



4° ENCONTRO PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO

JULIANA DECASTRO
HELOANT ABREU SILVA DE SOUZA
LUIZ SALDANHA
ANDREA LEANDRA PORTO SALES
(Organizadores)

IV Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo

1ª Edição
Instituto Planett
Rio de Janeiro
2024

IV Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo: Cicloturismo criativo e Ordenamento Territorial

Organizadores do livro:

Juliana DeCastro
Heloant Abreu Silva de Souza
Luiz Saldanha
Andrea Leandra Porto Sales

Autores convidados (em ordem alfabética):

Camila Bassi
Hebert Canela Salgado
Raquel Gonçalves
Thyago Velozo de Albuquerque
Zé Lobo

Projeto Gráfico e Diagramação:

Milla Scramignon

Imagem Capa:

Roderick Jordão

Editora:

Instituto Planett

Autores dos trabalhos publicados nos Anais da Mostra Acadêmica (em ordem alfabética):

Alexandre Nunes Robazza
Andréia Matos de Miranda
Anna Flávia Leprevost Bueno Anna Flávia Leprevost
Bueno Christian
Luiz da Silva Clarice Bastarz
Cleber Magalhães Tobias
Fatima Priscila Morela Edra
Filipe Simões
Helena Porto
João Boechat
Marcos Abilio Bosquetti
Massimo Giovanardi
Natalya Reis da Silva
Nestor Cortez Saavedra Filho
Pablo Brilhante de Sousa
Rafael Pereira
Renata Madeira Salvador Robazza
Ricardo Almeida de Melo
Rodrigo Ribeiro de Oliveira
Raul Jose de Souza
Raul Rosenhaim
Silvana Nakamori
Wellington Gonçalves

IV Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo:
cicloturismo criativo e ordenamento territorial

Juliana DeCastro, Heloant Abreu Silva de Souza, Luiz Saldanha, Andrea Leandra Porto Sales (Org.) – Rio de Janeiro: Instituto Planett, 2024.

42p.: 21 x 29,7cm

ISBN 978-65-985638-0-6

1.bicicleta. 2.cicloturismo. 3.ordenamento territorial

II.DeCastro, Juliana. II.Souza, Heloant Abreu Silva de.

III.Saldanha, Luiz, IV.Sales, Andrea Leandra Porto



4º Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo 2023 © 2023 by Instituto Planett is licensed under Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International. To view a copy of this license, visit <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>



- Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo é resultado de parcerias entre Observatório do Cicloturismo e diversos atores nacionais e internacionais.

Para acessar atualizações e informações sobre esta e outras edições do evento, entre no Portal EDESC:

planett.com.br/edesc

IV Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo

Fomento:



Realização:



Parceiros Locais:



Parceiros Nacionais:



Apoio Institucional:



Sumário

- 7 Apresentação
- 8 Conheça João Pessoa de Bicicleta
- 9 Parte I: Cicloturismo Criativo e Ordenamento Territorial
- 10 Novas Tecnologias para Gestão do Cicloturismo no Brasil: Reflexões Propositivas
- 15 Cicloturismo no ordenamento territorial do Caminho da Fé
- 19 Estratégias para o monitoramento de ciclistas nas cidades e regiões
- 24 Parte II: Mostra Acadêmica
- 25 Pedalar para viajar, observar para pesquisar: reflexões para novas mobilidades e sustentabilidade no turismo
- 32 Resumos dos Anais do EDESC
- 37 Parte III: Sobre o Evento
- 38 Números do 4º EDESC 2023
- 39 Programação do Evento

Apresentação

Andrea Porto Sales <andraportosaes@gmail.com>

Geógrafa, Doutora e Mestre em Geografia Humana, com foco em Geografia Urbana.

Professora Adjunta do Departamento de Geociências da Universidade Federal da Paraíba.



O último relatório do Painel Intergovernamental de Mudanças Climáticas (IPCC), o AR6, destaca a urgência de ações ambiciosas e imediatas para mitigar os impactos das mudanças climáticas, indicando que a janela de oportunidade para mudanças estruturais já passou. Independentemente dos esforços, o mundo enfrentará impactos climáticos inevitáveis e crescentes nas próximas décadas, exigindo ações de adaptação efetivas dos governos e corporações. De acordo com o relatório, as mudanças climáticas têm efeito significativo no turismo e afetará a competitividade, a sustentabilidade dos destinos e a procura por viagens nas próximas três décadas.

Nesse contexto, o cicloturismo emerge como um segmento acessível e sustentável do turismo, com potencial de descarbonização, proteção ambiental, geração de renda e promoção do bem-estar individual e coletivo. O baixo custo da implementação, operação e aquisição dos roteiros, quando comparado com outros segmentos, combina-se com a maior demanda por viagens autênticas, conexão com o local, imersão na natureza e transformação pessoal. Todavia, é a versatilidade e a resiliência do cicloturismo em cenários futuros do turismo global que agrega valor para turistas, facilitadores e pesquisadores. Após a Pandemia COVID 19, esse segmento junto com o turismo rural foram destacados pela Organização Mundial do Turismo (OMT) como as novas tendências do turismo global. No Brasil, é notório o crescimento do número de roteiros e ações governamentais para impulsionar a atividade.

De maneira que, a realização do IV Encontro para Desenvolvimento do Cicloturismo (EDESC) buscou aprofundar a visão sobre os desafios e as oportunidades dessa atividade no país. Ao reunir representantes governamentais de diferentes entes da federação, pesquisadores, empresários, praticantes, estudantes e ativistas em atividades de dialógicas e de capacitação acerca do cicloturismo, o evento compilou reflexões, estratégias.

Conheça João Pessoa de Bicicleta

Raquel Gonçalves <dantasgraquel@gmail.com>
Bacharel em Relações Internacionais e colaboradora
do Projeto de Extensão Pedagogia Urbana



O “Conheça João Pessoa de Bicicleta” foi pensado no ciclo de 2019-2020 do Pedagogia Urbana, extensão coordenada pela professora Andrea Porto Sales, do Departamento de Geografia (UFPB). O projeto tem como proposta a descarbonização do setor turismo para a cidade de João Pessoa, levando em consideração que o turismo pode mudar mentalidades através de transportes que sejam sustentáveis, como a bicicleta. Nesse sentido, foi feito um diagnóstico do território em relação ao cicloturismo e mobilidade, além da catalogação dos atrativos a fim de garantir a identidade e propriedade intelectual da cultura local. Em João Pessoa, o turismo está atrelado à região litorânea com foco nas praias, e por isso, apesar do projeto ter roteiros destinados a esse local, buscou-se dar maior ênfase a construção de um roteiro para as comunidades, incentivando a economia local e cultural desses grupos. A ênfase ao *turismo de base comunitária* têm tido impacto positivo de inserção e geração de renda, além de permitir o trabalho intermodal de transportes. Apesar de um dos desafios encontrados nesse processo ser a dificuldade de articulação entre o setor público e privado tanto quanto à infraestrutura quanto na promoção do produto, a parceria com instituições, empresas e grupos locais têm sido importante para o andamento do projeto. Em parceria com outros atores foi criada a curadoria das *12 rotas*, que estão inseridas dentro desses *quatro circuitos*: 1) Centro Histórico, com as rotas boêmia e dark; 2) Base Comunitária, com as rotas quilombos, jacarapé, porto do capim e tabajaras, as duas últimas ainda estão em fase de implementação; 3) Extremo Oriental, com as rotas da estação ciências até o seixas, penha e parque trilhas; e 4) Praias, com as rotas de praia urbana e ribeira. Elas foram pensadas em relação ao nível de segurança, nível de dificuldade e também quanto ao impacto social. Além disso, foi criado o site do projeto, no qual é possível acessar os objetivos, os roteiros e mais informações específicas sobre o Conheça João Pessoa de Bicicleta e passeios.



Fotografia: Pedagogia Urbana, 2023

PARTE I

CICLOTURISMO CRIATIVO E

ORDENAMENTO TERRITORIAL

Novas tecnologias para gestão do cicloturismo no Brasil: reflexões propositivas

Thyago Velozo de Albuquerque <thyago.velozo@gmail.com>

Doutorando em Turismo, Mestre em Turismo, Bacharel em Turismo.

Estuda e discute desde 2008 os impactos e transformações causadas pelas tecnologias no turismo, em suas mais diversas frentes.



O uso cada vez mais intensivo de tecnologia em nosso dia a dia têm provocado significativas alterações e mudanças na nossa vida em sociedade. Estas transformações têm sido percebidas nas mais variadas esferas, seja nas dinâmicas de trabalho, de relacionamento, de socialização, de momentos familiares, de práticas de lazer, entre outros (Castels, 1999; Bauman, 2007).

Uma das maiores transformações que o turismo já enfrentou foi o impacto das TICs, que remodelaram completamente não só a forma como toda a indústria funciona, como os destinos operam (Buhalis & Law, 2008), assim como no comportamento do consumidor, nos processos de tomada de decisão e nas experiências turísticas (Sigala, 2018).

Estas mudanças têm impactado também a atividade turística, que sofreu grandes consequências em função da emergência de saúde mundial, devido à pandemia de COVID-19, que reforçou discussões e a ampliação das reflexões sobre a transformação digital que a sociedade vem vivenciando e que impacta cada vez mais o turismo e seus diversos stakeholders. As barreiras de deslocamento impuseram aos destinos turísticos estarem cada vez mais nas redes sociais e na internet, buscando manter acesso o desejo por seus atrativos. As empresas precisaram repensar seus formatos de atendimento, buscando facilitar o acesso a seus produtos e serviços, diminuindo o contato entre colaboradores e clientes, houve nesse período a ascensão do conceito de contactless – com os pagamentos por aproximação e opções de touchless – sem toque. E a disseminação da adoção do autosserviço em procedimentos tipicamente realizado por colaboradores das empresas (reservas online; auto checkin; auto checkout; automatização de pedidos, etc..) buscando diminuir o contato entre clientes e colaboradores, em função da proteção à saúde de ambos. Contudo, apesar da pandemia, estas mudanças já eram preconizadas por muito autores do turismo que estudam os impactos e transformações das tecnologias de informação e comunicação (TICs) no turismo como um todo (Law, Leung e Chu Chan, 2019; Chiang, 2020; Buhalis e Law, 2008).

Os estudos mais recentes desta temática, já trabalham com o conceito de Turismo Inteligente – Smart Tourism – o qual busca compreender e estruturar o profundo impacto das TICs na transformação das funções convencionais do turismo e conseqüentemente na experiência turística (Mehraliyev, Chan, Choi, Koseoglu e Law, 2020). É preciso destacar que este novo conceito não incorre apenas no alto nível de adoção de tecnologia pelos turistas, mas também favorece gerar eficiência, produtividade e criatividade para os negócios turístico, por meio de uma rede de empresas que cooperam entre si, através da troca de dados e informações de forma transparente para atingir objetivos mútuos, bem como facilita pensar novas abordagens de gerenciamento de fluxos turísticos (Lee et al., 2021; Koo, Park e Lee, 2017).

Vale destacar que a questão central dessa nova dinâmica, proporcionada pela adoção de novas tecnologias, não é por sua adoção apenas, mas pela infraestrutura possível de proporcionar melhoria na gestão dos destinos, das empresas e dos serviços, oportunizando, inclusive, a cocriação de valor nas experiências turísticas, juntamente com os viajantes, impactando em sua satisfação (Gretzel et al., 2015; Buhalis, 2020). Esta conceituação também surgiu para identificar a crescente dependência dos destinos turísticos, suas organizações, empresas e seus turistas das novas tecnologias, que permitem que grandes quantidades de dados sejam transformadas em propostas de valor (Gretzel et al., 2015).

É importante destacar que conforme a tecnologia foi sendo utilizada no turismo de forma exponencial, as formas de como as empresas do setor acessam e distribuem informações com seus clientes também passaram por transformações dos negócios e da experiência turística, (Koo, Park & Lee, 2017), gerando impactos significativos no crescimento e no desenvolvimento da indústria do turismo (Lee et al., 2021), havendo a necessidade de conversão dos recursos turísticos em recursos turísticos inteligentes, no qual a inteligência depende da conectividade dos dados de forma inteligente. (Sigala, 2018).

Logo, um dos desafios atuais do turismo está na integração dos avanços tecnológicos e das novas tecnologias junto ao destino para prover inteligência, para as empresas e organizações locais, e possibilitar facilitar a geração de experiências turísticas autênticas, para o visitante (López de Ávila & García, 2015; Santos & Inácio, 2018). Bem como desafiar as atuais abordagens de turismo, que exige mudanças na gestão dos destinos turísticos, como também nas práticas de governança (Gretzel, 2021), uma vez que o turismo inteligente não envolve apenas a tecnologia e dados, mas também questões de gestão, marketing, relacionamento com os clientes, sustentabilidade e governança das organizações e destinos (Lee et al., 2021).

Levando essa concepção para a dimensão do destino turístico, surgiu o conceito de Destinos Turísticos Inteligentes (DTIs) – Smart Tourism Destination –, que para Boes, Buhalis e Inversini (2015) podem ser percebidos como lugares que utilizam ferramentas tecnológicas e técnicas disponíveis que possibilitam demandas e ofertas para cocriar valor, prazer e experiências para o turista, além de riqueza, lucros, e benefícios para as organizações e destinos turísticos. Já Mendes-Filho, Silva e Silva (2019) relacionam tal conceito ao das cidades inteligentes contudo sua ênfase está na melhoria da experiência turística e compreendendo que a tecnologia deve ser entendida como fonte de diferenciação estratégica e vantagem competitiva. Estes destinos também podem ser caracterizados por algumas características críticas que aumentam sua "inteligência", como sua capacidade de empregar harmonicamente diferentes tipos de TICs para permitir uma maior interconexão entre todas as partes interessadas e uma tomada de decisão mais informada, proporcionando também uma melhor experiência para os seus visitantes (Femenia-Serra e Ivars-Baidal, 2021).

Destarte, compreendendo os preceitos do Turismo Inteligente e dos Destinos Turísticos Inteligentes, depreendendo que estes conceitos possuem em sintonia o uso intensivo de tecnologias para melhoria da gestão dos destinos, da operação das empresas e organizações e proporcionando uma melhor experiência para os visitantes, trazemos à baila para reflexão a conceituação do cicloturismo inteligente, o qual engloba o uso de tecnologias que auxiliem na melhoria da gestão do cicloturismo no destino, na gestão operacional dos atores que atuam na atividade e/ou que contribuam para uma melhor experiência do cicloturista, seja na prática da atividade intermediada em grupo, individualmente ou realizada de forma autônoma.

Para tanto, é preciso considerar que o cicloturismo inteligente está alicerçado no uso da tecnologia em três dimensões: governança, gestão e experiência. A seguir detalhamos o escopo de cada uma.

– **Governança:** dimensão na qual devem se concentrar as reflexões sobre a adoção de ferramentas tecnológicas que apoiem a gestão do cicloturismo no destino. Incluindo considerações a respeito do gerenciamento das rotas no destino; com monitoramento de fluxos, tecnologias que permitam maior segurança nas rotas, implementação de elementos de sinalização, entre outros. Nesta dimensão também são incluídas as soluções para apoio à gestão da própria atividade de governança, com sistemas de planejamento e acompanhamento de projetos e reuniões. Soluções de gestão dos dados e que garantam a proteção desses dados também, principalmente considerando as determinações da Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD), bem como das questões relacionadas à sustentabilidade e acessibilidade das ciclorrotas, entre outros. E devem considerar também iniciativas para monitoramento da reputação online do destino e das ciclorrotas, monitorando avaliações em sites especializados e os sentimentos dos cicloturistas da região.

– **Gestão:** nesta dimensão concentramos as ponderações a respeito de tecnologias que possam apoiar a operacionalização e o gerenciamento das empresas e organizações participantes e atuantes do cicloturismo, tais como ferramentas de monitoramento de frotas de bicicletas, distâncias percorridas, rotas executadas, uso de EPI (Equipamento de Proteção Individual), atividades administrativas das empresas (como marketing e comercialização, por exemplo). Incluindo sistemas de informação que integrem dados de outras empresas, fontes e banco de dados, por exemplo sobre os fluxos turísticos, eventos com potencial de atração de turistas, bem como o compartilhamento de informações a respeito de ocupação média dos meios de hospedagens, desembarque e chegada de turistas, gasto médio, entre outros dados que possam contribuir para uma melhor compreensão do fluxo de turistas na região. Podendo ser considerados dados secundários, tais como movimentações com cartão de crédito, sinal de celular, informação de aplicativos de uso de ciclistas, entre outros. Nesta dimensão ainda podemos considerar soluções tecnológicas que auxiliem na identificação do perfil do cicloturista e de seus comportamentos. Bem como auxiliem as empresas e medirem a satisfação do visitante com a experiência.

– **Experiência:** nesta dimensão estão as discussões de soluções tecnológicas que possam contribuir para melhoria da experiência do visitante, esteja ele em grupo ou individualmente em alguma atividade com o apoio de um intermediário (guia ou ciclocondutor), ou realizando atividades de cicloturismo de forma autônoma. Estas aplicações podem ser soluções de mapeamento de rotas e disponibilização online, elaboração de autoguias, com indicação de rotas, pontos de atenção e cuidado e pontos de interesse nas proximidades das rotas, indicando desde atrativos turísticos, a estabelecimentos de alimentação, comercialização de artesanato e hospedagem.

Abarcando também soluções de sensorização de rotas e pontos de interesse, que possam além de coletar dados, proporcionar informações diversas sobre as ciclorrotas, englobando soluções que auxiliem na experiência de interpretação das rotas, seus percursos e vistas. Além de poder conter soluções com foco em integração com tecnologias e dispositivos vestíveis – wearables – como relógios e roupas, para monitoramento de informações de saúde, de percurso, distância e até níveis de desidratação, em percursos mais longos. Considerando tanto os cicloturistas de opção e os de oportunidade:

- **Cicloturista de opção:** Aquele cicloturista que viaja para o destino em função das atividades e rotas de cicloturismo
- **Cicloturista de oportunidade:** Aquele turista que viaja para o destino por outra motivação, mas acaba participando de atividades de cicloturismo oferecidas no destino.

Destacamos que neste conceito a tecnologia ocupa lugar central, impactando e influenciando todas as demais dimensões que devem buscar na tecnologia o apoio necessário para desenvolver soluções que se adequem às necessidades da localidade, respeitando sua individualidade e prioridades.

Assim, podemos pensar na seguinte proposta de estrutura para o conceito de cicloturismo inteligente:

Figura : Estrutura do Cicloturismo Inteligente



Fonte: Elaboração Própria, 2023

Referências

Bauman, Z. (2007). Tempos líquidos. Editora Schwarcz-Companhia das Letras.

Boes, K., Buhalis, D. & Inversini, A. (2015). Conceptualising Smart Tourism Destination Dimensions. In: Tussyadiah, I. and Inversini, A. (eds.). Information and Communication Technologies in Tourism 2015. Cham: Springer International Publishing, 391-403. https://doi.org/10.1007/978-3-319-14343-9_29

Buhalis, D. (2020), "Technology in tourism-from information communication technologies to eTourism and smart tourism towards ambient intelligence tourism: a perspective article", Tourism Review, Vol. 75 No. 1, pp. 267-272. <https://doi.org/10.1108/TR06-2019-0258>

Buhalis, D. & Law, R. (2008). Progress in information technology and tourism management: 20 years on and 10 years after the internet-the state of eTourism research. Tourism Management, Vol. 29 No. 4, pp. 609-623. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2008.01.005>

Castells, M. (1999). Information technology, globalization and social development (Vol. 114). Geneva: UNRISD.

- Chiang, C.T. (2020) Developing an eMarketing model for tourism and hospitality: a keyword analysis. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, v. 32, n. 10, p. 3091-3114.
- Femenia-Serra, F., & Ivars-Baidal, J. A. (2021). Do smart tourism destinations really work? The case of Benidorm. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 26(4), 365-384. <https://doi.org/10.1080/10941665.2018.1561478>
- Gretzel, U. . (2021). The Smart DMO: A new step in the digital transformation of destination management organizations. *European Journal of Tourism Research*, 30, 3002. <https://doi.org/10.54055/ejtr.v30i.2589>
- Gretzel, U. , Sigala, M. , Xiang, Z. , & Koo, C. (2015). Smart tourism: foundations and developments. *Electronic markets*, 25(3), 179-188. <https://doi.org/10.1007/s12525-015-0196-8>
- Koo, C., Park, J., & Lee, J. N. (2017). Smart tourism: Traveler, business, and organizational perspectives. *Information and Management*, 54(6), 683-686. <https://doi.org/10.1016/j.im.2017.04.005>
- Law, R., Leung, D. e Chu Chan, I.C. (2019). Progression and development of information and communication technology research in hospitality and tourism: a state-of-the-art review. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*.
- Lee, P., Zach, F. J., & Chung, N. (2021). Progress in Smart Tourism 2010-2017: A Systematic Literature Review. *Journal of Smart Tourism*, 1(1), 19-30. <https://doi.org/10.52255/SMARTTOURISM.2021.1.1.4>
- López de Ávila, A., & García, S. (2015). Destinos turísticos inteligentes. *Economía Industrial*, 395: 261-69. <https://bityli.com/nMfgfV>
- Mehraliyev, F., Chan, I. C. C., Choi, Y., Koseoglu, M. A., & Law, R. (2020). A stateof-the-art review of smart tourism research. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 37(1), 78-91. <https://doi.org/10.1080/10548408.2020.1712309>
- Mendes Filho, L., Silva, J. C., & Silva, D. S. (2019). Percepções e perspectivas de destino turístico inteligente: um estudo de caso com a secretaria municipal de turismo em Natal/RN. *Revista Turismo: estudos e práticas*, 8(1). <https://geplat.com/rtep/index.php/tourism/article/view/187>
- Santos, G. N. C., & Inácio, J. B. (2018). Observatório do turismo e big data: a importância da informação e da tecnologia no desenvolvimento de destinos turísticos inteligentes e sustentáveis. *Revista Caminhos de Geografia, Uberlândia*, 19(65), 286-299. <http://dx.doi.org/10.14393/RCG196521>
- Sigala, M. (2018). New technologies in tourism: From multi-disciplinary to antidisciplinary advances and trajectories. *Tourism management perspectives*, 25, 151-155. <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2017.12.003>

Cicloturismo no ordenamento territorial do Caminho da Fé

Camila Bassi <camila.bassi@yahoo.com.br>

**Turismóloga e especialista em Gestão de Mercado,
Gestora executiva do Caminho da Fé e Secretária
Executiva da Rede Brasileira de Trilhas.**



O Caminho da Fé tem como objetivo a atividade voltada para a cadeia do turismo, envolvendo o turismo rural - visando à integração Cidade/Campo - e o turismo de aventura - parte do Caminho percorre regiões de Serras, montanhas e vales que mediante a topografia promovem desafios aos praticantes de diferentes níveis técnico. O Caminho possui como um de seus maiores ativos a contemplação à natureza, a interação com o meio para busca do autoconhecimento e o turismo religioso, visto que o ponto culminante do caminho é a cidade de Aparecida (SP).

Ao longo dos últimos 20 anos, tempo que o Caminho da Fé tem em 2023, o mesmo por meio de sua governança, a Associação dos Amigos do Caminho da Fé (AACF) beneficiou diretamente mais de 100 mil peregrinos que percorreram a trilha do Caminho da Fé e indiretamente um número não mensurável de pessoas que se beneficiaram social e economicamente.

A ênfase que destacamos é a troca de experiência e conhecimentos, assim como o impacto na economia dos 72 municípios dos Estados de Minas Gerais e São Paulo que integram a Trilha do Caminho da Fé, com a criação de várias pousadas, restaurantes e pequenos empreendimentos pertencentes a Rede empreendedora que ele integra.

Figura: Mapa do Circuito do Caminho da Fé



Fonte: Associação dos Amigos do Caminho da Fé - AACF

O caminho estende-se, até o momento, por cerca de 2.500km entre o Estado de São Paulo e Minas Gerais, difundindo o desenvolvimento do traçado por áreas de cerrado, áreas de monocultura, estradas vicinais não pavimentadas e outras vezes pavimentadas, perímetros urbanos e grande parte dela pela Serra da Mantiqueira, fragmento de Mata Atlântica sentido ao Vale do Paraíba. Enquanto rota, caminho e meio de conectar as regiões ele possui uma Instituição que rege o seu funcionamento assim como articula e intermedia projetos que atendam suas necessidades.

Investimentos na estruturação do percurso, diagnósticos e levantamentos, oficinas de capacitação, sinalização e manutenção do Caminho são algumas das necessidades latentes nas localidades por onde o Caminho passa, e servem de base para planejamento de longo prazo e buscam definir quais ações são necessárias para consolidar o produto turístico em nível internacional.

Neste contexto, é possível atender diretamente as necessidades dos produtores rurais e envolvidos no que se refere à capacitação técnica, infraestrutura básica e infraestrutura turística em cada município, transformando o caminho em uma rota segura, atrativa, preservada e economicamente viável para quem dela recebe o seu sustento.

Figura: Cartão Postal do Caminho da Fé



Fonte: Associação dos Amigos do Caminho da Fé - AACF
Fotografia: Alécio Cezar Batista de Oliveira

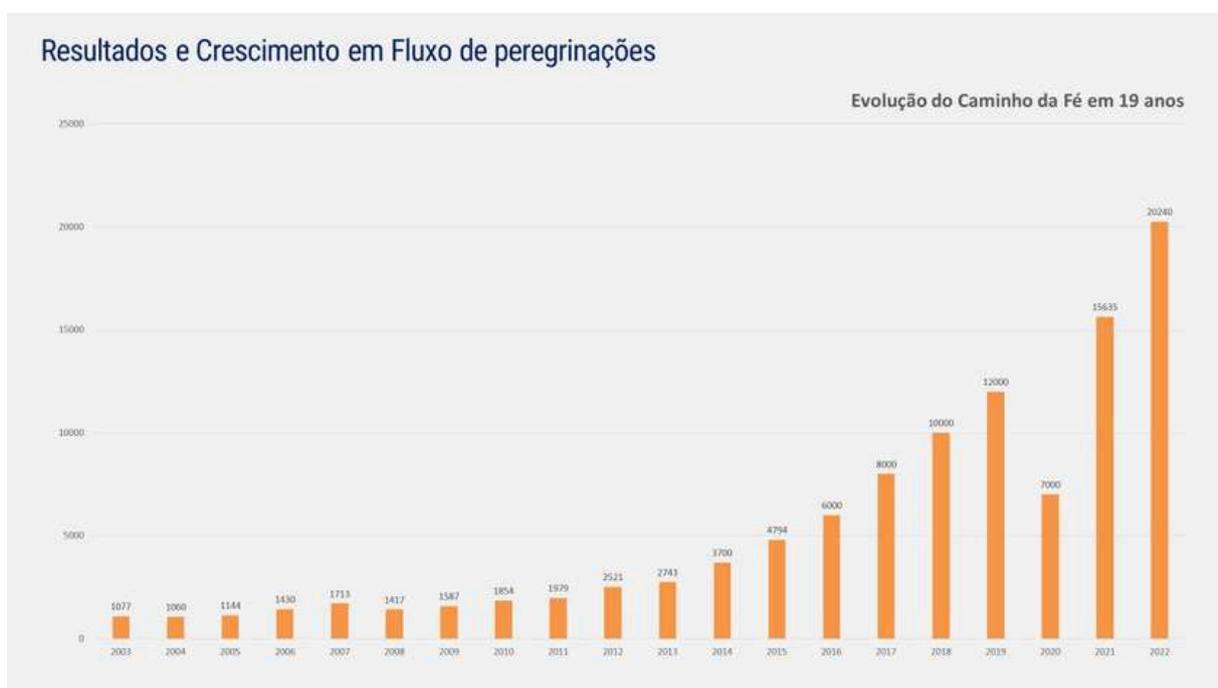
No aspecto do território, a AACF, por meio do Caminho, tem sido elemento fundamental para discussão da necessidade de se investir em soluções como, por exemplo, em tecnologias sociais que impactam positivamente as comunidades. Mais do que uma trilha de peregrinação, o Caminho se torna meio de integrar movimentos e iniciativas que vão desde ações voltadas à conservação ambiental, até o auxílio na modelagem de soluções sobre mobilidade ativa nas localidades por onde passa.

Intermediar investimentos em restauração ambiental, formação de corredores verdes, conservação de áreas relevantes de preservação ambiental, desenvolvimento de planos socioambientais, são algumas das ações que o Caminho envolve. Uma vez que a sua presença no ambiente conecta os territórios, a relação com o usuário da trilha de longo curso e sua percepção e interação com o meio.

São vários os aspectos relevantes quando abordamos a experiência do usuário nos ambientes degradados e a relação com aqueles que são preservados. Essa dicotomia é que incentiva a busca por soluções a fim de melhorar não só o ambiente pelos aspectos necessários da conservação da biodiversidade, mas também pela melhoria da experiência do usuário.

Acreditamos que a conservação dos ambientes, a sinalização e a divulgação da trilha permitam o crescimento do roteiro em si, reverberando na economia dos municípios que recebem milhares de peregrinos, muito pautado pela experiência obtida no território. Seja o crescimento medido pela relação com a comunidade, seja medido pela experiência e sensações no ambiente natural.

O aumento do fluxo provocado pela grande quantidade de avaliações positivas pelo volume de consumo do Caminho gera um impacto positivo na economia no entorno, que pode ser percebido com o surgimento de pousadas, restaurantes e na inclusão sócio produtiva da cadeia do Turismo no qual abrem-se oportunidades de novos empreendimentos.



Fonte: Associação dos Amigos do Caminho da Fé - AACF

Hoje, após 20 anos de experiência no desenvolvimento e lapidação do produto, não só percebemos a necessidade em investimento e melhorias operacionais, mas também em melhorias na recomposição de ambientes que não promovem a mesma experiência. Em especial sobre a divergência daqueles ambientes onde a vegetação está restaurada e conservada às áreas áridas de monocultura. O fluxo nas vias da Serra da Mantiqueira no eixo principal em função da sua qualidade ambiental e paisagística aponta essa diferença pela ótica do usuário quando da sua escolha.

Com o crescimento de participantes, peregrinos com as mais diversas idades, vindos de distantes lugares e que desconhecem a região, torna-se necessário o constante investimento e desenvolvimento de projetos que visem a conservação e restauração das áreas degradadas. Assim como a promoção na mídia para difundir boas práticas e melhorar a relação do usuário nas comunidades não só com os prestadores de serviço, mas também na relação dele com o meio, fortalecendo os empreendimentos localizados ao longo do caminho com qualificação e capacitação.



Estratégias para o monitoramento de ciclistas nas cidades e regiões

Zé Lobo <zelobo@ta.org.br>

Fundador e presidente da Associação Transporte Ativo, organização da sociedade civil voltada para a qualidade de vida através da utilização de meios de transporte à propulsão humana.



Por mais um ano, a Transporte Ativo segue com a parceria e apoio institucional ao PLANETT para realização do Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo, desta vez em João Pessoa – PB. Nesta rodada, realizamos o Minicurso “Um Panorama sobre a Bicicleta como Meio de Transporte em sua Cidade” onde apresentamos diferentes metodologias para a aplicação de:

1. Mapeamento Ciclo Rotas;
2. Contagens de Ciclistas; e
3. Pesquisa Perfil.

Esses mapeamentos contribuem para um melhor conhecimento do uso da bicicleta no dia a dia de sua cidade e podem ser realizados pela sociedade civil, academia, poder público ou qualquer um que tenha interesse nos resultados encontrados. Além destes três tipos de levantamento de dados diferentes, ainda proporcionam muitas horas de observação, pedaladas e conversas com diferentes atores que contribuem para levantar o máximo de dados e fatos possível.

O pacote completo utilizando as três metodologias, já foi aplicado no Rio de Janeiro com 6 milhões de habitantes, Maceió 1.32 milhões de habitantes e Paraty com 80 mil habitantes. É passível de ser realizado em cidades de diversos tamanhos e formatos. É claro que conforme a configuração da cidade a aplicação se torna mais fácil ou mais complexa, mas sempre apresentando resultados consistentes demonstrando prioridades locais.

Para a realização destes monitoramentos, aconselhamos fortemente que se façam parcerias entre Sociedade Civil, como Organizações de Ciclistas e Associações de Moradores, Poder Público, Academia, Escolas e comércio ou outras atividades empresariais que estejam envolvidas com a bicicleta ou possam ser beneficiadas. Estas parcerias facilitam em muito a compreensão geral do local, ao mesmo tempo que o envolvimento de diferentes atores agrega mais força e aderência a possíveis projetos futuros que venham a surgir após a aplicação das metodologias, ou mesmo a aceleração de projetos que até então estavam parados em gavetas ou aguardando dados e fatos que comprovem sua importância para se tornarem realidade.

No IV EDESC apresentamos o Caso Maceió, e a receptividade do minicurso foi muito boa, inclusive com algumas cidades se mostrando interessadas em realizar os levantamentos, uma delas a própria cidade de João Pessoa.

Segue um resumo do que foi apresentado por lá!

TECNOLOGIA SOCIAL PARA MAPEAMENTO CICLO ROTAS

O Mapeamento Ciclo Rotas utiliza uma Tecnologia Social certificada pela Fundação Banco do Brasil e já aplicada com sucesso em diversas cidades brasileiras como Rio de Janeiro, Juiz de Fora, Manaus, Paraty e Maceió dentre outras. Consiste em juntar diferentes rotas pensadas, planejadas ou idealizadas por diferentes grupos, em diferentes momentos e sobrepô-las para encontrar afinidades e similaridades. Esta metodologia possibilita uma visualização da escala de prioridades para construção de uma rede cicloviária, já iniciando o processo em consenso com diferentes atores.

Em Maceió, por exemplo, o mapeamento foi possível através de colaborações e parcerias com a SMTT, DETRAN-AL, UNIT e Ciclomobi.

Uma breve descrição de como realizar o mapeamento:

- Coletar projetos e ideias existentes;
- Local com data show;
- Convocar pessoas interessadas;
- Apresentar a elas o que foi coletado.

Após a apresentação de mapeamentos e ideias existentes será necessário um local com mesas, cadeiras, mapas/plantas e marcadores coloridos, para um workshop de marcações nos mapas.

O ideal é trabalhar com 3 mapas:

- Mapa 1 para marcação de rotas utilizadas hoje e rotas desejadas, em cores diferentes;
- Mapa 2 para marcar oficinas, lojas de bicicletas, Bicicletários e equipamentos de apoio (chuveiro, bomba de ar) existentes/conhecidos;
- Mapa 3 com os projetos existentes já marcados e sobrepostos, onde serão marcados os principais pontos de conflito e conexões.

É interessante separar os participantes em 3 grupos:

- Grupo 1: pessoas que pedalam pelo trecho;
- Grupo 2: pessoas que pedalam e gostariam de pedalar no trecho;
- Grupo 3: pessoas que não pedalam, mas gostariam.

É importante fazer um rodízio dos grupos pelos mapas.

Mapeamentos posteriores via internet e nas ruas, serão muito bem-vindos para coletar ainda mais dados e ideias, complementando o trabalho do workshop.

Uma vez coletadas as sugestões, sobrepor todos os mapas coletados anteriormente, os produzidos durante a oficina e as contribuições posteriores para consolidar as rotas mais usadas e desejadas. (Utilizando aplicativos com sobreposição de camadas e possibilidade de transparências, como o Photoshop por exemplo)

Com os mapas consolidados, debater o trabalho definindo pontos para as contagens de apoio e locais para entrevistas Perfil do Ciclista.

A parte de campo deve ser feita localmente, por organizações e parcerias locais. A parte de superposição das rotas em camadas transparentes, pode ser realizada localmente com suporte remoto da Transporte Ativo, ou podemos passar toda a metodologia e supervisionar com suporte da equipe local. Sem qualquer custo envolvido.

Mais sobre o Ciclo Rotas aqui: http://transporteativo.org.br/ta/?page_id=8

CONTAGENS DE CICLISTAS, PRESENCIAIS E AUTOMÁTICAS

Contagens de ciclistas são uma ótima maneira de subsidiar o poder público municipal com dados para entender o fluxo de ciclistas, garantir o conforto e segurança de quem já pedala e promover a bicicleta para que mais pessoas optem por utilizar bicicletas.

Com dados disponíveis sobre a realidade ciclística local, melhores intervenções, consistentes e corretas podem ser projetadas e realizadas, para promover ainda mais o uso da bicicleta.

Contagens podem ser feitas de forma manual ou automatizada, qualitativas ou quantitativas, cada uma com suas respectivas limitações e vantagens.

As contagens presenciais podem utilizar a metodologia da Transporte Ativo, já aplicada mais de 100 vezes em dezenas cidades brasileiras. As contagens automáticas podem ser realizadas com diferentes modelos de contadores automáticos disponíveis no mercado.

Contagens presenciais necessitam de uma equipe maior e levam mais tempo, no entanto nos trazem dados bem mais completos como Origens e Destinos; Gênero; Tipos de Bicicleta (normais, cargueiras, triciclos, etc); Entregadores de Aplicativo e Bicicletas de serviço; Bicicletas elétricas; Carona; Estimativa de faixa etária e Horários de Pico.

Como exemplo, na rodada de Maceió apresentada no IV EDESC, foram contados mais de 34 mil ciclistas em 16 contagens realizadas, todas com média de 12 horas de duração. A média geral para a cidade foi de 1700 ciclistas por ponto de contagem. Isso equivale a uma média de 113 ciclistas por hora, 1,9 ciclistas por minuto ou 1 ciclista a cada 31,5 segundos.

Quadro: Exemplo de Contagem de Ciclistas

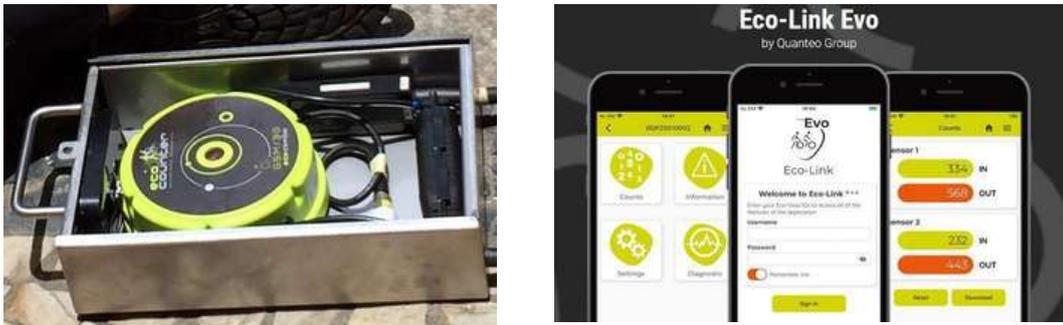
	Local	Total	Mulheres	Serviço	Pico M	Pico T	Média/15h	Ciclista/minuto
A	Av. Fernandes Lima	1156	1%	4%	6:00/7:00	17:00/18:00	77	1,28
B	Av. Menino Marcelo	2576	2%	3%	6:00/7:00	17:00/18:00	172	2,86
C	Av. Dep. José Lages	852	6%	16%	7:00/8:00	17:00/18:00	57	0,95
D	Av. Siqueira Campos X Cabo Reis	1992	7%	9%	7:00/8:00	17:00/18:00	133	2,21
E	Rua Formosa	3761	5%	17%	7:00/8:00	17:00/18:00	251	4,18
F	Av. Siqueira Campos x Parque Rio Branco	1608	4%	17%	7:00/8:00	17:00/18:00	107	1,79
G	Av. Josefa x Juca Sampaio	1951	2%	4%	6:00/7:00	17:00/18:00	130	2,17
H	Salustiano Sarmento x Juca Sampaio	1786	3%	4%	7:00/8:00	17:00/18:00	119	1,98
I	Menino Marcelo x Juca Sampaio	1596	4%	3%	7:00/8:00	17:00/18:00	106	1,77
J	Muniz Falcão x Luiz de França Vergetti	763	5%	5%	7:00/8:00	17:00/18:00	51	0,85
K	Rotatória PRF	2556	3%	6%	6:00/7:00	17:00/18:00	170	2,84
L	UFAL	1442	x	x	6:00/7:00	17:00/18:00	96	1,60
M	Rua Camaragibe X Fernandes Lima	1299	2%	3%	6:00/7:00	17:00/18:00	87	1,44
N	Rua Camaragibe X Menino Marcelo	1245	1%	4%	6:00/7:00	17:00/18:00	83	1,38
O	Av. Álvaro Otacílio x Rua Dep. José Lages	1705	x	x	9:00/10:00	17:00/18:00	114	1,89
P	Av. Sílvio Viana, em frente ao Kiosk Bali	1436	x	x	7:00/8:00	17:00/18:00	96	1,60
	2016 - Ciclomobi							
	2018 - Ciclomobi TA							
	2019 - Automáticas em ciclovias Ciclomobi TA							

Fonte: Transporte Ativo, 2023

Em Maceió, aconteceram ainda 6 contagens automáticas em 2 pontos, sendo para cada ponto uma em um domingo e as outras em dias úteis.

Em Contagens de Ciclistas quantitativas, realizadas de forma automática a grande vantagem está na necessidade de uma equipe mínima, a montagem e desmontagem são rápidas, fáceis e ágeis. O equipamento pode ficar montado por diversos dias e em geral os contadores automáticos oferecem Plataforma Online para tratamento de dados. Porém as únicas informações coletadas são volume e direção, ou seja, quantos ciclistas passaram em qual direção.

Figura: Countador Automático e Sistema Eco-Counter



Fonte: Transporte Ativo, 2023

Mais sobre contagens de Ciclista em: http://transporteativo.org.br/ta/?page_id=11178

PESQUISA PERFIL DO CICLISTA

A Pesquisa Perfil do Ciclista busca conhecer os ciclistas e suas motivações para usar a bicicleta. Gerar subsídios para que gestores públicos, urbanistas e outros atores envolvidos formulem uma agenda mais precisa e robusta com políticas públicas e ações de promoção à mobilidade por bicicleta, munidos de informações sobre os costumes e desejos dos ciclistas locais.

Realizada em grupo a cada 3 anos pela Transporte Ativo, Labmob e Observatório das Metrôpoles, pode ser feita também isoladamente. Como a primeira rodada em Maceió - AL e Paraty - RJ. É um estudo que revela uma série de informações de grande valor para a promoção da mobilidade por bicicletas. Já realizaram a Pesquisa, 36 cidades brasileiras, 4 colombianas e 3 argentinas. Brasília, Niterói, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro e São Paulo participaram das 3 rodadas, iniciando uma série histórica.

A cidade deve ser dividida em 3 regiões distintas: central, intermediária e periférica. E os pontos de contagem determinados igualmente pelas áreas, para se obter um perfil bem distribuído por toda a cidade. Existe um número específico de entrevistas, de acordo com o número de habitantes de cada cidade, sendo o mínimo de 197 e máximo de 743 entrevistas. As entrevistas devem ser feitas em uma janela de 60 dias, sempre nas ruas, com abordagem direta. O ciclista deve estar com sua bicicleta e utilizá-la como meio de transporte pelo menos uma vez por semana.

O número de entrevistas foi definido a partir do cálculo da amostra aleatória simples, método que é amplamente adotado em pesquisas que utilizam variáveis categóricas, possuindo erro amostral de 3% e nível de confiança de 90%. Assim, para a definição da base de cálculo utilizamos como referência oito grupos divididos por faixas de população aos quais são aplicados percentuais simulados da população alvo para cada um deles, mais especificamente ao valor do limite superior de cada faixa. As faixas consideradas, o percentual aplicado e o tamanho da amostra (número de entrevistas) recomendado para cada uma delas são apresentados na tabela abaixo.

Quadro: Cálculo de Amostra por Faixas Populacional por Cidade

Faixas de população	Base de cálculo (População): indivíduos que compõem a pesquisa
População até 10 mil: 197 entrevistas	4% da população no limite superior (10 mil)
População até 20 mil habitantes: 260 entrevistas	4% da população no limite superior (12mil)
População de 20 mil até 50 mil habitantes: 323 entrevistas	4% da população no limite superior (50 mil)
População de 50 mil até 100 mil habitantes: 430 entrevistas	1% da população no limite superior(100 mil)
População de 100 mil até 500 mil: 654 entrevistas	1% da população no limite superior(500 mil)
População de 500 mil até 1 milhão: 654 entrevistas	0,5% da população no limite superior(1 milhão)
População de 1 milhão até 5 milhões: 730 entrevistas	0,5% da população no limite superior(5 milhão)
População acima de 5 milhões: 743 entrevistas	0,5% da população no limite superior (12 milhões)

Fonte: Transporte Ativo, 2023

Alguns dados coletados na pesquisa são: destinos rotineiros, há quanto tempo usa a bicicleta, quantas vezes por semana, motivos para pedalar, integração com outro modo de transporte, tempo no trajeto mais rotineiro, o que o faria pedalar mais, dentre outros dados mais comuns como escolaridade e faixa etária. Para a realização da pesquisa, a Transporte Ativo fornece o Termo de Referência, Modelo do Questionário, Guia de Aplicação do Questionário e um treinamento online.

Conheça os resultados anteriores no link abaixo: http://transporteativo.org.br/ta/?page_id=15561

RECOMENDAÇÕES PARA QUEM QUER MONITORAR SUA REGIÃO

Finalizando, sugerimos buscar por toda e qualquer atividade ligada às bicicletas na cidade em questão e tudo que possa ter alguma ligação com elas, como serviços e entregas de produtos em bicicletas, ronda no bairro e “Bike Patrulha”, alugueis e empréstimos, bicicletários, sinalização específica, dentre outras. Isso ajudará a complementar todo o trabalho. Antes de iniciar as atividades, é bom buscar possíveis parceiros como universidades, prefeitura, departamentos de trânsito, urbanismo, grupos de ciclistas, escolas, comércio de bicicletas. Todos esses atores se complementam no assunto e seu envolvimento torna a experiência muito rica.

A metodologia pode ser aplicada fora das cidades também, para novas rotas de cicloturismo ou ser adaptada para outras atividades. Ainda é possível realizar apenas uma ou duas das atividades, afinal de contas informações e dados sempre são importantes para um bom planejamento. Claro que o pacote completo com as três metodologias sendo aplicadas, se torna mais abrangente, com maior poder de convencimento, resultados positivos e traça um verdadeiro Panorama sobre a Bicicleta em sua Cidade ou Região.

A apresentação realizada no IV EDESC, pode ser vista no endereço eletrônico abaixo http://www.ta.org.br/temp/2023/TA_EDESC.ppt



Fotografia: Pedagogia Urbana, 2023

PARTE II

MOSTRA ACADÊMICA

Pedalar para viajar, observar para pesquisar: reflexões para novas mobilidades e sustentabilidade no turismo

*Hebert Canela Salgado <hebert.salgado@ufvjm.edu.br>
Turismólogo, D.Sc. Geografia, M.Sc. Desenvolvimento Social, Vice-presidente da Rede Brasileira de Observatórios de Turismo (RBOT)*



A expansão do setor de viagens e turismo na última década posicionou a atividade entre os maiores crescimentos econômicos registrados, conforme dados da Organização Mundial de Turismo (World Tourism Organization-UNWTO), agência especializada da Organização das Nações Unidas-ONU (United Nations-UN) e a principal organização internacional no campo do turismo. Dados do Conselho Mundial de Viagens e Turismo (World Travel & Tourism Council-WTTC) indicam que em 2018, o turismo se confirmou como o segundo setor da economia global superando os setores de tecnologias da informação, financeiro e, cuidados de saúde e, sendo superado apenas pelo setor de manufaturas. De acordo com a UNWTO, o turismo responde por 7% das exportações mundiais, 30% das exportações de serviços, contribui com 10% do PIB global e representa um em cada 11 empregos em todo o mundo. Até 2030, a UNWTO prevê que as chegadas de turistas internacionais cheguem a 1,8 bilhão, superando as marcas históricas de 1,2 bilhão em 2016 e 1,5 bilhão em 2019.

O Barômetro Mundial de Turismo (UNWTO World Tourism Barometer) da UNWTO informa que as receitas do turismo internacional voltaram a atingir a marca de US\$1 trilhão em 2022, crescendo 50% em termos reais em relação a 2021 e, que os gastos dos visitantes internacionais atingiram 64% dos níveis pré-pandemia (-36% em relação a 2019, medidos em termos reais). A contínua recuperação do setor, que se manteve em 2023, registrou chegadas internacionais atingindo 80% dos níveis pré-pandêmicos, no primeiro trimestre deste ano. A UNWTO estima que 235 milhões de turistas viajaram internacionalmente nos primeiros três meses, mais que o dobro do mesmo período de 2022. Registra, ainda, que os resultados do primeiro trimestre de 2023 estão alinhados com os cenários prospectivos para o ano, dadas as projeções para recuperação entre 80% e 95% das chegadas internacionais dos níveis pré-pandêmicos.

É preciso considerar que, na mesma proporção do crescimento do setor de viagens e turismo são evidenciadas as complexidades e contradições da importante atividade. Para além de sua dimensão econômica, o turismo constitui um fenômeno sociocultural geografizado cuja espacialização, pautada pela turistificação dos lugares e sua configuração como destinos turísticos, estabelece novos ritmos de atenção, cotidiano, convívio, desejo e consumo. Nesses termos, novas ordens impactam os recursos naturais e a diversidade cultural, que passam a demandar novas responsabilidades e práticas.

Não por acaso, o turismo, apesar de registrar em suas dinâmicas importantes impactos também é considerando um setor com singular potencial de contributos, diretos e indiretos, para o alcance de todos os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (Sustainable Development and the Sustainable Development Goals-SDGs) e a implementação da agenda 2030 da ONU. Especialmente, foi reconhecido como meta para os ODS 8, 12 e 14 que tratam do crescimento econômico inclusivo e sustentável, consumo e produção sustentáveis e uso sustentável de oceanos e recursos marinhos, respectivamente.

Contudo, em meio aos avanços e desafios da ambiciosa agenda, não diferentemente de outros setores, o turismo acumula um histórico de fragilidade informacional, credibilidade e confiabilidade em relação aos dados sobre fluxos e operações de suas dinâmicas, especialmente no âmbito de destinos locais e regionais. Todos os esforços dedicados pela UNWTO, desde a sua criação em 1925, no contexto do Congresso Internacional de Associações Oficiais de Tráfego Turístico até a sua transformação em agência especializada das Nações Unidas em 2003 permitiram, no sistema internacional, a consolidação de um importante fórum global temático voltado à promoção do turismo responsável, estimulado pelos princípios do Código Mundial de Ética do Turismo. Ainda assim, as limitações das nações em desenvolvimento, principalmente relacionadas à produção e democratização do conhecimento, historicamente colaboraram para um quadro restritivo e não muito nítido sobre os desdobramentos do setor em realidades locais. São muito recentes e contundentes os avanços sobre a produção e sistematização dos dados do setor de viagens e turismo em escala mundial e, para regiões turísticas. Em virtude dos avanços tecnológicos e da virtualização dos processos de consumo e ampla conectividade, a facilitação no compartilhamento de dados e análise dos impactos ganhou nova desenvoltura. Estudos de caso ganharam fôlego com a necessidade e apresentação de barômetros, relatórios técnicos, painéis interativos, boletins e anuários estatísticos. A expansão das relações internacionais e o aperfeiçoamento institucional dos setores públicos e privado em seus processos de inovação, bem como uma melhor desenvoltura das agências, operadoras de turismo, dos prestadores de serviço vinculados e dos sistemas logísticos, também participam desse movimento.

A consolidação dos princípios do turismo sustentável está diretamente relacionada à capacidade de aperfeiçoamento perene do monitoramento das complexas dinâmicas do setor de viagens e turismo nos destinos. Nesse sentido, a observação das potencialidades dos lugares, dos fluxos turísticos, das motivações, expectativas, impactos, reflexos e possibilidades envolvidas constitui uma estratégia fundamental para a compreensão da atividade. É importante considerar que a conexão qualificada entre os diversos destinos ambientais condições facilitadoras para a articulação de processos e, para o compartilhamento de boas práticas de gestão dos lugares e das expectativas subjacentes aos movimentos de idealização, planejamento, organização, promoção e consumo turístico. Nesse contexto, as Redes de Observação do Turismo ganham destaque ampliando o entendimento sobre a importância do compromisso com a medição e o monitoramento das performances socioeconômicas, ambientais, políticas e culturais dos destinos, baseados em evidências.

Vinculada à UNWTO e criada em 2004, a Rede Internacional de Observatórios de Turismo Sustentável (International Network of Sustainable Tourism Observatories-INSTO) constitui uma rede de observatórios de turismo baseada no compromisso da OMT com o crescimento sustentável e resiliente do turismo. Ao apoiar e conectar destinos comprometidos com o monitoramento regular dos impactos do setor de viagens e turismo, a INSTO procura fortalecer o poder da tomada de decisão baseada em dados, promovendo práticas de turismo sustentável local e globalmente.

Com foco na resiliência do setor em sua complexidade e na promoção da qualidade de vida para visitantes e moradores das comunidades locais, a INSTO busca a valorização da articulação em rede pautada pela dinâmica de parcerias para observação da atividade turística. Dessa maneira, desempenha um papel essencial na popularização da coleta e tratamento de dados, bem como na produção e disseminação de informações precisas e atualizadas sobre o turismo para fomento da inteligência territorial vetorizada para o aprimoramento de políticas públicas e do mercado no turismo. O monitoramento sistemático, oportuno e regular do setor busca também maior entendimento sobre o uso de recursos pelos destinos a fim de promover a gestão responsável do turismo.

Ao estabelecer critérios gerais para o desempenho de destinos, orientados pelos princípios do Código de Ética Mundial para o Turismo e por indicadores de áreas temáticas obrigatórias, a Rede Internacional de Observatórios de Turismo Sustentável também objetiva uma abordagem integrada com fornecimento de estrutura para o monitoramento; a consolidação de uma base sólida de dados tangíveis e estruturados para tomadas de decisão bem informadas; o empoderamento e envolvimento ativo das partes interessadas na medição de riscos, custos, impactos, limites e oportunidades por meio de uma abordagem inclusiva e participativa; a troca de informações para melhorar o conhecimento, a colaboração, a comunicação para uma maior responsabilidade pública e compromisso de longo prazo para o monitoramento regular; a medição de desempenho com o monitoramento e assessoramento na implementação de planos, políticas e ações de gestão de desenvolvimento sustentável.

Com o apoio da Divisão de Estatística das Nações Unidas (United Nations Statistics Division -UNSD), a UNWTO lançou a iniciativa Rumo a um Quadro Estatístico para Medir a Sustentabilidade do Turismo (Measuring the Sustainability of Tourism-MST) cujo objetivo é desenvolver uma estrutura estatística internacional para medir o papel do turismo no desenvolvimento sustentável dos destinos. A proposta sistematizou técnicas de monitoramento, avaliação e gerenciamento de informações como sazonalidade, emprego, benefícios econômicos, gerenciamento de energia, água e resíduos, ação climática, acessibilidade, satisfação local, governança, bem-estar, crescimento verde inclusivo, relacionando-as com indicadores dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (Sustainable Development Goals-SDGs) da Agenda 2030. Também, estabelece interfaces com os critérios do Conselho Global de Turismo Sustentável (Global Sustainable Tourism Council-GSTC) e do Índice Global de Competitividade Sustentável (Global Sustainable Competitiveness Index-GSCI). Ao fazê-los, a Organização Mundial de Turismo por meio da Rede Internacional de Observatórios possibilita aos gestores públicos, planejadores, empresários, pesquisadores, atores diversos do setor e sociedade interessada o acesso à relevantes ferramentas voltadas ao fortalecimento institucional e à implementação de políticas e processos estratégicos. Essa combinação entre recursos, princípios e ferramentas orientadas pela observação sistemática do setor inaugura novas frentes de trabalho e pesquisa e, celebra um reposicionamento das estratégias para o turismo em todo o mundo.

No Brasil, os trabalhos voltados ao alinhamento institucional para o ordenamento territorial do turismo buscam via gestão descentralizada e integrada o fortalecimento das redes de pesquisa para o monitoramento do setor. Nesse sentido, o Plano Nacional de Turismo apresenta dentre as suas estratégias o apoio à estruturação da rede de observatórios de turismo em âmbito nacional.

Depreende-se do documento referencial os destaques sobre importância da Rede para se compreender as dinâmicas da atividade turística no país com o aprimoramento perene da Política Nacional de Turismo, a necessidade de viabilização e implementação da Conta Satélite do Turismo brasileiro, a urgência da padronização de indicadores e harmonização das estatísticas turísticas no Brasil de forma alinhada com as Recomendações Internacionais de Estatísticas de Turismo e com as recomendações do Projeto CONESUL. O monitoramento do desempenho da economia do turismo nos municípios, o ordenamento e a estruturação dos segmentos, bem como a relevância do intercâmbio de dados confiáveis, informações e estudos capazes de subsidiar a tomada de decisões no desenvolvimento turístico do país.

Diante do entendimento compartilhado mundialmente pelo setor de viagens e turismo sobre a necessidade de consolidação de estruturas e padrões de informações que assegurem credibilidade e comparabilidade entre destinos, economias e impactos da atividade, em 2017, a partir da assinatura da “Carta de Curitiba” é criada a Rede Brasileira de Observatórios de Turismo. O surgimento da Rede incorpora as recomendações da Organização Mundial de Turismo, da Rede Internacional de Observatórios de Turismo Sustentável, os trabalhos de diversos Observatórios de Turismo nacionais e internacionais não vinculados à INSTO e, inúmeros trabalhos de Pesquisadores e Grupos de Pesquisa em Instituições de Ensino Superior, Prefeituras Municipais, Secretarias de Estado, Agências Especializadas, Empresas Privadas e Organizações do Terceiro Setor constituindo um marco referencial na história do turismo nacional. Voltada a promover o desenvolvimento social, econômico e sustentável dos destinos turísticos nacionais através de uma rede de inteligência no setor a RBOT busca contribuir para o desenvolvimento socioeconômico sustentável e a governança dos destinos nacionais, por intermédio da produção de dados, estatísticas, metodologias, análises e reflexões sobre a atividade turística visando subsidiar a integração e a formulação entre as políticas públicas do turismo, ações da iniciativa privada e do terceiro setor. Assim, visa colaborar com o estabelecimento do Observatório Nacional de Turismo como instância de governança referência, nacional e internacional, na produção, promoção e divulgação de conhecimentos técnicos, científicos e mercadológicos sobre o fenômeno turístico.

A consolidação da RBOT e suas conexões junto às outras redes e instituições relacionadas direta e/ou indiretamente com o setor de viagens e turismo apresenta um contexto de inovação em turismo a partir da coesão dos entendimentos sobre a importância de expansão do sistema nacional de inteligência territorial para o turismo baseada em dados e informações e, mediado por novas tecnologias habilitadoras, criativas e socioambientais para o desenvolvimento sustentável. Nesse sentido, atenta às novas dinâmicas e disposta à construção de novas pesquisas à luz de seus propósitos e princípios a RBOT busca consolidar a interlocução necessária com outras entidades parceiras para as produções que colaborem com a superação de problemas comuns ao setor.

Dentre as várias redes, instituições e organizações com as quais se mantém em diálogo é possível destacar, por exemplo, os trabalhos da Rede de Inteligência de Mercado no Turismo, da Rede Brasileira de Trilhas, da Rede Brasileira de Mosaicos de Áreas Protegidas, da Rede Brasileira de Reservas da Biosfera, da Rede Nacional de Experiências e Turismo Criativo, da Rede Brasileira de Turismo Solidário e Comunitário. Como a lista é grande, convido vocês a conhecerem os demais membros que compõem o ecossistema da RBOT e do turismo nacional.

A abertura à incorporação de novas fontes de dados para a construção de novos indicadores diz do reconhecimento sobre estabelecimento de novas demandas, necessidades, urgências e prioridades políticas para as cidades, o país e toda a sociedade. Dessa forma, além da sensibilização sobre a exponencial potencialidade do Brasil para desenvolvimento do turismo faz-se necessário observar sobre a capacidade institucional do setor que demanda intensos processos de fomento à pesquisa e à produção de conhecimento, o que requer investimentos dedicados e permanentes. O Relatório e Índice de Competitividade de Viagens e Turismo (Travel & Tourism Competitiveness Report e Index), estudo publicado pelo Fórum Econômico Mundial registra o Brasil em 32º lugar o ranking de 141 economias do turismo, sendo considerado o segundo destino com maior potencial para o desenvolvimento sustentável do ecoturismo no mundo. A recorrente confirmação do país como potencial hub de inovação e transformação em turismo no mundo implica em sérias responsabilidades a serem assumidas desde o combate à pobreza e às desigualdades sociais, passando pelo compromisso com enfrentamento das mudanças climáticas e valorização da diversidade cultural. Dessa forma, a articulação em redes interinstitucionais e intersetoriais constitui um caminho inevitável, uma vez reconhecida importância do setor de viagens e turismo para o passado, o presente e o futuro da sociedade.

A realização da quarta edição do Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo (EDESC) além de constituir mais um testemunho da maturidade dessa importante rede de especialistas sobre cicloturismo, corrobora com os princípios da Organização Mundial de Turismo para a cooperação global para um turismo melhor, reforça os propósitos da Rede Internacional de Observatórios de Turismo Sustentável e fortalece os objetivos da Rede Brasileira de Observatórios de Turismo. Ao propor reflexões acerca da interface entre cicloturismo, economia criativa e desenvolvimento territorial, novamente, valida a centralidade da bicicleta como método para leitura da sociedade em suas complexidades e contradições e, também, como categoria privilegiada para análise acerca dos sistemas de mobilidade e sua relação com o direito à cidade, ao turismo e, com a movimentação de passageiros para o desenvolvimento do setor baseado em cidades ativas, sustentáveis, criativas e destinos turísticos inteligentes.

De acordo com os Relatórios de Impacto Econômico da WTTC os impactos do setor de viagens e turismo representavam 1 em cada 5 novos empregos criados em todo o mundo durante 2014-2019, 10,3% de todos os empregos e 10,4% da economia global PIB (US\$ 10 trilhões) em 2019. Os mesmos estudos informam que em 2022, o setor de Viagens e Turismo contribuiu com 7,6% para o PIB global, um aumento de 22% em relação a 2021 e, apenas 23% abaixo dos níveis de 2019. Neste especial momento de retomada do setor aos níveis pré-pandêmicos a celebração deste quarto encontro, também oportuniza o destaque a importante criação do Grupo Técnico de Mobilidade Ativa e Cicloturismo no âmbito do Fórum de Mobilidade e Conectividade Turística-MOB-Tur. Uma admirável e sensível história que culminou na reunião de esforços para a importante parceria entre a Associação Brasileira do Setor de Bicycletas-Aliança Bike, a União de Ciclistas do Brasil-UCB, o Governo Federal, por meio do Ministério do Turismo e do Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima, a Rede Brasileira de Trilhas, o Observatório do Cicloturismo-PLANETT, integrante da Rede Brasileira de Observatórios de Turismo e, inúmeros especialistas e organizações para consolidação de uma estratégia nacional de estruturação e promoção do cicloturismo e ciclismo de montanha (MTB).

Das propostas iniciais do GT ganha destaque a importância do reconhecimento do modal cicloviário para o turismo como ato determinante para integração dos setores de transporte e turismo no Brasil e, a inclusão do cicloturismo como eixo estratégico nas ações relacionadas ao Programa de Regionalização do Turismo. Ações e projetos daí derivados colaboram com a superação de desafios à conectividade turística no país, desde a limitação da mobilidade, a fragilidade da governança para a gestão integrada, a precariedade no mapeamento e na padronização da sinalização e, conseqüente baixa oferta de roteiros e produtos cicloturísticos de excelência, para o mercado doméstico e internacional.

Os trabalhos voltados para elaboração do Manual Brasileiro de Sinalização de Trilhas e Rotas de Cicloturismo e Trilhas de MTB, bem como as inúmeras pesquisas em curso, tão bem representadas nesta quarta edição do EDESC, confirmam o merecido lugar de destaque que a temática deve permanecer ocupando, de maneira crescente. Das temáticas, a convergência entre os segmentos de Ecoturismo, Turismo de Base Comunitária e Turismo Criativo, por exemplo, encontra no Cicloturismo uma das mais potentes estratégias de promoção do Turismo de Experiência. Cabe salientar que, os estudos que destacam o Brasil e seu espaço turístico potencial demandam investimentos em pesquisa e dedicação investigativa capazes de apresentar o país como referência em destinos turísticos inteligentes, criativos e sustentáveis. Salta daí, outra importância do EDESC por contribuir efetivamente para a ampliação dos espaços de diálogo e compartilhamento do conhecimento sobre os temas.

A melhoria das condições de deslocamento turístico por meio de rotas e circuitos, a capacitação para a geração de renda e criação de novos negócios, a melhoria da qualidade de vida da população, o aprimoramento da comunicação com valorização da ética para o turismo são ações fundamentais ao segmento de cicloturismo e ao setor como um todo, em suas múltiplas dimensões e escalas. Contudo, dois convites, historicamente silenciados, precisam ganhar lugar de relevância nas narrativas e nos processos de inovação.

O primeiro está relacionado ao direito à viagem e ao turismo. Enquanto uma sociedade de viajantes, de cicloturistas por exemplo, capazes de acessar o direito à interculturalidade, não for constituída de maneira plena no território nacional, planos, programas e ações não serão suficientes. É fundamental que uma cultura de viagens e para as viagens ganhe centralidade em um projeto nacional de superação das desigualdades de acesso e acessibilidade à luz desse importante direito. Nesse sentido, a valorização das intermodalidades e mobilidade no setor de viagens e turismo torna-se fundamental. E, assim, tão importante quanto um Plano Nacional de Regionalização da Aviação Civil passam a ser os Planos Nacionais de Trilhas de Longo Curso e Cicloturismo. O segundo, diz-se de um amplo convite à sociedade brasileira sobre a importância da Pesquisa em Turismo, desde os processos de educação patrimonial em todas as suas dimensões, passando pela valorização da formação profissional nas instituições de ensino e, acompanhados de investimentos em pesquisa e democratização da informação no setor. Esse percurso sinaliza caminhos para a consolidação de uma pretensa cultura para a pesquisa em turismo, em toda a sociedade.

Fomentar pesquisas, análises, discussões e reflexões sobre cicloturismo e ciclismo de montanha no território nacional é fundamental e assertivo, é semear futuro no presente e, o EDESC tem feito isso com excelência. Ao integrar a RBOT, com olhares atentos ao cicloturismo, o Observatório do Cicloturismo assume a importante missão de representar a Rede na travessia da importante quadra dialógica entre os paradigmas das novas mobilidades, da acessibilidade e da sustentabilidade no turismo. Em sua marcante história, o Observatório contribui de maneira dedicada e inspiradora para os avanços na observação e na pesquisa em turismo, no Brasil e no mundo.

A realização desse 4º EDESC envolvendo o Instituto de Planejamento Estratégico de Transportes e Turismo-Planett, o Projeto Pedagogia Urbana do Departamento de Geociências da Universidade Federal da Paraíba-UFPB, e o Programa de Pós-graduação em Turismo da Universidade Federal Fluminense-PPGTUR-UFF encontrou apoio na Associação Transporte Ativo, na Associação Brasileira do Setor de Bicicletas, no Observatório da Bicicleta, na Associação Brasileira das Empresas de Ecoturismo e Turismo de Aventura, na Rede Brasileira de Trilhas e, também, na Rede Brasileira de Observatórios de Turismo.

A RBOT, animada pela importância e pelo sucesso dessa história seguirá como parceira permanente do fundamental evento, de seus realizadores, fomentadores e apoiadores.

Pedalar é preciso! Pedalar, viajar, observar e pesquisar!

Vida longa ao EDESC!

Parabéns!

Um abraço da Rede Brasileira de Observatórios de Turismo-RBOT

Resumos dos Anais do EDESC

Onde acessar publicações completas: <https://planet.com.br/edesc/artigos>

A cada edição do EDESC, um livro digital (e-Book) é publicado contendo uma resenha sobre as temáticas dos painéis debatidos nos dias de evento, assim como os artigos científicos apresentados na Mostra Acadêmica.

Para facilitar pesquisadores e interessados no tema, a organização do EDESC também divulga cada artigo publicado de forma separada com registro de ISSN, a partir desta edição do evento. Nas páginas seguintes, você poderá acessar cada um dos artigos individualmente, além dos links para os livros digitais completos das edições anteriores do EDESC.

Comitê Científico:

Ana Valéria Endres, D.Sc

Andréa Porto Sales, D.Sc.

Carla Fraga, D.Sc.

Fátima Priscila Morela Edra, D.Sc.

Hebert Canela Salgado, D.Sc.

Heloant Abreu Silva de Souza, M.Sc.

Ilana Barreto Kiyotani, D.Sc.

Juliana DeCastro, M.Sc.

Luiz Saldanha, D.Sc.

Marcos Bosquetti, D.Sc.

Ronaldo Balassiano, Ph.D.

Thiago Allis, D.Sc.



Acessar [Portal do Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo](#)

MOSTRA ACADÊMICA: APRESENTAÇÃO DE ARTIGOS

Cicloturismo em São Simão (SP): Plano estratégico participativo

FORMATO PARA CITAÇÃO: ROBAZZA, R. M. S.; VELOZO-SILVA, J.; EDRA, F. P. M.; ROBAZZA, A. N. Cicloturismo em São Simão (SP): Plano estratégico participativo. In: ANAIS DO ENCONTRO PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO. 4, 2023, João Pessoa, Paraíba. Anais. Rio de Janeiro: Planett, 2023. p. 1-13. ISSN 2965-3568.

RESUMO

O objetivo deste artigo, construído a partir de um relato de experiência, é compartilhar o processo de formação de grupo plural e metodologias aplicadas para a construção de planejamento participativo proposto pelo Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas - SEBRAE, baseado na participação de diversos agentes com interesse no desenvolvimento turístico da cidade histórica de São Simão, localizada na região de Ribeirão Preto e pertencente à rota Caminho da Fé que, em 2018, foi classificada como Município de Interesse Turístico. Mostra-se o cicloturismo como segmento prioritário nas estratégias para propulsão e intensificação de turistas para o município, assim como observações iniciais sobre a atividade a partir de visitas in loco. Registros de reuniões e consultas ao Comtur serviram de base para a redação do conteúdo. Resultados iniciais mostram a existência de fluxo de cicloturismo para a zona rural, mas este ainda não é monitorado. Entende-se que houve a participação nesse processo de planejamento, contudo, a inação destes atores pode fazer com que esse plano não saia do papel. Assim, verifica-se que a continuidade do trabalho deve ser mantida para que o projeto se materialize, com ações focadas na sensibilização e envolvimento da comunidade sobre a atividade e mercado do cicloturismo, resultando no avanço do cicloturismo regional.

PALAVRAS-CHAVE: *turismo de bicicleta; planejamento participativo; turismo religioso*

Desafios operacionais de operadoras de ciclovias: Abordagens e vivências

FORMATO PARA CITAÇÃO: OLIVEIRA, R. R.; SILVA, N. R.; GONÇALVES, W. SOUZA, R. J. Desafios operacionais de operadoras de ciclovias: abordagens e vivências. In: ANAIS DO ENCONTRO PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO. 4, 2023, João Pessoa, Paraíba. Anais. Rio de Janeiro: Planett, 2023. p. 14-23. ISSN 2965-3568.

RESUMO

O Brasil é referência no turismo de aventura, registrando em 2015 um crescimento anual deste setor entre 15% e 25%, o que tende a continuar em um cenário pós-pandêmico, sobretudo em função da busca por atividades ecológicas e novas experiências. Assim, as ciclovias, que têm a bicicleta como principal meio de transporte, compõem esse cenário. A experiência oferecida aos consumidores no mercado, inclusive ao turista, é resultado de um planejamento eficiente do processo de prestação do serviço, por isso, nas últimas décadas, a logística vem ganhando espaço nas discussões dentro das empresas. Dessa forma, este trabalho teve como objetivo verificar os desafios enfrentados na oferta dos serviços turísticos de aventura de ciclovias com suporte, sendo embasado no Sistema de Turismo (SISTUR). Como unidade de pesquisa foram utilizados múltiplos casos em que três operadoras de turismo de São Paulo foram entrevistadas via e-mail e WhatsApp, nos meses de maio a junho de 2021. Os resultados evidenciaram as distintas naturezas que compõem os desafios enfrentados por essas operadoras, sendo a precária infraestrutura das cidades receptoras, a articulação dos elementos para a oferta das ciclovias com suporte, o transporte da bicicleta e a ausência na flexibilidade de datas nos serviços de hospedagem para roteiros específicos de ciclovias. A pesquisa traz contribuições teóricas e práticas, tanto as que tangem à composição de estudos científicos voltados ao turismo quanto as que possibilitam a análise, a proposição, a aplicação e o controle de alternativas que possam contornar os desafios elencados.

PALAVRAS-CHAVE: *turismo de aventura; ciclovias com suporte; desafios; operações; operadoras de aventura*

MOSTRA ACADÊMICA: APRESENTAÇÃO DE ARTIGOS

Aspectos do desenvolvimento sustentável na Trilha dos Santos Mártires das Missões/RS

FORMATO PARA CITAÇÃO: TOBIAS, C. M.; ANES, C. E. R.; MIRANDA, A. M. Aspectos do desenvolvimento sustentável na Trilha dos Santos Mártires das Missões/MS. In: ANAIS DO ENCONTRO PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO. 4, 2023, João Pessoa, Paraíba. Anais. Rio de Janeiro: Planett, 2023. p. 24-37. ISSN 2965-3568.

RESUMO

O objetivo deste artigo, construído a partir de um relato de experiência, é compartilhar o processo de formação de grupo plural e metodologias aplicadas para a construção de planejamento participativo proposto pelo Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas - SEBRAE, baseado na participação de diversos agentes com interesse no desenvolvimento turístico da cidade histórica de São Simão, localizada na região de Ribeirão Preto e pertencente à rota Caminho da Fé que, em 2018, foi classificada como Município de Interesse Turístico. Mostra-se o cicloturismo como segmento prioritário nas estratégias para propulsão e intensificação de turistas para o município, assim como observações iniciais sobre a atividade a partir de visitas in loco. Registros de reuniões e consultas ao Comtur serviram de base para a redação do conteúdo. Resultados iniciais mostram a existência de fluxo de cicloturismo para a zona rural, mas este ainda não é monitorado. Entende-se que houve a participação nesse processo de planejamento, contudo, a inação destes atores pode fazer com que esse plano não saia do papel. Assim, verifica-se que a continuidade do trabalho deve ser mantida para que o projeto se materialize, com ações focadas na sensibilização e envolvimento da comunidade sobre a atividade e mercado do cicloturismo, resultando no avanço do cicloturismo regional..

PALAVRAS-CHAVE: *desenvolvimento sustentável; dimensões de sustentabilidade; cicloturismo; missões*

O perfil do cicloturista de Tijucas do Sul-PR

FORMATO PARA CITAÇÃO: BUENO, A. F. L.; BASTARZ, C. O perfil do cicloturista de Tijucas do Sul-PR. In: ANAIS DO ENCONTRO PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO. 4, 2023, João Pessoa, Paraíba. Anais. Rio de Janeiro: Planett, 2023. p. 38-50. ISSN 2965-3568.

RESUMO

Este trabalho foi realizado com o intuito de identificar o perfil do cicloturista de Tijucas do Sul-PR. Para isso, utilizou como base o estudo do perfil do "Cicloturista Brasileiro de 2018" de Saldanha et al. (2019), onde foram replicadas as perguntas feitas na pesquisa de 2018 e adicionado um tópico específico sobre o município paranaense. Foram coletadas 44 respostas válidas que foram analisadas e servirão de apoio ao planejamento turístico de Tijucas do Sul. Este trabalho trata-se de um estímulo inicial para a pesquisa científica no município em questão, que denota grande potencial e entusiasmo para a atividade de cicloturismo.

PALAVRAS-CHAVE: *Tijucas do Sul; cicloturismo; perfil do cicloturista*

MOSTRA ACADÊMICA: APRESENTAÇÃO DE ARTIGOS

Cicloturismo em Tijucas do Sul-PR: A oferta e os marcos legais existentes

FORMATO PARA CITAÇÃO: BUENO, A. F. L.; BASTARZ, C. Cicloturismo em Tijucas do Sul-PR: A oferta e os marcos legais existentes. In: ANAIS DO ENCONTRO PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO. 4, 2023, João Pessoa, Paraíba. Anais. Rio de Janeiro: Planett, 2023. p. 51-60. ISSN 2965-3568.

RESUMO

O cicloturismo é uma atividade sustentável e benéfica à saúde que vem crescendo e se tornando um grande potencial para o desenvolvimento do turismo. No município de Tijucas do Sul-PR, movimentações políticas evidenciam o interesse na atividade por parte do poder público e de entusiastas. Diante disso, o presente trabalho tem por objetivo analisar a oferta e os marcos legais do cicloturismo no município paranaense, onde buscou-se realizar um levantamento da oferta real e potencial para a modalidade e verificar os marcos legais elaborados pelo poder público para o ordenamento da modalidade de cicloturismo em Tijucas do Sul. Para atingir o objetivo proposto, foi realizada uma pesquisa qualitativa através de análise documental sobre a oferta de cicloturismo existente em Tijucas do Sul, em específico sobre o “Projeto de Cicloturismo” desenvolvido pela Prefeitura Municipal, bem como dos marcos legais vigentes sobre o município em questão em âmbito estadual e municipal, no período de abril a dezembro de 2022. Observou-se que o município possui características geográficas propícias para a implantação das rotas de cicloturismo, além de vontade política e popular, mas depende de investimentos para instalação de sinalização cicloturística e para o ordenamento da atividade.

PALAVRAS-CHAVE: *Tijucas do Sul; oferta de cicloturismo; roteiros de cicloturismo; legislação do cicloturismo*

Análise das leis estaduais de cicloturismo no Brasil

FORMATO PARA CITAÇÃO: NAKAMORI, S.; CAMARGO, L. A. R.; BASTARZ, C.; SILVA, C. L. SAAVEDRA FILHO, N. C. Análise das leis estaduais de cicloturismo no Brasil. In: ANAIS DO ENCONTRO PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO. 4, 2023, João Pessoa, Paraíba. Anais. Rio de Janeiro: Planett, 2023. p. 61-73. ISSN 2965-3568.

RESUMO

O cicloturismo recentemente ganhou destaque com o crescimento de produtos, roteiros, produção científica e ações das políticas públicas, como as leis. O objetivo deste artigo é realizar uma análise das Leis Estaduais de Cicloturismo no Brasil. A base de dados foi o site de buscas sobre leis estaduais, utilizando os descritores “bicicleta” e “cicloturismo”. Foram validadas 32 leis. Foi empregada a técnica de análise documental, a partir de oito categorias. Observou-se que as leis ocorrem em 12 estados, sendo que o Paraná possui o maior número delas. As leis são recentes, com maior ocorrência em 2021 e 2022, a maioria possui cicloturismo como objeto principal e seus objetivos possuem muitas semelhanças. Constatou-se que houve um interesse em amparar legalmente a atividade de cicloturismo nos estados e no Brasil, que é fundamental para incentivar o segmento.

PALAVRAS-CHAVE: *cicloturismo; leis; políticas pública; Brasil*

MOSTRA ACADÊMICA: APRESENTAÇÃO DE ARTIGOS

O cicloturismo em Niterói: Relatos da pesquisa-ação (2016-2023) do processo de elaboração do Plano Municipal de Cicloturismo

FORMATO PARA CITAÇÃO: PEREIRA, R.; SIMÕES, F.; PORTO, H.; BOECHAT, J. O Cicloturismo em Niterói: Relatos da pesquisa-ação (2016-2023) do processo de elaboração do Plano Municipal de Cicloturismo. In: ANAIS DO ENCONTRO PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO. 4, 2023, João Pessoa, Paraíba. Anais. Rio de Janeiro: Planett, 2023. p. 74-88. ISSN 2965-3568.

RESUMO

O Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo teve sua primeira edição no ano de 2016, tendo o evento sido sediado na cidade de Niterói. A proposta era discutir a interface do planejamento ciclovitário ao planejamento do turismo em nível nacional, após pesquisadores da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e da Universidade Federal Fluminense (UFF) realizarem um projeto de desenvolvimento do cicloturismo urbano na cidade de Niterói junto à Prefeitura Municipal e um coletivo da sociedade civil. Surge, então, a necessidade da elaboração do Plano Municipal de Cicloturismo de Niterói. No presente artigo serão relatados os procedimentos tomados pela Prefeitura de Niterói para o processo de criação do Plano de Cicloturismo e do andamento de sua implementação com a análise de duas de suas atividades.

PALAVRAS-CHAVE: *cicloturismo; Niterói; processos participativos*

Caracterização de uma ciclorrota turística na Região Metropolitana de João Pessoa

SOUSA, P. B.; ATHAYDE JÚNIOR, G. B.; MELO, R. A.; ROSENHAIM, R. Caracterização de um ciclorrota turística na Região Metropolitana de João Pessoa. In: ANAIS DO ENCONTRO PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO. 4, 2023, João Pessoa, Paraíba. Anais. Rio de Janeiro: Planett, 2023. p. 89-108. ISSN 2965-3568.

RESUMO

O objetivo principal deste trabalho foi caracterizar uma ciclorrota turística na Região Metropolitana de João Pessoa. Para tanto, foi elaborado um formulário com descrição de aspectos em relação ao tipo de via, características (tipo de pavimento e relevo), pontos de apoio, interesse turístico, bem como a quilometragem de início e final de cada trecho com perfis homogêneos. Vale salientar que o trecho foi percorrido por 03 (três) usuários da bicicleta do sexo masculino, sendo 02 (dois) usuários frequentes, em que usam a bicicleta pelo menos três vezes por semana, e 01 (um) esporádico. Tais descrições foram objetivas, sem margem para o subjetivismo, conforme pode ser observado na seção de resultados. Foi possível perceber que os trechos em que ocorrem infraestrutura ciclovitária permanente como ciclovias e/ou ciclofaixas estão predominantemente na capital paraibana. O poder público, com o intuito de incentivar caminhos mais seguros para o cicloturismo, poderá utilizar tais descrições, como a realizada neste trabalho, para levantar potenciais trechos que podem sofrer intervenções em prol da segurança ciclovitária.

PALAVRAS-CHAVE: *cicloturismo; João Pessoa; ciclorrota turística*

MOSTRA ACADÊMICA: APRESENTAÇÃO DE ARTIGOS

Estratégia de desenvolvimento do cicloturismo: o caso Italy Bike Hotels

FORMATO PARA CITAÇÃO: BOSQUETTI, M. A.; GIOVANARDI, M. Estratégia de desenvolvimento do cicloturismo: O caso Italy Bike Hotels. In: ANAIS DO ENCONTRO PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO. 4, 2023, João Pessoa, Paraíba. Anais. Rio de Janeiro: Planett, 2023. p. 109- 120. ISSN 2965-3568.

RESUMO

O cicloturismo está em ascensão mundial e tem gerado oportunidades para hotéis, pousadas e albergues tornarem suas acomodações bike-friendly para atrair cicloturistas e ao mesmo tempo contribuir para o desenvolvimento deste segmento do turismo sustentável na sua região, como ocorre na Itália, que tem se destacado na aplicação do conceito de bike hotel, uma ideia promissora para o cicloturismo. Este trabalho apresenta o Consorzio Italy Bike Hotels, uma iniciativa pioneira, inovadora e bem-sucedida, considerada uma referência no setor de cicloturismo europeu. Este estudo exploratório foi realizado através de pesquisa de campo por meio da observação participante e condução de entrevistas abertas com o coordenador do Consorzio IBH e gestores de três bike hotels filiados. O objetivo deste estudo preliminar do caso de sucesso é provocar reflexões e insights sobre possibilidades de tropicalização do conceito de bike hotel para implementação no contexto brasileiro. O caso aqui apresentado revela um círculo virtuoso de desenvolvimento dos bike hotels e do cicloturismo na região, agregando valor para cicloturistas, bike hotels e comunidade local.

PALAVRAS-CHAVE: *bicicleta; bike hotel; estudo de caso; cicloturismo; desenvolvimento sustentável*

Figura: Participantes da Mostra Acadêmica - 4º EDESC 2023



Fonte: Pedagogia Urbana, 2023.



Fotografia: Pedagogia Urbana, 2023

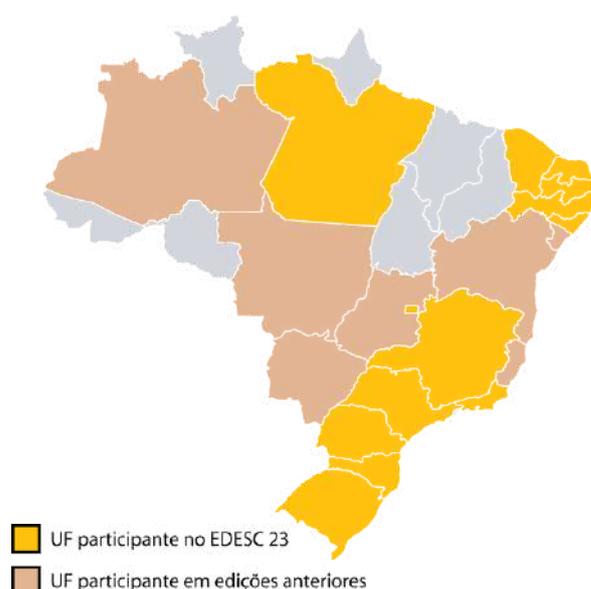
PARTE III SOBRE O EVENTO

NÚMEROS DO 4º EDESC 2023



A quarta edição do Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo foi realizada em João Pessoa (PB) entre os dias 18, 19 e 20 de maio de 2023, recebendo presencialmente 104 participantes das cinco regiões brasileiras em painéis divididos por Conferência do Cicloturismo Brasileiro, Mostra Acadêmica, Minicursos e Oficina. A temática principal da edição foi Cicloturismo criativo e ordenamento territorial, com o objetivo de discutir a interface do cicloturismo com a economia criativa, especialmente no que diz respeito à bicicleta como ferramenta de desenvolvimento territorial e ao turismo como prática imersiva de diferentes experiências dentro de um destino.

Assim, com a perspectiva de promover o debate e a capacitação sobre as oportunidades de geração de renda e da criação de novos negócios relacionados ao cicloturismo, os painéis foram conduzidos pelas seguintes pautas: turismo de base comunitária (TBC), turismo criativo, novas mídias e tecnologias associadas ao turismo e bicicleta, planejamento regional, planejamento urbano e planejamento ambiental. Na próxima página, será possível não apenas conferir a programação detalhada do evento, como também estarão dispostos os links para assistir a transmissão gravada de toda a Conferência do Cicloturismo Brasileiro e da Oficina de Construção Colaborativa. Entre os participantes do evento, 43 foram capacitados durante os minicursos gratuitos incorporados à programação e 9 artigos científicos foram apresentados durante a Mostra Acadêmica e publicados nos Anais do IV EDESC.



CONFERÊNCIA DO CICLOTURISMO BRASILEIRO

18-20 • MAIO • 2023



Painel 1 | Cicloturismo Criativo e Ordenamento Territorial

PLENÁRIA DE ABERTURA: ASSISTA O REPLAY VIA YOUTUBE

Convidadas:

FABIANA OLIVEIRA, MINISTÉRIO DO TURISMO
CAMILA BASSI, CAMINHO DA FÉ/REDE TRILHAS
REGINA AMORIM, SEBRAE-PB

Moderação: *Andrea Porto Sales, Pedagogia Urbana/UFPB*

Painel 2 | Rotas de Longo Curso: entre o urbano e o rural

MESA TEMÁTICA 1: ASSISTA O REPLAY VIA YOUTUBE

Convidados:

JOSÉ BELOTTO, ROTA CAIÇARA – CICLOVIDA – UFPR
RODERICK JORDÃO, LA URSA TOURS
RAFAEL PEREIRA, COORDENADORIA NITERÓI DE BICICLETA

Moderação: *Juliana DeCastro, PLANETT | Observatório do Cicloturismo*

Painel 3 | Novas Tecnologias para Gestão e Marketing do Cicloturismo

MESA TEMÁTICA 2: ASSISTA O REPLAY VIA YOUTUBE

Convidados:

ARLETE SCOZ, CIRCUITO VALE EUROPEU CATARINENSE – CIMVI
ALEXANDRE LORENZETTO, ESPECIALISTA EM MONITORAMENTO DA MOBILIDADE
ATIVA
THYAGO VELOZO, UFRN

Moderação: *Luiz Saldanha, PLANETT | Observatório do Cicloturismo*

CONFERÊNCIA DO CICLOTURISMO BRASILEIRO

18-20 • MAIO • 2023

Painel 4 | Mostra Acadêmica

Artigos Apresentados:

CICLOTURISMO EM SÃO SIMÃO (SP): PLANO ESTRATÉGICO PARTICIPATIVO

// *Renata Madeira Salvador Robazza, Juarez Vellozo-Silva*

DESAFIOS OPERACIONAIS DE OPERADORAS DE CICLOVIAGENS: ABORDAGENS E VIVÊNCIAS

// *Natalya Reis da Silva*

ASPECTOS DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL NA TRILHA DOS SANTOS MÁRTIRES DAS MISSÕES/RS

// *Cleber Magalhães Tobias*

O PERFIL DO CICLOTURISTA DE TIJUCAS DO SUL-PR

// *Anna Flávia Leprevost Bueno*

CICLOTURISMO EM TIJUCAS DO SUL-PR: A OFERTA E OS MARCOS LEGAIS EXISTENTES

// *Anna Flávia Leprevost Bueno*

ANÁLISE DAS LEIS ESTADUAIS DE CICLOTURISMO NO BRASIL

// *Silvana Nakamori*

O CICLOTURISMO EM NITERÓI: RELATOS DA PESQUISA-AÇÃO (2016-2023) DO PROCESSO DE ELABORAÇÃO DO PLANO MUNICIPAL DE CICLOTURISMO

// *Rafael Pereira*

CARACTERIZAÇÃO DE UMA CICLORROTA TURÍSTICA NA REGIÃO METROPOLITANA DE JOÃO PESSOA

// *Pablo Brilhante de Sousa*

ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO: O CASO ITALY BIKE HOTELS

// *Marcos Abilio Bosquetti*

Moderação: *Ana Valéria Endres e Ilana Kiyotani, UFPB*

CONFERÊNCIA DO CICLOTURISMO BRASILEIRO

18-20 • MAIO • 2023

Minicursos | Seções Paralelas

MINICURSO #1: RECEPTIVO PARA CICLOTURISMO

// Caique Braga, Passeios na Paraíba
// Zé Carlos, Singtur PB

MINICURSO #2: CICLOTURISMO EM ÁREAS PROTEGIDAS

// Fabiano Gumier, ICMBIO-Flona Cabedelo
// Cadu Ronca, Aromeiazero

MINICURSO #3: GEOPROCESSAMENTO PARA CICLOTURISMO

// Daniel Valença, Ameciclo
// Felipe Alves, União de Ciclistas do Brasil

MINICURSO #4: LEVANTAMENTO DE DADOS MUNICIPAIS PARA O CICLISMO

// Zé Lobo, Transporte Ativo
// Daniel Moura, Transporte Ativo

OFICINA | Conectando o Brasil por bicicleta: Mobilidade ciclovária no desenvolvimento de destinos turísticos sustentáveis

TRANSMISSÃO DISPONÍVEL VIA YOUTUBE ([CLIQUE AQUI](#))

REPRESENTANTES NO ÂMBITO NACIONAL:

// Gléurice Sousa, Ministério do Turismo
// Daniel Guth, Aliança Bike
// Camila Bassi, Rede Trilhas
// Felipe Alves, União de Ciclistas do Brasil

REPRESENTANTES NO ÂMBITO ESTADUAL E REGIONAL:

// Região Norte: Sociedade civil | Zairo Benjó, Pedal Rural na Ilha do Marajó
// Região Nordeste: Academia | Andrea Porto Sales, Pedagogia Urbana-UFPB
// Região Sul: Legislativo | Marquito, Assembleia Legislativa de Santa Catarina



4º ENCONTRO PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO

 observatório do
CICLOTURISMO

PLANETT.COM.BR