem utilizadas em destinos turísticos, observando suas características e de forma que integre planejamento, implementação e monitoramento das políticas públicas, capazes de fomentar novos segmentos de negócios favorecendo o desenvolvimento local sustentável (SALDANHA, 2017).

<sup>6</sup> Cicloturismo urbano em foco / organizadores, Fátima Priscila Morela Edra, Juliana de Castro, Luiz Emerson da Cruz Saldanha. - Niterói: FTH/UFF, 2017. P. 14.

O planejamento de uma viagem de cicloturismo é completamente diferente de planejar qualquer outra viagem. Tudo tem que ser pensado em função do meio de transporte, a bicicleta. A bagagem minimalista, o período do ano, a variação climática, as distâncias, as paradas, a alimentação, hidratação, pontos de apoio também para a bicicleta e não somente ao ciclista, e este por ser o propulsor do seu meio de transporte deve estar em boas condições físicas e se preparar fisicamente para a viagem (ROLDAN, 2000).

O estudo do percurso total a ser percorrido deve incluir na etapa preparatória, informações sobre quais regiões e cidades o viajante irá cruzar, tipo de estrada a ser utilizado, além das altitudes e recursos disponíveis. Além destas considerações, “o autoconhecimento do cicloturista, das etapas diárias, como quantos quilômetros pretende percorrer, qual a velocidade pretende empregar, os dias de descanso, entre outros” (ROLDAN, 2000, p.22).

Por essas características do cicloturismo, esta parte do planejamento da viagem exige atenção e muito comumente os adeptos da atividade buscam ajuda junto a outros praticantes e/ou em associações ligadas ao cicloturismo, tanto para traçado de roteiros, quanto para outras informações mais específicas como hospedagens, distâncias, nível de dificuldade, entre outros.

Atualmente, a internet é um forte aliado do cicloturista, facilitando o acesso das informações desejadas, conseqüentemente o planejamento da viagem e a integração do viajante com o ambiente visitado. A existência e disponibilidade destas informações é causa determinante na escolha do destino ou trajeto.

Ainda assim, se obter uma rota suficientemente segura e confortável de cicloturismo prescinde de cuidados especiais de planejamento. Neste ínterim se destaca “a importância do envolvimento da sociedade civil e de especialistas no processo de planejamento dessas rotas e na reflexão sobre um modelo de gestão que garanta a qualidade da infraestrutura a ser oferecida aos cicloviantes”, (LEDO, 2017, p.17), incluindo neste aspecto “toda a malha cicloviária urbana, vias calmas, ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas e passeios compartilhados” (SEGOVIA, 2017, p.48).

A associação do Poder Público com outros atores especialistas e interessados pode transformar um desejo em realidade e desenvolver um mercado



lucrativo que desperte a comunidade para a oportunidade comercial de se desenvolver e prosperar.

No estado de Santa Catarina, os circuitos cicloturísticos do Vale Europeu, da Costa Verde & Mar – Araucárias e mais recentemente de Joinville foram criados através de um esforço conjunto entre o governo, à sociedade civil e a iniciativa privada e são hoje referência no Brasil. (LEDO, 2017, p. 17).

Rodrigo Telles, fundador do Clube de Cicloturismo do Brasil, é um dos responsáveis pelo planejamento e implantação dos circuitos com resultados positivos, e pontuou no evento Estratégias para o Desenvolvimento do Cicloturismo realizado em Niterói, 2017<sup>7</sup> que os principais pré-requisitos que devem ser atendidos para um projeto de cicloturismo ser bem-sucedido são:

- ✓ Atenção à qualidade na apresentação e divulgação das informações,
- ✓ À diversificação e autonomia das rotas,
- ✓ À infraestrutura física (sinalização, paraciclos, etc.),
- ✓ O engajamento da sociedade civil.

Ele ainda ressalta que “após a implantação das rotas, é essencial a manutenção destas premissas pela comunidade” e que, dentre as principais carências apontadas no campo do cicloturismo, “a ausência de políticas públicas e diretrizes de planejamento em nível estadual e nacional é igualmente sentida, bem como a falta de participação da academia nesses projetos.” (LEDO, 2017, p.18).

Torna-se importante contextualizar a relação entre planejamento urbano e a prática de ciclismo, pois as cidades brasileiras, por opção de gestão pública, foram formatadas para o uso prioritário de veículos automotores o que dificulta a utilização da bicicleta para qualquer finalidade. Para incrementar-se a mobilidade sobre duas rodas sem uso de motor, fazem-se necessárias ações concretas do poder público, introduzindo infraestrutura de adequação, criação de ciclovias e na instalação de outras estruturas que possibilitem implantação de rede de apoio aos praticantes e usuários.

Devido à atividade possuir exigências diferentes em função do meio de transporte utilizado e ao mesmo tempo ser um modo de aumentar a arrecadação

---

<sup>7</sup> in Cicloturismo urbano em foco / organizadores, Fátima Priscila Morela Edra, Juliana de Castro, Luiz Emerson da Cruz Saldanha. - Niterói: FTH/UFF, 2017

dos municípios como turismo, foi lançado pela Organização Não Governamental (ONG) Clube de Cicloturismo do Brasil dentre cujos objetivos está a difusão do cicloturismo no Brasil, a publicação “Circuitos de Cicloturismo: manual de incentivo e orientação para os municípios brasileiros”,

oferecida às prefeituras dos municípios brasileiros, informando-as, incentivando-as e oferecendo orientações básicas para a instalação de Circuitos de Cicloturismo, a fim de atrair e atender turistas nacionais e estrangeiros que realizam viagens usando a bicicleta como meio de transporte. (SOARES, 2010 p.03)

Este manual construído entre 2008 e 2010 na cidade de Florianópolis (SC) sob circunspeções de diversas entidades de pesquisa e apoio à atividade cicloturística “apresenta informações e orientações para os técnicos e dirigentes do poder público e seus parceiros criar seus circuitos ou roteiros de cicloturismo e atrair estes desejáveis visitantes para seus municípios.” (SOARES, 2010 p.03), foi apresentado pelo governo de Santa Catarina durante o 6º Salão do Turismo - Roteiros do Brasil, realizado pelo Ministério do Turismo em São Paulo, em 2011 e até hoje é referenciado pelo site do MTur<sup>8</sup> como base informativa para implementação do Cicloturismo nos municípios brasileiros.

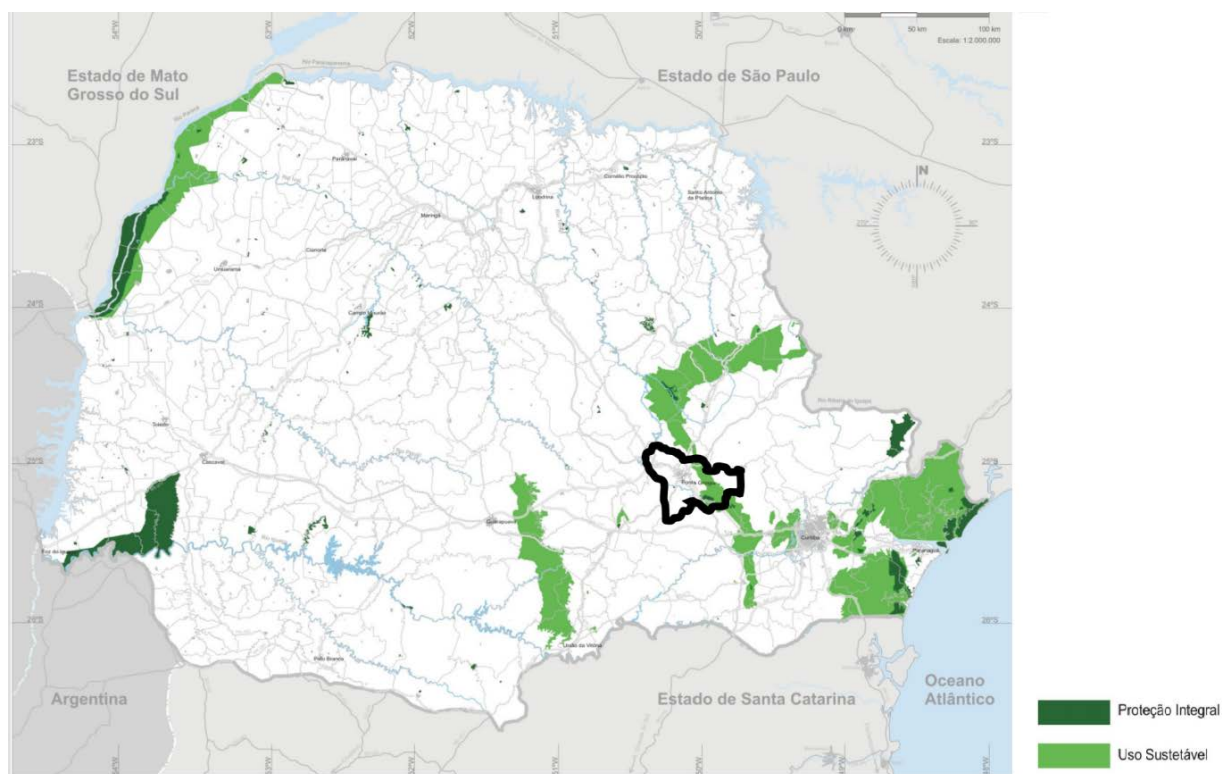
---

<sup>8</sup> <http://www.turismo.gov.br/ultimas-noticias/1253-turismo-sobre-duas-rodas.html>

#### 4 PONTA GROSSA E O CENÁRIO CICLOTURÍSTICO

Ponta Grossa pertence à região dos Campos Gerais do Paraná, que estão distribuídos entre o primeiro e o segundo planalto paranaense, acompanhando os limites da Escarpa Devoniana, (MAACK, 1968,). Devido a sua localização, é privilegiada em suas paisagens naturais e exuberante beleza cênica decorrentes da geografia e da Escarpa Devoniana em destaque na figura 2. .

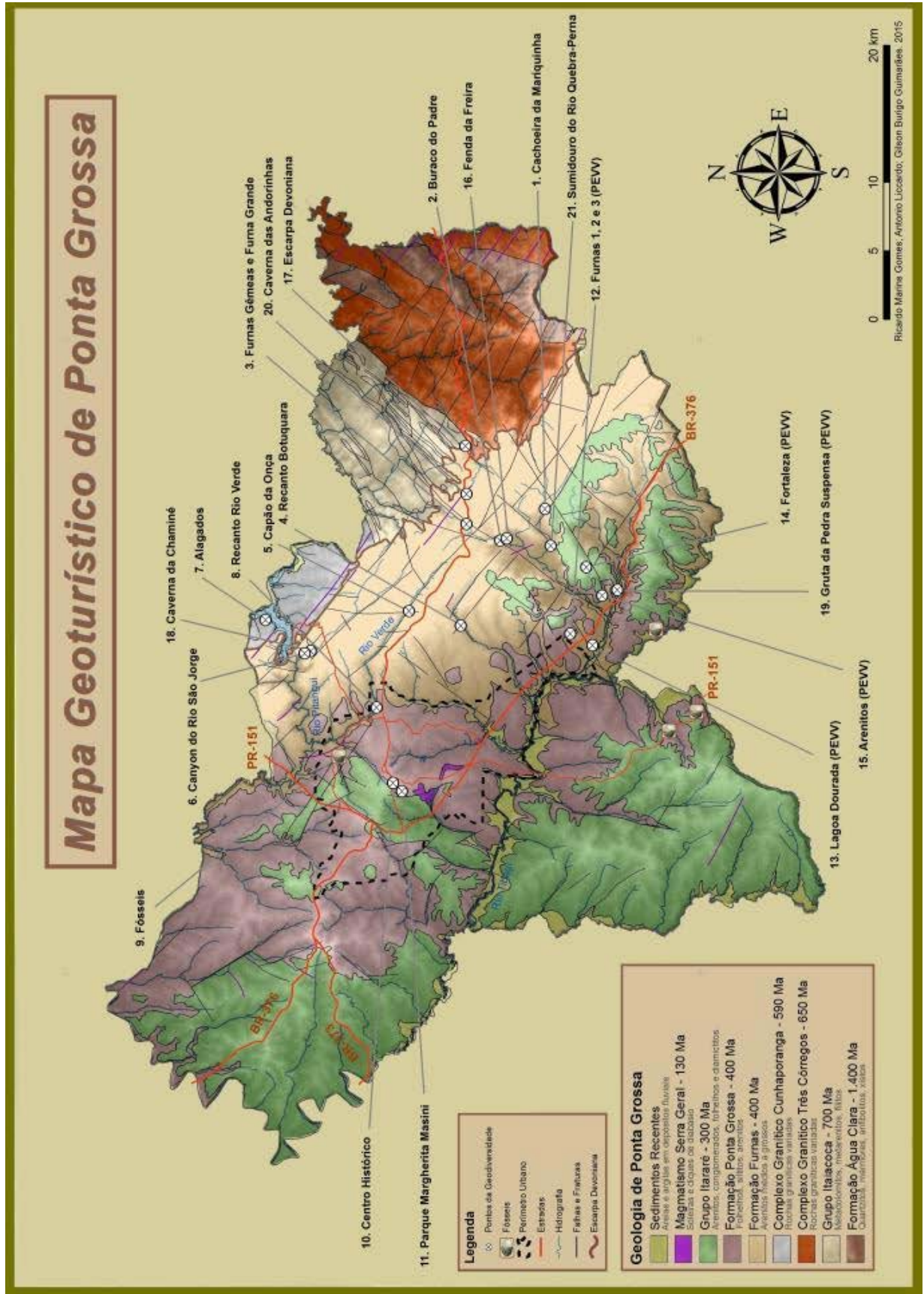
**Figura 2 – Mapa de Unidades de Conservação Federais e Estaduais no Estado do Paraná – 2005**



Fonte: Plano Diretor de Ponta Grossa, 2018  
([http://www.pontagrossa.pr.gov.br/files/planodiretor/2.2.2.3\\_areas\\_naturais\\_protegidas.pdf](http://www.pontagrossa.pr.gov.br/files/planodiretor/2.2.2.3_areas_naturais_protegidas.pdf))

Esta condição geomorfológica privilegiada é o fator que conforme (SOARES, 2010) evidencia potencial para a implantação da atividade devido à possibilidade de diversificação e alternativa de rotas cicloturísticas pela natural atratividade. O mapa Geoturístico de Ponta Grossa (Figura 3) evidencia os geosítios localizados em Ponta Grossa, endossando esta condição naturalmente atrativa e potencial para o cicloturismo.

Figura 3 – Mapa Geoturístico de Ponta Grossa



Fonte: <http://m.geocultura.net/parana/ponta-grossa/>

A cidade possui uma boa imagem perante o público viajante e uma e reputação do destino favorável<sup>9</sup>. O Parque Estadual de Vila Velha – PEVV, ao sul da cidade, é um dos principais indutores do turismo no Estado e está tendo sua concessão licitada para oferecer uma melhor estrutura e maior gama de serviços aos visitantes.<sup>10</sup> O Canyon do Rio São Jorge e o Alagados, entre outros, também oferecem atratividade na região norte, há ainda outras destinações que se pode aproveitar na atividade.

A atividade cicloturística é associada à saúde e bem-estar e busca melhorar a qualidade de vida na região. Pesquisa de tendência mostra que “os consumidores priorizam a saúde, felicidade e simplicidade - e gastam mais para obtê-los.”<sup>11</sup> A procura por hábitos de vida saudável fez com que surgissem na cidade, diversos grupos de ciclismo, catalogados na Pesquisa de Iniciação Científica, que se organizam e gerenciam as pedaladas através de aplicativos de smartphone, tipo Whatsapp.

Foi constatado também que estes grupos derivam de ciclistas pioneiros, que iniciaram as atividades desde as décadas de 1970, vem crescendo em número de praticantes, rotas e trilhas desbravadas. Atuam pedalando e organizando eventos para fortalecer a atividade. Assim, pode-se entender que o ciclismo vem se desenvolvendo em Ponta Grossa de maneira espontânea através de grupos de praticantes da modalidade, independente do apoio e ações de políticas públicas na operacionalização da atividade. Este movimento mostra que há um desenvolvimento local e cultural em torno da bicicleta e que causa impacto diretamente na economia local.

Soares (2010, p 12) diz que “o cicloturista tem um perfil que busca estar em contato com a natureza, conhecer áreas rurais e recônditas, viver uma aventura e relacionar-se com pessoas de diferentes culturas” e este cenário Ponta Grossa pode oferecer, como se fará perceber a seguir, quando da análise como cenário cicloturístico, no formato construído no Manual de Cicloturismo.

---

<sup>9</sup> <http://www.pontagrossa.pr.gov.br/node/9713>

<sup>10</sup> <http://blogdodoc.com/2019/06/07/lider-do-governo-garante-apoio-ao-projeto-de-concessao-do-parque-de-vila-velha/>

<sup>11</sup> 10 Tendências Globais de Consumo 2019 in <https://go.euromonitor.com/white-paper-ec-2019-10-Tendencias-Globais-de-Consumo-2019.html> - Page. 47

#### 4.1 A IMPORTÂNCIA NA ECONOMIA

Turismo é uma atividade que provoca movimentação econômica em diversos setores. Soares (2010) sustenta que o turismo é viável para todos os municípios, e incrementaria os orçamentos até mesmo daqueles municípios que subsistem por outras fontes de renda.

Atualizando dados, em 2017 “o impacto do turismo gerou uma participação de US\$ 8,8 trilhões ao PIB mundial (10,4%), uma alta de 3,9%, superior à expansão da economia global (3,2%). O setor foi responsável por 319 milhões de empregos”.<sup>12</sup>

Ponta Grossa já percebeu que este é um nicho de mercado interessante. A implantação de ações pró-turismo já mostra resultados. Publicação do Observatório de Turismo do Município demonstra um aumento significativo da arrecadação de ISS do setor, como na tabela constante na figura 4.

**Figura 4 – Tabela Comparativa Anual do Arrecadado pelo ISS da Área Específica do Turismo**

<b>Ano</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>Varição Percentual 2017-2018 (%)</b>	<b>Varição Percentual 2018-2019 (%)</b>	<b>Varição do Período Total</b>
<b>Jan</b>	86.693,66	89.307,59	143.850,85	3,01	61,07	65,93
<b>Fev</b>	96.695,73	97.440,18	155.166,41	0,76	59,24	60,47
<b>Mar</b>	118.543,98	121.841,57	169.818,24	-2,78	39,38	43,25
<b>Abr</b>	99.141,06	141.654,60	180.697,11	42,88	27,56	82,26
<b>Mai</b>	110.606,47	103.199,20	162.196,11	-6,69	57,17	46,64
<b>Jun</b>	95.931,47	109.633,24	171.635,13	14,28	56,55	78,91

Fonte: Prefeitura Municipal de Ponta Grossa/Coordenadoria do ISSQN (2019)

O cicloturismo é um produto turístico viável e rentável, tanto que foi incluído no Caderno Técnico Operacional como parte do Plano de Concessão de uso de área do Parque Estadual de Vila Velha<sup>13</sup>. Isso demonstra que pode de maneira

<sup>12</sup> MTur in <http://www.turismo.gov.br/últimas-noticias/12461-cresce-a-participação-do-turismo-no-pib-nacional.html>

<sup>13</sup> <http://www.meioambiente.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=433>

assertiva contribuir para o aumento da arrecadação do município de forma direta e indireta.

#### 4.1.1 Ecoturismo

De forma intrínseca, e por ser praticado em grande parte no ambiente natural, o Ecoturismo se integra com a demanda do cicloturista. Soares (2010, p 12) diz que “o cicloturismo é uma modalidade de turismo que articula cinco outras modalidades: o ecoturismo, o turismo rural, o turismo de aventura, o turismo cultural e o gastronômico”.

Soares (2010, p. 08) cita sem referenciar ano, a definição de Ecoturismo da EMBRATUR:

...o ecoturismo é um 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 através da interpretação do ambiente, promovendo o bem-estar das populações envolvidas.

Ressalta que desde 2010 o ecoturismo é um segmento em crescimento, informação corroborada em 2018, onde a natureza é principal atrativo de destinos-tendência no Brasil (Site MTur) <sup>14</sup>. Cerca de 13% dos turistas estrangeiros que vinham ao Brasil em 2010 eram ecoturistas. Atualizando para dados de 2017, 16,6% dos estrangeiros buscavam natureza, ecoturismo ou aventura segundo o MTur <sup>15</sup>.

Ainda segundo Soares (2010, p 09), no Brasil, “o ecoturismo cresce 10% a cada ano, e estima-se que o país possua meio milhão de ecoturistas e existem no país mais de 250 operadores e agentes especializados de ecoturismo”; e que “500 mil brasileiros utilizam os serviços de agências especializadas em ecoturismo por ano” (SOARES, 2010, p. 09), o que significa que é muito maior o número de ecoturistas que realizam viagens de maneira autônoma.

Atualmente agências de receptivo turístico de Ponta Grossa, como o Núcleo Setorial de Guias de Turismo (NGTUR), oferecem diversas atividades ao ar livre

---

<sup>14</sup> <http://www.turismo.gov.br/ultimas-noticias/10664-2018-natureza-e-principal-atrativo-de-destinos-tendencia-no-brasil.html>

<sup>15</sup> <http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2017-07/pesquisa-mostra-que-95-dos-turistas-estrangeiros-pretendem-voltar-ao-brasil>

como passeios e visitas guiadas ao Buraco do Padre, Furnas Gêmeas e Alagados entre outras. Há demanda, pois se observa na Internet o aumento de propaganda das atividades de turismo junto à natureza pela região, e posteriormente, postagens das fotografias dos passeios e aventuras realizados nas redes sociais.

Mas nem só de rotas rurais se faz a atividade, rotas urbanas também oferecem potencial ao cicloturismo segundo Soares (2010, p. 08), “os Municípios que tenham relevantes atrativos históricos, culturais, gastronômicos ou de compras podem desenvolver circuitos urbanos”. Estes passeios podem ter seu planejamento voltado para atender tanto aos turistas quanto aos próprios moradores, que tem a possibilidade de olhar para a cidade sob uma nova perspectiva e ou atrelados a rotas rurais, ampliando e enriquecendo os circuitos de cicloturismo de forma eclética, (LANZILLOTTA, 2013).

Neste ínterim, Ponta Grossa realizou algumas ações de implantação de espaços urbanos para uso da bicicleta, como a pista compartilhada na Av. Dom Geraldo Pellanda, festivamente inaugurada como indica a Figura 5, e no Parque Linear em Olarias.<sup>16</sup>

**Figura 5 – Material Promocional Oficial**

**UM NOVO LOCAL EM  
NOSSA CIDADE**



**CIRCUITO  
ESPORTE  
E LAZER**

**EVENTO DE INAUGURAÇÃO**

**DIA 7 DE SETEMBRO**  
(sexta-feira / feriado)

Local: Rotatória Av. Dom Geraldo Pellanda (BRF)

Fonte: PMPG (2018) Adaptado pela autora.

**COMPARTILHADO:  
EM PONTA GROSSA,  
O RESPEITO ESTÁ  
NAS RUAS.**



<sup>16</sup> <https://www.diariodoscamos.com.br/noticia/parque-linear-em-oficinas-contara-com-pista-de-300-metros-para-ciclistas>



Foi amplamente noticiado pela imprensa também, um projeto protocolado na Secretaria de Planejamento do Estado do Paraná de uma ciclovia ecológica partindo de Uvaranas até Itaiacoca, orçado em R\$ 3,8 milhões de reais<sup>17</sup>.

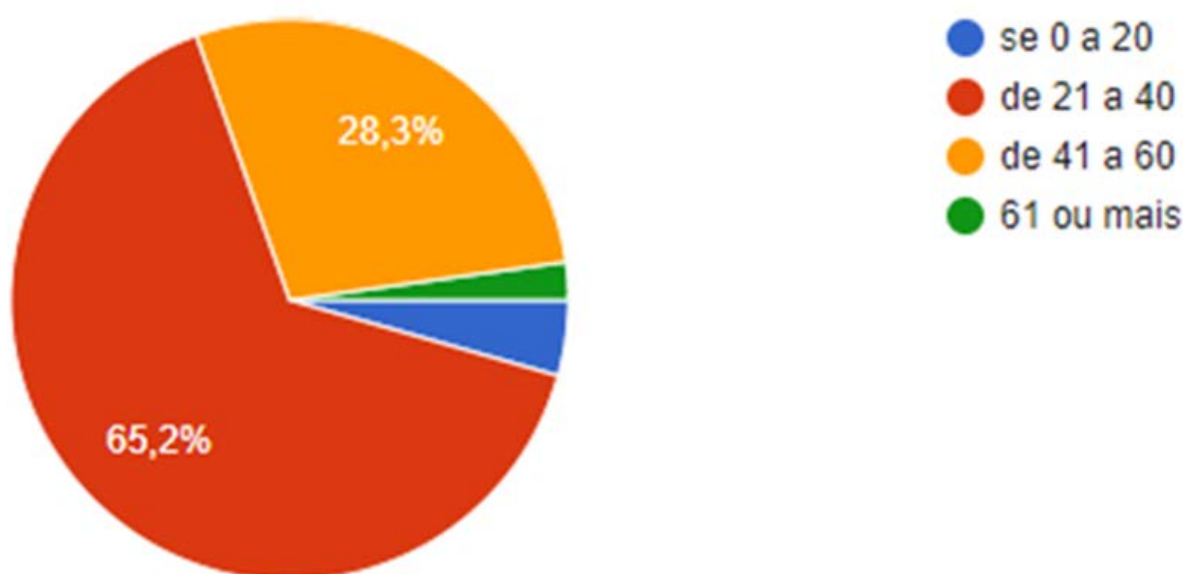
#### 4.2 CICLOTURISMO

Viajar de bicicleta pode ser uma experiência solitária ou com companhia. “Diversas modalidades de viagem de cicloturismo, que podem durar de um dia a vários meses e percorrer desde uma comunidade do interior até vários países” preceitua Soares (2010, p. 11). A viagem pode ser completada toda com a própria bicicleta ou com o auxílio outros meios. Podem ser ainda sem ou com o auxílio de carros-de-apoio de operadoras especializadas e o custo da viagem é proporcional à dimensão da aventura. (SOARES, 2010).

Soares (2010, p. 11) dita o perfil do cicloturista, definindo em média que “ele tem 30 anos de idade, pedala em pequenos grupos durante até uma semana, transporta sua bicicleta no ônibus até o início do roteiro, hospeda-se em pousadas e gasta mais de 50 reais por dia”.

Em Ponta Grossa, pode-se verificar com relação à idade que mais da metade dos ciclistas tem entre 21 e 40 anos conforme o gráfico na Figura 6.

**Figura 6 – Gráfico Idade dos Ciclistas**

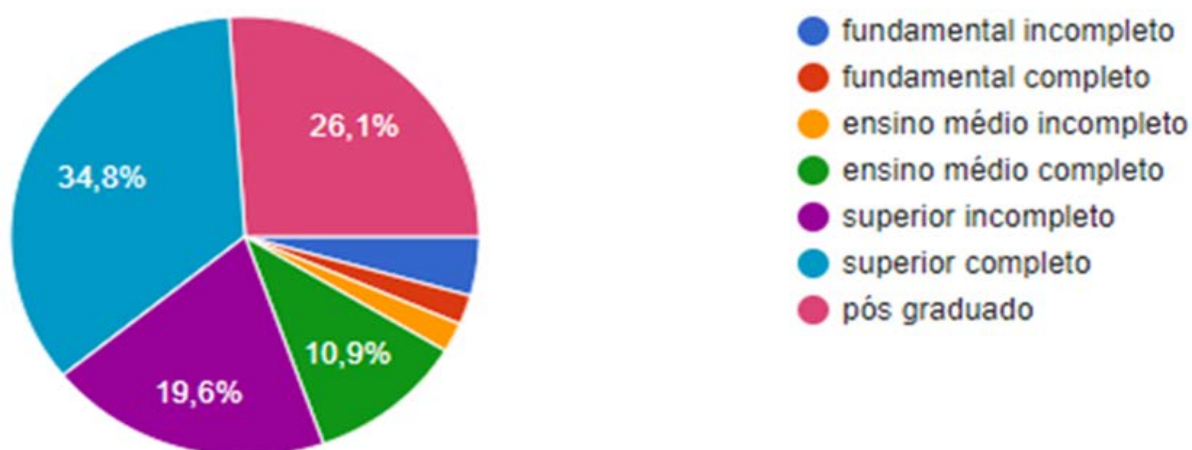


Fonte: Relatório EAIC (Oliveira; Mascarenhas) 2018

<sup>17</sup> <https://www.diariodoscamos.com.br/noticia/pg-apresenta-novo-projeto-de-ciclovia-em-itaiacoca>

Os dados referentes ao grau de instrução são corroborados em Ponta Grossa, com os dados auferidos (Figura 7) na pesquisa aplicada no Projeto de Iniciação Científica e constantes do relatório apresentado no EAIC. (OLIVEIRA; MASCARENHAS, 2018).

**Figura 7 – Gráfico Instrução dos Ciclistas**



Fonte: Relatório EAIC 2018

Estes ciclistas são engajados digitalmente e constantemente oferecem informações sobre seus trajetos realizados. Reunidas na Internet as orientações e informações para a cicloturagem podem ser de várias comunidades, blogs e grupos de debate além de páginas pessoais de cicloturistas. “Relatos, mapas, roteiros com coordenadas geográficas, dicas, orientações, equipamentos, informações de hospedagens e de serviços diversos são facilmente acessíveis na rede mundial de computadores” diz Soares (2010, p. 06) no Manual – Circuitos de Cicloturismo.

A pesquisa de tendência<sup>18</sup> corrobora a informação quando afirma que os consumidores “entre 15 e 40 anos de idade são mais habituados a usar a internet intensamente em seu cotidiano”. Isso revela que o cicloturista geralmente possui boa instrução e relaciona-se com seus pares, falando bem – ou mal – dos serviços e da acolhida que encontrou pelo caminho.

Todas as cidades brasileiras estão aptas a oferecer aos cicloturistas algum atrativo, porque diferente do turista comum que procura um destino, quem vem de bicicleta se interessa pelo trajeto – “todo lugar é seu destino”, ensina Soares (2010, p.11).

<sup>18</sup> 10 Tendências Globais de Consumo 2019. P. 34

Mas para se concretizar, o destino precisa se vender, se mostrar, informar o que tem de interessante, e fazer isso de maneira eficiente.

#### 4.2.1 O que o cicloturista busca

Ele busca “uma estrutura de comunicação e recepção”, diz Soares (2010, p.12). As pessoas querem saber o que tem na região, o que contam aquelas “rústicas estradas, que cruzam florestas, riachos ou cachoeiras, campos e plantações”.

À beira do caminho moram pessoas que têm uma história pra contar;

Praticamente todas as cidades possuem zona rural com estradas de chão batido, que passam por florestas, riachos ou cachoeiras, campos e plantações, em montanhas ou planícies; à beira dessas estradas moram as pessoas de hábitos simples, trabalhadores rurais, fazendeiros e camponeses, que sempre têm uma história boa pra contar; essas estradas dão acesso a elementos de arquitetura como casarões e casebres, engenhos, igrejas e monumentos, muitos dos quais identificados com a cultura e a colonização local; durante o percurso, o cicloviajante se depara com festas tradicionais, com o folclore local, com os hábitos, o linguajar, a culinária e as crenças dos moradores. Todos esses caminhos são encarados, pelos cicloturistas como aventuras, como desafios, sobre tudo quando oferecem à vista um belo luar ou pôr-do-sol, quando por ele atravessam aves e outros animais silvestres (Soares, 2010, p 12).

Ponta Grossa tem residentes com histórias pra contar aos visitantes que vêm em suas bicicletas. Os arenitos no Parque Estadual de Vila Velha, com suas formas que aguçam a imaginação e a lenda que o envolve; as cachoeiras e paredões formados pela Escarpa Devoniana e os Alagados são outros atrativos de natureza. A paisagem dos Campos Gerais e o “perder de vista” do olhar, que o relevo proporciona enquanto os viajantes se deslocam em busca de outros elementos e alguns patrimônios materiais e culturais espalhados pelo território aumentam o rol de elementos de atratividade.

A restauração da Capela Santa Bárbara, a primeira construção da cidade, erigida pelos Jesuítas, datada de 1729, tombada pelo Conselho Municipal de Patrimônio Cultural - COMPAC em 2000<sup>19</sup> e a abertura do Santa Café em uma das trilhas comumente usadas pelos ciclistas locais demonstra essa predisposição para o acolhimento, somando-se com belezas naturais e patrimônios culturais. A imagem da Figura 8 é uma publicação da Santa Café, demonstrando a interação já existente

---

<sup>19</sup> <http://www.pontagrossa.pr.gov.br/capela-santa-barbara>

entre cicloturismo e patrimônio, na Capela Santa Bárbara, que foi totalmente restaurada e preservada, é aberta à visitação.

**Figura 8 – Imagem Publicitária do Santa Café.**



Fonte: Facebook, 2019.

Devido à especificidade do transporte,

o cicloturista não pode carregar muita bagagem, mas sempre compra um pequeno artesanato representativo, consome a comida típica nas paradas e alimentos como mel, doces, frutas e queijos para consumir durante a pedalada. (SOARES, 2010, p.12)

Localmente, o mercado do Passo do Pupo na estrada de Itaiacoca e a Mercearia e Petisqueira do Pelé ou simplesmente “Bar do Pelé” em Guaragi, (Figuras 9 e 10) são o “ponto de encontro entre moradores e referência para quem vem de fora” <sup>20</sup> onde “entre o balcão e as prateleiras repletas de doces e mantimentos,” <sup>21</sup>, que ao mesmo tempo em que suprem algumas necessidades

<sup>20</sup> <https://uepgfocafoto.wordpress.com/2014/07/02/o-rei-dos-petiscos-de-guaragi/>

<sup>21</sup> <https://uepgfocafoto.wordpress.com/2014/07/02/o-rei-dos-petiscos-de-guaragi/>

alimentares dos ciclovijantes, enriquecem o passeio com suas peculiaridades e simplicidade, típicas de estabelecimentos comerciais antigos de vilarejo.

**Figura 9 – Bar do Pelé/Guaragi – Vista Externa**



Foto de Edmar Luiz Costa Jr  
(<http://paranaempresarial.com.br/parana-em-fotos-3/>)

**Figura 10 – Bar do Pelé/Guaragi – Vista interna**



Foto: Viviane Aparecida Oliveira Silva  
(<https://uepgfocafoto.wordpress.com/2014/07/02/o-rei-dos-petiscos-de-guaragi/>)

Mesmo os aventureiros mais radicais necessitam de certo conforto na hora de restabelecer as forças para continuar. “Apesar de poder dormir em uma barraca, ao lado da estrada, prefere contar com a estrutura e a segurança de um camping ou de uma pousada para se restaurar do esforço durante o dia”, diz Soares (2010, p.12), que ainda ressalta que o viajante de bicicleta é bem quisto por onde passa. “As pessoas o admiram e têm curiosidade acerca de sua procedência e destino, fazem-lhe perguntas, oferecem ajuda e dão boa acolhida” (SOARES, 2010, p.12).

Ponta Grossa tem uma rede hoteleira bem estruturada e de fácil acesso. Atualmente 30 hotéis disponibilizam aproximadamente 2,7 mil leitos e mais três projetos, que acrescentarão mais 800 leitos serão implementados até 2020<sup>22</sup>. Possui hotéis no centro da cidade, e também nas principais vias de acesso, o que facilita o chegar e acolher do cicloviajante.

Um projeto ao estilo do “Acolhida na Colônia” que o Manual (SOARES, 2010) cita como exemplo, e que segundo ele mudou o Vale Europeu de Santa Catarina, abrindo-o para todos os turistas e não só aos que viajam de bicicleta, seria outra opção de acolhimento, se trabalhado em um projeto de turismo de base comunitária. Este projeto citado foi um dos roteiros formatados e estruturados pelo Ministério do Turismo<sup>23</sup> por meio do projeto Destinos-Referência.

#### 4.2.2 O que o cicloturista traz

Os cicloturistas são turistas diferenciados:

costumam ser simpáticos e bem dispostos, tratam as pessoas com respeito, têm cuidado com os lugares por onde passam, não ofendem a natureza e carregam consigo, até poder depositá-lo em local adequado, o lixo produzido. Sair estrada afora com a bicicleta e seus equipamentos, respirando o ar puro, exercitando-se, vivenciando cada metro do caminho, interagindo diretamente com a paisagem – ao invés de vê-la passando pela janela –, relacionando-se com os habitantes locais e respeitando a natureza é uma experiência que provoca um grande bem estar físico, psicológico e moral (SOARES, 2010,p 14)

Ao passarem pelas comunidades de forma tão inusitada e ousada, conhecem os locais e as pessoas; levam lembranças e trazem, mesmo que inconscientemente, uma contribuição que melhora a autoestima dos habitantes, quando estes percebem

---

<sup>22</sup> <https://d.aredo.info/ponta-grossa/139253/pg-ganhara-mais-de-800-leitos-de-hoteis-em-2017>

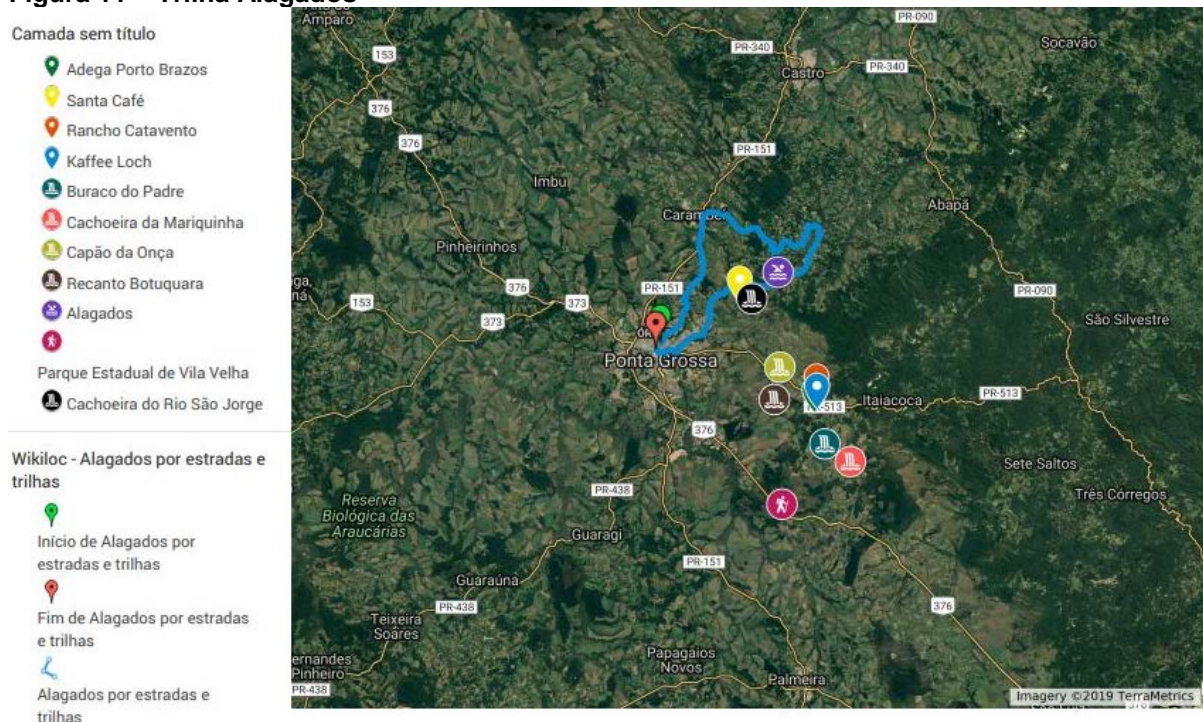
<sup>23</sup> <http://www.turismo.gov.br/ultimas-noticias/1253-turismo-sobre-duas-rodas.html>

que outras pessoas vêm de longe conhecer o que eles fazem e como vivem. Isso faz com que valorizem mais o seu lugar ensina Soares (2010).

A bicicleta está associada a um modo de vida ambientalmente correto e é um dos meios de transporte mais eficientes e de menor impacto ambiental e econômico, (SOARES, 2010), e continua informando que a infraestrutura pública requisitada pelos ciclistas para o cicloturismo também não é onerosa para os recursos públicos, pois requer pouca matéria prima além da natureza. “Esses aspectos fazem dos cicloturistas desejáveis visitantes em todas as cidades. Contribuindo para movimentar a economia do município, eles vêm e vão em paz, levam e disseminam boas lembranças “(SOARES, 2010, p.15).

É possível utilizar as várias outras rotas já desbravadas com um valor de investimento consideravelmente menor, como a Alagados exibida na Figura 11, ou a Uvaia, a São Jorge, a Barro Preto, a do Fedido, da Mariquinha, a da Fazenda Modelo, a da Tacinha, a Trilha da Vaca, a trilha de Uvaranas pelos Trilhos e carreiros, via Sozim, a do Taquari, a do Guaraúna, a da Estrada velha de Castro, a da Perau, a de Biscaia, da Bocaina, ente outras, conforme Relatório do EAIC (OLIVEIRA e MASCARENHAS, 2018).

**Figura 11 – Trilha Alagados**



Fonte: Wikiloc,/ Cardoso Jr. J.J.D/ 2019

Estas rotas podem ser ajustadas, conforme Soares (2010) explicita mais a frente, com um valor investido muito menor, e que oferece possibilidade de início da atividade e rendimentos em menor prazo.

#### 4.3 EFEITOS POSITIVOS DO CICLOTURISMO

O Manual destaca os efeitos positivos da atividade:

- ✓ Diversificação da economia regional e incremento do mercado com a criação de micro e pequenos negócios, pois o turismo gera efeitos multiplicadores espontâneos;
- ✓ Geração de empregos e demanda pela qualificação profissional;
- ✓ Fixação da população no local e fortalecimento dos vínculos comunitários, evitando o êxodo rural;
- ✓ Valorização da herança cultural material e imaterial (festas, costumes, danças, culinária, artesanato) com o resgate e perpetuação de atividades típicas da comunidade;
- ✓ Intercâmbio cultural entre moradores e visitantes;
- ✓ Conservação do patrimônio histórico e da biodiversidade;
- ✓ Aumento da consciência da população local e dos turistas sobre a necessidade de proteção do meio ambiente;
- ✓ Exploração do turismo na baixa temporada e aumento da permanência do turista na região;
- ✓ Publicidade da cidade também para turistas interessados em outros atrativos ecológicos, culturais e históricos. (SOARES, 2010, p.17)

A cidade ainda não oferece oficialmente o produto cicloturismo, porém, mesmo sem a estrutura, empresas de outras cidades<sup>24</sup> oferecem o produto trazendo os visitantes para realizar atividades nas diversas rotas, fazendo os passeios e retornando às cidades de origem ao final da aventura. A cidade poderia mudar este cenário, oferecendo a estrutura necessária para que o viajante permanecesse, aumentando a contribuição econômica para a sociedade, investindo em rotas rurais em curto prazo.

#### 4.4 ELABORAÇÃO DE UM CIRCUITO DE CICLOTURISMO

Soares (2010, p.18) explica que “Circuito de Cicloturismo, é uma proposta de roteiro a ser seguido por turistas que usam a bicicleta como meio de locomoção, no qual são instaladas algumas infraestruturas de apoio”. É estimulado pelos Ministérios das Cidades<sup>25</sup> e o do Turismo, não só para atrair cicloturistas para a

<sup>24</sup> <https://www.lobi.com.br/cicloturismo-em-ponta-grossa/>

<sup>25</sup> Em 1º de janeiro de 2019, o Ministério das Cidades e o Ministério da Integração Nacional foram fundidos e transformados em Ministério do Desenvolvimento Regional. Medida Provisória nº 870, de 1º de janeiro de 2019 e oficializada pelo decreto 9.666 de 2 de janeiro de 2019.



cidade, mas também despertar o interesse de outros turistas em busca das belezas cênicas e culturais da cidade, pela divulgação.

O caminho é de livre escolha, mas a orientação é voltada aos roteiros que oferecerem boas condições e que sejam reconhecidos e divulgados por outros cicloturistas ou oficialmente (SOARES, 2010). Em Ponta Grossa, por não existir cicloturismo oficialmente, há falha neste ponto, porém já se pode considerar que há rotas e trilhas consolidadas e a divulgação é feita pelos praticantes do ciclismo conforme Oliveira e Mascarenhas (2018).

O próximo passo segundo Soares (2010) é a elaboração do Projeto, contendo todos os detalhes técnicos, econômicos, cronológicos, políticos e publicitários para a implantação e gestão do circuito, que precisa conter:

#### 4.4.1 Estudo de viabilidade

Para Soares (2010), é conveniente realizar um estudo preliminar para determinar a viabilidade de instalação do Circuito de Cicloturismo. Mesmo que esta avaliação preliminar não seja muito positiva, ainda assim, segundo ele é possível prosseguir com o projeto, em escala reduzida.

Devem ser avaliados indicadores de:

- ✓ Acesso, por ônibus e carro, até ponto de saída do circuito;
- ✓ Relevo, que não pode ser completamente acidentado;
- ✓ Estradas em boas condições;
- ✓ Belezas naturais;
- ✓ Atrativos culturais.

Ponta Grossa possui todas estas qualidades ou indicadores. Conforme a pesquisa de Iniciação Científica, publicada no EAIC (2018), os principais pontos de saída dos passeios possuem acesso por ônibus e carro como se demonstra na Figura 12 elaborada com o auxílio do Google Maps.

**Figura 12 – Principais pontos de partida dos ciclistas em Ponta Grossa**



Fonte: A Autora /Google Maps/Dados do EAIC 2018

As rotas como já apresentado estão consolidadas, do que se deduz que o relevo permite a atividade e as estradas têm condições de tráfego. As belezas naturais são ofertadas pela geografia dos Campos Gerais e a cultura local também é um dos atrativos fortes existentes.

Inobstante, não foram incluídos, porém, projetos de ciclovias ou faixas de uso compartilhado nas obras de reforma e revitalização de movimentadas avenidas como a General Carlos Cavalcanti e a Monteiro Lobato, vias estas, cuja restauração teve início em 2018 e continuam em obras<sup>26</sup>. Estas inclusões facilitariam ainda mais a ligação entre os circuitos urbanos e rurais usados pelos ciclistas.

#### 4.4.2 Gestão do circuito

Segundo Soares, (2010, p.22):

O sistema de gestão será definido para atender a complexidade e a extensão do traçado, a variedade de municípios envolvidos e a quantidade de parcerias firmadas. O sistema de gestão também pode ser implantado gradativamente, de acordo com as necessidades. O sistema de gestão deve encarregar-se de executar a manutenção do circuito, atualizar as informações, estabelecer novas parcerias e atender o cicloturista na sua chegada.

Neste ponto, Ponta Grossa precisa “partir do zero” e definir como e quem fará a gestão do circuito. Sabe-se pela imprensa que outras cidades da região como

<sup>26</sup> <http://www.apeop-pr.com.br/noticias/geral/pg-assina-contrato-para-obras-na-carlos-cavalcanti/>

Castro e Tibagi também se interessam pelo Cicloturismo,<sup>27</sup> o que poderia gerar um consórcio ou associação e como sugestão, a Agência de Desenvolvimento do Turismo dos Campos Gerais (Adetur), poderia ser a peça central, tendo em vista que em conjunto com as prefeituras da região preparou em 2017 um projeto de implantação dos Circuitos de Cicloturismo dos Campos Gerais, com mais de 500 km de percurso já identificado<sup>28</sup>.

No Manual, Soares (2010) recomenda que seja criado um Conselho, para distribuir as tarefas e tomar as decisões que se fizerem necessárias. A participação de ONGs de Ciclismo e Cicloativismo é também bastante bem vinda, uma vez que traz a visão do ciclista local para o circuito e só tende a contribuir para o traçado do mesmo. Contribuição esta que se pode observar já existe em Ponta Grossa, conforme evidencia a figura 13 com a ilustração da sugestão da ampliação da malha cicloviária em Ponta Grossa, no ano de 2013.

**Figura 13 – Ciclovias/ciclofaixa/calçadas compartilhadas planejadas/ProCicloviasPG/IPLAN de Ponta Grossa – 2013.**



Fonte: ProCiclovias,2013.

<sup>27</sup> <https://www.gazetadopovo.com.br/viver-bem/turismo/6-viagens-para-pedalar-no-pr-e-em-sc/>

<sup>28</sup> <https://www.diariodoscamos.com.br/noticia/adetur-campos-gerais-prepara-projeto-de-cicloturismo>

Os grupos de ciclistas de Ponta Grossa são atuantes, planejam eventos e mantêm a atividade em visibilidade. Em 2011 organizaram abaixo-assinado eletrônico pela construção da Ciclovia de Uvaranas, integrada ao projeto do binário da Carlos da Cavalcanti, na cidade.<sup>29</sup> Atuam junto ao poder público, nos projetos de ciclomobilidade do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Ponta Grossa (Iplan) através de participação da comunidade no desenvolvimento do Plano Diretor (PD) e do Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob).

Ainda segundo Soares (2010), outras entidades podem gerir um circuito, como é o caso da catarinense Acolhida na Colônia, que é uma associação de agroturismo que envolve agricultores e poder público que atua em base comunitária, projeto este que poderia ser adaptado para a realidade de Ponta Grossa, aproveitando a atratividade das áreas típicas daqui, como por exemplo, áreas remanescentes de faxinais ou comunidades étnicas proeminentes, se estudos demonstrassem possibilidade e houvesse o interesse.

#### 4.4.3 Equipe de Trabalho

No Manual preceitua-se:

Inicialmente e nos circuitos mais simples, não é necessário mais do que um funcionário para coordenar os estudos, elaborar o projeto, manter a organização, atualizar as informações e sanar dúvidas dos interessados. O levantamento técnico do circuito e a elaboração do Guia também podem ser feitos pelos técnicos locais, mas sendo possível é recomendável contratar consultores técnicos especializados, como o Clube de Cicloturismo do Brasil e a Caminhos do Sertão Cicloturismo. Tanto mais sucesso terá o circuito quanto mais pessoas capacitadas e estimuladas estiverem atuando no projeto. Entre os profissionais de interesse, estão guias, turismólogos, administradores, designers, biólogos, historiadores e geógrafos (SOARES, 2010, p.21).

Obviamente, quanto maior o capital humano empregado, melhor a qualidade e mais rápida será a viabilização do projeto.

A Adetur, o Convention & Visitors Bureau, e as Secretarias de Turismo e Cultura entre outras entidades de cada município ou de todos os municípios, unindo esforços para criar rotas mais longas, acredita-se terem condições de realizar esta tarefa, tendo em vista os avanços tecnológicos disponíveis hoje, em que o próprio Google Maps fornece dados técnicos de altimetria e distâncias gratuitamente.

---

<sup>29</sup> [https://www.pedal.com.br/abaixo-assinado-ciclovia-em-ponta-grossapr\\_texto4850.html](https://www.pedal.com.br/abaixo-assinado-ciclovia-em-ponta-grossapr_texto4850.html)

Inobstante, mão de obra técnica especializada pode vir a ser contratada para o trabalho, se assim desejarem, como detalha Soares (2010). Além disso, o fomento de novas empresas que atendam às necessidades da atividade do cicloturismo ou incremento desta atividade em empresas já existentes pode ser promovido.

#### 4.4.4 Território do circuito

Consoante ao território de instalação do circuito tem-se:

Inicialmente, o município interessado em criar um Circuito de Cicloturismo precisa verificar se seu território comporta um circuito inteiro ou se, para ser viável, o circuito deverá passar por mais de um município. Os municípios listados no programa de regionalização proposto pelo Ministério do Turismo podem ter facilidades no financiamento e divulgação de seus circuitos, o que não exclui, no entanto, outros tantos que tenham potencial para cicloturismo, mas não figurem na citada lista (SOARES, 2010, p.20)

Hoje o Paraná conta com 14 regiões turísticas estabelecidas, com 283 de seus municípios pertencentes ao Mapa do Turismo, destes 12 pertencem à Região dos Campos Gerais, como se pode observar na figura 14.

**Figura 14 –Relatório do Mapa do Turismo / Região dos Campos Gerais**

MTur - Ministério do Turismo

Regiões turísticas do mapa do turismo brasileiro

Parâmetros da consulta: SUL / Paraná, Campos Gerais

Resumo da Seleção

Nº de Macrorregiões	Nº de Uf	Nº de Municípios	Nº de Regiões Turísticas
1	1	12	1
UF	Município	Região Turística	Categoria
PR	Arapoti	Campos Gerais	D
PR	Carambeí	Campos Gerais	D
PR	Castro	Campos Gerais	C
PR	Jaguariaíva	Campos Gerais	C
PR	Ortigueira	Campos Gerais	D
PR	Palmeira	Campos Gerais	D
PR	Piraí do Sul	Campos Gerais	D
PR	Ponta Grossa	Campos Gerais	B
PR	São João do Triunfo	Campos Gerais	E
PR	Sengés	Campos Gerais	D
PR	Telêmaco Borba	Campos Gerais	B
PR	Tibagi	Campos Gerais	C



28/08/2019 s 02h53

Fonte: <http://www.mapa.turismo.gov.br/mapa/init.html>, adaptado pela Autora

De acordo com Soares (2010, p.20), “não existe extensão mínima ou máxima para um Circuito de Cicloturismo. Isso dependerá das estradas, dos atrativos e dos serviços que o município tem condições de ofertar aos viajantes”. Explicita, contudo que “é conveniente, contudo, que o circuito requeira mais de um dia para ser cumprido, justificando o tempo gasto pelo turista até chegar ao ponto de saída” (SOARES, 2010, p.20).

A proposta é manter o cicloturista o maior tempo possível no território, com o maior número de atrativos, oferecendo mais experiências.

Se um município não possui extensão de estradas e variedade de atrativos suficientes para comportar sozinho um Circuito de Cicloturismo, pode ser necessário envolver outros municípios no percurso e que estes municípios atuem em consórcio ou parceria, alerta Soares (2010).

Soares (2010) dá como exemplo, o Circuito Vale Europeu de Cicloturismo, localizado na região do médio vale do Itajaí, em Santa Catarina, sugere que seu trajeto de 300 km de extensão, 09 cidades e variedade de paisagens sejam percorridos em 07 dias, considerando o relevo acidentado da região.

Neste quesito, de acordo com Soares (2010), como não existe extensão mínima de trajeto, Ponta Grossa pode ofertar trajetos menores, dentro de seu território, tendo a Escarpa Devoniana e seus geosítios de cenário. Pode ser uma forma de manter o visitante por mais tempo e consumindo mais na localidade.

Ainda pode oferecer trajetos maiores, integrando-se às cidades vizinhas, com atratividades variadas, como a Colônia Witmarsun em Palmeira, o Parque Histórico de Carambeí, Castrolanda em Castro, o Parque Estadual do Cânion Guartelá em Tibagi ou as inscrições rupestres em Piraí do Sul.

#### 4.4.5 Elaboração técnica do traçado

O traçado é uma parte relevante de um roteiro de cicloturismo.

Aqui reside a alma do circuito. Vários fatores devem influenciar na escolha do traçado, devendo ele ser o mais variado possível em termos culturais, topográficos e naturais. Ou seja, o circuito deve passar por lugares com paisagens distintas e buscando características culturais diversas, fazendo uso de estradas em

diferentes tipos de terreno e relevo – a monotonia não atrai nenhum tipo de visitante, e isso também vale para o cicloturista. (SOARES, 2010, p.23)

Nos Campos Gerais e Ponta Grossa, a geografia favorece:

Nas proximidades da cuesta da Escarpa Devoniana as amplitudes são grandes, com frequentes encostas abruptas, verticalizadas, com canyons e trechos de rios encaixados (superimpostos ou antecedentes), com inúmeras cachoeiras e corredeiras sobre leito rochoso. Algumas feições de destaque deste setor de relevo profundamente recortado são o canyon do Rio Iapó (Canyon do Guartelá), com desnível de até 450 metros, e canyons menores nos vales dos rios Pitanguí, Verde e alto Tibagi, além de muitas reentrâncias e ramificações da Escarpa Devoniana. (PONTA GROSSA, Plano Diretor, Apêndice 1.2, p. 368)

Também é possível “implantar trechos com vias alternativas, deixando o viajante escolher o caminho em determinados momentos, ou oferecer desvios para atrativos como cachoeiras ou mirantes, dali regressando à rota principal” (SOARES, 2010, p.23). Embora possa ser criado um roteiro em vias urbanas, alerta para que sejam evitadas as vias mais movimentadas ou em margem de rodovias, sempre visando à segurança, devido aos notórios riscos do trânsito (SOARES, 2010).

A sinalização é um item muito importante.

Para evitar erros que às vezes podem provocar horas de tempo perdido e cansaço adicional, o caminho deve ser fácil de ser seguido através dos mapas, mas é também necessário sinalizar todo o percurso. As setas pintadas em postes ou cercas, que demandam investimento bem pequeno, são muito eficientes para indicar o caminho. No entanto, para chamar a atenção para atrativos extras como cachoeiras ou arquitetura, é conveniente a instalação de placas informativas (SOARES, 2010, p.23).

Este é um ponto deficiente em Ponta Grossa. A sinalização de tráfego municipal em geral é falha; as indicações de direção de trânsito podem gerar dúvidas aos residentes, quiçá aos forasteiros. As placas e sinalizações indicativas de atrativos turísticos em geral também precisam de uma ação urgente, independente da instalação de circuitos de cicloturismo, como se observa na figura 15.

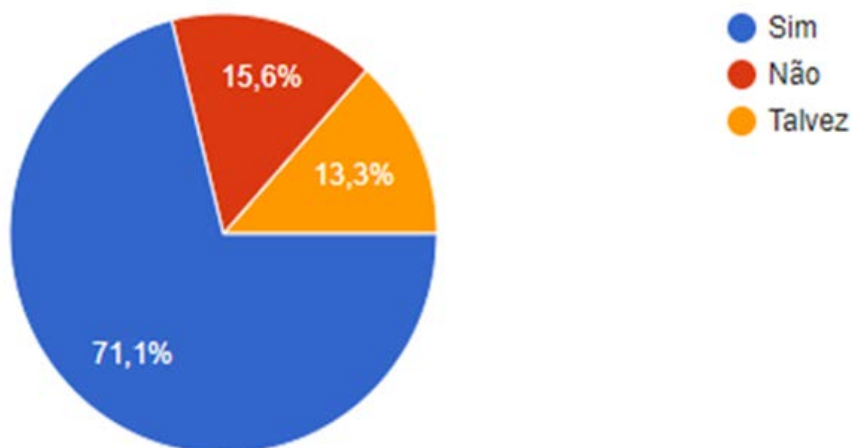
Figura 15 – Placa direcional de Vila Velha degradada.



Fonte: A autora (2018)

Na prática de qualquer atividade ao ar livre a segurança é um item importante. Mais ainda em atividades tidas como de aventura. Em resposta à pesquisa realizada pela Iniciação Científica em 2017, mais de 70% dos ciclistas (figura 16) considerou sinalização das trilhas um fator importante na atividade. (OLIVEIRA, MASCARENHAS, 2018) e essa percepção deve ser levada em conta no planejamento da atividade.

Figura 16 – Gráfico Sinalização das trilhas



Fonte: Relatório EAIC (OLIVEIRA, MASCARENHAS, 2018)



A gestão da segurança dos participantes de atividades ao ar livre é um dos objetivos da Associação Brasileira das Empresas de Ecoturismo e Turismo de Aventura (ABETA) que desenvolveu em parceria com a ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas) normas técnicas para atividades em turismo de aventura, entre elas as do Cicloturismo - ABNT NBR 15509-1:2019 - Turismo de aventura - Cicloturismo - Parte 1: Requisitos para produto, que revisa a norma ABNT NBR 15509-1:2007, elaborada pelo Comitê Brasileiro de Turismo (ABNT/CB-054).

Esta Norma estabelece os requisitos de turismo de aventura para os produtos de cicloturismo relativos à segurança dos participantes e líderes. Foi redigida para ser aplicável a todos os tipos e tamanhos de organizações e para adaptar-se a diferentes condições geográficas, culturais e sociais. (ABNT, 2019)

#### 4.4.6 Estruturas públicas e particulares de apoio ao circuito

No Manual, Soares (2010, p.24) refere que:

Não necessitam ser criadas estruturas administrativas ou técnicas novas, porém é recomendável que conste das informações destinadas aos ciclistas os endereços dos serviços públicos, como de atendimento à saúde e à segurança, Correios e rodoviárias. Entre os serviços privados, é importante haver hotéis ou pousadas, campings, restaurantes, oficinas de bicicleta e eventuais agências, de preferência especializadas em cicloturismo. Em caso de inexistência, isto deve ficar claro aos visitantes. Em todo caso, a atividade cicloturística deve ser um estímulo para o investimento, por parte da iniciativa privada, em estabelecimentos de recepção aos turistas.

A ideia de implantação do Circuito em Ponta Grossa pode e deve envolver os serviços privados já existentes, e a demanda oportunizará o aparecimento de outros, complementares, conforme amplia o número de visitantes. Hoje não há especificamente nas trilhas a oferta de muitos destes serviços. Embora, como já citados o Bar do Pelé e o Armazém do Passo do Pupo ofereçam serviços de alimentação, ainda assim não suprem toda a necessidade, e muitos outros serviços ficam faltantes. Fato este constatado na pesquisa (OLIVEIRA, MASCARENHAS, 2018) quando perguntado “Existem pontos de apoio permanentes como restaurantes, pousadas, ou outros que ofereçam alimentação, pouso e recurso para as bicicletas nas trilhas? Em quais?”, a maioria das pessoas respondeu “Não”, ou “Somente alimentação.” Alguns complementaram a resposta com: “Pousada ou outros auxílio para bike não tem”.

Soares pontua também conquanto o papel das operadoras de turismo:

Elas podem oferecer apoio integral, tanto em circuitos lineares quanto circulares, que vão desde o agenciamento das hospedagens ao acompanhamento de guias mecânicos e socorristas (e eventualmente bilíngues, para atender a crescente procura de cicloturistas estrangeiros), incluindo também a disponibilização de um veículo de apoio durante a viagem. Esses serviços ampliam o leque de interessados nos circuitos, abrangendo tanto cicloturistas que ainda não tem experiência e autonomia, como um público crescente em busca de serviços de apoio personalizado. Por uma questão de segurança e qualidade, é fundamental que as operadoras trabalhem afinadas com a Norma ABNT NBR 15509-1, específica para a operação de guias e condutores em cicloturismo (SOARES, 2010, p.24)

Necessário se faz mobilizar a comunidade de forma com que esta perceba que, ao oferecer serviços aos viajantes tem a possibilidade de ganhar econômico e socialmente, seja por incremento de renda, gerar novas ocupações e/ou por despertar capacidades profissionais e pessoais.

#### 4.4.7 Elaboração do guia para o cicloturista

O guia, que é a fonte básica de informações para o viajante, deve contar tanto na versão impressa como na eletrônica os seguintes itens segundo Soares (2010, p.25):

- ✓ Mapa geral de todo o circuito;
- ✓ Mapa detalhado de cada roteiro, contendo o nome das localidades e das estradas, o tipo de pavimento e indicações, com símbolos específicos, dos pontos turísticos, estruturas de apoio e demais elementos (ex: cachoeira, casarão histórico);
- ✓ Gráfico altimétrico de cada roteiro diário (indicação das altitudes das estradas);
- ✓ Planilha indicando as distâncias, entroncamentos e direções a serem tomadas ao longo do roteiro mediante símbolos convencionados;
- ✓ Informações sobre o grau de dificuldade do caminho com recomendações de bagagem e equipamento de apoio;
- ✓ Fotos ilustrativas das paisagens;
- ✓ Informações sobre o clima da região em cada estação do ano;
- ✓ Informações sobre datas festivas e eventos culturais;
- ✓ Distâncias das principais cidades e aeroportos da região;
- ✓ Orientação para se chegar ao início do circuito por meio de carro, avião e ônibus;
- ✓ É conveniente que o guia tenha informações em inglês.

Recursos turísticos que devem constar no guia, para gerar atratividade:

- ✓ Cachoeiras, parques ecológicos, florestas, zoológicos, jardins botânicos e hortos, montanhas e mirantes.
- ✓ Sítios históricos e arqueológicos, arquitetura colonial;
- ✓ Elementos da economia rural, agricultura, pecuária, feiras e mercados tradicionais;

- ✓ Festas populares, religiosas, artesanato e gastronomia típicas, eventos artísticos;
- ✓ Museus, eventos e festas culturais, minas antigas, estradas e trilhas históricas. (SOARES, 2010, p 27)

No portal da Internet do Circuito das Araucárias em Santa Catarina, se encontram exemplos de folders, manuais e filipetas de um Circuito de Cicloturismo, para informar e atrair para a região, figura 17; ou para ilustrar a arte gráfica do guia de bolso, como a figura 18:

Figura 17 – Trecho 2 - Rota das Cachoeiras – Cartilha



## TRECHO 2

### ROTA DAS CACHOEIRAS - CORUPÁ



## O que visitar

<b>DISTÂNCIA DO TRECHO:</b>	15,4 km	Este trecho é mais plano, seguimos acompanhando o rio, que forma várias corredeiras e cachoeiras pelo caminho. As casas com os jardins muito bem cuidados completam a paisagem. Fique atento à sinalização e à planilha neste trecho, pois há muitas bifurcações. Aqui nesta parte baixa do circuito faz mais calor, portanto é bom se planejar para pedalar preferencialmente nas horas mais frescas do dia. No caminho temos um opcional, a visita ao Seminário de Corupá, que fica a pouco mais de um quilômetro de distância. Vale a pena o desvio, pela arquitetura e paisagem. Construído em 1929 e ainda ativo, o prédio do Seminário é imponente, com belos jardins e num local de vista privilegiada (Curiosidade: aqui foram filmadas cenas da novela Ana Raio e Zé Trovão). Anexo há um museu de animais taxidermizados (empalhados). No mesmo quilômetro da planilha, temos o Orquidário Catarinense Alvim Seidel, aberto há mais de 100 anos, sempre pertencendo à mesma família. Veremos muitas estufas de plantas ornamentais pelo caminho.
<b>TOTAL DE SUBIDAS:</b>	170 m	
<b>DIFICULDADE FÍSICA:</b>	0,8 <span style="display: inline-block; width: 40px; height: 10px; background-color: #ccc; border: 1px solid #ccc;"></span>	
<b>DIFICULDADE TÉCNICA:</b>	2 <span style="display: inline-block; width: 40px; height: 10px; background-color: #ccc; border: 1px solid #ccc;"></span>	

**Orquidário Catarinense Alvim Seidel**  
 Km 12,3. Atendimento de segunda a sexta, das 8h às 12h e das 14h às 18h. Telefone (47) 3375-1244, [www.seidel.com.br](http://www.seidel.com.br).

**Seminário Sagrado Coração de Jesus**  
 Km 12,3, acesso a 1 km. Telefone (47) 3375-1194, [www.seminariodecorupa.com.br](http://www.seminariodecorupa.com.br).

Para atrativos em propriedades particulares ou em estabelecimentos comerciais, veja informações no site [www.circuitodasaraucarias.com.br](http://www.circuitodasaraucarias.com.br).







Fonte: <https://circuitodasaraucarias.com.br/arquivos/cartilha.pdf>

Figura 18 – Trecho 2 - Rota das Cachoeiras – Guia de Bolso

### ROTA DAS CACHOEIRAS


15,4 km 170 m ascensão



- 0 Saída à esquerda antes da ponte ao lado do Restaurante Dias
- 2,2 Siga pela ponte de concreto
- 2,4 Esquerda cruzando a terceira ponte
- 3,3 Siga na principal
- 4,7 Clube do Rio Novo
- 5,8 Siga
- 8,8 No bairro Vila Isabel vire à direita e tome à esquerda
- 8,8 Vire à Esquerda

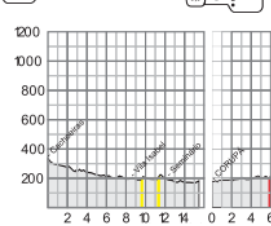
### CORUPÁ

13,2 km 300 m ascensão



- 10,4 Vista para o Seminário à esquerda
- 11,0 Continue na principal
- 12,3 Siga. Opcional - Esc. seminário 1,2 km a dir. orquidário histórico
- 13,6 Cruze a Rodovia
- 14,5 Cruze a ponte e tome à esquerda em direção ao centro
- 14,7 Siga
- 14,8 Esquerda seguindo a placa centro
- 15,0 Esquerda
- 15,2 Direita na praça já no centro
- 15,4 Prefeitura de Corupá ZERAR

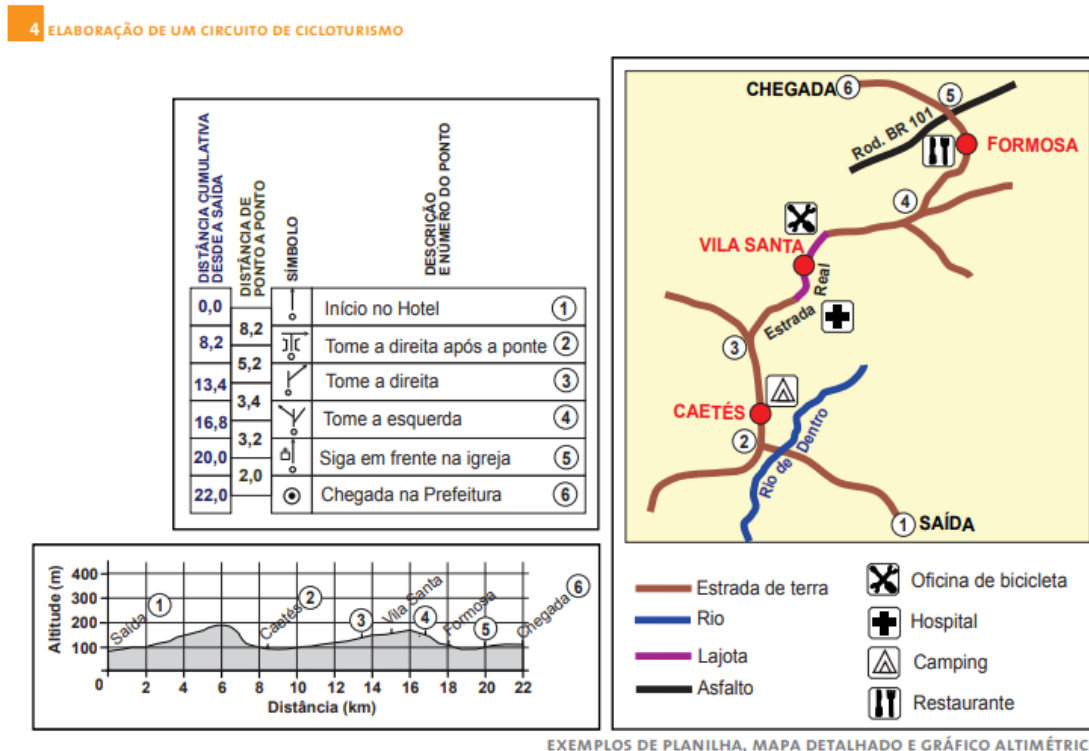
total acumulado 54,1 km



Fonte: <https://circuitodasaraucarias.com.br/arquivos/guia.pdf>

Destaca-se ainda na Figura 19 outro exemplo parcial de um folder, de uma rota Cicloturística:

Figura 19 – Exemplo de Planilha, mapa detalhado e gráfico altimétrico



Fonte: Manual de Cicloturismo (SOARES, 2010, p.26)

Pode-se observar que as principais informações pertinentes à atividade estão dispostas de maneira concisa, o que permite incluir muitas outras informações e ações de divulgação no mesmo folder, sem que fique em tamanho de difícil manuseio para o ciclista.

Este passo do projeto ainda não foi iniciado em Ponta Grossa. Será necessário juntar as informações encontradas *on line* ou *in loco* e formatar o folder, demonstrando as atrações e locais a serem visitados, bem como os detalhes planimétricos e de orientação necessários aos viajantes.

#### 4.4.8 Recursos financeiros

Um Circuito de Cicloturismo pode ter um custo bastante atrativo para o município:

O Circuito pode ser elaborado aproveitando-se os técnicos do quadro de funcionários e com algumas despesas de impressão. As empresas que participarem do projeto também podem contribuir. Entretanto, o sucesso do projeto depende de orçamento adequado, que pode ser aplicado mediante um cronograma progressivo. É preciso também

estimar os recursos que entrarão no cofre público através do cicloturismo, aplicando-os para o aprimoramento do circuito (SOARES, 2010, p.24)

Neste ponto se evidencia a necessidade de planejamento, de projeto e de cronograma de execução, onde se consegue gerenciar a proposta de acordo com cada realidade.

É preciso também estimar os recursos que entrarão no cofre público através do cicloturismo, aplicando-os para o aprimoramento do circuito, diz Soares (2010) no Manual, e elenca possíveis fontes de recursos – de empréstimo ou a fundo perdido – para instalar um Circuito de Cicloturismo:

- ✓ Recursos do orçamento do município, preferencialmente ordenados em Lei;
- ✓ Patrocínio e doação de empresas locais;
- ✓ Recursos das eventuais empresas parceiras no projeto;
- ✓ Editais de financiamento diversos públicos e privados;
- ✓ “Programas de Fomento, Qualificação e Promoção” do Ministério do Turismo ([www.turismo.gov.br](http://www.turismo.gov.br));
- ✓ “Programa Bicicleta Brasil”, do Ministério das Cidades ([www.cidades.gov.br](http://www.cidades.gov.br));
- ✓ “Linha de Crédito Pró-Cidades” do Banco Interamericano do Desenvolvimento – BID - para cidades acima de 100 mil habitantes ([www.iadb.org](http://www.iadb.org));
- ✓ “Programa de Investimentos em Infraestrutura Urbana e Social” do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES ([www.bndes.gov.br](http://www.bndes.gov.br)). (SOARES, 2010, p 29)

Alguns formatos de crédito já não mais existem e para outras linhas de crédito de âmbito federal é necessário que o município faça parte do Mapa do Turismo criado pelo MTur, o que como já foi visto, é requisito já cumprido pela cidade de Ponta Grossa, bem como por mais 11 outras da região turística denominada Campos Gerais. Neste momento, a articulação política do poder público junto aos representantes do legislativo pode fazer com que se tenha êxito em algum projeto de captação de recursos remetido para apreciação, dentre os disponíveis na esfera Estadual ou Federal.

#### 4.4.9 Divulgação do circuito

Os cicloturistas “se comunicam bastante e divulgam espontaneamente suas experiências”, disse Soares (2010, p.28), e isso deve ser bem aproveitado pela coordenação do circuito. “É conveniente estabelecer uma identidade visual para o circuito, que deve servir de base em todos os materiais elaborados” (p.28). Continua ele, “Além do meio eletrônico – que pode no início, ser um blog gratuito – e do Guia

impresso, é importante pelo menos um folheto de divulgação para ser distribuído em agências de turismo e outros locais de interesse” (SOARES, 2010, p.28). E finaliza a dica com “Outra ideia interessante é um adesivo para colar na bicicleta atestando o cumprimento do circuito”. (SOARES, 2010, p.28). Outra ideia retirada do manual é a confecção do Passaporte do Cicloturista, que seria preenchido com os carimbos nas paradas e se transformaria em uma bela lembrança da aventura.

Nesta fase a divulgação e distribuição do guia cuidadosamente elaborado nos moldes acima propostos vão somar-se às ações de marketing.

Pelo Manual, Soares (2010, p.28) relata que é “essencial realizar divulgação dirigida para agências de turismo, operadoras e guias de ecoturismo e turismo rural, faculdades de turismo e órgãos públicos ligados ao turismo”. Ponta Grossa tem diversos materiais e já se vende turisticamente. Pode, contudo, ampliar a distribuição do material, acrescido do roteiro.

Também é importante realizar uma “divulgação nos municípios por onde passar o circuito, especialmente para os moradores do entorno dos roteiros, para que estes compreendam a importância dos visitantes e possam lhes prestar auxílios, quando necessário” (SOARES, 2010, p.28). A capacitação da população pode ser realizada em campanhas e cursos técnicos ampliando a abrangência da conquista social e econômica gerada pelo roteiro.

O Poder Público Municipal de Ponta Grossa mesmo sem ter elaborado o guia e projetado o circuito, já realizou ações voltadas para a promoção da atividade na localidade se intitulou, em 2017, durante o 2º Salão de Turismo dos Campos Gerais, como a “Capital do Cicloturismo”.

O Jornal diário dos Campos publicou entrevista com a Vice Prefeita Elisabeth Schmidt, Secretária de Turismo à época:

Schmidt ainda faz menção à importância do turismo para a economia, já que a ideia da vice é transformar a cidade na “na Capital de Cicloturismo do Paraná”. “O turismo é cativante e movimenta milhões de reais ao redor do mundo e no Brasil não é diferente, Ponta Grossa não pode ficar de fora, nós temos que conquistar esses turistas”, (<https://www.diariodoscamos.com.br/noticia/prefeitura-realiza-1o-encontro-de-cicloturismo-de-ponta-grossa>)

Outra ação oficial implantou do Dia do Ciclismo e Cicloturismo, pela Lei Municipal nº. 12.955 de 08/11/2017, que instituiu no calendário oficial do município o dia do Ciclista e do Cicloturista, como sendo o dia 10 de novembro, com o objetivo de fazer com que os munícipes percebam a importância desse meio de locomoção e incentivar o seu uso no cotidiano, além de fomentar o cicloturismo,<sup>30</sup> mesmo que não existam grandes evoluções em termos de implantação de ciclovias na cidade.

Solicitar junto às operadoras de telefonia móvel a ampliação de sinal de telefone e dados via internet (4g, wi-fi) de forma a manter a comunicação em todo o trajeto dos roteiros, de garantindo acesso aos serviços públicos de saúde e resgate em caso de acidentes poderia ser mais uma ação positiva em prol da atividade. O acesso às redes sociais instantaneamente ajudaria na divulgação dos roteiros através da postagem de fotos no Instagram e Facebook, por exemplo, práticas comuns dos viajantes em qualquer lugar do mundo.

#### 4.4.10 Cronograma de implantação e gestão do circuito

Este deverá ser definido observando as particularidades do Município. Os técnicos da municipalidade, acostumados com os prazos legais e com os trâmites burocráticos são as pessoas que estabelecerão o tempo de implantação.

#### 4.4.11 Metas e resultados esperados com seus mecanismos de avaliação

Todo projeto precisa de um instrumento de avaliação que “norteará” as ações sequenciais. Com base nas metas e resultados estimados no projeto, e através de instrumentos de avaliação conforme as técnicas administrativas e de gerenciamento, deverá ser feito o levantamento de resultados periodicamente e decidir de que forma e quais ações serão necessárias para modificar ou ampliar o resultado, ciclicamente.

Realizado o comparativo entre a realidade do município e a obra literária normativa, percebe-se que economicamente a atividade turística é importante para o município. O Cicloturismo como segmento, pode trazer benefícios para a comunidade e um circuito pode ser elaborado de forma simples, porém eficaz, seguindo-se o roteiro estabelecido no Manual; a divulgação do circuito beneficia todos os atrativos turísticos em volta bem como à comunidade envolvida no projeto.

---

<sup>30</sup> <http://www.pontagrossa.pr.gov.br/node/37341>

## 5 CONSIDERAÇÕES

Como dito por Souza (2017, p 27) durante o I Encontro Para o Desenvolvimento do Cicloturismo, “uma cidade que deseja desenvolver o cicloturismo deve tornar-se primeiramente uma cidade amigável ao uso da bicicleta pelo seu morador. Sendo assim, será amigável também ao turista e essa informação atrairá outros visitantes adeptos ao cicloturismo”.

A formatação de um produto turístico não se completa somente no marketing. Segundo Almeida, Guerreiro, e Fiori, (2007, p.17), “não basta dispor de paisagens maravilhosas ou bens culturais de grande valor para fazer de um lugar uma destinação turística”. É necessário compor o produto turístico com todos os seus elementos, que segundo Lemos (2001), se forma desde a informação buscada pré- viagem, seu deslocamento, estada, as mercadorias adquiridas, os locais visitados, os fatores socioculturais, climáticos e geográficos e os elementos de infraestrutura a ele ofertados.

Infere-se que a existência de diretrizes de implantação de projetos existe por uma razão. A coerência nas ações e sequência de implantação das fases do projeto conduz a resultados logicamente esperados. Ao inverter a ordem das fases de implantação de um projeto se quebra a cadeia de ações o que impede que se alcance o mesmo resultado. A promoção do destino deve estar aliada a estrutura para a oferta do produto como um todo.

Mesmo com o avanço da tecnologia em termos de geo-localização (GPS, Strava, etc.) há ainda certa imitação da área de atuação da atividade devido à insegurança em alguns trajetos. A ausência de malha cicloviária urbana, que ligue os meios de hospedagem até as estradas rurais ainda causa uma disputa injusta entre ciclistas e motoristas pelo espaço, pela falta de infraestrutura e segurança. Embora exista regulamentação do uso da bicicleta na malha viária, a informação ao público em geral sobre estas normas parecem eficientes. Há uma avenida com ostensiva sinalização delimitando espaços privilegiando os usuários de bicicletas e ausência de sinalização nas demais vias.



Sancionar leis e realizar ações de marketing localizadas não é suficiente para efetivamente tornar uma cidade "Capital do Cicloturismo". São ainda necessárias muitas ações basilares de infraestrutura física e de formatação de produto turístico, que englobe todos os requisitos técnicos e práticos necessários, bem como motive os profissionais de turismo a oferecer o produto.

A infraestrutura mínima necessária, que é de baixa complexidade e custo de instalação conforme vimos no Manual de Cicloturismo (Soares, 2010), tornaria a atividade viável em termos econômicos e de segurança e em um prazo relativamente curto. É preciso que o município de Ponta Grossa perceba que os recursos para iniciar a implantação de rotas cicloturísticas e capitalizar social e economicamente com elas não precisam ser exorbitantes como o projeto da ciclovia pavimentada até Itaiacoca

Observando atentamente a obra Circuitos de Cicloturismo: Manual de Incentivo e Orientação Para os Municípios Brasileiros, fica evidenciado que é possível oferecer uma trilha de cicloturismo investindo relativamente pouco, com placas e painéis informativos, algumas setas e indicativos de direção, sem que com isso se perca a qualidade ou a segurança, necessária.

A Concessão do Parque Estadual de Vila Velha traz em destaque o Cicloturismo que, juntamente com outras atividades vem evidenciado no projeto, pela viabilidade.

Por fim, tendo em vista que as ações em prol do turismo já se concretizaram em resultados de arrecadação com considerável aumento percentual em relação os anos anteriores, se encontra justificativa para oferecer atividades de mais um produto que atenda um segmento do mercado turístico com tendências de crescimento, como é o Cicloturismo.

## 6 REFERÊNCIAS

ABNT, **NBR 15509-1:2019** - Turismo de aventura - Cicloturismo - Parte 1: Requisitos para produto, In: <http://www.abnt.org.br/noticias/6308-turismo-de-aventura-cicloturismo-parte-1>. Acessado em 17/08/2019.

AKATU – **Panorama do Consumo Consciente no Brasil**: desafios, barreiras e motivações, 2018 Disponível em: [http://bit.ly/pesquisa\\_akatu2018](http://bit.ly/pesquisa_akatu2018). Acesso em 04/08/2019.

ALMEIDA, R. A., GUERRERO, A. L., FIORI, S.R – **Geografia e Cartografia para o Turismo** - São Paulo: IPSIS, 2007

BISSOLI, M. A. **Planejamento turístico municipal com suporte em sistemas de informação**. São Paulo: Futura, 2001.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Regionalização**. – Brasília, 2007.

\_\_\_\_\_ Ministério do Turismo. Coordenação Geral de Regionalização. Programa de Regionalização do Turismo - **Roteiros do Brasil: Módulo Operacional 9**: Sistema de Monitoria e Avaliação do Programa / Ministério do Turismo. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico Coordenação Geral de Regionalização. – Brasília, 2007. 111 p.: il.

\_\_\_\_\_ Ministério do Turismo. Coordenação Geral de Regionalização. Programa de Regionalização do Turismo - **Roteiros do Brasil: Módulo Operacional 4**: Elaboração do Plano Estratégico de Desenvolvimento do Turismo Regional / Ministério do Turismo. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico. Coordenação Geral de Regionalização. – Brasília, 2007. 67 p.: il.

\_\_\_\_\_ Ministério do Turismo. **Programa de Regionalização do Turismo: Diretrizes** - Brasília, 2013

\_\_\_\_\_ Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Departamento de Vigilância de Doenças e Agravos não Transmissíveis e Promoção da Saúde. **Vigitel**

**Brasil 2017:** vigilância de fatores de risco e proteção para doenças crônicas por inquérito telefônico : estimativas sobre frequência e distribuição sociodemográfica de fatores de risco e proteção para doenças crônicas nas capitais dos 26 estados brasileiros e no Distrito Federal em 2017 / Ministério da Saúde, Secretaria de Vigilância em Saúde, Departamento de Vigilância de Doenças e Agravos não Transmissíveis e Promoção da Saúde. – Brasília: Ministério da Saúde, 2018.

CENTENO, R.R. **Metodología de la investigación aplicada al turismo**. México: Trillas, 1992.

EDRA, F. P. M. (Org.). **Cicloturismo urbano em foco**. - Niterói: FTH/UFF, 2017.

\_\_\_\_ F. P. M. (Org.). **Cicloturismo: reflexões e experiências contemporâneas**. Niterói: FTH/UFF, 2019.

EUROMONITOR INTERNATIONAL - **10 Principais Tendências Globais de Consumo 2019** In: <https://go.euromonitor.com/white-paper-ec-2019-10-Tendencias-Globais-de-Consumo-2019.html> Acessado em 10/08/2019

FPNQ, Fundação para o Prêmio Nacional da Qualidade: **Benchmarking** – Relatório do Comitê Temático. Qualitymark. São Paulo, 2005

FONSECA, D. H. de Q. **Análise do segmento de Cicloturismo no caminho dos anjos**, Belo Horizonte, 2009.

GASTAL, S. **Nomadismo e turismo: Viagem como vida no espaço**. In: TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi. **Análises regionais e globais do turismo brasileiro**. São Paulo: Roca, 2005b.

LANZILLOTTA, A S. **Cicloturismo: por uma diversificação do turismo realizado na cidade do Rio de Janeiro** / Alessandra De Souza Lanzillotta TCC – Niterói: UFF, 2013

LAPIERRE, J. and HAYES, D., 1994, “**The Tourism Satellite Account**”. In: National Income and Expenditure Accounts. Second quarter, Statistics Canada – cat. nº 13-001. pp. 33-58

LAVILLE, C. e DIONNE, J. **A construção do saber: manual de metodologia de pesquisa em ciências humanas**. Belo Horizonte (MG): UFMG, 1999.

LEDO, I **Estratégias para o desenvolvimento do Cicloturismo**, in Cicloturismo urbano em foco / organizadores, Fátima Priscila Morela Edra, Juliana de Castro, Luiz Emerson da Cruz Saldanha. - Niterói: FTH/UFF, 2017.

LEMOS, L. **Turismo: que negócio é esse?** 3ª ed. Campinas, São Paulo: Papirus, 2001.

LTSA. LAND TRANSPORT SAFETY AUTHORITY. **Cycle Network and Route Planning Guide**. Auckland. 2004.

MAACK, R. **Geografia Física do Estado do Paraná**. Curitiba, Banco de desenvolvimento do Estado do Paraná, UFPR, Instituto de Biologia e Pesquisas Tecnológicas, 350 p. 1968.

OLIVEIRA, L. L. B.; MASCARENHAS, R. G. T., **Cicloturismo - História Da Atividade Nos Campos Gerais – EAIC/UEPG – Ponta Grossa**. 2018

OLIVEIRA, L. L. B.; KOSSAR, J.; MASCARENHAS, R. G. T., **Eventos Ciclísticos em Ponta Grossa: O Conflito Entre a Titulação “Capital Do Cicloturismo” e a Realidade da Operacionalização da Atividade**. Fórum Internacional de Turismo do Iguassu, Anais do Evento, Foz do Iguazu, 2018.

PALHARES, G. L. **Transportes turísticos – São Paulo: Aleph**, 2002.

PEDRINI, L. **Cicloturismo no Circuito do Vale Europeu Catarinense: Um estudo do comportamento do cliente**, Dissertação de Mestrado - UNIVALI, 2013.

PETROCCHI, Mário. **Turismo, planejamento e gestão**. 2 ed.-São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2009.

PONTA GROSSA, **Plano Diretor Participativo Município De Ponta Grossa**, Apêndice 1.2 – Aspectos Ambientais. Em [https://www.pontagrossa.pr.gov.br/files/planodiretor/Y\\_apendice\\_1.2\\_aspectos\\_ambientais.pdf](https://www.pontagrossa.pr.gov.br/files/planodiretor/Y_apendice_1.2_aspectos_ambientais.pdf). Acesso em 13/08/19.

REJOWSKI M. **Turismo e pesquisa científica – Pensamento internacional x situação brasileira**. 3.ed. Campinas, SP: Papirus, 1999.

RESENDE, J.; FILHO, N. A. **Cicloturistas na Estrada Real**: perfil, forma de viagem e implicação para o segmento. Revista turismo em análise, São Paulo, 2011

ROLDAN, T. R. R. **Cicloturismo**: Planejamento e Treinamento. 2000. 74 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharel em Treinamento em Esportes). Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2000.

RUEDA, S. **La ciudad compacta y diversa frente a la conurbación difusa**. 2008 Disponível em: <http://habitat.aq.upm.es/cs/p2/a009.html>. Acesso em: 29 mar. 2019.

SALDANHA, L. **Políticas cicloinclusivas e cicloturismo**: o caso do Rio de Janeiro/RJ. Dissertação de Mestrado. Programa de Engenharia de Transportes, Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). (2017).

SEBRAE. **Cadernos de Tendência 2019 – 2020**. Disponível em: <http://m.sebrae.com.br/Sebrae/PortalSebrae/Anexos/CADERNODETENDENCIAS19-2020SebraeAbihpecvsfinal.pdf>. Acessado e em 05/08/2019.

SEGOVIA, Y, **O Cicloturismo na Perspectiva da Gestão Urbana na Cidade de Curitiba (PR)** in Cicloturismo urbano em foco / organizadores, Fátima Priscila Morela Edra, Juliana de Castro, Luiz Emerson da Cruz Saldanha. - Niterói: FTH/UFF, 2017.

SLF. STICHTING LANDLIJK FIETSPLATFORM. **Zicht op Nederland Fietsland.Amersfoort**. 2009.

SILVEIRA, M. O. **Mobilidade Sustentável**: A bicicleta como um meio de transporte integrado / Mariana Oliveira da Silveira – Rio de Janeiro: UFRJ/COPPE, 2010.

SOARES, A. G. **Circuitos de cicloturismo**. Manual de incentivo e orientação para os municípios brasileiros. Universidade do Estado de Santa Catarina: Florianópolis, 2010.

SOUZA, S. F., **Mobilidade, Lazer e Turismo** in Cicloturismo urbano em foco / organizadores, Fátima Priscila Morela Edra, Juliana de Castro, Luiz Emerson da Cruz Saldanha. - Niterói: FTH/UFF, 2017.

STAUSKIS, G. **Development of sustainable recreation and tourism as a way of promoting alternative urban mobility** | Darnios rekreacijos ir turizmo plėtra -

alternatyvaus mobilumo mieste skatinimo būdas. *Town Planning and Architecture*, v. 33, n. 1, 2009.

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

ZOVKO, I. **Cycle Tourism**: Opportunities for the Scottish economy. Transform Scotland. Edimburgo, p. 52. 2013.