

# I ENCONTRO PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO



eBook completo: [bit.ly/ebook\\_iedesc](http://bit.ly/ebook_iedesc)

Página da edição do evento: [bit.ly/cicloturismourbano](http://bit.ly/cicloturismourbano)

Portal para informações do evento: [planett.com.br/cicloturismo](http://planett.com.br/cicloturismo)

## FORMATO PARA CITAÇÃO:

SEGOVIA, Y.; GRIMM, I. J. O cicloturismo na perspectiva da gestão urbana na cidade de Curitiba - PR. In: EDRA, F. P. M.; DECASTRO, J.; SALDANHA, L. (Orgs.) Cicloturismo urbano em foco. Niterói: FTH/UFF, p. 44-53, 2017.



# O CICLOTURISMO NA PERSPECTIVA DA GESTÃO URBANA NA CIDADE DE CURITIBA (PR)

Yenifer Segovia<sup>1</sup>  
Isabel J. Grimm<sup>2</sup>

## RESUMO

A mobilidade no contexto das cidades apresenta-se como questão relevante para a gestão urbana e, nesse sentido, surge o cicloturismo como atividade turística no espaço urbano. Sobre esse aspecto, é analisada, neste artigo, a integração público/privada para o fomento do cicloturismo e também o perfil do turista que faz uso da bicicleta como modal para conhecer a cidade de Curitiba. O método é exploratório, com recurso analítico-descritivo, por meio de um estudo de caso. A análise é baseada na interpretação dos dados obtidos em entrevistas com proprietários de empresas de aluguel de bicicletas e na aplicação de questionários junto aos turistas usuários do modal. Como resultados, o estudo contribui para uma análise da mobilidade sob o viés do cicloturismo, pois demonstra o perfil do turista que utiliza a bicicleta para conhecer a cidade. Em relação à articulação entre os órgãos públicos e o setor privado que contribua para o desenvolvimento do cicloturismo, nota-se não haver parceria para o desenvolvimento dessa atividade, onde as empresas de aluguel de bicicleta buscam diversificar suas atividades para continuar operando nesse segmento.

**PALAVRAS-CHAVE:** gestão urbana; turismo urbano; cicloturismo.

## ABSTRACT

The mobility in the context of cities is relevant for urban management, and accordingly, arises as bicycle tourism as tourism activity in the urban space. This paper analyzed public and private sector for the promotion of bicycle tourism and tourist profile, which makes use of the bicycle as modal to visit the city of Curitiba. The method is exploratory, with analytical-descriptive feature, through a case study. The results are based on data interpretation obtained in interviews with owners of bicycle tourism companies and the application of survey to tourists that use bicycle. The study contributes to a mobility analysis from the perspective of bicycle tourism and shows the profile of the tourist who uses the bicycle, in the moment in which cities seek alternatives for sustainable urban mobility. Regarding the relationship between the public agencies and the private sector to contribute to the development of cycling is noted that there is no partnership for the development of this activity, where the bicycle rental companies seek to diversify their activities to continue operating in this segment.

**KEY WORDS:** urban management; urban tourism; bicycle tourism.

## 1. INTRODUÇÃO

A partir do processo de industrialização, que funcionou como um dos principais fatores de deslocamento da população brasileira para os centros urbanos, ocorreu uma mudança no modelo econômico do país de agrário-exportador para o urbano-industrial e, conseqüentemente, na concentração da população no espaço urbano. Tal concentração resulta em desafios à gestão urbana, em especial ao planejamento viário das cidades. Diante disso, torna-se essencial uma gestão orientada para o desenvolvimento urbano sustentável, com atenção especial à mobilidade.

Neste cenário, Costa (2005) aponta que novos modais de transporte devem ser prioridades na gestão das cidades visando melhor utilização das características das vias urbanas e melhor utilização desses recursos. Para Castro (2001), o uso da bicicleta como transporte alternativo vem a ser uma mudança sociocultural necessária nas cidades, lugar onde as pessoas lembram mais como cenário de automóveis, edifícios, isolamento social, poluição, medo da violência,

<sup>1</sup> Universidade Católica do Paraná – PUC-PR - yenifersilvasegovia@gmail.com

<sup>2</sup> Universidade Católica do Paraná – PUC-PR / Universidade Positivo – UP – isabelgrimm@gmail.com

local de consumo e pela busca insaciável de lucro do que pela comunidade, participação, espírito cooperativo, beleza, prazer, espaços coletivos de convivência.

Para compreender mais profundamente a questão da mobilidade urbana associada ao turismo urbano via cicloturismo, é importante considerar que cada sistema econômico, social e político adota métodos diferentes para a satisfação das necessidades humanas e para escolha de satisfatores<sup>3</sup>. Da mesma forma, é preciso compreender o desenvolvimento das cidades sob uma perspectiva mais humana e, como propõe Coriolano (2001) ressaltando a importância da centralidade do desenvolvimento no humano, promovendo o desenvolvimento direcionado às questões sociais. Portanto, compreender o ser humano como cerne da ação e garantir o Bem Viver é o principal objetivo de uma estratégia de desenvolvimento humanizada. Essa escolha de acordo com Decussatti e Brasileiro (2013, p. 61) “tem relação direta com o tipo de desenvolvimento adotado localmente, servindo como influenciador direto na criação e formulação de políticas públicas para satisfação das diversas necessidades da população”, entre elas a mobilidade urbana.

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

## 2. FUNDAMENTOS TEÓRICOS

### 2.1 Gestão urbana

Avanços em torno do planejamento urbano e a descentralização do poder nacional para os níveis locais atribuí às cidades maior autonomia para a criação das suas estratégias de desenvolvimento. Para tal efeito, incorporou-se o conceito de gestão como instrumento fundamental, coletivo e participativo para viabilizar projetos que atingem a comunidade local. Portanto, é importante diferenciar gestão pública e gestão urbana, onde há tendências de se confundir e misturar tais concepções, embora ainda não exista uma clara definição de seus conceitos.

A gestão pública também entendida como administração pública, é definida como “o conjunto de organizações que realizam a função administrativa e a gestão do estado e dos entes públicos com personalidade jurídica no âmbito nacional, regional ou local com o fim de satisfazer os interesses públicos em função do bem-estar coletivo” (FEBRES, 2011, p. 179). Com base neste conceito, compreende-se que a gestão pública local deve concentrar-se na prestação de contas para os cidadãos, oferecer soluções e respostas apropriadas aos problemas locais e, a partir disso, gerar qualidade de vida à sociedade, sendo esta última a sua principal função. Em amplo sentido, a gestão pública local passa pela participação dos órgãos públicos, da sociedade, de ONGs, de conselhos municipais e de associações esportivas e vizinhas para trabalharem todos em conjunto (FEBRES, 2011, p. 183).

A gestão urbana, de acordo com Hernandez (2004, p. 318), diz respeito “àquelas decisões que desde o município, de forma direta ou indiretamente, transforma o espaço local e impactam na qualidade de vida dos moradores e usuários”. Colaborando para entender a gestão urbana, Mattingly (1995, p. 9) enfatiza que esta “não é a gestão de recursos ou de desenvolvimento, ou de serviços públicos ou de crescimento urbano ou de qualquer outra preocupação urbana espacial”, mas, “é a causa de gerir o complexo conjunto de atividades que acontecem nos assentamentos humanos”.

Portanto, a gestão do espaço urbano é de responsabilidade do conjunto de órgãos estatais, pressupondo como funções públicas as atividades inerentes à administração da cidade. Gerir uma cidade requer a percepção das necessidades da população, o estabelecimento de planos e programas que contemplem a equidade social do uso do espaço urbano, mediando interesses contrários dos diferentes agentes produtores desse espaço. Assim, pode-se considerar a gestão urbana como uma reforma da administração da cidade, sendo um instrumento chave para o planejamento urbano na execução de projetos estratégicos, procurando resolver os problemas derivados da vida nas cidades, visando o desenvolvimento mais equilibrado tanto social quanto econômico.

Especialmente as cidades latino-americanas, pelas consequências da globalização, estão sofrendo profundas transformações necessitando de uma reestruturação e adaptação por meio de nova e inovadora gestão. Dentro deste processo social e urbano, as prefeituras assumem maior responsabilidade como entes administradores. Nesse sentido,

---

<sup>3</sup> Max-Neef (2012, p.41) propõe organizar as necessidades humanas em duas categorias: Existencial (Ser, Ter, Fazer e Estar) e Axiológica (Subsistência; Proteção, Afeto, Entendimento, Participação, Ociosidade, Criação, Identidade e Liberdade). Nessa matriz faz-se necessário identificar os chamados satisfatores, ou seja, os agentes de satisfação dessas necessidades existenciais ou axiológicas, que podem ocorrer tanto em nível individual quanto coletivo.

o movimento municipalista latino americano propõe uma gestão aberta na qual as prefeituras devam trabalhar em conjunto com os atores privados e os próprios moradores para resolverem os problemas trazidos pelo desenvolvimento atual. Sendo a prefeitura considerada a instituição mais próxima dos moradores, há exigência de uma gestão eficiente que permita trazer soluções viáveis, melhorando a qualidade de vida (ORELLANA et al., 2012).

## 2.2 Turismo urbano

Com o declínio econômico das cidades industriais do norte da Inglaterra na década de 1970, a atividade turística passa ser desenvolvida no espaço das cidades, enfatizando o papel do turismo como atividade fundamental para o fomento da economia urbana. Na década de 1980 surge o turismo urbano pela transformação das cidades em importantes destinos turísticos (GÂRBEA, 2013, p. 195). No entanto, o conceito do turismo urbano é extremamente complexo em decorrência do questionamento de que ele realmente exista ou seja apenas uma acumulação de outras formas de turismo que coincidam em um determinado contexto (GÂRBEA, 2013, p. 194). O autor considera o turismo urbano:

...um conceito ambíguo, que mistura variadas atividades do turismo, o turismo urbano representa todos os recursos turísticos fascinantes de uma cidade destinada para atrair visitantes. Pode-se desenvolver em cidades ou aglomerados urbanos acima de 20.000 habitantes, nas quais vários tipos de turismo interferem e contribuem para o desenvolvimento das áreas urbanas (p.194).

Beni (2002) destaca que o turismo urbano pode ser confundido com o lazer urbano, pois os dois possuem características comuns, embora, tenham algumas diferenças:

O que os diferencia é o referencial do agente, ou seja, para o visitante o roteiro da oferta diferencial urbana constitui a prática do turismo urbano; para o residente, esse mesmo roteiro assume o caráter de lazer urbano, já que mesmo com deslocamento e fruição da mesma oferta, ele, na realidade, não realiza uma viagem, pois reside no local (p.426).

Para Rodriguez (2009, p. 174), o turismo urbano “é o tipo do turismo que se desenvolve na cidade baseado no modo de vida urbana e compreende todas aquelas atividades que realizam os turistas e visitantes durante sua estada na cidade, sejam culturais, recreativos ou profissionais”. Ainda de acordo com o autor, a modalidade deve estar vinculada com a “essência” do lugar e ter relação direta com as práticas diárias desenvolvidas nos centros urbanos e que afetam a estada dos turistas.

Corroborando para a conceituação desta modalidade turística, Aguillar et al., (2008, p.40) sugerem que “essa forma de turismo envolve visitas aos centros urbanos de diferentes tamanhos, a fim de conhecer ou visitar os seus atrativos”. Essas visitas podem incluir parques, museus, edifícios com destaque arquitetônico e/ou histórico, lojas, restaurantes, entre outros lugares de interesse turístico.

Para definir o turismo urbano, Beni (2002) propõe que se estabeleçam marcos referenciais, tanto naturais quanto construídos pelo homem, para que se possa identificar os recortes espaciais da modalidade. Ou seja, que a visão do turista possa estabelecer relação com o que o rodeia, dentro de um recorte específico do espaço da cidade e sejam sinalizados por: rios, lagos, parques, obras arquitetônicas, avenidas, praças entre outros elementos da paisagem urbana.

A principal característica do turismo urbano é a oferta de infraestrutura, tanto básica como complementar, e a demanda em relação ao número de turistas e a sua estadia, mostrando um crescimento constante. A sazonalidade é consideravelmente menor do que em outras tipologias de turismo, porém a estadia média é menor do que em outros destinos, como o de sol e praia. Em relação à convivencialidade entre turista e morador há possibilidade de uma maior aproximação. Em muitos casos, o denominado “excursionismo”, viajante que não pernoita no local, magnifica o valor do turismo na cidade (RODRIGUES, 2009, p. 174).

Os pontos nodais de atração do turismo urbano constituem-se em locais de maior concentração social: praças, ruas, áreas de comércio, museus, mercados, avenidas à beira mar, feiras livres, galerias de arte, teatros e cinemas, instalações esportivas, casas noturnas, restaurantes, shoppings, cassinos, festivais, etc. Tais pontos podem muitas vezes localizar-se em áreas próximas, facilitando sua visita com o uso de modais de transporte alternativo, como a bicicleta, favorecendo a atividade turística, por meio da prática do cicloturismo.

## 2.3 Cicloturismo em áreas urbanas

A bicicleta, como meio de transporte que possibilite conhecer a cidade não é um elemento central nas políticas

de turismo. A exceção ocorre em alguns casos específicos, em cidades com orientação turística que ofertem tours organizados, roteiros regionais por zonas rurais ou mesmo aluguel de bicicletas para passeios autônomos nas áreas de maior concentração social.

Contudo, as representações sobre o uso da bicicleta nas grandes cidades parecem estar alinhadas às possibilidades do desenvolvimento do turismo urbano, estimulando experiências locais e contribuindo positivamente para a mobilidade urbana. Na tentativa de dotar as cidades de estruturas políticas e até de uma ideologia cicloviária, ainda existem múltiplas variáveis que precisam levar a uma maior integração entre o desenvolvimento turístico e o uso da bicicleta como atividades de turismo urbano (ALLIS, 2015, p. 395 - 396).

A literatura sobre a relação ciclismo e turismo ainda são insipientes. Entretanto, o aumento da oferta e demanda sobre iniciativas que promovam o cicloturismo tem estimulado o crescimento das pesquisas nesta área. Tais iniciativas de acordo com Lamont (2009, p.6) ocupam papel central quando se pretende medir com precisão os impactos econômicos e os benefícios no setor, trazendo clareza em relação a medições duvidosas sobre o mercado do cicloturismo. Por parte do poder público, as pesquisas permitem que os operadores, planejadores e formuladores de políticas públicas possam satisfazer as necessidades de mobilidade de forma eficiente, precisa e exclusiva de cada segmento.

Embora considerada uma estratégia para o turismo sustentável, pois o uso da bicicleta colabora para emissão zero dos Gases de Efeito Estufa (GEE), há dificuldades para se chegar a um conceito do cicloturismo e do cicloturista. Isso decorre principalmente da exclusão de um conjunto de atividades relacionadas com o ciclismo e a atividade turística, como por exemplo, incluir na definição do cicloturismo somente espectadores de eventos de competição de ciclismo e pessoas que viajam para participar destes eventos (SAMPAIO et al., 2015).

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

De Oliveira e Esperança (2011, p. 193) defendem que o cicloturismo pode ser conceituado como um passeio ou viagem de lazer na qual o ciclismo é parte significativa da experiência turística. Nessa linha, é possível entender o cicloturismo como uma nova forma de turismo que contribua para o desenvolvimento do turismo responsável, através do turismo ecológico que procura experiências notáveis ligadas à natureza, ao bem-estar físico e psicológico e como crescimento pessoal, além da interação social.

Saldanha et al., (2015, p. 4) defendem que cicloturismo é um segmento diferenciado, pois permite que, por meio da bicicleta, se visite múltiplos destinos, compreendendo diversos outros setores econômicos, necessitando de infraestrutura local.

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

Para Aguilar et al., (2008, p. 27) o cicloturismo é uma atividade turística recreativa, que consiste em realizar percursos de bicicleta em setores urbanos ou rurais, dentro ou fora das rodovias, com interesse paisagístico, cultural ou ambiental, nas modalidades de roadbike, citybike, mountainbike, touringbike e outras. Mountainbike é talvez a definição mais conhecida, e esta se realiza em uma bicicleta desenhada e fabricada especialmente para setores montanhosos.

Sustrans (1999, p. 1) defende que o cicloturismo pode ser definido como visitas de lazer, sejam de noite ou de dia, a qual envolve o ciclismo com parte fundamental e significativa da viagem. Nessa concepção, haveria três tipos de cicloturismo: (a) cicloturismo em feriados, que inclui pernoite e é realizado tanto por turistas nacionais quanto internacionais, na qual o ciclismo é o principal motivador e os participantes recebem o nome de “ciclistas dedicados”; (b) férias de ciclismo, que está relacionado ao uso da bicicleta durante as férias, sendo esta uma entre uma série de atividades realizadas neste período; (c) excursões de bicicleta de um dia, que consiste em passeios distantes do lugar de origem e podem envolver outros meios de transporte como ônibus e carro para chegar ao ponto do passeio de bicicleta. A este tipo de cicloturista se inclui o termo excursionistas.

A partir das pesquisas de Lamont (2009, p. 11), o cicloturismo pode ser caracterizado pela (a) experiência que acontece longe da cidade de origem da pessoa; (b) pode-se estender o cicloturismo em um único dia ou em uma viagem de vários dias; (c) a natureza da atividade do cicloturismo é não competitiva; (d) deve ser o ciclismo o principal motivo da

---

<sup>3</sup> Informações fornecidas pelo subsecretário de UrbWanismo e Mobilidade de Niterói Renato Barandier em reunião realizada com responsáveis pelo Programa Niterói de Bicicleta, no dia 04/12/2015, na qual a autora esteve presente.



viagem; (e) a participação no ciclismo ocorre apenas em um contexto ativo; (f) o cicloturismo é uma forma de recreação ou lazer. Esses parâmetros são atualmente examinados, visando sua adequação para a determinação de uma definição técnica do cicloturismo.

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

### 3. MATERIAIS E MÉTODOS

O estudo contou com pesquisa bibliográfica e documental que dispunham de dados relativos à gestão urbana, turismo urbano e cicloturismo. Entretanto, algumas lacunas se fizeram presentes ao buscar na literatura conceitos e temas relativos às duas últimas categorias de análise. De toda forma, um esforço é apresentado no intuito de tecer considerações acerca da temática, o que se constitui em uma pesquisa exploratória de caráter analítico-descritiva.

O instrumental foi composto da aplicação de um questionário de pesquisa aos turistas que praticam o cicloturismo na cidade de Curitiba, visando identificar seu perfil. Foram aplicados 25 questionários, em finais de semana, nos meses de janeiro e fevereiro de 2016. Foi solicitada a colaboração da empresa de aluguel de bicicletas Kuritbike, com o objetivo de aplicar o instrumento aos usuários depois de terem realizado o passeio de bicicleta, buscando maior eficiência e participação. Essa estratégia trouxe bons resultados, pois após pedalar pelas ciclorrotas, os usuários estavam mais dispostos a colaborar e trocar informações sobre o passeio. Também foram realizadas entrevistas com proprietários das duas principais empresas de aluguel de bicicletas, cujo público são turistas que desejam conhecer a cidade usando a bicicleta. A intenção foi identificar aspectos econômicos, ambientais, sociais e organizacionais dessas empresas.

### 4. RESULTADOS E ANÁLISE

A apresentação dos resultados baseia-se na interpretação dos questionários aplicados aos turistas e excursionistas contribuindo para a demonstração do perfil do público que utiliza a bicicleta como forma de praticar a atividade turística em centros urbanos e a percepção do setor privado do cicloturismo urbano relativa ao desenvolvimento dessa atividade.

#### 4.1 Cicloturismo na cidade de Curitiba: parceria público/privada e o perfil da demanda

Atualmente a cidade possui 127 km de ciclovias e visa expandir, alcançando os 300 km, além de programar infraestrutura eficiente para incentivar o uso massivo deste modal (IPPUC, 2013).

O plano cicloviário atual abrangendo oito parques interconectados com ciclovias, mostra que a mobilidade urbana não se limita a uma questão de deslocamento, ela também pode ser usada como um meio de transporte para o desenvolvimento da atividade turística. No entanto, existe uma lacuna na integração das políticas públicas da mobilidade urbana e nas abrangentes ao turismo da cidade. A primeira, orientada a satisfazer uma necessidade de transporte da população possuindo pouca relação com o planejamento. Já a segunda está ligada ao envolvimento de investimentos em infraestrutura interconectando os parques com ciclovias (PMC, 2013).

É importante destacar que existem diferenças nos tipos de vias destinadas ao ciclismo e esta é implantada em função do seu uso. Ciclovias são espaços exclusivos para ciclistas, separadas fisicamente das vias de veículos por canteiros, calçadas, muretas ou meio-fio. A circulação de carros, motos e também de pedestres é proibida nas mesmas. Ciclofaixas são espaços pintados no piso, no mesmo nível da via de tráfego dos automóveis e sinalizam onde os ciclistas devem circular. Ciclorrota é uma via de tráfego comum e de baixo movimento onde automóveis e bicicletas compartilham o mesmo espaço. Passeio compartilhado é uma área comum onde há segregação entre ciclistas e pedestres. As vias calmas ou slow traffic são ciclofaixas, também segregadas, entretanto, o compartilhamento se dá entre ciclistas e motoristas, em vias expressas, com limitação de velocidade para os carros. Curitiba conta com uma malha cicloviária incluindo vias calmas, ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas e passeios compartilhados (Figura 1)

# Plano Estratégico Ciclovitário de Curitiba

Marco de humanização do espaços públicos.  
Investimento de mais de R\$ 90 milhões.

## A Bicicleta como um modal de transporte

300 km de vias cicláveis:  
- 90 km de ciclorotas  
- 80 km de vias calmas  
- 130 km de vias cicláveis (entre ciclovias, ciclofaixas e passeios compartilhados entre pedestres e ciclistas)

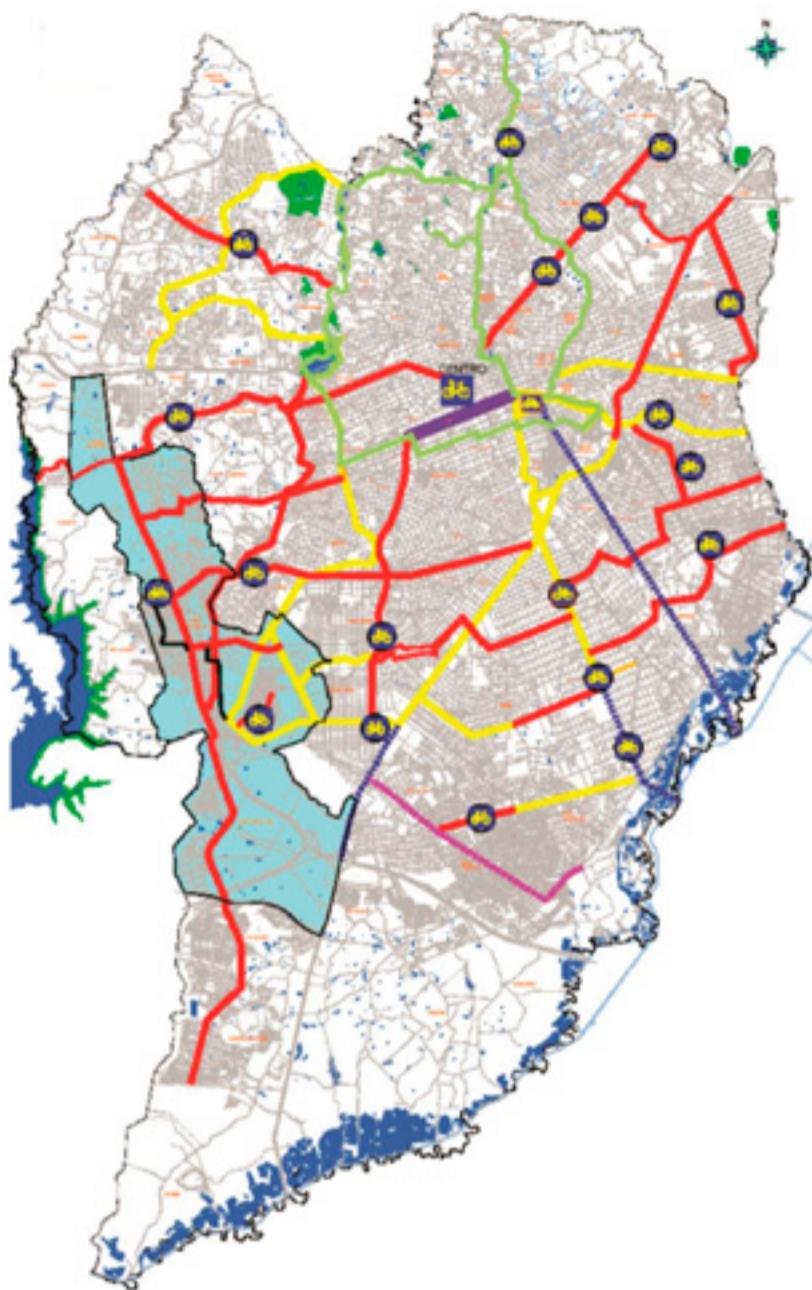


Figura 1: Ciclovias no centro da cidade de Curitiba.  
Fonte: IPUCC, 2013.

No desenvolvimento do turismo, a cidade faz uso dos principais atrativos turísticos, que são suas áreas naturais, legado histórico, cultura, patrimônio arquitetônico e sua rica gastronomia. Caracteriza-se pelos diversos parques, interligados por ciclovias, áreas de lazer, eficiente sistema de transporte público, distritos industriais e bairros residenciais que acolhem mais de 1,7 milhões de curitibanos. Esta característica possibilita o desenvolvimento do turismo urbano sustentável baseado no modal de bicicleta (SAMPAIO et al., 2015).

O plano ciclovitário sugere a bicicleta como detentora de um papel definido na organização da circulação urbana, principalmente como meio de integração social e aproximação das pessoas, além de promover a revitalização dos espaços públicos (CURITIBA, 2014). A política pública referente à motivação e incentivo da mobilidade urbana sustentável, especificamente no uso da bicicleta estão orientadas primeiramente aos residentes e posteriormente à atividade turística.

Com a implantação do plano ciclovitário na cidade, surgiram empresas de aluguel de bicicletas, para uso do morador local e turista. Essas empresas dispõem de serviços em pontos estratégicos da cidade, próximos aos atrativos turísticos.

A empresa Kuritbike iniciou as atividades de cicloturismo urbano em 2010, em decorrência da existência da infraestrutura ciclovitária que interliga os parques na cidade. A empresa possui 130 bicicletas e o aluguel para turistas representa 70% da demanda. A Tour Bike Club que iniciou suas atividades na cidade de Manaus em 1966, possui rotas turísticas em

São Paulo, Minas Gerais, Santa Catarina e no Paraná e está relacionada diretamente com um cicloturismo esportivo e de competição. Possui 10 bicicletas para alugar e funciona também como escola, onde ensinam adultos e crianças a andar de bicicleta.

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

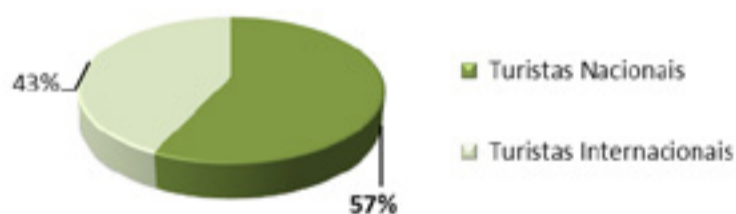
Um aspecto limitante do uso da bicicleta na cidade está relacionado ao tempo, pois as chuvas, que ocorrem com frequência, influem consideravelmente em seu uso fazendo diminuir a demanda. A topografia, relevo de altitude, exige maior esforço maior ao pedalar desmotivando o percurso por alguns trajetos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

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

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

O perfil dos usuários que alugam bicicletas é homogêneo e a maioria é turista. Os moradores tendem a comprar a sua própria bicicleta para realizar passeios de finais de semana.

Os turistas que alugam bicicletas viajam com motivação de fazer turismo urbano sustentável. De acordo com Corsi (2003, p. 31), são turistas não institucionalizados, isto é, não constituem grandes grupos de pessoas causando menor impacto ao meio. São pessoas que buscam contato com a população local, procurando respeitar modos de vida dos residentes. Em Curitiba, o perfil desse usuário pode ser observado no Quadro 1.



**Gráfico 1:** Procedência do praticante do cicloturismo curitibano.  
Fonte: Elaboração própria.

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



## CICLOTURISTAS

61% dos usuários são do sexo masculino

A maioria possui entre 21 e 60 anos de idade

26% possuem ensino superior e pós-graduação

26% possuem renda mensal entre nove e onze salários mínimos

48% percorrem entre 10 e 20 quilômetros de bicicleta nas ciclovias

41% usam o ônibus e 32% usam também o carro como transporte enquanto estão na cidade

48% dos turistas usam a bicicleta na sua cidade de origem

52% usam a bicicleta por motivos de saúde

58% visitam atrativos naturais como os parques da cidade

41% realizam os passeios com familiares e/ou amigos

**Quadro 1:** Perfil do turista que realiza o cicloturismo em Curitiba.

**Fonte:** Elaboração própria.

As principais características do usuário da bicicleta em passeios pelo centro de Curitiba estão relacionadas a uma condição estruturante que visa melhor qualidade de vida e a tomada de consciência dos problemas ambientais. Boa parte é praticante da modalidade e vê nela uma opção para melhorar sua saúde. Pedalando com a família ou amigos, percorrem as ciclovias que interligam as principais áreas verdes da cidade e aproveitam para conhecer parques, museus, praças e outros atrativos contemplados na rota. Em relação à satisfação, destacam que o passeio é acolhedor e percebem ao longo do caminho a presença de moradores que também usam as ciclovias como forma de lazer. Portanto, a modalidade do cicloturismo, além de contribuir na mitigação das emissões de poluentes, constitui-se como estratégia de aproximação entre visitante e morador local, além de contribuir para a manutenção da saúde e da qualidade de vida da população.

## 5. CONSIDERAÇÕES

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

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

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

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

## REFERÊNCIAS

- AGUILAR, V.; RIVAS, H.; GONZALEZ, R. Glosario de términos técnicos relacionados con la actividad turística habitualmente empleados en Chile, 2008.
- ALLIS, T. Sobre cidades, bicicletas e turismo: evidências na propaganda imobiliária em São Paulo. Caderno virtual de turismo. Rio de Janeiro. v.15.n.3, p.390-406, 2015.
- BENI, M. C. Análise Estrutural do Turismo. 7ª ed. São Paulo: SENAC, 2002, p.420-439.
- CASTRO, L. T. Cidades para um pequeno planeta, Richard Rogers, vol. 1, nº 2, outubro de 2001, 6p.
- CORIOLOANO, L. N. Os Limites do Desenvolvimento e do Turismo. Boletim Goiano de Geografia, vol.2, p. 25 – 45. jun/dez. 2001.
- CORSI, E. Patrimônios histórico-culturais: uma nova perspectiva para o urbano e o rural através do turismo sustentável. Caminhos de geografia, 2003.
- COSTA, M. S. Um Índice de Mobilidade Urbana Sustentável. Tese de Doutorado. Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo. São Carlos, 2008.
- DE OLIVEIRA, J.; ESPERANÇA, J. P. Bike usage and cycle tourism: The Pattern of Portuguese associated bike riders. Book of Proceedings vol. I, International Conference on tourism & Management studies. Algarve, 2011.
- DECUSSATTI, D.; BRASILEIRO, M.D.S. Qualidade de vida e desenvolvimento: uma relação necessária. In: SEABRA, G. Terra: qualidade de vida, mobilidade e segurança nas cidades. João Pessoa: Editora Universitária da UFPB, 2013, p. 58 – 67.
- FAULKS, P.; RITCHIE, B.; DOOD, J. Bicycle tourism as an opportunity for re-creation and restoration? Investigating the motivations of bike ride participants, 2008.
- FEBRES, M. E. La gestión pública del urbanismo. Universidad de los Andes. Revista venezolana de Gestión Pública. n.2. Venezuela, 2011.
- FREITAS, M. P. LABRECA, D. F. Mobilidade Urbana Sustentável e sua Viabilidade nas cidades médias: Estudo de Referência de Araguari /MG1. Revista Geográfica de América Central, Número Especial, EGAL, pp. 1-16, - Costa Rica, II Semestre 2011.
- GÂRBEA, R. Urban Tourism Between content and aspiration for urban developed. Revista Management and marketing. v. XI, Issue 1. Alexandru Loan Cuza University of Rumania, 2013.
- HERNANDEZ, X. La gestión urbana desde el enfoque de desarrollo económico. Realidad 99, 2004.
- IPPUC, Plano cicloviário de Curitiba. Prefeitura de Curitiba. 2013. Disponível em: <http://www.ippuc.org.br/default.php>. Acesso em: 24 setembro de 2014.
- LAMONT, M. Reinventing the Wheel: a definitional discussion of bicycle tourism. Journal of sport and tourism. v. 14. n. 1, 2009.
- MATTINGLY, M. Urban Management in less developed countries. Working paper n. 72, 1995.
- MAX-NEEF, M.A. Desenvolvimento à Escala Humana: concepção, aplicação e reflexões posteriores. Tradução Rede Viva. Blumenau: EdiFURB. 2012.
- ORELLANA, A; ALLARD, P., NÉSPOLO, R.; MERCADO, J. Gestión urbana municipal a escala metropolitana: Modelos

en competencia. Rev. de Geografia Norte Grande. p. 67-80, 2012.

PREFEITURA DE CURITIBA. Biocidade. 2014. Disponível em: <http://www.biocidade.curitiba.pr.gov.br/biocity/33.html>. Acesso: 21 de Nov 2014.

RITCHIE, B.W. Understanding the Motivation and Travel Behavior of Cycle Tourists Using Involvement Profiles. Journal of Travel & Tourism Marketing, v.7, 2010.

RODRIGUEZ, J. Turismo urbano y sistema territorial Almería, modelo emergente, Universidad de Almería. Nimbus n. 23-24, 2009.

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

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

SUSTRANS, D. Cycle Tourism. Routes for people, 1999.