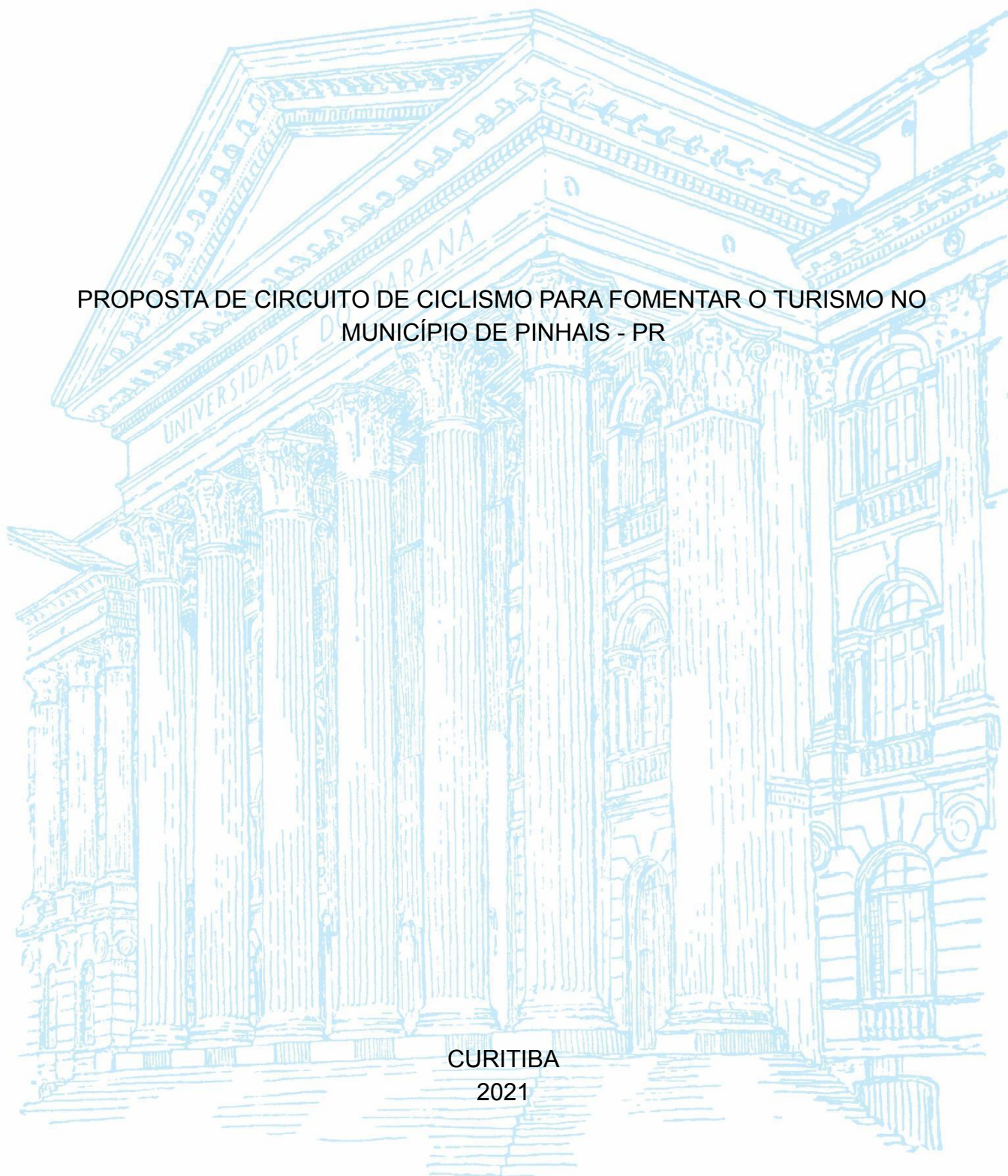


UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

LORENA OHANA CAROLINE COSTA PEREYRA

PROPOSTA DE CIRCUITO DE CICLISMO PARA FOMENTAR O TURISMO NO
MUNICÍPIO DE PINHAIS - PR



CURITIBA
2021

LORENA OHANA CAROLINE COSTA PEREYRA

PROPOSTA DE CIRCUITO DE CICLISMO PARA FOMENTAR O TURISMO NO
MUNICÍPIO DE PINHAIS - PR

Projeto de Planejamento e Gestão em Turismo apresentado ao curso de Graduação em Turismo, Setor de Ciências Humanas, Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Turismo.

Orientadora: Prof^ª Dra. Luciane de Fatima Neri

CURITIBA
2021

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo analisar o potencial turístico do município de Pinhais, e deste modo propor um projeto de um circuito de ciclismo como forma de lazer para fomentar o turismo na região. Nesse viés o trabalho buscou identificar e avaliar se o município conta com infraestrutura, serviços e equipamentos de interesse turístico real e potencial para implantação de um circuito de ciclismo; verificar exemplos de boas práticas em cicloturismo, ou rotas de ciclismo em outros países; e desenvolver uma proposta de circuito de ciclismo como forma de turismo sustentável. A metodologia de pesquisa se caracteriza como aplicada e descritiva, que consiste em pesquisa bibliográfica e documental para construção do Marco Teórico sobre os temas propostos, utilizando como instrumento de coleta de dados por fichamento, e pesquisa de campo realizando um *bikethouring* no local de estudo, observação e a análise dos dados coletados por emparelhamento e análise qualitativa de conteúdo. Os resultados da pesquisa revelam o potencial para desenvolver o circuito de ciclismo no município de Pinhais, que com base nos resultados foi realizada a proposta do projeto que busca fomentar o turismo e lazer na região.

Palavras-chave: Turismo 1. Ciclismo 2. Roteiros turísticos 3. Turismo de Aventura

ABSTRACT

This study aims to analyze the tourism potential for the city of Pinhais by proposing a project to create a cycling circuit as a form of leisure in order to promote tourism in the region. And to reach this objective, the work sought to identify and evaluate whether the city has infrastructure, services and equipment of tourist-interest level, as well as potential for the implementation of a cycling circuit; to verify examples of good practices in cycling tourism, or cycling routes in other countries; and, lastly, propose the creation of a cycling circuit as a form of sustainable tourism. The methodology used on this research is based on an applied-descriptive approach, consisting of bibliographic and documental analysis, strengthening the theoretical framework of the study. Furthermore, note-taking, in-field research by biketouring the study site, observation, analysing and pairing of the data collected as well as qualitative content analysis have been used as data-collecting instruments. The results obtained reveal a positive potential to create and develop a cycling circuit in the city of Pinhais, which will be used, hereafter, as a base for a project to promote sustainable tourism and leisure activities in the city.

Keywords: Tourism 1. Cycling 2. Tourism routes 3. Adventure tourism.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, pela vida, pelas oportunidades proporcionadas e por cada pessoa que trilhou este caminho comigo.

A minha mãe Lenir Costa, pelo apoio incondicional, amor e me incentivado a nunca desistir, sem você não teria chegado aqui e a minha irmã Jakeline Mileidy Costa Pereyra, pelo apoio incondicional, amor e compreensão, obrigada por suas palavras e sempre acreditar em mim.

Agradeço ao meu namorado Carlos Eduardo Melo, por sempre me apoiar e ajudar em todo o percurso, sempre esteve comigo e contribuiu na minha pesquisa me auxiliando nos momentos de dificuldades.

Aos meus amigos Moira Poliana Araujo, Leticia Lavarias, Gabriele Mascena que acreditaram em mim desde o começo e sempre me apoiaram e a todos meus colegas de universidade obrigada por estarem sempre ao meu lado, Jefferson Hishiyama, Natalia Cristina, Jaqueline Ferreira, Rafael Varella, Gabriel Aneska, Janaina Bianco, Jessika Bianca, João Pedro, Pamela Naconezi, Luiza Stopasolla e Caetano Santos.

A Universidade Federal do Paraná e a todo o corpo docente do curso de turismo, e minha orientadora, prof.^a Luciane Neri, pelo suporte e incentivo que contribuíram imensamente para o meu aprendizado.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 - MAPA SISTEMA VIÁRIO E TRANSPORTE DO NÚCLEO URBANO DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA	30
FIGURA 2 - MAPA DO ROTEIRO TURÍSTICO DA ESTRADA ECOLÓGICA.....	32
FIGURA 3 - PASSAPORTE DA ROTA DA CERVEJA.....	33
FIGURA 4 - MAPA CICLORROTAS NASCENTES DO IGUAÇU.....	34
FIGURA 5 - INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA DO MUNICÍPIO.....	34
FIGURA 6 - CICLOVIAS ESTRADA ECOLÓGICA PARQUE DAS ÁGUAS	39
FIGURA 7 - TRECHOS DE ACESSO A CAPELA NOSSA SENHORA DA LUZ	41
FIGURA 8 - TRECHOS DE ACESSO A IGREJA NOSSA SENHORA DO CARMO.....	43
FIGURA 9 - TRECHOS DE ACESSO A CHÁCARA VILLAR.....	45
FIGURA 10 - CICLOVIA DO PARQUE LINEAR DO ATUBA.....	47
FIGURA 11 - TRECHOS DE ACESSO AO BOSQUE RUAS ARAPONGAS E ROLANDIA.....	49
FIGURA 12 - PISTA DE CAMINHADA INTERNA DO BOSQUE MUNICIPAL DE PINHAIS.....	53
FIGURA 13 - MAPA DO TRAJETO REALIZADO DIA 28 DE SETEMBRO DE 2021.....	55
FIGURA 14 - TRECHO DE SUBIDA INCLINADA NA ESTRADA ECOLÓGICA.....	56
FIGURA 15 - RIO DO MEIO NA ESTRADA ECOLÓGICA.....	57

FIGURA 16 - TRECHO DA ESTRADA DA GRACIOSA.....	59
FIGURA 17 - TRECHO DA RUA AYRTON SENNA.....	61
FIGURA 18 - MAPA DO TRAJETO REALIZADO DIA 02 DE OUTUBRO DE 2021.....	62
FIGURA 19 - PROTÓTIPO DE FOLDER DO CIRCUITO DOS PINHAIS.....	65
FIGURA 20 - LOGO PROPOSTA PARA O CIRCUITO DOS PINHAIS.....	66
FIGURA 21 - PARQUE DAS ÁGUAS.....	67
FIGURA 22 - BOSQUE MUNICIPAL DE PINHAIS.....	67
FIGURA 23 - CAPELA NOSSA SENHORA DA LUZ.....	68
FIGURA 24 - IGREJA NOSSA SENHORA DO CARMO.....	68
FIGURA 25 - CHÁCARA VILLAR.....	69
FIGURA 26 - CERVEJARIA WAY BEER.....	69
FIGURA 27 - CERVEJARIA COICE DA MULA.....	70
FIGURA 28 - CERVEJARIA ONER.....	70
FIGURA 29 - CERVEJARIA DON GENTILIS.....	71
FIGURA 30 - CERVEJARIA OVELHA.....	71
FIGURA 31 - BOSQUE BORDIGNON.....	72
FIGURA 32 - PARQUE AQUATICO PANORÂMICO.....	72
FIGURA 33 - IRAÍ FUTEBOL E EVENTOS.....	73
FIGURA 34 - MAIS 1 CAFÉ.....	73
FIGURA 35 - CHÁCARA SILVA.....	74

FIGURA 36 - DECK GOURMET.....	74
FIGURA 37 - PERCURSO DO PROJETO DE CIRCUITO DE CICLISMO EM PINHAIS.....	75
FIGURA 38 - PROPOSTA DE SINALIZAÇÃO TURÍSTICA INTERPRETATIVA.....	82
FIGURA 39 - PROPOSTA DE SINALIZAÇÃO DE PERCURSO.....	83
FIGURA 40 - LOCALIZAÇÃO DAS PLACAS EM CAMPO.....	83

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 - NORMAS TÉCNICAS REFERENTES AO CICLOTURISMO.....	18
QUADRO 2 - REFERENCIAL TEÓRICO.....	26
QUADRO 3 - TÉCNICAS, INSTRUMENTOS E ANÁLISE DOS DADOS.....	29
QUADRO 4 - CATEGORIAS E INDICADORES PARA VERIFICAR AS VIAS DE ACESSO.....	37
QUADRO 5 - TRECHOS DE ACESSO AO PARQUE DAS ÁGUAS.....	39
QUADRO 6 - TRECHOS DE ACESSO A CAPELA NOSSA SENHORA DA LUZ.....	41
QUADRO 7 - TRECHO DE ACESSO A IGREJA NOSSA SENHORA DO CARMO.....	43
QUADRO 8 - TRECHO DE ACESSO A CHÁCARA VILLAR.....	45
QUADRO 9 - TRECHO DE ACESSO AO PARQUE LINEAR DO ATUBA.....	47
QUADRO 10 - TRECHO DE ACESSO AO BOSQUE BORDIGNON.....	49
QUADRO 11 - TRECHO DE ACESSO A CERVEJARIA WAY BEER.....	50
QUADRO 12 - TRECHO DE ACESSO A CERVEJARIA COICE DE MULA.....	51
QUADRO 13 - TRECHO DE ACESSO AO BOSQUE MUNICIPAL DE PINHAIS.....	53
QUADRO 14 - CRONOGRAMA DE ETAPAS DO PROJETO.....	76
QUADRO 15 - CRONOGRAMA DE ETAPAS PARA IMPLEMENTAÇÃO.....	78
QUADRO 16 - CUSTOS PARA IMPLEMENTAÇÃO DO PROJETO.....	80

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	10
2. MARCO TEÓRICO	13
2.1 AS CIDADES CRIATIVAS E O TURISMO SUSTENTÁVEL	13
2.2 CICLISMO E CICLOTURISMO URBANO COMO FORMA DE LAZER	16
2.3 PLANEJAMENTO DO TURISMO EM CIRCUITOS E ROTEIROS	21
3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	26
3.1 TÉCNICAS DE PESQUISA	28
3.2 CARACTERIZAÇÃO E ANÁLISE DO LOCAL DE ESTUDO	29
4 ANÁLISE DOS RESULTADOS DA PESQUISA	35
4.1 APRESENTAÇÃO DOS DADOS COLETADOS	38
4.1.1 Atrativos do município de Pinhais	38
4.2 INTERPRETAÇÃO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS	54
5. PROJETO DE TURISMO: CIRCUITO DE CICLISMO PINHAIS - PR	63
5.1 DESCRIÇÃO DO PROJETO	63
5.2 ETAPAS PARA EXECUÇÃO DO PROJETO	76
5.2.1 Descrição das etapas para execução do projeto (com cronograma)	77
5.2.1.1 Planejamento e Organização do roteiro	79
5.2.2 Descrição dos Recursos Humanos envolvidos em cada etapa	80
5.2.2.1 Captação de patrocínio e parcerias	80
5.2.3 Descrição do Orçamento e dos desembolsos por etapa	81
5.2.4 Avaliação do retorno do investimento	85
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	86
7. REFERÊNCIAS	88
8. APÊNDICES	95
8.1 APÊNDICE 1: INSTRUMENTO DE AVALIAÇÃO	95
8.2 APÊNDICE 2: INSTRUMENTO DE OBSERVAÇÃO	96

1. INTRODUÇÃO

Segundo a Organização das Nações Unidas (ONU, 2020) o mundo está ficando cada vez mais urbanizado, em 2020 a população urbana chegou a 4,4 bilhões de habitantes. Devido ao aumento da população urbana, ocorrem mudanças constantes nos grandes centros, surgindo novas necessidades da sociedade e com isto novos meios de lidar com estes desafios, neste aspecto as cidades criativas surgem valorizando a criatividade, a cultura local e proporcionando novas soluções ou adaptações no cotidiano, assim no contexto das estratégias de planejamento urbano, as cidades criativas do viés da sustentabilidade buscam novos moldes e proporcionam grande potencial para impulsionar o desenvolvimento sustentável nas cidades. Deste modo, Reis (2008) menciona que uma cidade considerada criativa atrai empreendedores assim como novos investimentos e como resultados turistas que valorizam e respeitam a cultura local. Nesse viés surge o turismo sustentável, que busca através da ótica de preservação do meio, valorização cultural, produtos que valorizem a cidade e fomentem o desenvolvimento econômico.

O cicloturismo, partindo desta ótica, classifica-se segundo a ABETA (2016) como turismo de aventura, proporcionando um meio de transporte alternativo “verde”, e a bicicleta é um veículo não motorizado acessível e popular em todas as classes sociais. Segundo Meotti e Silva (2016) praticar atividades como pedalar por lazer podem indicar qualidade de vida local e ainda é um meio de interação entre pessoas e ambientes, pois através destas práticas, se estabelece uma maior conexão com o meio. Nesta perspectiva, o presente estudo tem como objetivo propor um circuito de ciclismo para fomentar o turismo no município de Pinhais, que se localiza na Região Metropolitana de Curitiba, limitando-se ao norte com os municípios de Colombo e Quatro Barras, ao sul com São José dos Pinhais e Piraquara, ao leste com Piraquara e a oeste com Curitiba, estando a menos de 7 km da capital. Destaca-se por possuir maior proximidade de centro a centro com Curitiba do que as demais cidades da região metropolitana.

Pinhais em parceria com os municípios de Piraquara e Quatro Barras compõem uma das mais recentes rotas de cicloturismo de Curitiba e Região Metropolitana denominada Ciclorrota Nascentes do Iguaçu, que foi lançada no ano de 2019 e tem 257 quilômetros de extensão. Em virtude destes fatores, o município dispõe de infraestrutura receptora de ciclistas devido ao investimento da prefeitura em ciclovias e ciclofaixas (MOBILIDADE CURITIBA, 2020) totalizando 32 quilômetros de ciclovias, deste modo visando a segurança dos ciclistas que circulam pela região.

Visto o crescente aumento da atividade na Região Metropolitana de Curitiba segundo a Ecovia (BEM PARANÁ, 2019), e Associação Brasileira do Setor de Bicicletas (2020) registrou aumento de 50% na quantidade de bikes vendidas no Brasil em 2020, e ainda segundo o Ministério da Economia (2020) o segmento voltado às bicicletas teve um aumento de 26%.

Levando-se em conta estes dados, nota-se a oportunidade do desenvolvimento de um circuito de ciclismo no município, portanto faz-se o seguinte questionamento: Pinhais possui potencial para desenvolver um circuito de ciclismo como atividade estratégica para o fomento e desenvolvimento do lazer e turismo sustentável no município? Deste modo, para responder o problema da pesquisa, o objetivo geral do trabalho é analisar se o município de Pinhais possui potencial turístico para desenvolver um circuito de ciclismo para fomentar o lazer e turismo. Para isto, o estudo tem como objetivos específicos: identificar e avaliar se o município conta com infraestrutura, serviços e equipamentos de interesse turístico real e potencial para implantação de um circuito de ciclismo; verificar exemplos de boas práticas em cicloturismo, ou rotas de ciclismo em outros países; e desenvolver uma proposta de circuito de ciclismo como forma de turismo sustentável.

Para o alcance dos objetivos foram utilizados como base conceitos de cidades criativas e o turismo sustentável abordando sobre transportes alternativos e tópicos que orientam sobre desenvolvimento do turismo sustentável nas cidades usando como base a economia criativa. Os conceitos de ciclismo e cicloturismo como forma de lazer e suas normas conforme orientados pela Associação Brasileira

de Normas e Técnicas, e a Associação Brasileira das Empresas de Ecoturismo e Turismo de Aventura, assim como o Manual de circuitos de Cicloturismo (2010) que orientam sobre a implementação do cicloturismo juntamente com os conceitos de planejamento de roteiros e itinerários.

2. MARCO TEÓRICO

Para desenvolver a base teórica, o estudo buscou debater os tópicos Cidades Criativas e o turismo sustentável com o objetivo de entender a cultura da criatividade como ferramenta do planejamento estratégico que auxilia no desenvolvimento do turismo sustentável. O tópico ciclismo e cicloturismo urbano como forma de lazer contextualiza sobre a atividade, as normas que a regem para implementação nos ambientes urbanos, e avaliando os potenciais existentes que favorecem tanto o planejamento do turismo como da mobilidade urbana integrados com as políticas públicas e exemplos de boas práticas em cicloturismo em cidades as quais a atividade foi desenvolvida e encontra-se consolidada. Corroborando com o estudo, os tópicos de planejamento de roteiros e itinerários turísticos orientam na formatação do circuito de ciclismo, assim como no planejamento turístico com autores que discorrem sobre planejamento, criação e comercialização de produtos turísticos, e sobre definição do potencial turístico de uma cidade.

2.1 AS CIDADES CRIATIVAS E O TURISMO SUSTENTÁVEL

As cidades inteligentes e criativas podem ser caracterizadas por seus ambientes dinâmicos sempre buscando a adaptação às novas necessidades do cotidiano das cidades, como as necessidades socioeconômicas, baseando-se na cultura da criatividade (ASHTON, 2009). Assim, conforme as mudanças decorrentes das novas necessidades da sociedade, as cidades criativas surgem valorizando a criatividade, a cultura local e proporcionando novas soluções ou adaptações no cotidiano, deste modo no contexto das estratégias de planejamento urbano, segundo Sanchez (2001) a partir do viés cultural e usando como base o ser humano, surgem novos moldes do planejamento. Arantes (2002) aborda que a criatividade nas cidades emerge como um instrumento de planejamento estratégico, Reis (2008) define três pilares essenciais em uma cidade criativa: a cultura, a inovação e as

conexões, estes os quais surgem da economia criativa como estratégias de desenvolvimento. Segundo a autora, para o desenvolvimento da economia criativa é importante definir o que se medir em uma cidade, primeiramente encontrando características da economia criativa adequadas a cada região, identificar vantagens competitivas e suas singularidades, identificar as dinâmicas culturais e seu valor agregado potencial em seus produtos e serviços.

A economia criativa segundo Reis (2008) também proporciona grande potencial para impulsionar o desenvolvimento sustentável nas cidades, porém para que ocorra é necessário a mudança do modelo na orientação das políticas, e também nas parcerias público privado e suas infraestruturas. É necessário que haja por parte dos setores público e financeiro aptidão para a inovação e para assumir riscos. Sobre o desenvolvimento sustentável, é importante ressaltar que as cidades criativas por serem consideradas territórios de fluxos de informações que abrangem diversas áreas como entre o virtual-real, produção-consumo e público-privado (MORAES E SCHWARTZ, 2011) possibilitam conciliar seus processos a viabilidade econômica com a preservação do meio ao qual está inserido e ainda proporcionar uma busca a melhoria constante da qualidade de vida de seus habitantes (SILVA E TAROUÇO, 2016). Porém segundo os autores, para que ocorra a sua implementação nos diversos âmbitos da sustentabilidade é necessário que possua um governo democrático ao qual estimula estratégias para o planejamento urbano juntamente com a disponibilidade de trabalhar com os recursos e com as culturas locais, que proporciona respostas rápidas às mudanças a partir de seus potenciais recursos humanos e tecnológicos.

Deste modo, segundo Sanchez (2001) a cidade sustentável é formada por suas boas práticas as quais o planejamento urbano é o principal foco de ações que visam a redução da degradação ambiental a partir de projetos voltados à técnica urbana e educação ambiental para desenvolvimento da consciência ecológica. As cidades criativas e sustentáveis buscam a partir da economia da criatividade proporcionar viabilidade econômica, ambientes favoráveis para melhor qualidade de vida e assim um ambiente favorável que atraia turistas devido sua diversidade cultural, também buscam atender as necessidades da cidade nos quesitos

mobilidade urbana, revitalização de ambientes urbanos. Com estas definições, Reis (2008) menciona que uma cidade considerada criativa atrai empreendedores assim como novos investimentos e como resultados turistas que valorizam e respeitam a cultura local. Desta ótica surge também o turismo criativo onde, segundo Richards e Wilson (2006) o turista possui uma participação mais ativa nos locais que visita, tornando-se mais ativo em suas experiências e vivências.

Por estar relacionada às práticas sustentáveis, as cidades criativas também possuem foco no turismo sustentável que segundo a Organização Mundial do Turismo (2015) consiste em práticas que preservam o ambiente e os recursos naturais, garantindo assim o desenvolvimento econômico da atividade turística, e deste modo satisfazendo as necessidades das presentes e futuras gerações. Nas definições do Ministério do Turismo (2016) o turismo sustentável tem como objetivo estimular o desenvolvimento do turismo em concordância e com envolvimento da população local, sempre valorizando a cultura, os patrimônios, buscando preservar o meio ambiente, e sensibilizando sobre os impactos do turismo na rotina das comunidades locais. O MTUR (2016) orienta que se desenvolvam roteiros que possibilitem ao turista vivenciar a cultura e ritmo de vida local, além de capacitar os moradores para recepção de turistas, incentivar a comercialização de produtos locais tais como alimentos e artesanatos, sempre inserindo também produtos na cadeia produtiva do turismo como meios de hospedagem e restaurantes. Existem ações em desenvolvimento de sensibilização do MTUR (2016) junto ao turista que estimulam a promoção do consumo sustentável, assim como com empresários e gestores públicos, que incentivam o alinhamento de governos estaduais e municipais em relação às políticas públicas que promovam o turismo responsável.

Além disto, entre os destaques das cidades criativas e do turismo sustentável está presente as formas de mobilidade urbana “verde”, sempre buscando por espaços e relações sustentáveis diversificando as atividades econômicas e sociais, segundo Meotti e Silva (2016) neste sentido existe a busca por transportes alternativos entre estes o transporte não motorizado. Deste modo, há um maior investimento de alguns setores em formas criativas de mobilidade urbana em cidades criativas para promover o desenvolvimento sustentável aumentando a

qualidade de vida assim como reduzindo o tráfego urbano, segundo a definição de Gehl apud Meotti e Silva (2016) “A cidade sustentável é geralmente fortalecida se grande parte de seu sistema de transporte puder se dar por meio da “mobilidade verde”, ou seja, deslocar-se a pé, de bicicleta ou por transporte público”. Silva e Tarouco (2016) ressaltam a importância de estratégias como incentivos ao uso de transportes alternativos tais como os públicos e uso de combustíveis menos poluentes.

As formas de mobilidade urbana em cidades criativas se dão também pelo uso de novas tecnologias, como aplicativos que mostram dados que contribuem para o planejamento da mobilidade nas cidades, além de oferecerem alternativas de transporte, seja por compartilhamento de bicicletas ou por caronas colaborativas, segundo Meotti e Silva (2016) é uma forma alternativa de reduzir impactos sobre o meio ambiente. A população que vive nos meios urbanos que sofrem da ausência de espaços atrativos, acaba por deslocar-se apenas por necessidade e não em busca do lazer, porém praticar atividades como pedalar por lazer podem indicar qualidade de vida local e ainda segundo os autores um dos meios de interação entre pessoas e ambientes pode se dar através destas práticas estabelecendo conexões, e estas por proporcionarem atividades para se viver a cidade de forma interativa acabam assim atraindo mais pessoas.

2.2 CICLISMO E CICLOTURISMO URBANO COMO FORMA DE LAZER

O uso da bicicleta carrega múltiplos significados na configuração atual da sociedade, sua origem ocorreu muito antes dos veículos motorizados, seu primeiro esboço foi produzido em 1445 por Leonardo da Vinci porém o primeiro modelo só foi construído em 1761 na Alemanha por Kessler (LICHT, 2013). No mundo, segundo o autor, o ciclismo como esporte teve seu início na Inglaterra em meados do século XIX, foi a partir deste século que a bicicleta teve seu aperfeiçoamento que permitiu atingir maiores velocidades. Em 1869 aconteceu a primeira corrida ciclística entre Paris e Rouen, mas apenas em 1890 os franceses reconheceram o ciclismo como

esporte. Ainda segundo Licht (2013), no Brasil o ciclismo foi introduzido a partir de 1898, e desde então surgiram suas várias modalidades, entre elas o cicloturismo.

O cicloturismo surgiu em 1970 nos Estados Unidos e no Brasil surgiu juntamente com a chegada do *mountain bike* em meados dos anos 1980, porém diferente do mountain bike e do ciclismo que são definidos como esporte, o cicloturismo é caracterizado principalmente pela realização de longos percursos e viagens sem pressão e regras, utilizando a bicicleta como meio de transporte. No Brasil e no mundo o cicloturismo possui uma demanda crescente como apresentado no Relatório da Federação Europeia de Ciclismo (2012), no qual apresenta que a atividade movimentou 44 bilhões de euros na Europa em 2012 e empregou por volta de 524 mil pessoas. No Brasil, o Clube de Cicloturismo do Brasil (2016), aponta que não existem dados oficiais, mas aumenta a cada ano a quantidade de membros filiados chegando a marca de 25 mil usuários cadastrados no site Clube de Cicloturismo em 2016. Conforme a Associação Brasileira das Empresas de Turismo de Aventura - ABETA (2016), o cicloturismo é classificado como uma modalidade do turismo de aventura, e devido a isto é regido pelas normas da associação juntamente com as normas da ABNT. Ainda segundo a ABETA (2016), o cicloturismo pode envolver estadia durante o percurso ou ter a duração de apenas um dia, estes com menor percurso são definidos como passeios ciclísticos.

Devido a isto, surgiu então a necessidade da normalização da atividade que se classifica como turismo de aventura, visando assim a segurança dos cicloturistas. Deste modo, o cicloturismo possui normas técnicas gerais e normas específicas conforme indica o Quadro 1, que apresenta as normas que contemplam a atividade e a norma específica na ABNT NBR 15509-1 - Cicloturismo Parte 1: Requisitos para produto e NBR 15509-2 - Cicloturismo Parte 2, que teve sua elaboração juntamente com o Ministério de Turismo e a ABETA que “estabelece os requisitos de turismo de aventura para os produtos de cicloturismo relativos à segurança dos participantes e líderes. Esta Norma foi redigida para ser aplicável a todos os tipos e tamanhos de organizações e para adaptar-se a diferentes condições geográficas, culturais e sociais” (ABETA, 2016).

QUADRO 1 - NORMAS TÉCNICAS REFERENTES AO CICLOTURISMO

Norma	Ano	Atividade	Assunto
ABNT NBR 21102	2021	Turismo de Aventura	Competência de pessoal
ABNT NBR 15500	2014	Turismo de Aventura	Terminologia
ABNT NBR ISO 21101	2014	Turismo de Aventura	Sistemas de gestão da segurança — Requisitos
ABNT NBR ISO 21103	2014	Turismo de Aventura	Informações para participantes
ABNT NBR 15505-2	2008	Turismo com atividade de caminhada	Parte 2: Classificação de percursos
ABNT NBR 15509-1	2019	Cicloturismo - Parte 1	Requisitos para produto
ABNT NBR 15509-2	2017	Cicloturismo - Parte 2	Classificação de percursos

Fonte: Adaptado da Agência Brasileira de Turismo de Aventura (2016).

Além das normas de cicloturismo, a atividade pode ser desenvolvida em vários tipos de modalidades, desde a duração de um dia a vários meses, percorrer apenas uma comunidade ou até vários países, segundo o Manual de Circuitos de Cicloturismo do Clube de Cicloturismo (2010) o ponto de partida pode ser alcançado por carro, avião ou a própria bicicleta. Os tipos de modalidade que também incluem na prática ainda segundo o Clube de Cicloturismo (2010): a de forma autônoma ou a com suporte. Na forma autônoma o cicloturista viaja de maneira independente, enquanto na modalidade com suporte contrata-se serviços de operadoras com roteiros, hospedagem e guia de turismo. No Brasil existem agências que oferecem opções de cicloturismo, a primeira agência de cicloturismo urbano do Brasil surgiu em Curitiba em 2011, a Kuritbike e desde então já atendeu 20.000 clientes, vindo de 60 países (CLUBE DE CICLOTURISMO, 2010). A Kuritbike é especializada em

roteiros urbanos, voltada tanto a turistas como a moradores locais, e proporciona o serviço de empréstimo de bicicletas e equipamentos de proteção, oferecendo juntamente 9 opções de roteiros ciclísticos (TRIPADVISOR, 2021).

Em relação aos itens para prática da atividade, no artigo 105 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), define os itens de segurança obrigatórios por lei para a prática do cicloturismo, neles estão inclusos: refletores laterais nas rodas, refletores noturno dianteiro e traseiro, refletores nos pedais ou nas sapatilhas no caso de pedais de encaixe, buzina e, retrovisor no lado esquerdo (DETRAN, 2016). E entre os itens de segurança não obrigatórios por lei, porém indispensáveis estão: capacete, óculos com lentes amarelas ou escuras, luvas, sinalizador traseiro (pisca). Possui também o Manual de Incentivo e Orientação para Municípios Brasileiros - Circuitos de Cicloturismo que foi lançado em parceria de ONGs e agências de Cicloturismo, e a Cartilha de Segurança no Cicloturismo produzido pela ONG Férias Vivas (2005).

Além dos benefícios relacionados ao uso da bicicleta, existem alguns pontos que são importantes atentar-se segundo Serrano (2009), os riscos de ocorrência de acidentes em decorrência do uso cotidiano da bicicleta, que torna fundamental por parte da iniciativa pública o desenvolvimento de projetos de implantação da infraestrutura de ciclovias e ciclofaixas, além dos estímulos e conscientização de ciclistas. Neste viés, juntamente com a infraestrutura de apoio é necessário que a legislação do ciclismo juntamente às empresas que forneçam serviços relacionados ao cicloturismo trabalhem de acordo com as normas estabelecidas pela Agência Brasileira de Normas Técnicas juntamente com a Agência Brasileira de Turismo de Aventura (ABETA, 2016). Portanto, seguindo exemplos de boas práticas para o cicloturista definidos pela Ong Férias Vivas (2005), que oferecem orientações básicas para o praticante como sempre revisar a bicicleta juntamente a oficina, respeitar para ser respeitado e dar preferência aos pedestres e sempre sinalizar para outros veículos, assim como estudar o roteiro ao qual irá visitar. A ong também orienta sobre os principais riscos da atividade, como quedas decorrentes da falta de domínio da bicicleta, atentar-se ao excesso de velocidade e manobras arriscadas, e

para evitar acidentes de trânsito, não transitar na contramão e preservar-se de vias movimentadas.

No contexto atual das grandes cidades as bicicletas possuem um papel de crescente destaque em relação a mobilidade urbana (SERRANO, 2009), seja relacionado a políticas públicas através dos movimentos reivindicatórios, ou na infraestrutura urbana, também como instrumento de lazer. Ainda segundo a autora, o uso da bicicleta no dia-a-dia tem sido uma prática cada vez mais crescente no Brasil e no mundo. O uso da bicicleta também parte da ótica sustentável para uma localidade, reduzindo custos individuais e sociais como a poluição que afeta a qualidade de vida da população (EDRA, 2017) ainda segundo a autora, o uso da bicicleta proporciona experiências e benefícios aos quais não são possíveis com o veículo motorizado, como sua baixa ocupação de vias, o maior contato do indivíduo com o ambiente proporcionando maior apreciação de lugares, paisagens e interação com o caminho, e ainda traz benefícios à saúde proporcionando o bem estar individual. Nesse viés, Edra (2017) relaciona a bicicleta como uma alternativa de transporte para o turismo ecológico, sustentável, histórico criativo e cultural. A autora ainda afirma a importância de políticas públicas para melhoria da infraestrutura da cidade e da malha cicloviária, e também a importância do desenvolvimento de ações educativas relacionadas ao uso da bicicleta, envolvendo ciclistas e poder público com objetivo de desenvolver estratégias e projetos de incentivo. Deste modo, destaca-se o reconhecimento do cicloturismo como um segmento de mercado que proporciona a oportunidade de desenvolvimento urbano para fomentar o turismo sustentável (EDRA, 2017), ainda segundo o Ministério do Turismo (2012) com o incentivo da prática do cicloturismo em 53 municípios do Brasil, o retorno da atividade proporcionou cerca de R\$ 20 milhões para implementação de ciclovias entre os anos de 2001 e 2011.

Alguns países como Alemanha são exemplos de sucesso quando trata-se do uso da bicicleta como meio de transporte alternativo e também para o turismo e lazer, o país encontra-se entre os que mais utilizam a bicicleta no mundo para transporte e lazer (CLUBE DE CICLOTURISMO, 2010), possui a melhor infraestrutura para a atividade, e segundo Edra (2019) desenvolveu ainda mais a

atividade no país baseado no Plano de Mobilidade Urbana, que tem como objetivo estimular o uso da bicicleta, e ainda segundo a autora o uso do transporte alternativo atualmente ultrapassa o uso de carro no país. Segundo Edra (2017), na Alemanha existem mais de 150 roteiros de cicloturismo disponíveis virtualmente. Uma das rotas localizada no leste da Alemanha denominada Rota da Cortina de Ferro beneficiou as localidades envolvidas e em decorrência da grande demanda revitalizou várias cidades integrantes do roteiro, deste modo atraiu e impulsionou o setor, gerando empregos em hotéis e restaurantes apenas pelo cicloturismo. Devido a isto o setor possui aproximadamente 21 milhões de ciclistas e movimenta 5 bilhões de euros anualmente (CLUBE DE CICLOTURISMO, 2010). Em Taiwan houve um grande investimento no cicloturismo, atualmente a ilha é conhecida como paraíso do cicloturismo (EDRA, 2019), e as cidades quase inabitadas na ilha voltaram a ter fluxos de turistas e moradores, assim ajudando a economia local a se estabelecer.

No Brasil há circuitos de cicloturismo que destacam-se, como o Circuito Vale Europeu desenvolvido em 2006, sendo o primeiro roteiro de cicloturismo do Brasil, está localizado na região do vale de Itajaí e seu percurso passa por nove cidades. Posteriormente foi desenvolvido também o circuito Costa Verde e Mar, ambos resultado do esforço conjunto entre o governo, iniciativa privada e da sociedade civil e que são referência em todo o Brasil (EDRA, 2017).

Para o planejamento e implantação de um circuito de ciclismo é necessário analisar todos os tópicos que o compõem a partir das óticas do planejamento turístico de roteiros e itinerários descritos a seguir.

2.3 PLANEJAMENTO DO TURISMO EM CIRCUITOS E ROTEIROS

O planejamento do turismo em roteiros e itinerários segundo Bahl e Nitsche (2012) é a forma mais adequada de ordenar e promover o desenvolvimento integrado do turismo em determinadas regiões. Segundo os autores, é fundamental a elaboração de um programa turístico sendo definido com a reunião de bens e serviços pois estabelece uma amostra da oferta ao mercado. Neste processo ocorre

a adequação e seleção dos bens e serviços que irão compor a programação tais como transporte, alimentação, eventos, recreação, órgãos oficiais de turismo e afins.

Para Bahl (2004) um roteiro turístico pode ser definido:

É um fruto de todo um processo de ordenação de elementos intervenientes na efetivação de uma viagem, podendo estabelecer as diretrizes para desencadear uma posterior circulação turística, seguindo determinados trajetos, criando fluxos e possibilitando um aproveitamento racional dos atrativos a visitar.

Rushmann (1995) esclarece que é fundamental para o planejamento turístico o contínuo monitoramento da atividade na região no qual este se desenvolve, pois o meio ambiente no qual está inserido é a base econômica da atividade porém possui limitações. Um dos tópicos essenciais para o desenvolvimento turístico bem sucedido segundo Cooper et. al. (2001) além de envolver um plano flexível e preciso, é importante aplicar o conceito da sustentabilidade, e estar sempre atento às óticas políticas, sociais, culturais, econômicas e ambientais do município ao qual ocorre a atividade turística.

Segundo o Programa de Regionalização do Turismo do Ministério do Turismo (2007) a definição de roteiros turísticos:

Promover a delimitação geográfica em regiões turísticas, para fins de planejamento, definição de estratégias e gestão, gerando a integração, articulação intersetorial e cooperação entre os vários participantes da cadeia produtiva regional.

Deste modo, com base no programa de Regionalização do MTUR, Bahl e Nitsche (2012) definem dois enfoques principais na formatação de roteiros e itinerários turísticos: o processo de ordenação dos elementos para a realizar uma viagem devido ao roteiro ser uma designação a programação de uma viagem aos quais estão descritos locais, serviços e atividades oferecidos. O segundo enfoque se

dá na distribuição dos atrativos, suas infraestruturas e serviços em determinada região aos quais estão demarcados o itinerário que são interligados por vias de acesso, contando com a comunicação visual para facilitar e evidenciar sua identidade. A comunicação visual é fundamental em um itinerário para facilitar o acesso à informação, contando com sinalizações viárias, interpretativas, visando a identidade através de símbolos. Em vista disso, por se tratar de um espaço pré determinado os itinerários são constituídos em uma forma dos promotores da atividade turística visualizarem suas prioridades e direcionamentos de investimentos, facilitando assim o desenvolvimento e planejamento do turismo em determinada região.

Para definição das modalidades, os autores levam em consideração as distâncias dos atrativos de interesse para elaboração do roteiro de seus núcleos urbanos e suas localidades, assim quando os atrativos estão centralizados no núcleo urbano são definidos como centrais ou periféricos quando estão localizados ao redor do centro urbano, no caso em uma área de um município.

É necessário também atentar-se quanto ao potencial turístico da região ao qual busca desenvolver o turismo, Gomes (2019) define como potencial turístico elementos que existem em uma determinada região e como estes podem ser direcionados para algum segmento do turismo. A autora ainda descreve que algumas definições do potencial turístico resultam do somatório dos equipamentos e infraestrutura turística juntamente com os recursos, resultando no potencial turístico. Neste aspecto, no processo de desenvolver um produto, é preciso considerar recursos, serviços, estrutura e atrações para definição do potencial, muito além do conceito de apenas atrativo turístico. Para definição do conceito de potencial turístico no uso do território, Gomes (2019) aborda que o potencial deve ser compreendido como multidisciplinar a ser delimitado conforme a ótica da região de interesse de pesquisa e aplicação, e sua incompreensão gera percepções distorcidas e usadas de modo incorreto por gestores locais, deste modo é fundamental a abordagem do significado aplicado a cada região de estudo. Assim, a autora define de modo geral

que é fundamental atentar-se aos atributos de uma região, identificando e valorizando recursos naturais e culturais que resultem a este potencial.

Com base nas definições de roteiros e itinerários, para desenvolver um circuito de cicloturismo é necessário definir além do potencial turístico que, segundo o Manual de Circuitos de Cicloturismo (2010), quase todas as cidades possuem atrativos de interesse do cicloturista inclusive ambientes urbanos, o Manual também ressalta que a atividade também engloba outras cinco modalidades, entre elas estão o ecoturismo, turismo rural, turismo de aventura e o turismo gastronômico e cultural. Devido a isto ressalta que os municípios brasileiros em sua grande maioria estão aptos a desenvolver o cicloturismo devido a possibilidade de possuir uma ou mais destas modalidades porém é necessária a divulgação para que ocorra, segundo a pesquisa descrita no manual realizada em mais de 300 cicloturistas revela que os municípios possuem fraqueza em relação a estrutura de recepção e comunicação com os cicloturistas.

Nesse viés, para a elaboração de um circuito de cicloturismo baseado no Manual de Circuitos de Cicloturismo (2010) o primeiro passo é elaborar um projeto ao qual possua detalhes técnicos para facilitar a implantação e gestão no município que será desenvolvido. Deste modo o projeto necessita primeiramente de um estudo de viabilidade, neste estudo precisam ser avaliados indicadores, entre eles condições de acesso ao circuito, o relevo, as estradas e suas condições, atrativos naturais e culturais, e mesmo se a avaliação for negativa ainda assim é possível implantar um circuito, porém mais modesto. O segundo passo é definir o território do circuito, não existe limitação em relação a extensão mínima e máxima de um circuito de cicloturismo, tudo depende das vias, estradas, atrativos e serviços que o município possui para ofertar aos visitantes. O próximo passo é definir um sistema de gestão para manter o circuito, mas este pode ser implementado gradativamente conforme a necessidade. O sistema de gestão será responsável pela manutenção, atualização, parcerias e atendimento ao visitante, e é sempre interessante a parceria com ONGs relacionadas ao ciclismo, pois contribuem com a visão do ciclista sobre o circuito. Após o sistema de gestão, é importante a elaboração técnica do traçado, segundo o Clube de Cicloturismo (2010) o traçado é a alma do circuito. É preciso

que seja variado nos quesitos culturais, naturais e topográficos, incluindo diversidade de estradas, terrenos e relevos, podendo possuir vias alternativas e desvios para atrativos locais, dando mais autonomia de escolha ao visitante. A sinalização é parte integrante fundamental em um circuito de cicloturismo, juntamente de um mapa é preciso sinalizar o percurso todo para evitar erros e facilitar a visita.

Estimular agências privadas de ciclismo e cicloturismo é importante para a atratividade do circuito, e também para maior segurança dos visitantes visto que essas operadoras são regidas por normas da ABNT. Outro passo importante segundo o Manual de Circuitos de Cicloturismo (2010) é se atentar às estruturas públicas e particulares de apoio ao ciclista, e sempre constar informações de serviços de apoio ao visitante, neste sentido a elaboração do guia deve constar todas as informações referentes aos serviços públicos e privados, inclusive a ausência de alguns serviços deve ser claro. O guia também deve possuir sua versão impressa e virtual, nele constar o mapa geral do circuito, e sua versão detalhada, com nomes de locais e vias, e todos os pontos turísticos e estruturas de apoio. Assim, deve indicar as altitudes das estradas, distâncias, grau de dificuldade, informações de clima, datas festivas e eventos municipais, e orientação de acesso ao circuito. A versão virtual do guia é fundamental sempre estar atualizada, pois facilita o acesso, comunicação e divulgação, com auxílio de ferramentas de criação de mapas e roteiros, e assim criando uma identidade visual ao circuito. O custo do circuito para o município segundo o Clube de Cicloturismo (2010) é atrativo e seu sucesso é relativo a um orçamento adequado, mas é preciso estimar o retorno da atividade para os cofres públicos para serem aplicados no aprimoramento do circuito.

Desta maneira, o desenvolvimento de um circuito de ciclismo para fomentar o lazer e turismo em um município é necessário a analisar o potencial turístico da região, assim como identificar e avaliar a infraestrutura, serviços e equipamentos de interesse turísticos, analisar o perfil do visitante para assim realizar o planejamento estratégico com base nos dados coletados e utilizando como base a

criatividade, com a finalidade de desenvolver um circuito de ciclismo para fomentar o lazer e turismo sustentável em uma determinada localidade.

Por fim, para sintetizar os conceitos discorridos no Marco teórico, conforme o Quadro 2 resume os principais autores coletados por meio de fichamento das leituras realizadas.

QUADRO 2 - REFERENCIAL TEÓRICO

TEMA	AUTORES
Cidades Criativas e o Turismo Sustentável	ASHTON (2015), SANCHES (2001), ARANTES (2002), MORAES E SCHWARTZ (2011), SILVA E TAROUÇO (2016), RICHARDS E WILSON (2006), OMT (2015), MINISTÉRIO DO TURISMO (2016), MEOTTI E SILVA (2016), REIS (2016)
Ciclismo e Cicloturismo Urbano como forma de Lazer	LICHT (2013), FEDERAÇÃO EUROPEIA DE CICLISMO (2012), ABETA (2016), SERRANO (2015), EDRA (2017)
Planejamento do Turismo em Roteiros e Circuitos	BAHL E NITSCHKE (2012), BAHLE (2004), RUSHMAN (1995), NETTO E ANSARAH (2009), MINISTÉRIO DO TURISMO (2007), GOMES (2019)

FONTE: A autora (2021).

3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Neste capítulo serão apresentados os procedimentos metodológicos desenvolvidos no estudo, e os caminhos percorridos a fim de atingir o objetivo geral da pesquisa. Segundo Almeida (2014) é fundamental a caracterização do estudo para compreensão das tipologias de pesquisa, sua realização e abordagens.

O presente trabalho é definido como uma pesquisa aplicada que para Almeida (2014) trata-se de uma pesquisa que utiliza conhecimentos anteriormente sistematizados a fim de solucionar problemas organizacionais ou dos seres humanos ou seja, soluções que possam ser aplicadas. Neste caso, buscou-se contextualizar, caracterizar e levantar dados referentes ao objeto de pesquisa a fim

de desenvolver um produto turístico para o mesmo. Deste modo, foi caracterizado o município de Pinhais a partir de pesquisa bibliográfica e documental com fonte de dados primários e secundários e também observação direta para coleta de dados. Optou-se por uma pesquisa descritiva que segundo Almeida (2014) possui o objetivo de descrever o objeto de estudo através de pesquisa bibliográfica e documental e no decorrer da análise uma abordagem qualitativa que possui o ambiente natural como base e fonte de dados para deste modo verificar a infraestrutura, serviços e atrativos do município, usando diferentes técnicas de registro e avaliação para tratamento de dados (ALMEIDA, 2014), dessa forma medindo as relações existentes entre as variáveis para traçar um circuito de ciclismo para o município de Pinhais.

Deste modo, primeiramente foi realizada uma pesquisa bibliográfica sobre os temas cicloturismo e ciclismo, planejamento de roteiros e circuitos por meio de livros, fichamento e pesquisa documental. Os documentos utilizados para averiguar os atrativos e ciclovias presentes no município, foram consultados o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano - PDU de Pinhais (2021), o Inventário da Oferta turística de Pinhais (2017) e o Plano de Mobilidade (2021) assim como notícias no site oficial da Prefeitura de Pinhais, e em sequência um estudo de campo. Para desenvolver o estudo de campo, buscou-se avaliar os atrativos turísticos de interesse ao estudo do ponto de vista para o ciclismo na cidade de Pinhais, deste modo foi adaptada a metodologia de hierarquização de atrativos turísticos (SETU, 2005) de avaliação de atrativos para analisar a qualidade dos espaços para turistas, e para desenvolver a ficha de observação o método AmoCiclo (2019).

Assim, o estudo realizou o levantamento de nove atrativos para avaliação, sendo eles: Parque das Águas, Bosque Bordignon, Parque Linear do Atuba e Parque Linear do Palmital, Bosque Municipal de Pinhais, Chácara Villar, Igreja Nossa Senhora do Carmo, Capela Nossa Senhora da Luz, Cervejaria Way Beer e Cervejaria Coice de Mula, e em relação à acessibilidade, foi realizado o levantamento das vias de acesso aos atrativos a partir do PDU (2021) e PMU (2021) e utilizado o método AmoCiclo (2019) para verificar a infraestrutura de acesso para o ciclista. O levantamento de dados foi utilizado para analisar se Pinhais possui

potencial para desenvolver um circuito de ciclismo que fomente o turismo no município.

A primeira etapa do estudo de campo consiste em analisar e avaliar a partir da coleta de dados de diferentes técnicas de registro das vias e atrativos a partir de um o *bikethouring*, e da observação direta aos quais foram definidos datas para coleta de dados, ao qual é uma adaptação do *walkthrough*, que consiste em um passeio do pesquisador no local em estudo para levantamento de dados a partir de fotos, fichas de avaliação e levantamento dos traços físicos do local que possibilita o diagnóstico técnico. Com base na metodologia, é possível mapear os objetos de estudo e identificar problemas e qualidades com a vivência do pesquisador no espaço. Deste modo, o estudo utilizou as etapas de planejamento prévio e seleção dos ambientes conforme orientado no método AmoCiclo (2019), e um roteiro de observação para verificar os atrativos e a infraestrutura turística e de apoio da região, e para percorrer ambientes destinados ao ciclista no município, e assim identificar e levantar dados referente ao acesso, conectividade e problemas da infraestrutura dos eixos cicloviários a partir do passeio observado. Na etapa de análise e interpretação dos dados coletados, por meio de emparelhamento foi possível comparar os dados obtidos com modelos teóricos de análise qualitativa como a hierarquização dos atrativos utilizando o método SETU (2005), e assim desenvolver a proposta do projeto de um circuito de ciclismo em Pinhais, conforme detalhado no próximo tópico.

3.1 TÉCNICAS DE PESQUISA

Neste tópico são apresentadas as técnicas de pesquisa definidas no estudo conforme o Quadro 3, como fonte de dados bibliográficos e documentais, instrumentos de coleta por fichamento e observação e a análise dos dados coletados por emparelhamento e análise qualitativa de conteúdo.

QUADRO 3 - TÉCNICAS, INSTRUMENTOS E ANÁLISE DOS DADOS

OBJETIVO ESPECÍFICO	FONTE DE DADOS	TÉCNICAS DE PESQUISA	INSTRUMENTO DE COLETA DE DADOS	ANÁLISE DOS DADOS COLETADOS
Identificar e avaliar se o município conta com infraestrutura, serviços e equipamentos de interesse turístico real e potencial para implantação de um circuito de ciclismo.	Primários e Secundários	Pesquisa Bibliográfica e documental Estudo de campo	Observação direta e Fichamento	Emparelhamento
Verificar exemplos de boas práticas em cicloturismo, ou rotas de ciclismo em outros países	Secundários (artigos científicos, dissertações, livros)	Pesquisa Bibliográfica e documental	Fichamento	Emparelhamento
Desenvolver uma proposta de circuito de ciclismo como forma de turismo sustentável com base da economia criativa	Primários e Secundários	Pesquisa Bibliográfica e documental Estudo de campo	Observação direta e Instrumento de avaliação	Emparelhamento

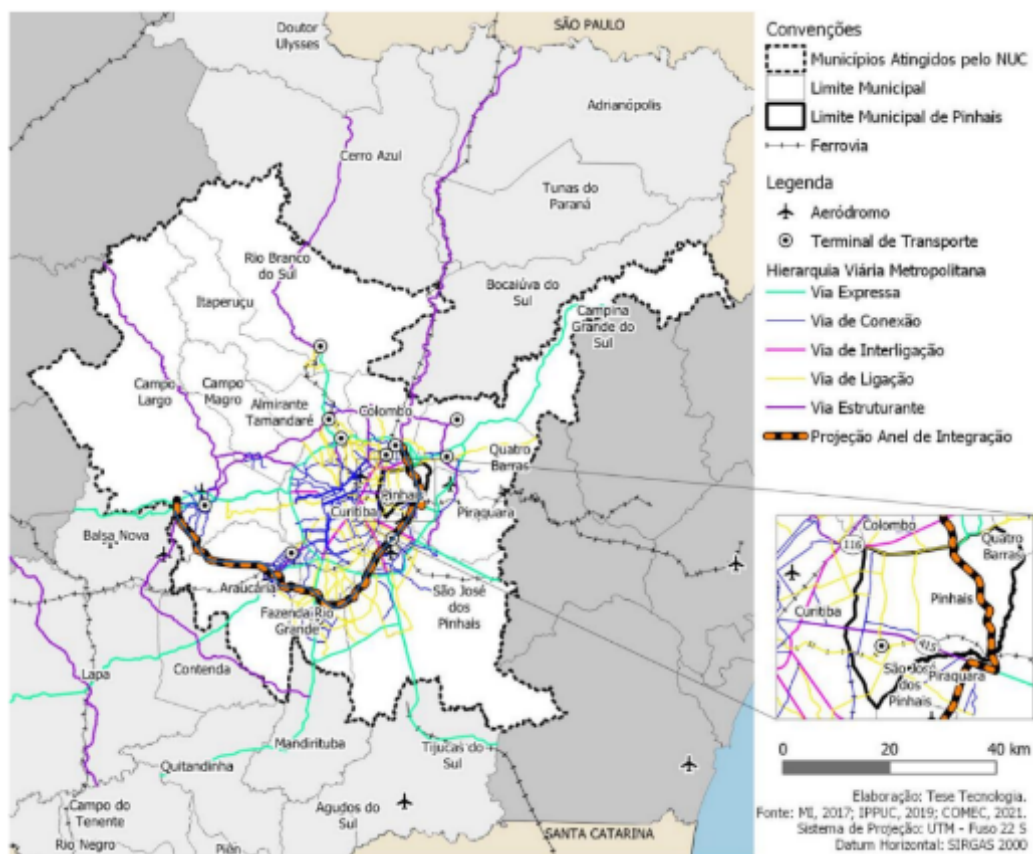
FONTE: A autora (2021).

3.2 CARACTERIZAÇÃO E ANÁLISE DO LOCAL DE ESTUDO

O município de Pinhais está localizado na Região Metropolitana de Curitiba e conforme a Figura 1 limita-se com os municípios de Colombo e Quatro Barras ao norte, São José dos Pinhais ao sul, ao leste com Piraquara e a oeste com Curitiba

(PMU, 2020) e dentre os municípios da região metropolitana de Curitiba em relação a proximidade destaca-se por ser o mais próximo centro a centro com a capital, com apenas 6 quilômetros de distância. Segundo o IBGE (2020) possui uma população estimada em 133.490 mil habitantes e uma área territorial de 61,137 km², sendo o menor município em extensão do Paraná porém o 15º mais populoso do estado. Desta área territorial total, um terço está na Área de Proteção Ambiental do Iraí, que tem por finalidade proteger e assegurar a Bacia do Rio Iraí, deste modo protegendo os mananciais que abastecem Curitiba e região metropolitana.

FIGURA 1 - MAPA SISTEMA VIÁRIO E TRANSPORTE DO NÚCLEO URBANO DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA



FONTE: COMEC, 2021.

O histórico de Pinhais tem início com o primeiro povoamento em 1885 (PREFEITURA MUNICIPAL DE PINHAIS, 2017), acompanhado da inauguração da

estrada de ferro Curitiba - Paranaguá, onde operários com suas famílias trabalhavam. A região onde hoje encontra-se o município ganhou grande notoriedade na época devido ao grande fluxo de mercadorias como erva mate e cerâmica. Com o aumento do número de habitantes e seu maior desenvolvimento, no ano de 1992 o distrito foi elevado à condição de município pela Lei nº 9.906 de 19 de março de 1992 se emancipando do município de Piraquara. Desde então se tornou um dos mais populosos do estado estando em 15º e possui a 11º maior arrecadação dentre as cidades paranaenses com um vasto polo industrial de aproximadamente 11 mil empreendimentos (IBGE, 2018).

Dentre os destaques do município, o turismo vem se desenvolvendo ao longo dos últimos anos, o primeiro roteiro turístico de Pinhais surgiu no ano 2010 denominado Roteiro Turístico da Estrada Ecológica, e também com novos roteiros turísticos como a Rota da Cerveja (G1, 2017) e o lançamento da Ciclorrotas Nascentes do Iguaçu também foram destaques para o turismo no município.

O Roteiro Turístico da Estrada Ecológica de Pinhais surgiu no ano de 2010 e foi elaborado por Fabiana Moraes Miguel, atual turismóloga do município. O Roteiro está localizado em maior parte na Área de Preservação Ambiental do Iraí, e em seu percurso integra os principais atrativos e equipamentos turísticos da cidade, tais como igrejas históricas, parques e ateliês de artistas conforme a Figura 2. Juntamente com o roteiro a Prefeitura de Pinhais e o Departamento de Turismo disponibilizavam o ônibus turístico de forma gratuita para grupos que desejavam realizar o passeio, porém este serviço não está mais disponível ao público.

FIGURA 2 - MAPA DO ROTEIRO TURÍSTICO DA ESTRADA ECOLÓGICA



FONTE: Prefeitura de Pinhais (2010).

O município de Pinhais criou a Rota da Cerveja no ano de 2017 (FACE DA NOTÍCIA, 2020) cuja proposta inicial baseava-se na visitação das cervejarias, o visitante recebia um passaporte conforme a Figura 3, que era carimbado em cada cervejaria que visitava, ao final das visitas o visitante recebia um brinde. No início em 2017 a cidade contava com quatro cervejarias, mas em 2019 a cidade já contava com sete cervejarias e para difundir mais a cultura cervejeira no município foi criado o Festival da Cerveja Artesanal que em 2020 realizaria sua quarta edição (GAZETA DO POVO, 2019).

FIGURA 3 - PASSAPORTE DA ROTA DA CERVEJA

Rota da Cerveja
Pinhais-PR

Passaporte

Adquira todos os selos e ganhe brinde.

Agende com a cervejaria participante
Para que você visite a cervejaria da sua preferência é necessário agendar. Os telefones para agendamento estão na parte interna deste panfleto.

Como funciona?
A cada cervejaria visitada você recebe o selo e a assinatura. Quando completar a última cervejaria visitada, você pode solicitar um brinde no próprio estabelecimento.

Cervejarias participantes:

- BASTARDS BREWERY
- ONER
- ovelha
- Way Beer
- Cerveja Artesanal

Pinhais Turismo
PARANA
Rua 19 de Novembro, 175
Pinhais-PR | Fone: 3912-5634

PREFEITURA DE PINHAIS | Secretaria Municipal de Desenvolvimento Economico

A Rota da Cerveja busca oferecer a você opções de cervejas inovadoras que te levam a descobertas de aromas e sabores inusitados.

Aos apreciadores, descortina-se um novo caminho, uma alternativa para saborear calmamente cervejas produzidas com paixão, com esmero, com capricho, com gostinho do bem receber que te acolhe num gole, de braços abertos.

Para aqueles que ainda não são consumidores de cervejas abre-se uma porta que desperta o desejo de provar, de experimentar.

Desejamos que você mergulhe em um novo conceito, descubra que por trás da fabricação de uma cerveja há técnica, pesquisa, seleção de produtos, respeitando uma cultura milenar que trás consigo a experiência do fazer artesanal.

Oner
Agendamento: 41 3097-0123

Way Beer
Agendamento: 41 3653-8853

Bastards Brewery
Agendamento: 41 3557-2207

Ovelha
Agendamento: 41 9999-6663

Agende sua visita, solicite o selo de cada cervejaria visitada e ao final, receba seu brinde.

Selo e assinatura da cervejaria
Data: | | |

Selo e assinatura da cervejaria
Data: | | |

Selo e assinatura da cervejaria
Data: | | |

Selo e assinatura da cervejaria
Data: | | |

Consulte o regulamento e a validade da inscrição no site www.pinhais.pr.gov.br/turismo

FONTE: Prefeitura de Pinhais (2017).

No ano de 2019 foi lançado a Ciclorrotas Nascentes do Iguaçu, que juntamente com os municípios de Quatro Barras e Piraquara formam uma rota com 257 quilômetros de extensão conforme a Figura 4, em sua inauguração contou com a presença de mais de mil ciclistas reunidos no Parque das Águas (PREFEITURA DE PINHAIS, 2019). O roteiro possui 13 rotas diferentes, o que exige um maior preparo físico ao ciclista que tem interesse em realizá-la. No município de Pinhais a ciclorrota possui 4 rotas distintas totalizando 38,7 quilômetros no total, as quais permitem ao próprio ciclista definir qual das rotas percorrer, o que a difere de um circuito de ciclismo.

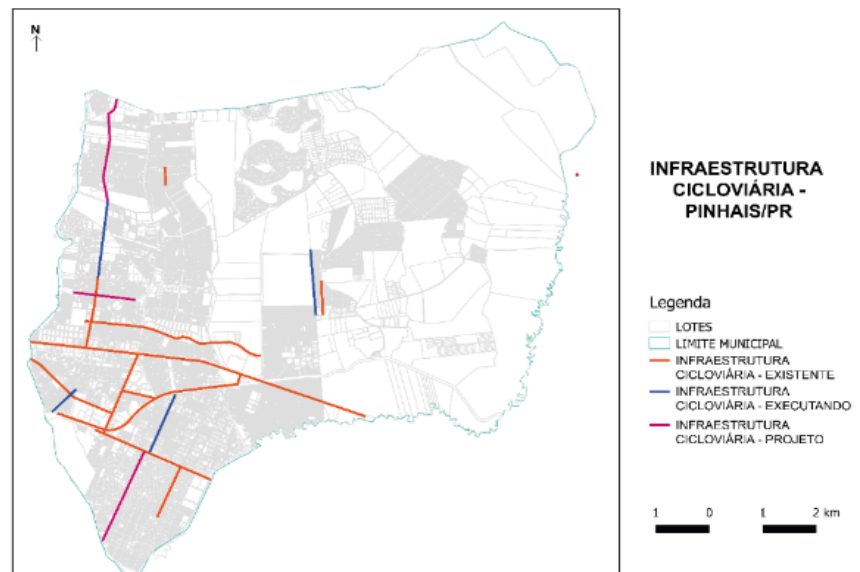
FIGURA 4 - MAPA CICLORROTAS NASCENTES DO IGUAÇU



FONTE: Comec (2019).

O município atualmente conta com 32 quilômetros de ciclovias, é possível verificar em quais vias possuem ciclovias conforme a Figura 5 do Plano de Mobilidade Urbana do município de Pinhais (2021).

FIGURA 5 - INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA DO MUNICÍPIO



FONTE: Plano de Mobilidade Urbana (2021).

Deste modo, a partir dos dados e mapas obtidos no Plano de Mobilidade urbana (2021) e dos atrativos turísticos levantados a partir do Inventário turístico de Pinhais (2017) foram definidos os locais para o estudo de campo conforme apresentado no próximo capítulo.

4 ANÁLISE DOS RESULTADOS DA PESQUISA

Neste capítulo serão apresentados os resultados da pesquisa, considerando os dados obtidos através do estudo de campo realizado a partir de um *bikethouring*, assim obtendo a análise e avaliação dos atrativos de interesse ao estudo.

A análise de conteúdo do estudo se efetivou mediante a avaliação dos dados coletados, segundo Almeida (2014) essa técnica permite a compreensão sobre determinado assunto gerando indicadores e assentindo interferências nas condições de produção. A análise foi realizada com base na pesquisa bibliográfica em livros e artigos científicos, buscando relação entre conceitos e características para verificar o que se observa empiricamente (ALMEIDA, 2014). Foi realizada a pesquisa

documental em documentos governamentais, utilizando dados para análise de conteúdo para proporcionar a orientação teórica de suporte ao estudo. O estudo de campo foi realizado através da observação do local de estudo e locais de interesse, ocorrendo em ambiente natural juntamente com o levantamento que buscou analisar dados econômicos e sociais do município. Assim foram definidos com base no Inventário turístico de Pinhais (2017) os atrativos de maior relevância no município para o estudo e no Plano de Mobilidade urbana (2021) das vias que os conectam, deste modo definido dois trajetos percorridos, o trajeto 1 conforme a Figura 13 no dia 28 de setembro e o trajeto 2 conforme a Figura 18 percorrido no dia 02 de outubro de 2021.

Para a avaliação e hierarquização dos atrativos, foram utilizados a pontuação de 1 á 3 conforme proposto por SETU (2005). Para a seleção e definição dos indicadores foram consideradas as variáveis mais utilizadas de acordo com a adequação ao objetivo desta pesquisa utilizando as características intrínsecas, extrínsecas e estrutura do local, deste modo a avaliação dos fatores possuem pesos e características específicos aos quais foram atribuídos uma nota de 0 a 3 para cada fator, assim:

- Acesso (peso 4): avaliação do acesso mais utilizado pelos visitantes
- Transporte (peso 3): avaliar o transporte existente e mais utilizado.
- Equipamentos e serviços (peso 3): análise dos equipamentos e serviços instalados que valorizem e agregam valor.
- Valor intrínseco do Atrativo (peso 10): valor do atrativo mediante análise e avaliação de suas características relevantes.

Com a avaliação de cada atrativo, há a somatória do valor médio que é dividido pela quantidade total de características integrantes de cada local, multiplicando cada fator por seu peso para obter o PF (Ponto Fator). Deste modo, é utilizado a fórmula proposta no SETU (2005) para se obter o índice de atratividade do atrativo.

$$IA = PF \text{ Acesso} + PF \text{ Transporte} + PF \text{ Equipamentos e Serviços} + PF \text{ Valor Intrínseco}$$

FONTE: SETU (2005)

A segunda etapa consiste em hierarquizar conforme obtido o Índice de atratividade, classifica-se conforme o valor de atratividade, podendo ser ele conforme definido pelo SETU (2005):

- Hierarquia I: 1,00 a 1,75 atrativo complementar a outro de maior interesse.
- Hierarquia II: 1,76 a 2,50 atrativo que possui algum interesse capaz de estimular correntes turísticas regionais e locais, atual ou potencial.
- Hierarquia III: 2,51 a 3,25 atrativo turístico muito importante em nível nacional, capaz de motivar uma corrente atual ou potencial de visitantes nacionais ou internacionais.
- Hierarquia IV: 3,26 a 4,00: atrativo turístico de excepcional valor e de grande significado para o mercado turístico internacional capaz de motivar por si só correntes de visitantes.

Na análise dos eixos cicloviários foram utilizados os indicadores do Índice de Avaliação de Mobilidade Cicloviária AmoCiclo (2019) desenvolvido pelos autores Batista e Lima (2019), para o levantamento de dados dos trechos de interesse ao estudo. Para a seleção e definição dos indicadores aplicados no estudo foram consideradas as variáveis mais utilizadas de acordo com a adequação ao objetivo. Deste modo utilizando uma ficha de registro para levantamento da infraestrutura, foram utilizados os seguintes indicadores conforme o Quadro 4:

QUADRO 4 - CATEGORIAS E INDICADORES PARA VERIFICAR AS VIAS DE ACESSO

CATEGORIA	INDICADORES
Cicloestrutura	Existência de ciclovias
	Pavimento
Sinalização	Horizontal

	Vertical
Ambiente	Iluminação
	Arborização
Segurança	Situações de risco
	Moderação de Tráfego (densidade)

FONTE: A autora (2021).

Desta forma, após a pesquisa de campo foram avaliados os atrativos percorridos e verificados os trechos durante o *bikethouring*, iniciou-se o momento de tabular e analisar os resultados obtidos, à vista disso redigir o projeto final de pesquisa.

4.1 APRESENTAÇÃO DOS DADOS COLETADOS

A seguir apresentam-se os dados coletados a partir da técnica de pesquisa *bikethouring*, e dos dados obtidos através das fichas de avaliação e observação dos atrativos e vias do município de Pinhais.

4.1.1 Atrativos do município de Pinhais

1. Parque das Águas

O Parque das águas de Pinhais foi inaugurado no ano de 2018, está localizado na região anteriormente conhecida como área das cavas próximo à divisa com o município de Piraquara, região que anteriormente era muito frequentada no intuito da prática de pescaria e que atualmente ainda é permitida no parque. No local foram construídas ciclovias com mais de 3 quilômetros de extensão, e também possui bicicletário. O parque também está equipado com banheiros públicos, academias ao livre, estacionamento dentro e fora do parque, parque infantil, espaço

para *foodtrucks*, mirante e parquinho. A iluminação do parque conta com a tecnologia solar, aos quais os postes de luz captam a energia solar como fonte de energia. Atualmente o parque é um dos principais locais de lazer e esporte do município, devido a isto há um grande fluxo local de pedestre e ciclistas, é possível observar também o tráfego intenso de veículos motorizados na Rodovia Deputado João Leopoldo Jacomel que permite acesso ao parque, pois o trecho conecta o município de Pinhais com o de Piraquara.

Em relação às vias de acesso ao parque, o principal acesso se dá pela Rodovia Deputado João Leopoldo Jacomel que também é o principal eixo que interliga o município com Curitiba. A rodovia possui infraestrutura cicloviária, está com a sinalização em boas condições, e permite o acesso ao parque com diversas linhas de ônibus que partem do centro de Curitiba como a linha Piraquara - Praça Santos Andrade, e outras com saídas do Terminal de Pinhais como as linhas Jardim Bela Vista, Jardim Santa Mônica, Vila Macedo e Guarituba. Em contrapartida, o acesso pela Estrada ecológica de Pinhais as ciclovias entre o trecho da Rodovia João Leopoldo Jacomel até a travessia do trilho do trem encontram-se sem manutenção em sua maior extensão conforme a Figura 6, alguns trechos esburacados, o que pode apresentar riscos ao ciclista, a iluminação da via também deixa a desejar.

FIGURA 6 - CICLOVIAS ESTRADA ECOLÓGICA PARQUE DAS ÁGUAS



FONTE: A autora (2021).

Em relação ao eixo de acesso ao atrativo, foram levantados os seguintes dados do trecho:

QUADRO 5 - TRECHOS DE ACESSO AO PARQUE DAS ÁGUAS

Rodovia Deputado João Leopoldo Jacomel Trecho: Av. Maringá a Estrada Ecológica	
Extensão do trecho	4,48 km
Pavimento	Asfalto
Número de faixas	No trecho da Rua Uganda a Rua Argélia quatro faixas no sentido leste, no sentido oeste quatro faixas. Duas faixas na altura da interseção com a Rua Jacob Macanhan. Trecho da Nauza Alves até a Rua Antônio Gelinski duas faixas no sentido oeste-leste. Separador físico entre os sentidos de tráfego
Sentido de Tráfego	Sentido duplo
Moderação de Tráfego	Possui elementos físicos para moderação do tráfego como placas de sinalização, semáforos e lombadas

Situações de Risco	Trecho próximo da Rua Humberto A. Castelo Branco, embaixo do viaduto requer atenção redobrada em relação a travessia, passagem de trem
Arborização	Não arborizado, trecho urbanizado
Sinalização Horizontal	Existente, em boas condições
Sinalização Vertical	Existente, em boas condições
Iluminação	Existente, em boas condições
Infraestrutura cicloviária	Sim, calçada e ciclovia
Transporte coletivo	Sim

FONTE: A autora (2021).

2. Capela Nossa Senhora da Luz

A capela Nossa Senhora da Luz é a segunda igreja mais antiga do município de Pinhais, foi fundada em 1965 e construída de forma comunitária pelos primeiros moradores da região quando o município ainda pertencia a Piraquara. A primeira capela construída era feita de madeira, e foi denominada Nossa Senhora da Luz devido a doação da imagem da santa decorrente de uma promessa feita pela esposa de Pedro Walesko, antigo morador da região. São realizadas missas apenas uma vez ao mês, e o local ainda possui área externa para eventos, conta com churrasqueiras, salão de festas e um amplo bosque arborizado e atrativo.

A capela tem acesso apenas pela Estrada Ecológica, que é pavimentada e possui duas faixas estreitas para veículo motorizados, porém na via não existem ciclovias conforme a Figura 7, é possível observar a sinalização turística no trecho e também sinalização vertical. Apenas uma linha de ônibus circula no trecho em apenas três horários durante o dia.

FIGURA 7 - TRECHOS DE ACESSO A CAPELA NOSSA SENHORA DA LUZ



FONTE: A autora (2021).

Referente às vias de acesso, foram levantados os seguintes dados:

QUADRO 6 - TRECHOS DE ACESSO A CAPELA NOSSA SENHORA DA LUZ

Estrada Ecológica de Pinhais Trecho: Rod. João Leopoldo Jacomel á Alameda dos Bosques	
Extensão do trecho	2 km
Pavimento	Asfalto
Número de faixas	Uma faixa por sentido
Sentido de Tráfego	Sentido duplo
Moderação de Tráfego	Possui elementos físicos para moderação do tráfego como lombadas
Situações de Risco	Não existem ciclovias e calçadas na estrada devido a isto é necessária atenção redobrada devido ao fluxo de veículos motorizados.
Arborização	Sim, arborizado e atrativo
Sinalização Horizontal	Existente
Sinalização Vertical	Existente

Iluminação	Existente
Infraestrutura cicloviária	Não
Transporte coletivo	Sim

FONTE: A autora (2021).

3. Igreja Nossa Senhora do Carmo

A igreja Nossa Senhora do Carmo está localizada na estrada ecológica esquina com a Avenida Fábio Vicente de Moura, foi fundada no período pós-guerra resultado de uma promessa da família Fabre, que prometeram construir a Igreja caso Euclides Fabre voltasse vivo da Segunda Guerra mundial. A Igreja conta com arquitetura rústica e tem missas aos domingos, o local bastante arborizado e atrativo porém suas vias de acesso não possuem ciclovias conforme a Figura 8.

O acesso pela Estrada Ecológica não possui sinalização horizontal e vertical, apenas sinalização turística, e o tráfego de veículos motorizados é bastante reduzido, é possível no entanto observar o maior tráfego de ciclistas na região que realizam paradas no local. Já o acesso pela Avenida Fábio Vicente de Moura também não possui sinalização horizontal e vertical apenas turística, não existe pavimentação e devido a isto pode apresentar riscos devido a lama e pedras. Não há transporte público para acesso à região.

FIGURA 8 - TRECHOS DE ACESSO A IGREJA NOSSA SENHORA DO CARMO



FONTE: A autora (2021).

Conforme obtido no percurso, os dados referentes ao trecho de acesso ao local:

QUADRO 7 - TRECHO DE ACESSO A IGREJA NOSSA SENHORA DO CARMO

Estrada Ecológica de Pinhais Trecho: Rua Alameda dos Bosques a Av. Fábio Vicente de Moura	
Extensão do trecho	2,5 km
Pavimento	Asfalto
Número de faixas	Uma faixa por sentido
Sentido de Tráfego	Sentido duplo
Moderação de Tráfego	Não existem elementos para moderação do tráfego
Situações de Risco	Não existem ciclovias e calçadas na estrada devido a isto é necessária atenção redobrada.
Arborização	Não

Sinalização Horizontal	Existente
Sinalização Vertical	Existente
Iluminação	Existente
Infraestrutura cicloviária	Não
Transporte coletivo	Não

FONTE: A autora (2021).

4. Chácara Villar

A Chácara Villar é uma propriedade de agricultura familiar localizada próximo à Represa Iraí, no local administrado pela família Villar é realizado o comércio de frutas, verduras e legumes orgânicos e sem agrotóxicos. Da chácara também é possível observar toda a Represa do Iraí, o que proporciona um ambiente arborizado e agradável, o comércio de frutas e verduras no local é realizado apenas às terças e sextas-feiras.

A via de acesso ao local é a continuação da Avenida Fábio Vicente de Moura, por uma rua estreita e sem pavimentação como é possível observar na Figura 9, devido a isto não possuiu nenhum tipo de sinalização horizontal, vertical ou de acesso à chácara, não existe infraestrutura, nem iluminação e em decorrência disso pode proporcionar riscos devido a pedras, lama e inclinação da via. Porém, o local destaca-se por suas áreas de vegetação preservadas, pois está localizado na Área de Proteção Ambiental do Iraí.

FIGURA 9 - TRECHOS DE ACESSO A CHÁCARA VILLAR



FONTE: autora (2021)

Sobre o trecho que leva à chácara foram verificadas as seguintes informações:

QUADRO 8 - TRECHO DE ACESSO A CHÁCARA VILLAR

Av. Fábio Vicente de Moura Trecho: Av. Fábio Vicente de Moura á rua sem saída	
Extensão do trecho	1 km
Pavimento	Estrada de chão, sem pavimentação
Número de faixas	Sem faixas
Sentido de Tráfego	Sentido duplo
Moderação de Tráfego	Não existem elementos para moderação do tráfego
Situações de Risco	Não
Arborização	Densa na maior parte do trecho, arborizado e atrativo
Sinalização Horizontal	Não

Sinalização Vertical	Não
Iluminação	Existente porém pouca, sem manutenção.
Infraestrutura cicloviária	Não
Transporte coletivo	Não

FONTE: A autora (2021).

5. Parque Linear do Atuba

O Parque Linear do Atuba ainda está em processo de finalização da implantação pela Prefeitura do município de Pinhais. Localizado à beira do rio Atuba, o parque inicia-se na rua Apucarana no bairro Emiliano Pernetta e compreende o trecho até a Rodovia Deputado João Leopoldo Jacomel no bairro Estância Pinhais, numa extensão de 2km de distância. O local irá proporcionar a preservação da mata ciliar com a construção de um espaço de lazer e esporte para a comunidade (PREFEITURA DE PINHAIS, 2021). No local está sendo construído um espaço de lazer e convivência social, conta com quadra poliesportiva, academia de ginástica e parque infantil.

O acesso ao início do parque pela Rua Mandaguaçu possui conectividade com a Avenida Maringá que é um importante eixo de ligação do município de Pinhais com a cidade de Colombo. O trecho que compreende o parque possui infraestrutura cicloviária e calçada porosa e larga conforme a Figura 10, possui sinalização em boas condições. Em relação ao transporte público para acesso, existem linhas de ônibus que passam próximas ao parque partindo de Curitiba como o Pinhais - Bairro alto e Colombo Capão da Imbuia, e o Colombo - São José partindo do terminal de São José dos Pinhais, com parada no terminal de Pinhais com sentido terminal do Maracanã em Colombo.

FIGURA 10 - CICLOVIA DO PARQUE LINEAR DO ATUBA



FONTE: A autora (2021).

Deste modo, no parque linear foram as ciclovias foram analisadas:

QUADRO 9 - TRECHO DE ACESSO AO PARQUE LINEAR DO ATUBA

Ciclovias do Parque linear do atuba Trecho: Rua Mandaguaçu até a Rod. João Leopoldo Jacome!	
Extensão do trecho	2 km
Pavimento	Asfalto
Nº de faixas	Uma faixa por sentido
Sentido de Tráfego	Sentido duplo
Moderação de Tráfego	Possui elementos físicos para moderação do tráfego como placas de sinalização e lombadas
Situações de Risco	Não
Arborização	Arborizado
Sinalização Horizontal	Não
Sinalização Vertical	Não

Iluminação	Existente, em boas condições
Infraestrutura cicloviária	Sim
Transporte coletivo	Sim

FONTE: A autora (2021).

6. Bosque Bordignon

O Bosque Bordignon foi fundado no ano de 2013 e possui uma área total de 12.407,34 metros quadrados, está localizado no bairro Alto Tarumã e segundo a Prefeitura de Pinhais (2013), o local incentiva a prática de esportes e proporciona uma ampla área arborizada para a comunidade local, valorizando as áreas verdes no município. Além disso, o local sedia eventos como rodas de leitura, projetos de trilhas literárias, assim como é parada obrigatória nos eventos de passeios ciclísticos realizados pela prefeitura de Pinhais.

As vias de acesso ao bosque pelas ruas Rolândia e Arapongas ambas asfaltadas porém não possuem ciclovia somente calçadas ao entorno do bosque conforme é possível observar na Figura 11, o bosque possui bicicletários entretanto não é possível trafegar de bicicleta dentro do bosque. As vias apresentam sinalização vertical e horizontal em boas condições, porém durante o percurso não é possível observar placas turísticas que indicam como chegar ao bosque. As linhas de ônibus que dão acesso ao bosque passam na Avenida Jacob Macanhan, diversas partindo do terminal de Pinhais.

FIGURA 11 - TRECHOS DE ACESSO AO BOSQUE RUAS ARAPONGAS E ROLÂNDIA



FONTE: A autora (2021).

Assim, o Índice de Atratividade $IA = 1,55$ ficando portanto com a Hierarquia I. Referente as ruas que dão acesso ao Bosque, foram levantados os seguintes dados:

QUADRO 10 - TRECHO DE ACESSO AO BOSQUE BORDIGNON

Ruas Rolândia e Arapongas	
Extensão do trecho	0,630 km
Pavimento	Asfalto
Número de faixas	Rua Rolândia e Rua Arapongas Uma faixa por sentido
Sentido de Tráfego	Sentido duplo
Moderação de Tráfego	Possui elementos físicos para moderação do tráfego como placas de sinalização e lombadas
Situações de Risco	Cuidado redobrado nas vias de acesso ao bosque e possuem um tráfego maior de veículo e não possuem ciclovias

Arborização	Arborizado e atrativo
Sinalização Horizontal	Existente, em boas condições
Sinalização Vertical	Existente, em boas condições
Iluminação	Existente, em boas condições
Infraestrutura cicloviária	Não
Transporte coletivo	Sim

FONTE: A autora (2021).

7. Cervejaria Way Beer

A cervejaria Way beer é a maior fábrica de cerveja do município de Pinhais, fundada no ano de 2010 e atualmente é uma das principais referências no mercado cervejeiro nacional e com reconhecimento internacional com mais de 100 rótulos fabricados. O local ao qual a fábrica está instalada no bairro Emiliano Pernetta possui estrutura para receber visitantes, com espaço para alimentação e um amplo espaço para festas e eventos. A fábrica é aberta para visitação e consumo no local de segunda a sábado.

O acesso   cervejaria pela rua pérola que possui conectividade com dois importantes eixos de acesso ao município, tanto pela avenida Maringá quanto pela avenida Jacob Macanhan, porém a via não possui ciclovias, mas existe sinaliza o horizontal, vertical e turística orientando a dire o para a cervejaria. Algumas linhas de ônibus passam nas proximidades da cervejaria, possui boa ilumina o porém não existem ciclovias ou equipamentos para bicicleta no local.

Em rela o ao trecho de acesso   cervejaria foi possível verificar:

QUADRO 11 - TRECHO DE ACESSO A CERVEJARIA WAY BEER

Rua Pérola	
Extensão do trecho	0,914 km
Pavimento	Asfalto

Nº de faixas	Uma faixa por sentido
Sentido de Tráfego	Sentido duplo
Moderação de Tráfego	Possui elementos físicos para moderação do tráfego como placas de sinalização e lombadas
Situações de Risco	Não
Arborização	Não
Sinalização Horizontal	Existente, em boas condições
Sinalização Vertical	Existente, em boas condições
Iluminação	Existente, em boas condições
Infraestrutura cicloviária	Não
Transporte coletivo	Não

FONTE: A autora (2021).

8. Cervejaria Coice de Mula

A cervejaria Coice da Mula surgiu em 2012 porém sua instalação no município de Pinhais ocorreu apenas em 2019, o local onde está instalada conta com uma ampla estrutura em formato Brewpub, com palco para shows e estrutura de alimentação.

O acesso ao local se dá pela Avenida Maringá, um dos principais eixos de acesso do município que possui ciclovias e equipamentos para bicicleta, o fluxo na avenida é intenso de veículos motorizados, pedestres e ciclistas. A via é asfaltada e bem iluminada, mas não possui arborização devido a região de grandes indústrias.

Em relação ao eixo de acesso ao local:

QUADRO 12 - TRECHO DE ACESSO A CERVEJARIA COICE DE MULA

Avenida Maringá Trecho: Rua Pérola a Rod. Dep. João Leopoldo Jacomel	
Extensão do trecho	2,5 km
Pavimento	Asfalto

Número de faixas	Duas faixas por sentido, canteiro central largo
Sentido de Tráfego	Sentido duplo
Moderação de Tráfego	Possui elementos físicos para moderação do tráfego como placas de sinalização, semáforo e lombadas
Situações de Risco	Não
Arborização	Não
Sinalização Horizontal	Existente, em boas condições
Sinalização Vertical	Existente, em boas condições
Iluminação	Existente, em boas condições
Infraestrutura cicloviária	Sim
Transporte coletivo	Sim

FONTE: A autora (2021).

9. Bosque Municipal de Pinhais

O Bosque Municipal de Pinhais foi inaugurado no município no ano de 2010 com objetivo de proporcionar lazer e bem estar para a comunidade, possui uma área total de 21.310,54 m² (PREFEITURA DE PINHAIS, 2010). O Bosque além da extensa área arborizada de mata nativa conforme mostra a Figura 12, possui rampas de acesso, escadarias, academia ao ar livre e um estacionamento interno. Perto da entrada existe um espaço para realização de eventos, o local ainda é sede de vários eventos municipais, natalinos, páscoa, festivais entre outros. O local funciona a noite também, seu sistema de iluminação interno e externo permite receber visitantes no período noturno.

FIGURA 12 - PISTA DE CAMINHADA INTERNA DO BOSQUE MUNICIPAL DE PINHAIS



FONTE: A autora (2021).

Também foram levantados os seguintes dados sobre a rua de acesso ao Bosque Municipal de Pinhais:

QUADRO 13 - TRECHO DE ACESSO AO BOSQUE MUNICIPAL DE PINHAIS

Rua 24 de Maio Trecho: Av. Ayrton Senna a Rod. João Leopoldo Jacomel	
Extensão do trecho	1,3 km
Pavimento	Asfalto
Número de faixas	Duas faixas sentido único Entre a Rua Frei Egídio até a Av. Ayrton Senna sentido duplo e duas faixas por sentido.
Sentido de Tráfego	Sentido único entre Rua Renato Nunes Ribas até Rua Frei Egídio Carlotto Entre a Rua Frei Egídio até a Av. Ayrton Senna sentido duplo
Moderação de Tráfego	Possui elementos físicos para moderação do tráfego como placas de sinalização, semáforo e lombadas

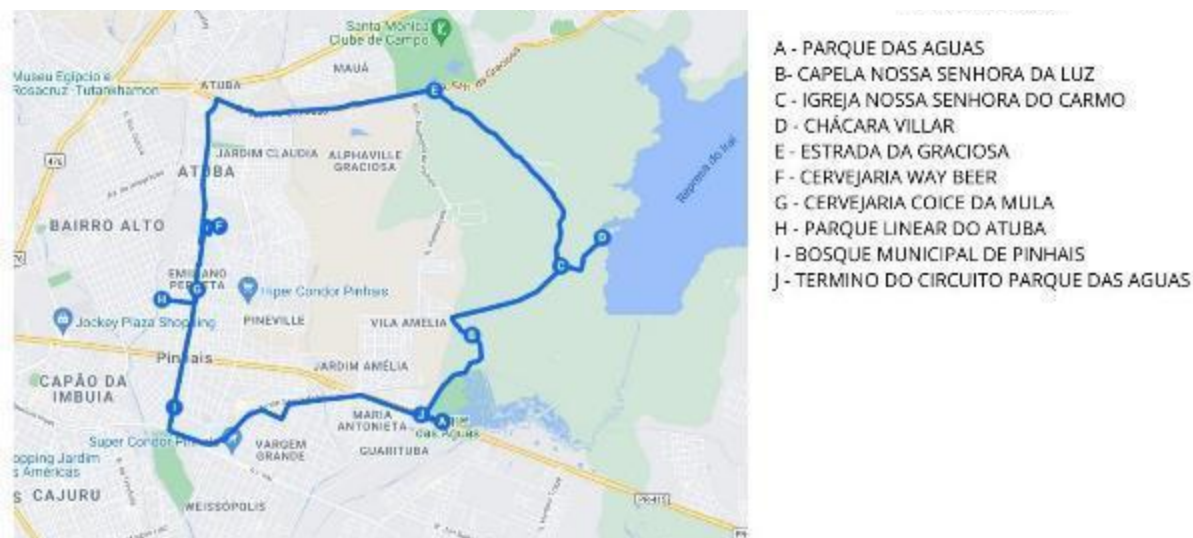
Situações de Risco	Não
Arborização	Apenas no bosque.
Sinalização Horizontal	Existente, em boas condições
Sinalização Vertical	Existente, em boas condições
Iluminação	Existente, em boas condições
Infraestrutura cicloviária	Sim
Transporte coletivo	Sim

FONTE: A autora (2021).

4.2 INTERPRETAÇÃO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Baseando-se no conjunto de revisão bibliográfica, estudo de campo, avaliação e observação foi possível identificar quais atrativos possuem infraestrutura receptiva para ciclistas e averiguar os trechos que os conectam para moldar um circuito de ciclismo, pois conforme define Gomes (2019) é preciso considerar recursos, serviços, estrutura e atrações para definição do potencial, muito além do conceito de apenas atrativo turístico. Para elaboração dos trajetos percorridos e da ficha de observação foram seguidas etapas previstas por AmoCiclo (2019), e baseando-se nos documentos governamentais para definir os atrativos e locais analisados, traçando duas rotas conforme a Figura 13 e a Figura 18.

FIGURA 13 - MAPA DO TRAJETO REALIZADO DIA 28 DE SETEMBRO DE 2021



FONTE: A autora (2021).

Desta maneira, o primeiro trajeto realizado conforme apresentado na Figura 13 ocorreu no dia 28 de setembro de 2021 e foram percorridos o total de 25 quilômetros. O primeiro atrativo a ser analisado foi o Parque das Águas, definido como atrativo de partida A do trajeto, o local possui um amplo estacionamento de 4.386,38m² que consegue atender aproximadamente 200 veículos, também foi possível averiguar que o local possui infraestrutura básica e de apoio como ciclovias, banheiros públicos e bicicletário conforme apresentado no tópico anterior. Foi possível observar um grande fluxo de pedestres, e ciclistas dentro e fora do parque, e conforme a apresentação dos dados o local possui estrutura para visitantes, e potencial turístico de acordo com a avaliação do SETU (2005). Em decorrência às condições descritas, o Parque das águas obteve um índice de atratividade IA = 2,02, ficando portanto com a Hierarquia II. O próximo atrativo visitado, foi percorrido o trecho entre os atrativos A e B ainda conforme a Figura 13, iniciando o percurso de bicicleta pela estrada ecológica até atingir o atrativo B. A via é pavimentada porém só possui ciclovias até chegar ao trilho do trem, após atravessar o trilho do trem

inicia-se um trecho com subida inclinada de aproximadamente 400 metros até alcançar o atrativo B, conforme a Figura 14.

FIGURA 14 - TRECHO DE SUBIDA INCLINADA NA ESTRADA ECOLÓGICA



FONTE: A autora (2021).

No atrativo B está localizada a Capela Nossa Senhora da Luz que é de importante peso histórico para o município, porém o local não possui infraestrutura receptiva para ciclistas mas ainda atrai atenção de visitantes que passam pelo local, conforme observado no estudo de campo. Devido às condições descritas, a Capela Nossa Senhora da Luz obteve um índice de atratividade $IA = 0,85$, não se classificando em nenhuma hierarquia.

No próximo trecho analisado, o percurso do atrativo B ao atrativo C ainda pela estrada ecológica ao qual segue pavimentado, porém não há a existência de cicloviarias no trecho percorrido até alcançar o atrativo C. Antes de alcançar o ponto C, durante o percurso é possível observar na estrada ecológica o riacho “rio do meio” conforme a Figura 15, o único rio unicamente dentro do município, e também foi possível observar o Parque Aquático Panorâmico local que possui estrutura para

eventos, salão de jogos, churrasqueiras além da ampla diversidade de piscinas, e uma mini fazenda com animais e pesque-pague.

FIGURA 15 - RIO DO MEIO NA ESTRADA ECOLÓGICA



FONTE: A autora (2021).

Após passar pelo Parque Aquático, ao alcançar o ponto C encontra-se a Capela Nossa Senhora do Carmo, e durante o *bikethouring* foi possível observar que alguns ciclistas realizam paradas frequentes ao local para realizar algumas fotos e observar a bucólica igreja envolta de uma planta espécie trepadeira, o que desperta curiosidade nos ciclistas. Em decorrência das condições descritas, a Igreja Nossa Senhora do Carmo obteve um índice de atratividade $IA = 1,35$, ficando portanto com a Hierarquia I. No percurso entre os pontos C e D na Estrada Fábio Vicente Moura foi possível observar a falta de pavimentação na via de acesso à Chácara, no local D está localizado o atrativo Chácara Villar, percorrendo um trecho de 350 metros partindo do ponto C que leva até uma íngreme descida que é possível avistar a cadeia de montanhas da serra do mar e a represa do Iraí. O local com a vista para a represa do Iraí no percurso torna-se atrativo, pois é possível observar que alguns

carros estacionam no local apenas para observá-la, apesar disto, a Chácara Villar tem horário de funcionamento bem restrito apenas às terças e sextas das 6 às 18 horas e devido a situações observadas, a Chácara Villar obteve um índice de atratividade $IA = 1,02$ ficando portanto com a Hierarquia I.

Retornando do atrativo C em direção ao ponto E e percorrendo a estrada Fabio Vicente de Moura não pavimentada em todo seu percurso, a estrada está localizada na Área de proteção ambiental do Rio Iraí, foi possível observar no trajeto alguns pontos de interesse, como o Iraí Futebol e Eventos há 50 metros do atrativo C, o local possui estrutura para eventos em geral conforme analisado e também já recebeu eventos ciclísticos. Seguindo ao ponto E, no percurso foi possível observar alguns locais para consumo de alimentos como açaí, venda de produtos agrícolas e alguns comércios de plantas. A avenida Fábio Vicente de Moura apesar de não pavimentada não possui grandes inclinações, o que facilita o percurso para o ciclista, sua arborização é a mais densa de todo trajeto e não há tráfego intenso de veículos motorizados. Ao chegar na Estrada da Graciosa, no ponto E, é necessário a atenção redobrada do ciclista pois a avenida conta com o tráfego mais intenso de veículos motorizados, o local possui algumas ciclovias no sentido ao atrativo F porém sem manutenção, conforme a Figura 16. Percorrendo 1,5 km do ponto E em direção ao F é possível verificar alguns estabelecimentos de interesse como posto de gasolina, cafeteria, comércio de plantas, supermercados e após percorrer mais 1,5 km é possível observar a Chácara Silva a qual comercializa frutas e verduras orgânicas e sem agrotóxico.

FIGURA 16 - TRECHO DA ESTRADA DA GRACIOSA



FONTE: A autora (2021).

Ainda conforme o Mapa da Figura 13, o percurso entre o ponto E ao atrativo F torna-se pavimentado com denso tráfego de veículos motorizados, passando pelas principais vias de acesso ao município como a Estrada da Graciosa, que é percorrida até o trevo que a conecta com a Avenida Maringá.

Ao percorrer do trevo pela Avenida Maringá, que também é uma das principais avenidas de acesso ao município, por aproximadamente 2,1 km o trajeto encontra-se em obras de duplicação da avenida Maringá, ao fim das obras percorrendo pouco mais de 500 metros até chegar no atrativo F, a Cervejaria Way Beer. Em relação a visita às cervejarias, conforme sua relevância turística para o município como verificado em notícias da Gazeta do Povo (2019), G1 (2017), Prefeitura de Pinhais (2019) foi considerada a visita aos atrativos de modo a incluir no circuito para atrair o interesse, e assim retorno do ciclista ao município. Desta maneira, no atrativo F encontra-se a Cervejaria Way Beer, local de fácil acesso devido a sinalização turística instalada recentemente no município conforme noticiado no site da Prefeitura de Pinhais (2021), o amplo espaço da cervejaria

receptivo aos turistas com locais para consumo de alimentos e bebidas, possui além de cerveja opções de alimentação como *foodtrucks* e venda de souvenirs da marca Way Beer. Após as condições observadas, o Cervejaria Way Beer obteve um índice de atratividade $IA = 2,50$, ficando portanto com a Hierarquia II. Retornando do ponto F à avenida Maringá por aproximadamente 300 metros, até o atrativo G percorrendo mais 1,3 km onde encontra-se a próxima cervejaria do circuito, a Cervejaria Coice da Mula. A Cervejaria possui um amplo espaço para recepção dos visitantes em formato *Brewpub*. Por estar localizada na avenida Maringá, o acesso ao local pela avenida possui ciclovias e ciclofaixas. Em decorrência às condições descritas, a cervejaria obteve um índice de atratividade $IA = 2,20$, ficando portanto com a Hierarquia II.

O próximo atrativo a ser visitado foi o Parque Linear do Atuba no ponto H do mapa da Figura 13, conforme observado o local ainda está em processo final de construção, mas já estão construídas as ciclovias do parque e instalado a maior parte dos equipamentos. Deste modo, o Índice de Atratividade do parque $IA = 1,55$ ficando portanto com a Hierarquia I. Do atrativo H até o atrativo I foram percorridos 2,5 km até o Bosque Municipal de Pinhais, o trecho percorrido possui ciclovias e ciclofaixas porém é necessário bastante atenção ao atravessar no cruzamento da rodovia João Leopoldo Jacomel pois o fluxo de carros e pedestre é intenso. Ao atravessar para a Rua 24 de Maio, o trecho também possui ciclovias até chegar ao Bosque, no local possui infraestrutura para ciclistas, assim como para receber visitantes, como banheiros, locais para alimentação e compra de souvenirs. Deste modo, o Bosque Municipal de Pinhais obteve um índice de atratividade $IA = 2,05$ ficando portanto com a Hierarquia II. Seguindo pela avenida Ayrton Senna em direção ao ponto J final do circuito é possível verificar que o trecho possui ciclovias, conforme a Figura 17. Percorrendo 1,9 km na avenida, é possível chegar até o Deck Gourmet, a primeira praça gastronômica do município que oferece 9 opções de restaurantes, mas seu funcionamento é a partir das 18 horas.

FIGURA 17 - TRECHO DA RUA AYRTON SENNA



FONTE: A autora (2021).

No dia 02 de outubro foi realizado um segundo *bikethouring* para coleta de dados no mesmo trajeto da Figura 13 do ponto A ao ponto E, apenas alternando em relação a passagem na via Avenida Jacob Macanhan e na Rodovia João Leopoldo Jacomel conforme Figura 18, para analisar qual trajeto era mais adequado para ciclistas. No trecho percorrido na Avenida Jacob Macanhan, foi possível observar que a via não possui calçadas e ciclovias e devido a isto torna-se muito suscetível a riscos e acidentes, desta maneira foi descartada a possibilidade de inclusão deste trajeto no projeto. Durante o percurso na Avenida Jacob macanhan foi possível visitar o Bosque Bordignon, o local proporciona uma ampla área arborizada e estrutura para receber visitantes, possui bicicletários e o bosque já foi ponto de encontro para eventos de ciclistas. Assim, o bosque possui o Índice de Atratividade $IA = 1,55$ ficando portanto com a Hierarquia I.

Em relação à Rodovia João Leopoldo Jacomel, pode ser considerada uma alternativa aos ciclistas que partem de bicicleta de Curitiba, pois é a principal via de acesso do município com a capital, e o trecho possui ciclovias. Neste trajeto foi possível verificar a loja de acessórios e produtos para ciclistas “Radikal Motos e Bikes” e algumas bicicletarias de apoio ao ciclista como a bicicletaria “Cicles mendes”, “Forest Bike” e a bicicletaria “Pedal Cilada” que além de concertos e comércio de equipamentos realiza serviço de leva e traz, e além disso o Pedal Cilada é grupo de ciclistas que realiza passeios ciclísticos por Pinhais e toda região metropolitana de Curitiba.

FIGURA 18 - MAPA DO TRAJETO REALIZADO DIA 02 DE OUTUBRO DE 2021



FONTE: A autora (2021).

De acordo com a análise dos atrativos verificados, e com base no estudo do turismo sustentável, os locais verificados possuem as características para o desenvolvimento do turismo em concordância e com envolvimento da população local, sempre valorizando a cultura, os patrimônios, buscando preservar o meio ambiente, e sensibilizando sobre os impactos do turismo na rotina das comunidades locais conforme definido por Gomes (2019). Alguns atrativos selecionados no roteiro como a Capela Nossa Senhora da Luz ou a Chácara Villar mesmo com os índices de atratividade abaixo do recomendado pela SETU (2005) foram incluídos no roteiro devido sua importância para o município e por atraírem a atenção dos ciclistas

conforme observado no *bikethouring*. Conforme verificado a partir da relação do potencial turístico, os atrativos e rota selecionados para o roteiro foram: Parque das Águas, Bosque Municipal de Pinhais, Capela Nossa Senhora da Luz, Igreja Nossa Senhora do Carmo, Chácara Villar, Cervejaria Way Beer, Cervejaria Coice da Mula, Cervejaria Oner, Cervejaria Don Gentilis, Cervejaria Ovelha, Bosque Bordignon, Parque Aquático Panorâmico, Iraí Futebol e Eventos, Mais 1 Café Alphasall, Chácara Silva, Deck Gourmet, Bicicletaria Pedal Cilada, Bicicletaria Cicles Mendes, Bicicletaria Forest Bike.

5. PROJETO DE TURISMO: CIRCUITO DE CICLISMO PINHAIS - PR

Neste capítulo será apresentada a proposta do projeto e seu desenvolvimento considerando os resultados da pesquisa descritos, suas etapas para implantação e execução do roteiro voltado aos ciclistas. O projeto tem como objetivo propor um circuito de ciclismo no município de Pinhais com base nos conceitos de turismo sustentável, cicloturismo urbano como forma de lazer e desta forma colaborar com o desenvolvimento econômico, valorização da comunidade local e desenvolver uma proposta de circuito de ciclismo como forma de turismo sustentável.

5.1 DESCRIÇÃO DO PROJETO

O projeto consiste em um Circuito de ciclismo no município de Pinhais, tem como objetivo propor um roteiro de ciclismo no município conectando seus principais atrativos aos quais conforme definido no Manual de Cicloturismo (2010) englobam algumas modalidades fundamentais para interesse do ciclista, como turismo cultural e turismo de aventura.

O circuito é composto por 24 pontos entre atrativos e locais de apoio ao ciclista, selecionados a partir da pesquisa de gabinete e campo, com o critério adotado para seleção seus Índices de atratividade, assim como sua localização que facilita o acesso durante o percurso conforme orientado pelos autores Bahl e Nitsche (2012) é necessário o enfoque na distribuição dos atrativos, suas infraestruturas e serviços em determinada região aos quais estão demarcados o itinerário que são interligados por vias de acesso, contando com a comunicação visual para facilitar e evidenciar sua identidade, e baseando-se conforme definido por Reis (2008) no turismo sustentável, que busca através da ótica de preservação do meio, valorização cultural, produtos que valorizem a cidade e fomentem o desenvolvimento econômico. Nesse viés, foram selecionados alguns locais para consumo de alimentos, bebidas e souvenirs, conforme observado durante o estudo de campo que o município apresenta Chácaras incluídas no circuito, que comercializam produtos orgânicos e sem agrotóxicos por ser uma Área de Proteção Ambiental. As cervejarias fazem parte da identidade do município devido a criação da Rota da Cerveja (PREFEITURA DE PINHAIS, 2018), deste modo foram incluídas no circuito para que tanto o turista como o morador conheçam, e assim atrair o interesse do visitante, e retorne ao município. Diferentemente da Ciclorrota Nascentes do Iguaçu, o circuito proporciona uma maior vivência do visitante no município, e também possibilita que ciclistas iniciantes consigam percorrer o circuito completo sem exigir um grande preparo físico.

O título do roteiro é Circuito dos Pinhais, e o mapa do circuito será disponibilizado em folder conforme a Figura 19 e virtualmente nas plataformas do Google Maps Interface de Programação de Aplicativos, que consiste em programas na liberação de aplicativos google apresentando o percurso de deslocamento, orientando sobre o roteiro a ser seguido que pode ser acessado também a partir do *QR Code* disponível nos materiais de divulgação do circuito. No mapa será possível acessar o circuito, assim como os pontos de interesse, atrativos e estruturas de apoio, informando dados como horários de funcionamento e telefones.

FIGURA 19 - PROTÓTIPO DE FOLDER DO CIRCUITO DOS PINHAIS



O Circuito dos Pinhais

O MUNICÍPIO DE PINHAIS

Pinhais o menor município do estado do Paraná e também o mais próximo do centro da capital do Estado. Sua infraestrutura de acesso permite o fácil acesso ao município e proporciona experiências de contato com meio ambiente, culturais e gastronômicas.

O CIRCUITO

O Circuito dos Pinhais proporciona ao ciclista uma experiência única de visitar o município utilizando a bicicleta como meio principal de transporte, possibilitando realizar o circuito em torno do município em apenas 26 km, proporcione também a vista para a serra do mar em nossos parques, visita a igrejas históricas e conhecer nossas cervejarias.

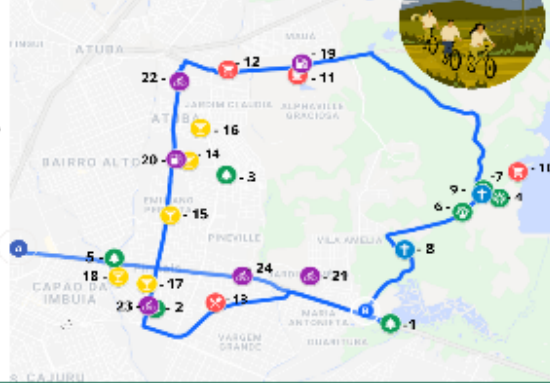


PINHAIS
PARANÁ



Este QR Code apresenta o Mapa em formato Digital que traz todas as opções de atrativos, gastronomia, cultura e lazer no Município de Pinhais associadas ao ciclismo.

1. PARQUE MUNICIPAL
2. ESTRELA MEMÓRIA - ALFENIA
3. BARRIO JUCHE JACI
4. ESTRELA MEMÓRIA - VEDINA
5. PONTÃO
6. PARQUE MUNICIPAL - PIAUI
7. PARQUE MUNICIPAL - PIAUI
8. PARQUE MUNICIPAL - PIAUI
9. PARQUE MUNICIPAL - PIAUI
10. PARQUE MUNICIPAL - PIAUI
11. PARQUE MUNICIPAL - PIAUI
12. PARQUE MUNICIPAL - PIAUI
13. PARQUE MUNICIPAL - PIAUI
14. PARQUE MUNICIPAL - PIAUI
15. PARQUE MUNICIPAL - PIAUI
16. PARQUE MUNICIPAL - PIAUI
17. PARQUE MUNICIPAL - PIAUI
18. PARQUE MUNICIPAL - PIAUI
19. PARQUE MUNICIPAL - PIAUI
20. PARQUE MUNICIPAL - PIAUI
21. PARQUE MUNICIPAL - PIAUI
22. PARQUE MUNICIPAL - PIAUI
23. PARQUE MUNICIPAL - PIAUI
24. PARQUE MUNICIPAL - PIAUI



IMPORTANTE!

ITENS DE SEGURANÇA:

Facilite-se da parte a passeio tranquilo e seguro utilizando itens de segurança como Capacete, Luvas, Óculos e iluminação ou dispositivos de segurança extras.

VALE RELEMBRAR

Hidrate-se durante o percurso e nunca se deixe levar mais de 10 minutos sem hidratar-se. É importante também utilizar os autosseguros sempre utilizando o cinto de segurança nos deslocamentos.



ROTAS | PERCURSO

Ponto 1 ao 8 - 2,9 km (asfalto)

Ponto 8 ao 7 - 2,7 km (asfalto)

Ponto 7 ao 9 - 5,6 km (terra)

Ponto 9 ao 11 - 1,4 km (asfalto)

Ponto 11 ao 16 - 3 km (asfalto)

Ponto 16 ao 14 - 2,4 km (asfalto)

Ponto 14 ao 2 - 2,1 km (asfalto)

Ponto 2 ao 10 - 2,0 km (asfalto)

Ponto 10 ao 1 - 3,8 km (asfalto)

Telefones Úteis

SAMU - 192
BOMBEIROS - 193
GUARDA MUNICIPAL - 3872-5153
POLICIA MILITAR - 190



FONTE: A autora (2021).

FIGURA 20 - LOGO PROPOSTA PARA O CIRCUITO DOS PINHAIS



FONTE: A autora (2021).

A logomarca sugerida ao Circuito dos Pinhais conforme a Figura 20 remete à vista da serra do mar visível em alguns trechos do percurso, assim como os pinheiros, símbolo do município.

Os locais do mapa são divididos em quatro categorias conforme suas características: Parques, Igrejas, gastronomia, e utilitários (postos, bicicletarias). O circuito completo tem aproximadamente 26 km de distância, levando em consideração como ponto de partida e chegada no Parque das Águas. O Circuito completo é composto pelos seguintes pontos, extraídos a partir da pesquisa de campo e gabinete:

1. Parque das Águas localizado na Rodovia João Leopoldo Jacomel, S/N, esquina com a Estrada Ecológica, Jardim das Nascentes.

FIGURA 21 - PARQUE DAS ÁGUAS



FONTE: Prefeitura de Pinhais (2021).

2. Bosque Municipal de Pinhais, localizado na Rua 24 de Maio, S/N, Centro.

FIGURA 22 - BOSQUE MUNICIPAL DE PINHAIS



FONTE: Prefeitura de Pinhais (2018).

3. Capela Nossa Senhora da Luz, localizada na Rua Estrada Ecológica, 2060, Jardim das Nascentes.

FIGURA 23 - CAPELA NOSSA SENHORA DA LUZ



FONTE: A autora (2021).

4. Igreja Nossa Senhora do Carmo, localizada na Avenida Fábio Vicente de Moura, S/N, Jardim das Nascentes.

FIGURA 24 - IGREJA NOSSA SENHORA DO CARMO



FONTE: A autora (2021).

5. Chácara Villar, localizada na Rua Fábio Vicente de Moura

FIGURA 25 - CHÁCARA VILLAR



FONTE: A autora (2021).

6. Cervejaria Way Beer, localizada na Rua Pérola, 331, Emiliano Pernetá.

FIGURA 26 - CERVEJARIA WAY BEER



FONTE: Trilha Marupiara (2017).

7. Cervejaria Coice da Mula, localizada na Avenida Maringá, 976, Emiliano Pernetá.

FIGURA 27 - CERVEJARIA COICE DA MULA



FONTE: Cervejaria Coice da Mula (2020).

8. Cervejaria Oner, localizada na Rua Francisco Eugênio Gomes Pereira, 133, Atuba.

FIGURA 28 - CERVEJARIA ONER



FONTE: Prefeitura de Pinhais (2017).

9. Cervejaria Don Gentilis localizada na Rua Treze de Maio, 282, Estância Pinhais.

FIGURA 29 - CERVEJARIA DON GENTILIS



FONTE: Cervejaria Don Gentilis (2021).

10. Cervejaria Ovelha localizada na Rua Vinte e Cinco de Dezembro, 190, Estância Pinhais.

FIGURA 30 - CERVEJARIA OVELHA



FONTE: Cervejaria Ovelha (2020).

11. Bosque Bordignon, localizado na Rua Enedina Irael da Rosa, S/N, Alto Tarumã.

FIGURA 31 - BOSQUE BORDIGNON



FONTE: Prefeitura de Pinhais (2018)

12. Parque Aquático Panorâmico, localizado na Avenida Fabio Vicente de Moura, Jardim das Nascentes.

FIGURA 32 - PARQUE AQUATICO PANORÂMICO



FONTE: Adaptado de PARQUE AQUATICO PANORÂMICO (2021).

13. Iraí Futebol e Eventos, na Avenida Fábio Vicente de Moura, 3825, Jardim das Nascentes.

FIGURA 33 - IRAÍ FUTEBOL E EVENTOS



FONTE: Adaptado de IRAÍ FUTEBOL E EVENTOS (2021).

14. Mais 1 Café Alphamall, localizado na Rua Jaguariaiva, 186, Alphaville Graciosa.

FIGURA 34 - MAIS 1 CAFÉ



FONTE: Adaptado de MAIS 1 CAFÉ (2021).

15. Chácara Silva, localizada na Rua Ernesto Cavali, 46, Atuba.

FIGURA 35 - CHÁCARA SILVA



FONTE: Adaptado de CHÁCARA SILVA (2021).

16. Deck Gourmet, localizado na Rua República Dominicana, 529, Centro.

FIGURA 36 - DECK GOURMET



FONTE: Adaptado de DECK GOURMET (2019).

17. Bicletaria Pedal Cilada localizada na Rua Humberto de A. C. Branco, 0364, Jardim Amélia.

18. Bicicletaria Cicles Mendes, localizada na Avenida Maringá, 3676, Atuba.

19. Bicicletaria Forest Bike, localizada na Rua Antônio Zielonka, 375, Estância Pinhais.

Deste modo, após definido os atrativos, o roteiro terá seu circuito conforme é possível observar na Figura 37 a seguir:

FIGURA 37 - PERCURSO DO PROJETO DE CIRCUITO DE CICLISMO EM PINHAIS



FONTE: A autora (2021).

Com enfoque nas questões socioecológicas e no turismo sustentável capaz de reunir os elementos que compõem o ambiente, ou seja, o ser humano, elementos naturais e construídos, e suas interrelações, o circuito é voltado tanto a turistas quanto aos próprios moradores para apreciarem o município a partir de um novo

olhar: utilizando a bicicleta como meio de transporte. O objetivo do roteiro também é despertar o interesse de ciclistas que passam pelo município, que retornem para conhecer e redescobrir o que o Pinhais tem a oferecer, deste modo incrementar a economia do município aproveitando a demanda real observada de ciclistas que o município possui.

5.2 ETAPAS PARA EXECUÇÃO DO PROJETO

Neste Capítulo serão descritos as etapas para realização e execução do projeto, os recursos humanos necessários, descrição do orçamento e a avaliação do retorno do investimento.

5.2.1 Descrição das etapas para execução do projeto (com cronograma)

As etapas para a execução do projeto foram definidas conforme o cronograma (Quadro 14), onde está descrito suas três etapas principais: planejamento, implementação e monitoramento, com base no Manual de Circuitos de cicloturismo (2011), no Núcleo de entidades que trabalham para desenvolver estrutura de roteiros e circuitos de cicloturismo no Brasil e no Programa de Regionalização do Turismo Roteiros do Brasil (2007).

QUADRO 14 - CRONOGRAMA DE ETAPAS DO PROJETO

ETAPAS	
Planejamento	Inventário
	Diagnóstico
	Estudo de viabilidade
	Planejamento do Roteiro (definição do território do circuito, e dos locais que serão implementados a

	sinalização)
Implementação	Arrecadação de patrocínios e parcerias (estruturas públicas e particulares de apoio ao ciclista)
	Desenvolvimento do Mapa, Folders e implementação de sinalização
	Promoção e comercialização
Monitoramento	Avaliação e monitoramento

FONTE: A autora (2021), com base em Brasil (2007).

A primeira etapa para execução do projeto foi destinada ao planejamento que incluiu a elaboração do inventário referente a oferta turística local, seguido pelo diagnóstico para análise situacional da região, e a avaliação e hierarquização dos atrativos turísticos, logo após foi realizado o estudo de viabilidade operacional do produto a ser elaborado referente a acessibilidade, distâncias, serviços de apoio, e o planejamento do circuito, definindo a elaboração técnica do traçado e dos locais que será implementado a sinalização do percurso.

A segunda etapa inclui os processos de implementação do circuito, nesta etapa será arrecadado patrocínios e parcerias de apoio ao circuito, é fundamental o envolvimento dos atores conforme definido no pelo MTUR, Brasil (2007), representados pelo poder público, empresários e sociedade civil para equilibrar os interesses envolvidos. Em seguida será realizado o desenvolvimento do mapa disponibilizado virtualmente, juntamente com a produção de folders e implementação da sinalização dos locais definidos no planejamento do circuito que conforme orientado pelos autores Bahl e Nitsche (2012) a comunicação visual é fundamental em um itinerário para facilitar o acesso à informação, e visando a identidade através de símbolos. No processo de promoção e comercialização, o marketing é essencial ao processo de roteirização e o profissional de marketing pode auxiliar na elaboração e nas formas de promoção como elaboração e oferta de material promocional e publicitário.

A última etapa de monitoramento e avaliação do processo é importante o envolvimento dos Órgãos Estaduais de Turismo e do setor privado, que segundo MTUR (2007) compete ao órgão monitorar e avaliar os roteiros turísticos com base nos modelos de indicadores disponibilizados pelo Ministério do Turismo, a fim de acompanhar cada etapa do processo, e com o objetivo de verificar possíveis impactos e analisar a eficácia das ações desenvolvidas.

No Quadro 15, com base no tempo para desenvolvimento deste projeto, apresenta-se as etapas para a implementação do circuito no município de Pinhais.

QUADRO 15 - CRONOGRAMA DE ETAPAS PARA IMPLEMENTAÇÃO DO PROJETO

ETAPAS	MESES							
	1	2	3	4	5	6	7	8
Inventário	X							
Diagnóstico		X						
Estudo de viabilidade			X					
Planejamento do Roteiro (definição do território do circuito, e dos locais que serão implementados a sinalização)				X				
Arrecadação de patrocínios e parcerias (estruturas públicas e particulares de apoio ao ciclista)				X				
Desenvolvimento do Mapa, Folders e implementação de sinalização					X	X		
Promoção e comercialização						X		
Avaliação e monitoramento							X	X

FONTE: A autora (2021).

5.2.1.1 Planejamento e Organização do roteiro

O planejamento do roteiro será de responsabilidade do turismólogo que primeiramente ficará responsável pelas questões técnicas que envolvem o projeto como planejamento do percurso do roteiro, inventário, diagnóstico, e estudo de viabilidade. O roteiro proposto contempla 24 pontos, entre eles parques, igrejas e locais para consumo de alimentos e bebidas, assim como indicação de outros pontos de interesse e apoio ao ciclista no percurso.

No Brasil os roteiros de cicloturismo que atualmente são referência foram desenvolvidos a partir do resultado do esforço conjunto entre governo, iniciativa privada e da sociedade civil, deste modo na etapa de implementação será necessário o apoio de patrocinadores, parcerias públicas e privadas, como o Órgão Municipal de Turismo e os estabelecimentos comerciais e de serviços que integram do roteiro.

5.2.2 Descrição dos Recursos Humanos envolvidos em cada etapa

Os profissionais envolvidos para a execução do roteiro primeiramente o profissional de turismo que está responsável pelos procedimentos referentes ao planejamento. Para a implementação, os profissionais do setor público para intermédio entre os comerciantes e responsáveis na administração de locais públicos envolvidos no roteiro. Para a etapa de desenvolvimento de mapas digitais o profissional Desenhista de Páginas da Internet (web Designer) ficará responsável também pelo designer de folders, e para o plano de comunicação, promoção e divulgação do roteiro será necessário a contratação de um profissional de marketing e comunicação.

5.2.2.1 Captação de patrocínio e parcerias

A realização do roteiro ocorrerá através da captação de patrocínios e parcerias com as organizações públicas do município para promover o turismo em Pinhais. Os estabelecimentos participantes do roteiro que estiverem dispostos a contribuir no investimento para publicidade do roteiro, criação de mídias físicas e digitais para divulgação e disponibilização do roteiro em formato virtual. As parcerias devem ser estabelecidas com os locais selecionados para o circuito como as bicicletarias Pedal Cilada, Radikal Motos e Bikes, Cervejarias entre outros.

5.2.3 Descrição do Orçamento e dos desembolsos por etapa

Neste capítulo, serão apresentados os orçamentos para desenvolvimento e implantação do roteiro. Foi realizado o orçamento dos recursos humanos envolvidos em cada etapa, da sinalização turística a partir de placas interpretativas e de sinalização do percurso juntamente com os valores de mão de obra, assim como valores para licenciamento do Google Maps Dynamic disponibilizado virtualmente, por fim valores para impressão de folders com informações sobre o circuito.

QUADRO 16 - CUSTOS PARA IMPLEMENTAÇÃO DO PROJETO

RECURSOS NECESSÁRIOS	QUANTIDADE	VALOR UNITÁRIO	VALOR TOTAL
Sinalização interpretativa Placa de Aço de forma retangular composta de tubo de aço carbono (poste)	6 placas	R\$ 439,00	R\$ 2.634,00
Placa sinalização de Percurso de Aço composta de tubo de aço carbono (poste)	7 placas	R\$ 439,00	R\$ 3.073,00
Serviço de Instalação de Placas	13 instalações	R\$ 161,00	R\$ 2.093,00
Plano de licenciamento por Subscrição do Google Plano Dynamic Maps	12 meses	R\$ 38,43	R\$ 461,16

Folders	1500	R\$ 0,96	R\$1.440,00
Desenhista de Páginas da Internet (web Designer)	1 mês	R\$ 2.503,20	R\$ 2.503,20
Serviço de Bacharel de Turismo	8 meses	R\$ 1.930,32	R\$ 15.442,56
Analista de Marketing	4 meses	R\$ 3.000,00	R\$ 12.000,00
	TOTAL		R\$ 39.646,92

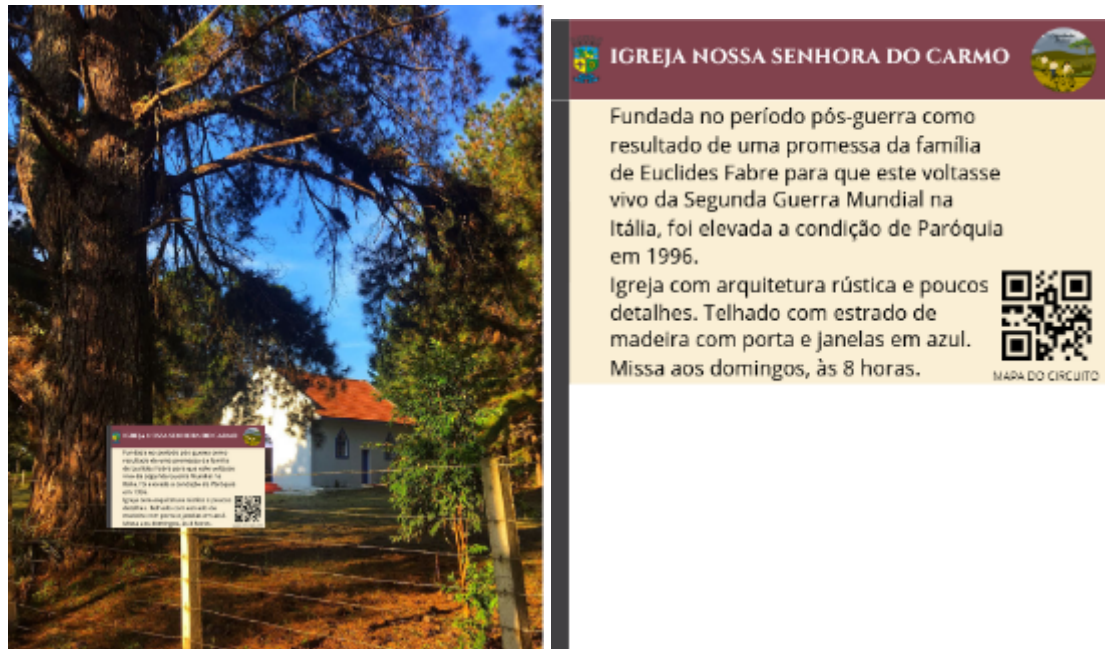
FONTE: A autora (2021).

Para os valores das placas, foram analisados documentos com orçamentos de placas de aço de diversos tamanhos disponíveis no Portal da Transparência (2021) e valores referentes a mão de obra para instalação de cada placa, e no portal foi possível verificar também os valores de fabricação de folders.

Conforme verificado a necessidade durante o estudo de campo, será proposto a instalação de placas turísticas interpretativas em alguns atrativos do município, que segundo o Manual de Sinalização de Trilhas (2018) deve apresentar os aspectos históricos, naturais e culturais do local que proporcionam conexões com o ambiente. Na placa interpretativa caracterizada como “Placa de Região” segundo o Guia Brasileiro de Sinalização Turística (EMBRATUR; IPHAN, 2001) deve conter informações gerais sobre o local e implantada em áreas abertas, como praças, pátios etc. Deve estar visível o QR code que proporciona acesso ao mapa virtual, e possuir a simbologia a partir da logomarca do circuito para demonstrar sua identidade. As placas interpretativas estarão disponíveis nos seguintes locais, definidos conforme verificado a necessidade no *bikethouring*, e a experiência que se quer proporcionar aos usuários: Parque das Águas, Bosque Municipal de Pinhais, Bosque Bordignon, Capela Nossa Senhora da Luz, Igreja Nossa Senhora do Carmo, Chácara Villar. Os locais definidos com base na pesquisa de campo, segundo o Iphan (2001) que orienta que as placas possuem variações de tamanho para melhor se adequar aos espaços disponíveis e à quantidade de informações necessárias, deste modo as seis placas selecionadas de material de aço deverão possuir tamanho 30x30cm e forma quadrada composta de tubo de aço carbono (poste). Foi utilizado o atrativo Igreja Nossa Senhora do Carmo como exemplo conforme a

Figura 38, com informações históricas sobre os locais e QR Code com Mapa do Circuito.

FIGURA 38 - PROPOSTA DE SINALIZAÇÃO TURÍSTICA INTERPRETATIVA



FONTE: A autora (2021).

A implantação de placas de sinalização de percurso também será proposta conforme orienta o Guia Brasileiro de Sinalização Turística (EMBRATUR; IPHAN, 2001), estas placas devem informar e instruir sobre o trecho que estarão percorrendo, e seguindo as orientações do Manual de Sinalização de Trilhas (2018) devem conter informações sobre extensão do percurso, elevação e tipo de piso conforme a Figura 39. Estas placas direcionais devem possuir 30 cm de largura e 60 cm de altura. Os locais foram definidos conforme orientado no Manual de Sinalização de Trilhas (2018) que a sinalização de percurso deverá estar presente sempre que houver possibilidade de dúvida, deste modo conforme as Figura 40 indica os locais que as placas estarão presentes no circuito.

FIGURA 39 - PROPOSTA DE SINALIZAÇÃO DE PERCURSO



FONTE: A autora (2021).

Deste modo, foi definido a localização das placas interpretativas e de percurso conforme a Figura 40.

FIGURA 40 - LOCALIZAÇÃO DAS PLACAS EM CAMPO



FONTE: A autora (2021) com base em IPHAN, (2001).

Para definir o período de contratação dos profissionais, foi levado em conta o período para desenvolvimento deste projeto conforme o Quadro 17, deste modo o orçamento dos salários dos profissionais, de acordo com o site Salário (2021), o salário médio de um Turismólogo é de R\$ 482,58 por 42 horas semanais trabalhadas, aplicando esse valor por pelo menos oito meses resulta o total de R\$ R\$ 15.442,56 para contratação do profissional. Em relação ao Desenhista de Páginas da Internet para desenvolvimento do mapa, foi verificado o valor de um mês, sendo o valor por hora trabalhada R\$ 14,90, por 42 horas semanais o salário do profissional de R\$ 2.503,20 por um mês. E por fim, o Serviço de Analista de marketing e comunicação, possui o salário médio de R\$ 17,90 por hora trabalhada, sendo 42 horas semanais, totalizando por quatro meses R\$ 12.028,80.

5.2.4 Avaliação do retorno do investimento

Em relação ao circuito abordar uma temática voltada ao turismo sustentável e com foco nas questões socioecológicas, o retorno do investimento está voltado à questão da valorização e promoção do município como instrumento para atrair benefícios econômicos e sociais que o Circuito poderá fomentar.

Deste modo, os benefícios esperados para o município de Pinhais estão relacionados a valorização local impulsionando a comunidade a visitar os espaços que o município oferece, e busca incentivar o turista conhecer e visitar os locais, desta maneira o retorno do investimento seria o aumento da visitação destes espaços movimentando a economia local, e agregando melhorias para a cidade, a partir do incentivo, conhecimento e visitação dos espaços que o município tem a oferecer.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O projeto apresentado teve como finalidade analisar se o município de Pinhais possui potencial turístico para desenvolver um circuito de ciclismo como forma de lazer e fomentar o turismo na região. Deste modo, o trabalho partiu do seguinte questionamento: Pinhais possui potencial para desenvolver um circuito de ciclismo como atividade estratégica para o fomento e desenvolvimento do lazer e turismo sustentável no município? Assim, através do objetivo geral foram listados quatro objetivos específicos: 1) Identificar e avaliar se o município conta com infraestrutura, serviços e equipamentos de interesse turístico real e potencial para implantação de um circuito de ciclismo 2) Verificar exemplos de boas práticas em cicloturismo, ou rotas de ciclismo em outros países 3) Desenvolver uma proposta de circuito de ciclismo como forma de turismo sustentável.

Mediante a discussão teórica acerca do tema, foi abordado os conceitos de cidades criativas e o turismo sustentável a fim de verificar como as cidades criativas e sustentáveis utilizam da criatividade para proporcionar viabilidade econômica, e proporcionam ambientes favoráveis para melhorar a qualidade de vida da comunidade local e desta maneira um ambiente favorável que atraia turistas. Os conceitos de ciclismo e cicloturismo urbano foram discutidos analisando a bicicleta como uma alternativa de transporte para o turismo ecológico, sustentável, histórico criativo e cultural. E por fim, foi abordado os conceitos de planejamento do turismo em circuitos e roteiros para verificar as etapas necessárias para o planejamento e implantação de um circuito de ciclismo no município.

A partir dos procedimentos metodológicos, foi possível definir os caminhos percorridos a fim de atingir o objetivo geral da pesquisa por meio de coleta de dados, pesquisa de campo e avaliação. Deste modo, constatou-se a existência de atrativos turísticos que foram avaliados a partir do método SETU (2005) para definir os índices de atratividade, e foi possível verificar a existência de infraestrutura, e locais de apoio ao ciclista, assim como ciclovias. Inicialmente foram analisados nove atrativos turísticos, porém após a pesquisa de campo foram reunidos 24 atrativos

para o circuito entre eles parques, igrejas, estabelecimentos de alimentos e bebidas e locais de apoio ao ciclista.

Após a análise e discussão dos resultados foi possível alcançar o terceiro objetivo específico do trabalho com a proposta de um circuito de ciclismo para o município de Pinhais. O roteiro possui enfoque nas questões socioecológicas e no turismo sustentável reunindo elementos que compõem o ambiente, roteiro foi estruturado em um mapa que será disponibilizado online, assim como foi proposto a instalação de placas de sinalização turística interpretativas contendo QR Code com informações sobre os locais.

Conforme abordado ao longo do trabalho, o Circuito de Ciclismo busca propor um circuito de ciclismo no município de Pinhais com base nos conceitos de turismo sustentável e cicloturismo urbano como forma de lazer, e conforme os conceitos de cidades criativas definido por Silva e Tarouco (2016) proporcionar um local que possibilita conciliar seus processos a viabilidade econômica com a preservação do meio ao qual está inserido e ainda proporcionar uma busca a melhoria constante da qualidade de vida de seus habitantes, e devido a isto o projeto é voltado tanto a turistas quanto aos próprios moradores para apreciarem o município a partir de um novo olhar: utilizando a bicicleta como meio de transporte e desta forma colaborar com o desenvolvimento econômico e a valorização local.

7. REFERÊNCIAS

ABETA. **Cicloturismo**. 2016. Disponível em: <http://abeta.tur.br/pt/tag/cicloturismo/>. Acesso em: 23 jul. 2021.

ABNT. **Turismo de aventura - Cicloturismo - Parte 1**. Disponível em: <http://www.abnt.org.br/noticias/6308-turismo-de-aventura-cicloturismo-parte-1>. Acesso em: 22 jul. 2021.

ALMEIDA, Mário de Souza. **Elaboração de projeto, tcc, dissertação e tese: uma abordagem simples, prática e objetiva**. 2. ed. 82 p. São Paulo: Atlas, 2014.

ARANTES, O. B. F. Cultura e transformação urbana. In: Vera Pallamin. (Org.). Cidade e Cultura - Esfera pública e transformação urbana. São Paulo: Estação Liberdade, 2002.

ASHTON, Mary Sandra Guerra. **Cidades Criativas: Produção e consumo turístico**. In: PANOSSO NETTO, Alexandre; ANSARAH, Marília Gomes dos Reis. Segmentação do mercado turístico: estudos, produtos e perspectivas. Barueri-SP: Manole, 2009.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 15509-1: Cicloturismo: Requisitos para produto**. Rio de Janeiro, 2007.

BAHL, M. **Viagens e roteiros turísticos**. Curitiba: Prottexto, 2004.

BAHL, M.; NITSCHKE, L. B.; **Roteiros e itinerários turísticos como elementos dinâmicos no desenvolvimento regional do turismo**. In: Silvana Pirillo Ramos. (Org.). Planejamento de roteiros turísticos. 1 ed. Porto Alegre: Asterisco (Coleção Tempo e Espaço), 2012, v. 1, p. 37-54.

BATISTA, D. G. P., & Lima, E. R. V. **Índice de avaliação da qualidade de infraestruturas cicloviárias: um estudo em João Pessoa-PB**. João Pessoa: Revista Brasileira de Gestão Urbana, 2019.

BRASIL - ICMBio. **Manual de sinalização de trilhas**. Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade - ICMBio. 2018.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Programa de Regionalização do Turismo: Roteiros do Brasil - Introdução à regionalização do Turismo**. Brasília, 2007.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Programa de Regionalização do Turismo: Roteiros do Brasil – Diretrizes Operacionais**. Brasília, 2004.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Programa de Regionalização do Turismo: Turismo Sustentável**. Brasília, 2016.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Roteirização turística: módulo operacional 7**. Brasília, 2007.

CHEPAK, M., F., A. **Atlas Geográfico do Município de Pinhais**. 2008.

CLUBE DE CICLOTURISMO DO BRASIL. **Histórico**. Disponível em: . Acesso em: 25 de junho de 2021.

CLUBE DE CICLOTURISMO DO BRASIL. **Manual de Circuitos de cicloturismo**. 2010 Disponível em:
<http://www.clubedecicloturismo.com.br/arquivos/Manual-Circuitos-Cicloturismo.pdf>.
Acesso em: 25 de junho de 2021.

DETRAN. **Equipamentos obrigatórios garantem a segurança dos ciclistas**. 2016. Disponível em:
<https://www.detran.ms.gov.br/equipamentos-obrigatorios-garantem-a-seguranca-dos-ciclistas/>. Acesso em: 25 jul. 2021.

EDRA, F. P. M.; COSTA, M. L.; FERNANDES, T. T. **Cicloturismo em Niterói: potencialidade a partir do Rio de Janeiro. Caderno virtual de Turismo.** Rio de Janeiro, v. 14, n. 3, p. 331-345, dez. 2005.

EMBRATUR; IPHAN; DENATRAN. **Guia Brasileiro de Sinalização Turística.** 2001. Disponível em:
http://portal.iphan.gov.br/files/Guia_Embratur/conteudo/Cap5/projetos3.html. Acesso em: 28 de novembro de 2021.

FACE DA NOTÍCIA. **Festival da cerveja artesanal de Pinhais será no dia 28 de março.** Disponível em:
<https://www.facedanoticia.com.br/2020/03/festival-da-cerveja-artesanal-de-pinhais-sera-no-dia-28-de-marco/> Acesso em: 14 de julho de 2021.

F. P. M., EDRA (Org.). **Cicloturismo: reflexões e experiências contemporâneas** (Cap. 2, pp. 25-29). Niterói: Faculdade de Turismo e Hotelaria, 2019.

FEDERAÇÃO PAULISTA DE CICLOTURISMO. Disponível em:
<http://www.fpciclismo.org.br>. Acesso em: 12 de maio de 2021.

FÉRIAS VIVAS (org.). **Cicloturismo.** Disponível em:
<https://www.feriasvivas.org.br/atividade-cicloturismo/>. Acesso em: 03 ago. 2021.

G1. **Rota da Cerveja é a nova opção turística da cidade de Pinhais.** 2017. Disponível em:
<http://g1.globo.com/pr/parana/especial-publicitario/prefeitura-municipal-de-pinhais/noticia/2017/06/rota-da-cerveja-e-nova-opcao-turistica-da-cidade-de-pinhais.html>. Acesso em: 14 de julho de 2021.

GAZETA DO POVO. **Festival da cerveja artesanal de Pinhais reúne sete cervejarias em evento gratuito.** 2019. Disponível em:
<https://clube.gazetadopovo.com.br/noticias/outros/festival-da-cerveja-artesanal-pinhais-2019>. Acesso em: 14 de julho de 2021.

GOMES, Cristiane Soares Cardoso Dantas. **Potencial turístico de destinos: proposição de um modelo de avaliação com base nos recursos endógenos.** 2019. 179f. Tese (Doutorado em Turismo) - Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2019.

IBGE. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.** Portal do Governo Brasileiro, 2020.

LEIS MUNICIPAIS. **Lei nº 940**, de 12 de janeiro de 2009.

LICHT. Henrique Felipe Bonnet. **Ciclismo: subsídios históricos** (18.11.2013). Disponível em <<http://hdl.handle.net/10183/104096>>. Acesso em: 10 de junho de 2021.

LISBOA, Patrícia; KOSINSKI, Álvaro César Portella. **Plano de desenvolvimento turístico de Pinhais-PR: uma comparação entre propostas e a realidade.** Foz do Iguaçu: Revista Turismo e Desenvolvimento, v. 13, n. 2, 2014.

MEOTTI, Aline Freitas; SILVA, André de Souza. **Formas criativas de mobilidade urbana. Revista Nacional de Gerenciamento de cidades.** v. 04, n. 26, 2016, p. 136-146.

MOBILIDADE CURITIBA. **Em Pinhais é possível transitar por ciclovias em quase toda a cidade.** 2019. Disponível em: <<https://mobilidadecuritiba.com.br/em-pinhais-e-possivel-transitar-por-ciclovias-em-quase-toda-a-cidade>>. Acesso em: 24 maio 2021.

MOBILIDADE CURITIBA. **Nova Ciclorrota Nascente do Iguaçu é inaugurada em Pinhais.** 2019. Disponível em: <<https://mobilidadecuritiba.com.br/nova-ciclorrota-nascente-do-iguacu-e-inaugurada-em-pinhais>>. Acesso em: 24 maio 2021.

MORAES, Julio Lucchesi; SCHWARTZ, Gilson. **Cidades criativas e conexão audiovisual.** Informações FIPE. 2011.

NETTO, Alexandre Panosso; ANSARAH, Marília Gomes dos Reis. **Segmentação do mercado turístico: estudos, produtos e perspectivas**. Barueri-SP: Manole, 2009.

NITSCHE, Leticia B. **Circuito Italiano de Turismo Rural em Colombo e Bocaiúva do Sul: um enfoque avaliativo**. Monografia (Especialização em Planejamento e Gestão do Turismo) – Faculdade de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2000.

NORMA ABNT. Disponível em:

<<http://www.abnt.org.br/noticias/6308-turismo-de-aventura-cicloturismo-parte-1>>.

Acesso em 24 maio 2021.

PARANÁ. **Orientações para gestão do turismo municipal**. Secretaria de Estado do Turismo, 2005

PINHAIAS. Prefeitura Municipal. **Inventário da Oferta Turística de Pinhais**. 2017.

PINHAIAS. Prefeitura Municipal. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano**. 2021.

PINHAIAS. Prefeitura Municipal. **Plano de Mobilidade Urbana de Pinhais**. 2021.

PINHAIAS. Prefeitura Municipal. **Ciclorrotas Nascentes do Iguaçu é lançada com passeio ciclístico**. 2019. Disponível em:

<https://pinhais.atende.net/cidadao/noticia/ciclorrotas-nascentes-do-iguacu-e-lancada-com-passeio-ciclistico>. Acesso em: 14 julho 2021.

PINHAIAS. Prefeitura Municipal. **Em Pinhais é possível transitar por ciclovias em quase toda a cidade**. 2020.

<https://pinhais.atende.net/cidadao/noticia/em-pinhais-e-possivel-transitar-por-ciclovias-em-quase-toda-a-cidade>. Acesso em: 24 julho 2021.

PINHAIAS. Prefeitura Municipal. **Idosos de Pinhais fazem passeio pela estrada ecológica**. 2011. Disponível em:

<https://pinhais.atende.net/cidadao/noticia/idosos-de-pinhais-fazem-passeio-pela-estrada-ecologica>. Acesso em: 14 julho 2021.

PINHAIS. Prefeitura Municipal. **Mais duas cervejarias artesanais passam a integrar a Rota da Cerveja.** 2019.

<https://pinhais.atende.net/cidadao/noticia/mais-duas-cervejarias-artesanais-passam-a-integrar-a-rota-da-erveja>. Acesso em: 14 julho 2021.

PINHAIS. Prefeitura Municipal. **Ônibus do Turismo faz o primeiro passeio pela cidade.** 2010. Disponível em:

<https://pinhais.atende.net/cidadao/noticia/onibus-do-turismo-faz-primeiro-passeio-pela-cidade>. Acesso em: 14 julho 2021.

PINHAIS. Prefeitura Municipal. **Parque das águas completa um ano e é aprovado pelos pinhaienses e turistas.** 2019. Disponível em:

<https://pinhais.atende.net/cidadao/noticia/parque-das-aguas-completa-um-ano-e-e-a-provado-pelos-pinhaienses-e-turistas>. Acesso em: 14 julho 2021.

PINHAIS. Prefeitura Municipal. **Documentos de Licitações e Contratos.** Portal da Transparência, 2021.

PINHAIS. Prefeitura Municipal. **Prefeitura instala placas de sinalização turística da Rota da Cerveja Artesanal de Pinhais.** 2021.

<https://pinhais.atende.net/cidadao/noticia/prefeitura-instala-placas-de-sinalizacao-turistica-da-rota-da-erveja-artesanal-de-pinhais/>. Acesso em: 14 julho 2021.

REIS, Ana Carla Fonseca (org). **Economia criativa: como estratégia de desenvolvimento: uma visão dos países em desenvolvimento.** São Paulo: Itaú Cultural, 2008.

RICHARDS, G.; WILSON, J. **Tourism, creativity and development.** London: Routledge. 2009.

RUSCHMANN, D. **Turismo e planejamento sustentável: a proteção do meio ambiente.** Campinas: Papyrus, 1997.

SALÁRIO. **Salários e Mercado de Trabalho.** 2021. Disponível em:

<https://www.salario.com.br>. Acesso em: 28 Nov. 2021.


SÁNCHEZ, F. **A reinvenção das cidades na virada do século: agentes, estratégias e escalas de ação pública.** In: Revista de Sociologia Política, no. 16. P. 31-49. Junho 2001.

SERRANO, Célia. **Cicloturismo: mobilidade, estilo de vida e experiência** In: PANOSSO NETTO, Alexandre; ANSARAH, Marília Gomes dos Reis. Segmentação do mercado turístico: estudos, produtos e perspectivas. Barueri-SP: Manole, 2009.


SILVA, T. B.; TAROUCO, F. F. **A Concepção de Cidades Criativas Sustentáveis.** Mix Sustentável (online), V. 2, P. 67, 2016.

8. APÊNDICES

8.1 APÊNDICE 1: INSTRUMENTO DE AVALIAÇÃO

	<p>UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ - CURSO DE TURISMO DISCIPLINA: HTT299 – PROJETO DE PLANEJAMENTO E GESTÃO EM TURISMO PROFESSORA: DR.ª LUCIANE NERI PESQUISA: FICHA DE REGISTRO PARA AVALIAÇÃO DE ATRATIVOS TURÍSTICOS</p>							
FICHA DE REGISTRO PARA AVALIAÇÃO DE ATRATIVOS TURÍSTICOS								
<p>1. Identificação local:</p>								
<p>2. Nome da Avaliadora :</p>								
<p>3. Data:</p>								
<p>4. Acesso Rodoviário: () Bom () Regular () Precário</p>								
<p>6. Transporte regular de acesso:</p>								
<p>Rodoviário: () Bom () Regular () Precário () Inexistente</p>								
<p>7. Equipamentos e Serviços:</p>								
<p>() Sinalização () Local de alimentação () Serviços de limpeza () Instalações Sanitárias</p>								
MATRIZ DE AVALIAÇÃO DE ATRATIVOS TURÍSTICOS								
Município:	UF:							
Atrativo:								
Categoria:								
Fatores	A	B	C	D	E	Valor Médio	Peso	Ponto do Fator
Acesso							4	
Transporte							3	
Equipamentos e Serviços							3	
Valor intrínseco:							10	
Soma:							20	
Índice do Atrativo - IA:								

8.2 APÊNDICE 2: INSTRUMENTO DE OBSERVAÇÃO

 <p>UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ</p>	<p>UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ - CURSO DE TURISMO DISCIPLINA: HTT299 – PROJETO DE PLANEJAMENTO E GESTÃO EM TURISMO PROFESSORA: DR.^a LUCIANE NERI PESQUISA: FICHA DE REGISTRO DE OBSERVAÇÃO DE TRECHOS CICLOVIÁRIOS</p>
<p>FICHA DE REGISTRO DE OBSERVAÇÃO DE TRECHOS CICLOVIÁRIOS</p>	
<p>1. Identificação local:</p> <p>2. Nome do segmento da via (delimitação):</p> <p>3. Extensão do trecho:</p> <p>4. Data:</p> <p>5. Fluxo Local:</p> <p>6. Ciclovias: () Sim () Não</p> <p>7. Número de faixas:</p> <p>8. Tipo de pavimento:</p> <p>9. Tráfego observados:</p> <p>Outras observações:</p> <p>10. Iluminação:</p> <p>11. Arborização:</p> <p>12. Equipamentos para bicicleta:</p> <p>13. Sinalização: () Horizontal () Vertical</p> <p>14. Situações de Risco:</p> <p>15. Transporte Coletivo: () Sim () Não</p>	