

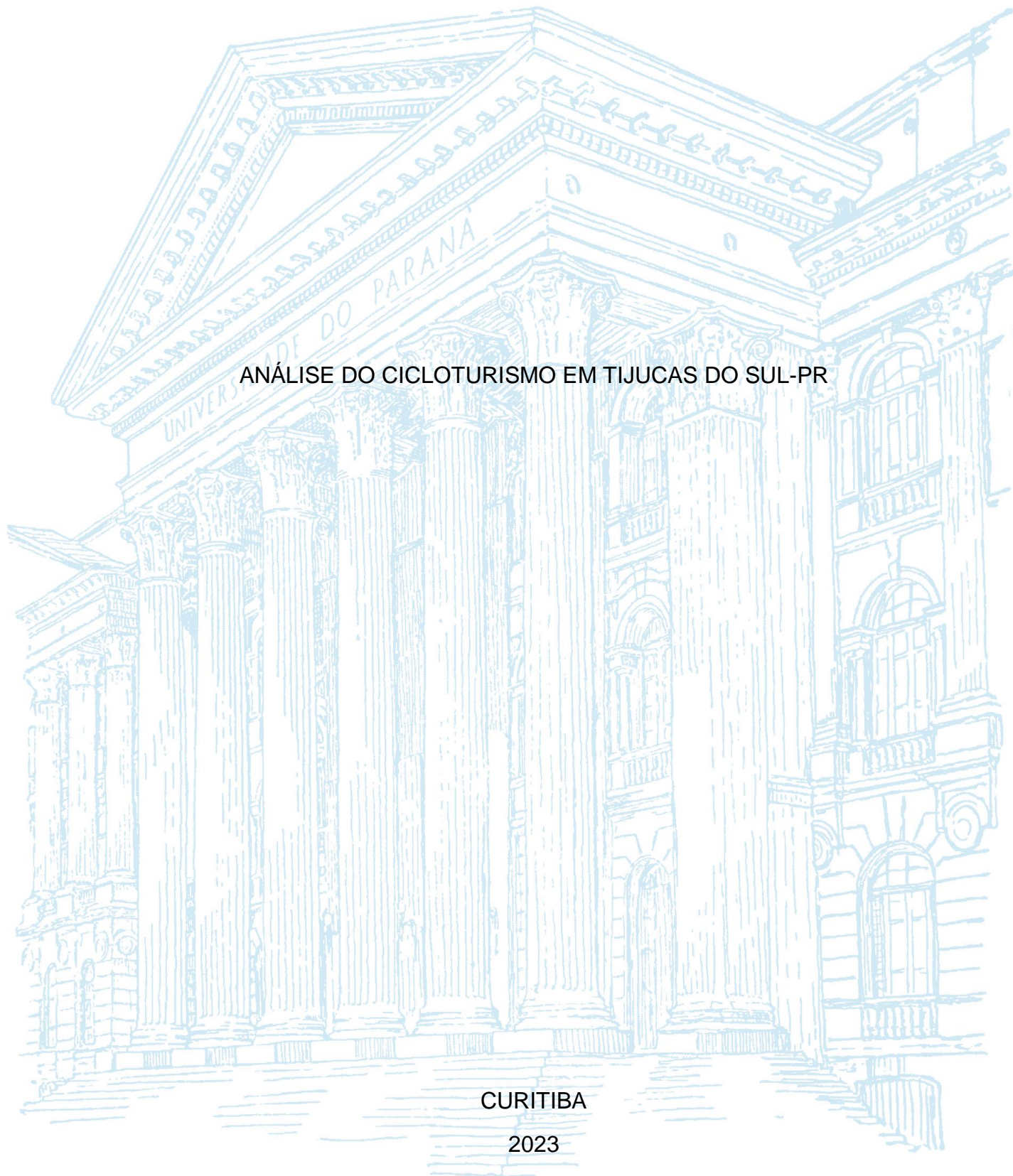
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

ANNA FLÁVIA LEPREVOST BUENO

ANÁLISE DO CICLOTURISMO EM TIJUCAS DO SUL-PR

CURITIBA

2023



ANNA FLÁVIA LEPREVOST BUENO

ANÁLISE DO CICLOTURISMO EM TIJUCAS DO SUL-PR

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

Orientadora: Prof. Dra. Clarice Bastarz

CURITIBA

2023

A todos aqueles que acreditaram neste trabalho.

AGRADECIMENTOS

Gostaria de iniciar agradecendo aos meus pais, Vera Leprevost e Marcos Bueno, por todo apoio e dedicação que tiveram comigo desde o momento do meu nascimento até os dias de hoje e por me trazerem ao mundo. À minha mãe, agradeço imensamente por todo o amor e cuidado comigo durante a realização deste trabalho. Agradeço também aos meus irmãos, Ludi e Carol, ao meu sobrinho, Theo, e aos meus cachorros, Sam e Kenai, que tanto amo, que me fazem feliz e me tornaram a pessoa que sou hoje. Sem vocês eu não seria nada.

Embora este trabalho esteja levando meu nome, não seria possível realizá-lo sozinha. Desta forma, gostaria de agradecer imensamente à minha orientadora, Prof^a. Dr^a. Clarice Bastarz, que tanto me ensinou, aconselhou e me incentivou nesta empreitada. Agradeço em especial ao meu namorado, João Vitor de Carvalho, que me ajudou não apenas na realização deste trabalho como esteve ao meu lado nas horas mais difíceis. Agradeço à família do João, que sempre me abraçou e me fez sentir em casa. Obrigada Liriane, Mengálvio e Flaviane. Agradeço também ao meu tio, Luis Amauri Leprevost, que me ajuda no que pode e está sempre por perto.

Sou muito grata aos meus amigos Nadson Meira, André Knapik e Sara Carvalho, que tornaram minha vida mais especial quando entraram nela e que me ajudaram muito em diferentes fases da minha caminhada. Sou grata também a amiga que a graduação me trouxe, Duda Dobkowski, que esteve comigo em momentos bons e ruins e que sempre levarei no coração.

Registro aqui meus agradecimentos à Luciana Mickus, minha supervisora de estágio na Prefeitura de Tijucas do Sul, que não apenas me ajudou no planejamento do presente trabalho como sempre estendeu as mãos para mim quando precisei. Estendo este agradecimento aos demais servidores da Prefeitura que me acolheram e me ensinaram tantas coisas.

Agradeço a todos os professores do Departamento de Turismo da UFPR que tive a honra de conhecer durante a graduação e que me proporcionaram tantos conhecimentos sobre o turismo. Agradeço a todos os professores que já tive, pois sem eles, eu não teria conseguido chegar até aqui.

Por fim, agradeço a todos que direta ou indiretamente contribuíram para a realização deste trabalho.

“No vasto oceano da vida, velejamos de formas diversas;
a razão é o nosso mapa, mas o vento forte é a paixão.”

Alexander Pope

RESUMO

O cicloturismo trata-se de uma atividade sustentável e benéfica à saúde que vem crescendo e se tornando um grande potencial para o desenvolvimento do turismo. No município de Tijucas do Sul-PR, movimentações políticas evidenciam o interesse na atividade por parte do poder público e de entusiastas. Diante disso, o presente trabalho tem por objetivo geral analisar o cicloturismo no município de Tijucas do Sul-PR, a partir da oferta, da demanda e dos marcos legais, onde três objetivos específicos foram elencados para cumprir o objetivo geral: realizar levantamento da oferta real e potencial para a modalidade de cicloturismo no município; identificar o perfil do cicloturista de Tijucas do Sul, em termos socioeconômicos, motivacionais e práticas de viagem; verificar os marcos legais elaborados pelo poder público municipal para o ordenamento da modalidade de cicloturismo em Tijucas do Sul. Para atingir os objetivos propostos, foi realizada uma pesquisa qualitativa através de análise documental sobre a oferta de cicloturismo existente em Tijucas do Sul, em específico sobre o “Projeto de Cicloturismo” desenvolvido pela Prefeitura Municipal, bem uma análise documental dos marcos legais vigentes e uma pesquisa quantitativa através da aplicação de questionário para identificar o perfil dos cicloturistas que visitam o município em questão. Os resultados obtidos mostraram que os variados perfis de cicloturistas apontam para a necessidade do planejamento de diferentes roteiros, o que é visto no Projeto de Cicloturismo de Tijucas do Sul. Observou-se também que o município paranaense possui características geográficas propícias para a implantação das rotas de cicloturismo, além de vontade política e popular, mas depende de investimentos para instalação de sinalização cicloturística e para o ordenamento da atividade. A partir do observado, apresentou-se um projeto sobre a realização de um curso de capacitação voltado aos moradores e empreendimentos inclusos nas cinco rotas cicloturísticas de Tijucas do Sul, através da sensibilização da importância do cicloturismo e em prol do desenvolvimento do turismo local.

Palavras-chave: Perfil do cicloturista. Roteiros de cicloturismo. Legislação do cicloturismo.

ABSTRACT

The cycle tourism is a sustainable activity and beneficial to health that has been growing and becoming a great potential for tourism development. In the city of Tijuca do Sul-PR, political movements show the interest in the activity by the government and enthusiasts. Therefore, this work has as a general objective to analyze the cycle tourism in the city of Tijuca do Sul-PR, from the supply, demand and legal frameworks, where three specific objectives were listed to meet the general objective: To survey the actual and potential supply for bicycle touring in the municipality; to identify the profile of the cycle tourist in Tijuca do Sul, in terms of socioeconomic, motivational, and travel practices; to verify the legal landmarks developed by the municipal government to organize the cycle tourism modality in Tijuca do Sul. To achieve the proposed goals, we conducted a qualitative research through document analysis about the existing cycle tourism offer in Tijuca do Sul, specifically about the "Projeto de Cicloturismo" developed by the municipal government, as well as a documental analysis of the existing legal frameworks and a quantitative research through the application of a questionnaire to identify the profile of cycle tourists who visit the city in question. The results obtained showed that the varied profiles of cycle tourists point to the need of planning different routes, which is seen in the Projeto de Cicloturismo de Tijuca do Sul. It was also observed that the municipality of Tijuca do Sul has favorable geographic characteristics for the implementation of cycle tourism routes, besides political and popular will, but it depends on investments for the installation of cycle tourism signaling and for the organization of the activity. Based on what was observed, a project was presented about the realization of a training course aimed at the residents and enterprises included in the five cycle tourism routes of Tijuca do Sul, through the awareness of the importance of cycle tourism and for the development of local tourism.

Key-words: Cycle tourist profile. Cycle tourism routes. Cycle tourism legislation.

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1. DIFERENÇAS ENTRE PESQUISA QUALITATIVA E QUANTITATIVA EM TURISMO	36
QUADRO 2. ELEMENTOS PARA A ANÁLISE DOCUMENTAL	37
QUADRO 3. CARACTERIZAÇÃO DA PESQUISA	39
QUADRO 4. ETAPAS PARA IMPLEMENTAÇÃO DO PROJETO DE CICLOTURISMO DA PREFEITURA DE TIJUCAS DO SUL	42
QUADRO 5. CARACTERIZAÇÃO DAS ROTAS DE CICLOTURISMO DE TIJUCAS DO SUL	50
QUADRO 6. DESCRIÇÃO DO PROJETO	96
QUADRO 7. CRONOGRAMA DE PRÉ-EVENTO DO CURSO DE CAPACITAÇÃO	97
QUADRO 8. CONTEÚDOS DO CURSO DE CAPACITAÇÃO	98
QUADRO 9. CRONOGRAMA DO CURSO DE CAPACITAÇÃO	100
QUADRO 10. CRONOGRAMA DE PÓS-EVENTO DO CURSO DE CAPACITAÇÃO	101
QUADRO 11. RECURSOS HUMANOS NECESSÁRIOS	101
QUADRO 12. QUESTIONÁRIO APLICADO	114
QUADRO 13. LEGISLAÇÕES ESTADUAIS ENCONTRADAS COM A PALAVRA “CICLOTURISMO”	123
QUADRO 14. MODELO DE FOLHA DE AVALIAÇÃO DO CURSO DE CAPACITAÇÃO “CICLOTURISMO: TEORIA E PRÁTICA”	124

LISTA DE TABELAS

TABELA 1.	LOCAL DE RESIDÊNCIA DOS RESPONDENTES	52
TABELA 2.	COM QUEM OS RESPONDENTES COSTUMAM VIAJAR EM 60 VIAGENS DE CICLOTURISMO	60
TABELA 3.	ORÇAMENTO PARA EXECUÇÃO DO CURSO	102
TABELA 4.	RECURSOS MATERIAIS NECESSÁRIOS	103

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1.	MODELO DE LEIPER PARA UM SISTEMA TURÍSTICO	24
FIGURA 2.	LOCALIZAÇÃO DE TIJUCAS DO SUL NO ESTADO DO PARANÁ	28
FIGURA 3.	MAPA DE TIJUCAS DO SUL	29
FIGURA 4.	MONUMENTO LOCALIZADO NA ENTRADA DE TIJUCAS DO SUL	31
FIGURA 5.	LOCALIZAÇÃO DA ROTA RURAL SERGIUS ERDELYI	32
FIGURA 6.	REGISTROS DA CAMINHADA INTERNACIONAL NA NATUREZA – CAMINHO DOS AMBRÓSIOS 2022 EM TIJUCAS DO SUL	33
FIGURA 7.	DEMARCAÇÃO DAS ROTAS DE CICLOTURISMO NO GOOGLE EARTH	43
FIGURA 8.	DEMARCAÇÃO DA ROTA VERMELHA (ROTA DAS CORUJAS) NO GOOGLE EARTH	44
FIGURA 9.	DEMARCAÇÃO DA ROTA AZUL NO GOOGLE EARTH	45
FIGURA 10.	DEMARCAÇÃO DA ROTA VERDE (CIRCUITO SERGIUS ERDELYI) NO GOOGLE EARTH	46
FIGURA 11.	DEMARCAÇÃO DA ROTA LARANJA NO GOOGLE EARTH	48
FIGURA 12.	DEMARCAÇÃO DA ROTA AMARELA NO GOOGLE EARTH	49
FIGURA 13.	METODOLOGIA APLICADA NO QUESTIONÁRIO	51
FIGURA 14.	RESPONDENTES QUE UTILIZAM A BICICLETA PARA FINS DE COMPETIÇÃO	52
FIGURA 15.	RESPONDESTES QUE REALIZAM PASSEIOS DE BICICLETA (SEM FINS COMPETITIVOS) COM DURAÇÃO MENOR QUE UM DIA	53
FIGURA 16.	ROTAS, DESTINOS OU CIRCUITOS DE CICLOTURISMO IMPORTANTES CITADOS PELOS RESPONDENTES	60

FIGURA 17.	OUTRAS ATIVIDADES FEITAS PELOS RESPONDENTES ENQUANTO REALIZAM VIAGENS DE CICLOTURISMO	68
FIGURA 18.	RESPONDENTES QUE REALIZARAM CICLOTURISMO EM TIJUCAS DO SUL NOS ÚLTIMOS CINCO ANOS	72
FIGURA 19.	CIRCUITOS E ROTAS MAIS IMPORTANTES EM TIJUCAS DO SUL PARA OS RESPONDENTES	75
FIGURA 20.	OUTRAS ATIVIDADES QUE OS RESPONDENTES FAZEM ENQUANTO REALIZAM VIAGENS DE CICLOTURISMO EM TIJUCAS DO SUL	80
FIGURA 21.	MOTIVAÇÃO INICIAL DOS RESPONDENTES PARA O USO DE BICICLETA	85
FIGURA 22.	GÊNERO DOS RESPONDENTES	88
FIGURA 23.	LOGOTIPO DO CURSO DE CAPACITAÇÃO	98
FIGURA 24.	MAPA TURÍSTICO DA ROTA RURAL SERGIUS ERDELYI	125
FIGURA 25.	QUESTIONÁRIO APLICADO NA PESQUISA DO PERFIL DE ENTREGADOR CICLISTA DE APLICATIVO EM SÃO PAULO	126

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1. ELEVAÇÃO E DISTÂNCIA DA ROTA VERMELHA	45
GRÁFICO 2. ELEVAÇÃO E DISTÂNCIA DA ROTA AZUL	46
GRÁFICO 3. ELEVAÇÃO E DISTÂNCIA DA ROTA VERDE	47
GRÁFICO 4. ELEVAÇÃO E DISTÂNCIA DA ROTA LARANJA	48
GRÁFICO 5. ELEVAÇÃO E DISTÂNCIA DA ROTA AMARELA	49
GRÁFICO 6. PERFIL PREDOMINANTES DOS PASSEIOS DIÁRIOS DE BICICLETA	54
GRÁFICO 7. LOCALIDADE QUE OS RESPONDENTES REALIZAM OS PASSEIOS DIÁRIOS DE BICICLETA	55
GRÁFICO 8. FREQUÊNCIA EM QUE ESSES PASSEIOS SÃO REALIZADOS	55
GRÁFICO 9. RESPONDENTES QUE REALIZARAM VIAGENS DE CICLOTURISMO FORA DO BRASIL	57
GRÁFICO 10. RESPONDENTES QUE REALIZARAM VIAGENS DE CICLOTURISMO NO BRASIL NOS ÚLTIMOS CINCO ANOS	57
GRÁFICO 11. TEMPO EM QUE OS RESPONDENTES REALIZAM VIAGENS DE CICLOTURISMO NO BRASIL	58
GRÁFICO 12. QUANTIDADE DE VIAGENS DE CICLOTURISMO REALIZADAS DENTRO DO BRASIL NOS ÚLTIMOS CINCO ANOS	59
GRÁFICO 13. QUANTOS DIAS OS RESPONDENTES COSTUMAM VIAJAR POR CICLOTURISMO EM MÉDIA	61
GRÁFICO 14. QUILOMETRAGEM QUE OS RESPONDENTES COSTUMAM PEDALAR POR DIA EM UMA VIAGEM DE CICLOTURISMO	62
GRÁFICO 15. GASTOS TOTAIS E DIÁRIOS DOS RESPONDENTES EM UMA VIAGEM DE CICLOTURISMO	63
GRÁFICO 16. COMO OS RESPONDENTES COSTUMAM SE LOCOMOVER ATÉ O PONTO DE PARTIDA DE UMA VIAGEM DE CICLOTURISMO	63

GRÁFICO 17. UTILIZAÇÃO DE BICICLETA PRÓPRIA OU ALUGADA PELOS RESPONDENTES EM VIAGENS DE CICLOTURISMO	64
GRÁFICO 18. PREFERÊNCIA DE HOSPEDAGEM DOS RESPONDENTES EM VIAGENS DE CICLOTURISMO	64
GRÁFICO 19. PREFERÊNCIA DE ALIMENTAÇÃO DOS RESPONDENTES EM VIAGENS DE CICLOTURISMO	65
GRÁFICO 20. PREFERÊNCIA DE INFRAESTRUTURA/TIPO DE PISTA DOS RESPONDENTES EM VIAGENS DE CICLOTURISMO	66
GRÁFICO 21. PREFERÊNCIA DE INFORMAÇÕES DOS RESPONDENTES EM VIAGENS DE CICLOTURISMO	67
GRÁFICO 22. PREFERÊNCIA DE APLICATIVOS PARA CELULAR DOS RESPONDENTES EM VIAGENS DE CICLOTURISMO	67
GRÁFICO 23. COMO OS RESPONDENTES COSTUMAM ORGANIZAR SUAS VIAGENS DE CICLOTURISMO	68
GRÁFICO 24. PRINCIPAL FONTE DE INFORMAÇÃO UTILIZADA NO PLANEJAMENTO DE VIAGENS DE CICLOTURISMO DOS RESPONDENTES	69
GRÁFICO 25. MAIORES MOTIVAÇÕES DOS RESPONDENTES PARA REALIZAR CICLOTURISMO	70
GRÁFICO 26. PRINCIPAIS PROBLEMAS ENCONTRADOS PELOS RESPONDENTES NAS VIAGENS DE CICLOTURISMO	71
GRÁFICO 27. PRINCIPAIS IMPEDITIVOS PARA OS RESPONDENTES PARA A REALIZAÇÃO DE CICLOTURISMO NO BRASIL	72
GRÁFICO 28. TEMPO EM QUE OS RESPONDENTES REALIZAM CICLOTURISMO EM TIJUCAS DO SUL	73
GRÁFICO 29. QUANTIDADE DE VIAGENS DE CICLOTURISMO REALIZADAS PELOS RESPONDENTES EM TIJUCAS DO SUL	74
GRÁFICO 30. COM QUEM OS RESPONDENTES COSTUMAM VIAJAR POR CICLOTURISMO EM TIJUCAS DO SUL	76

GRÁFICO 31. QUANTOS DIAS OS RESPONDENTES COSTUMAM VIAJAR POR CICLOTURISMO, EM MÉDIA, EM TIJUCAS DO SUL	77
GRÁFICO 32. QUILOMETRAGEM QUE OS RESPONDENTES COSTUMAM PEDALAR POR DIA NAS VIAGENS EM TIJUCAS DO SUL	78
GRÁFICO 33. GASTOS TOTAIS E POR DIA DOS RESPONDENTES EM VIAGENS DE CICLOTURISMO EM TIJUCAS DO SUL	79
GRÁFICO 34. COMO OS RESPONDENTES SE LOCOMOVEM ATÉ O PONTO DE PARTIDA DE UMA VIAGEM DE CICLOTURISMO EM TIJUCAS DO SUL	79
GRÁFICO 35. PRINCIPAIS FONTES DE INFORMAÇÕES UTILIZADAS PELOS RESPONDENTES PARA VIAGENS DE CICLOTURISMO EM TIJUCAS DO SUL	80
GRÁFICO 36. MOTIVAÇÕES DOS RESPONDENTES PARA AS VIAGENS DE CICLOTURISMO EM TIJUCAS DO SUL	81
GRÁFICO 37. PRINCIPAIS PROBLEMAS ENCONTRADOS PELOS RESPONDENTES DURANTE AS VIAGENS DE CICLOTURISMO EM TIJUCAS DO SUL	82
GRÁFICO 38. PRINCIPAIS IMPEDITIVOS PARA A REALIZAÇÃO DE CICLOTURISMO EM TIJUCAS DO SUL	82
GRÁFICO 39. RESPONDENTES QUE UTILIZAM A BICICLETA PARA FINS UTILITÁRIOS	83
GRÁFICO 40. ATIVIDADES EM QUE OS RESPONDENTES UTILIZAM A BICICLETA	84
GRÁFICO 41. TEMPO EM QUE OS RESPONDENTES UTILIZAM A BICICLETA PARA FINS UTILITÁRIOS	84
GRÁFICO 42. QUANTOS DIAS NA SEMANA OS RESPONDENTES UTILIZAM A BICICLETA PARA FINS UTILITÁRIOS	85
GRÁFICO 43. PRINCIPAIS MOTIVAÇÕES DOS RESPONDENTES PARA O USO DA BICICLETA PARA FINS UTILITÁRIOS	86
GRÁFICO 44. FATORES QUE FARIAM OS RESPONDENTES UTILIZAREM AINDA MAIS A BICICLETA PARA FINS UTILITÁRIOS	86

GRÁFICO 45. PRINCIPAIS IMPEDITIVOS PARA OS RESPONDENTES PARA A UTILIZAÇÃO DA BICICLETA PARA FINS UTILITÁRIOS	87
GRÁFICO 46. FAIXA ETÁRIA DOS RESPONDENTES	88
GRÁFICO 47. ESTADO CIVIL DOS RESPONDENTES	89
GRÁFICO 48. ESCOLARIDADE DOS RESPONDENTES	90
GRÁFICO 49. RENDA FAMILIAR DOS RESPONDENTES	90

LISTA DE SIGLAS

ADETUR – Agência de Desenvolvimento Turístico
ALIANÇA BIKE – Associação Brasileira do Setor de Bicicletas
APA – Área de Proteção Ambiental
CONCICLO – Conselho Paranaense de Ciclomobilidade
COMTURMA – Conselho Municipal de Turismo e Meio Ambiente de Tijucas do Sul
EMBRATUR – Agência Brasileira de Promoção Internacional do Turismo/Instituto Brasileiro de Turismo
EVT – Estudo de Viabilidade Técnica
FUNDETUR – Fundo de Desenvolvimento do Turismo
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMBIO – Instituto Chico Mendes para Conservação da Biodiversidade
IPARDES – Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social
MMA – Ministério do Meio Ambiente
MTUR – Ministério do Turismo
ODS – Objetivo de Desenvolvimento Sustentável
ONU – Organização das Nações Unidas
OMT – Organização Mundial do Turismo
PPMC – Plano Paraná Mais Cidades
PUC-PR – Pontifícia Universidade Católica do Paraná
RMC – Região Metropolitana de Curitiba
RPPN – Reserva Particular do Patrimônio Natural
SEDEST – Secretaria de Estado do Desenvolvimento Sustentável e do Turismo

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	17
2	MARCO TEÓRICO	22
2.1	TRANSPORTE ATIVO	22
2.2	A RELAÇÃO ENTRE TURISMO E TRANSPORTES	23
2.3	CICLOTURISMO	25
2.4	TURISMO EM TIJUCAS DO SUL-PR	27
2.4.1	Aspectos gerais	27
2.4.2	Aspectos turísticos	30
3	PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	35
4	ANÁLISE DOS RESULTADOS DA PESQUISA	41
4.1	OFERTA DE CICLOTURISMO EM TIJUCAS DO SUL	41
4.1.1	Rota Vermelha	44
4.1.2	Rota Azul	45
4.1.3	Rota Verde	46
4.1.4	Rota Laranja	47
4.1.5	Rota Amarela	48
4.2	PERFIL DOS CICLOTURISTAS DE TIJUCAS DO SUL	50
4.2.1	Passeios diários de bicicleta	53
4.2.2	Práticas de cicloturismo no Brasil e no exterior	56
4.2.3	Prática de cicloturismo em Tijucas do Sul	72
4.2.4	Mobilidade urbana	83
4.2.5	Perfil sociodemográfico	87
4.3	MARCOS LEGAIS PARA O CICLOTURISMO EM TIJUCAS DO SUL	91
4.3.1	Portaria sobre o Conselho Municipal de Turismo	91
4.3.2	Lei Estadual sobre o Cicloturismo	92
4.3.3	Lei Estadual sobre o Circuito Cicloturístico do Alto Iguaçu	93
4.3.4	Lei Municipal sobre o Circuito de Cicloturismo	94
5	PROJETO DE TURISMO	95
5.1	DESCRIÇÃO DO PROJETO	95
5.2	ETAPAS PARA EXECUÇÃO DO PROJETO	96

5.2.1	Descrição das Etapas para a Execução do Projeto	96
5.2.2	Descrição dos Recursos Humanos envolvidos	101
5.2.3	Descrição do Orçamento e dos desembolsos	102
5.2.4	Avaliação do retorno do investimento	103
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS	105
7	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	109
8	APÊNDICES	114
	APÊNDICE 1. QUESTIONÁRIO APLICADO	114
	APÊNDICE 2. LEGISLAÇÕES ESTADUAIS ENCONTRADAS COM A PALAVRA “CICLOTURISMO	123
	APÊNDICE 3. MODELO DE FOLHA DE AVALIAÇÃO DO CURSO DE CAPACITAÇÃO “CICLOTURISMO: TEORIA E PRÁTICA”	124
9	ANEXOS	128
	ANEXO 1. MAPA TURÍSTICO DA ROTA RURAL SERGIUS ERDELYI	125
	ANEXO 2. QUESTIONÁRIO APLICADO NA PESQUISA DO PERFIL DE ENTREGADOR CICLISTA DE APLICATIVO EM SÃO PAULO	126

1 INTRODUÇÃO

Não há como negar que a atividade turística está diretamente associada ao deslocamento de pessoas. Deslocamento esse trazido por Barreto (2009), como mediação da paradoxal relação entre tempo e espaço na modernidade. Como fator de motivação para o turismo, pode-se constituir o deslocamento simbólico, que refere-se aos desejos de evasão do cotidiano ou autorrealização (BARRETO, 2009). Isto é, viaja-se para se deslocar simbolicamente, pois entende-se o retorno como uma certeza. Além de que, estar em deslocamento seria o próprio sujeito do turismo, como trazem os autores Sá e Gastal (2021).

Dentro das questões de deslocamento no turismo, tem-se segmentos derivados propriamente deste ato, como é o caso do cicloturismo. Teixeira e Edra (2019) recordam que o cicloturismo é uma atividade que movimenta o turismo em razão da prática de atividades recreativas e sem caráter competitivo. Saldanha, Fraga e Balassiano (2021) complementam lembrando que o cicloturismo contempla quaisquer atividades realizadas com o uso de uma bicicleta para fins de turismo, incluindo até passeios sem hospedagens, mas que aconteçam fora do local de residência do indivíduo praticante. O cicloturismo pode ser automaticamente promovido quando há existência da integração das bicicletas na mobilidade urbana, além de trazer benefícios ambientais e econômicos aos destinos (TEIXEIRA; EDRA, 2019; SALDANHA *et al.*, 2020).

Um benefício apto a ser levantado é que a utilização de bicicletas, tanto no dia a dia quanto no turismo, torna-se uma opção de mobilidade sustentável. A Organização das Nações Unidas (ONU), elegeu a bicicleta como o meio de transporte ecologicamente mais sustentável de todos (SALDANHA *et al.*, 2020). Além da *bike* também apresentar características que possam incluí-la em alguns dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS)¹ da entidade, como por exemplo, no objetivo 3 (“Saúde e bem-estar”), 8 (“Trabalho decente e crescimento econômico”) e 11 (“Cidades e comunidades sustentáveis”). Nakamori, Belotto e Oliveira (2018) explicam que isso ocorre pois esse meio de transporte passou a ser mais visado a partir de uma

1 Os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável são um apelo global à ação para acabar com a pobreza, proteger o meio ambiente e o clima e garantir que as pessoas, em todos os lugares, possam desfrutar de paz e de prosperidade. São objetivos a serem atingidos até o ano de 2030 (ONU, 2022).

tendência mundial em crescimento, que está baseada no incentivo ao uso de modos menos poluentes e socialmente mais justos na sociedade.

Nos últimos anos, por conta da pandemia ocasionada pela COVID-19, o turismo realizado no meio rural, bem como através de veículos mais sustentáveis, tem apresentado resultados diferentes dos demais segmentos turísticos, como explicado no estudo de Saldanha, Fraga e Balassiano (2021). Resultados estes positivos, pois demonstrou-se uma preferência pela qualidade de vida e cuidados com a saúde como mostra a reportagem do Tribuna de Minas (2021). Segundo o jornal, no período de pandemia a preocupação com a preservação ou melhoria da saúde tornou-se ainda mais urgente e fez com que a população prestasse mais atenção em seus hábitos gerais (TRIBUNA DE MINAS, 2021).

Entra-se então no tema dos benefícios econômicos advindo das bicicletas. De acordo com um estudo da Associação Brasileira do Setor de Bicicletas (ALIANÇA BIKE) de 2020, o Brasil registrou um aumento de 118% nas vendas de bicicleta em 2020, primeiro ano da pandemia do novo coronavírus. Houve um pico de vendas também no primeiro semestre de 2021, onde o aumento foi de 34,17% em relação ao mesmo período do ano anterior. Esses dados da associação foram resultados de monitoramentos realizados com 180 lojistas de 20 estados brasileiros, e mostrou também que as bicicletas de até R\$ 3.000,00 foram as mais procuradas (61%) (ALIANÇA BIKE, 2021). Abreu e Turini (2020) destacam que, as taxas de bicicleta aumentaram substancialmente até dentro das cidades, à medida que a população migrou do transporte público para as bicicletas durante a pandemia. Tanto por conta do descolamento até seus trabalhos, evitando assim aglomerações, quanto para a manutenção da saúde física e mental, considerando que as academias fecharam nesse período (ABREU; TURINI, 2020).

Sob demais perspectivas, o cicloturismo propicia um contato mais estreito entre visitantes e comunidade, tendo em vista que a bicicleta aguça os sentidos e a percepção ambiental, como evidenciam Sousa e Carvalho (2021). No contexto dos municípios rurais, o cicloturismo vem ganhando espaço e notoriedade. Saldanha, Fraga e Balassiano (2021) observam que, nas áreas rurais, suas características geomorfológicas acabam por influenciar a utilização de transportes sustentáveis. Ou seja, as irregularidades da superfície terrestre e as formas de relevo do espaço rural favorecem o uso de transportes movidos a propulsão humana, uma vez que o transporte público possa não ter acesso a esses locais. Além de que, existe uma

grande possibilidade de as rotas e dos roteiros de cicloturismo contribuírem para a diversificação das economias regionais, gerando a valorização cultural, a conservação do patrimônio e o incentivo aos fluxos turísticos (SOUSA; CARVALHO, 2021).

Aponta-se também que existe um interesse público crescente nos assuntos relacionados às políticas públicas de cicloturismo. Em outubro de 2020, o Governo do Estado do Paraná instituiu a Lei nº 2354/2020, chamada de Lei do Cicloturismo, que prevê incentivos e medidas para o desenvolvimento do cicloturismo no Paraná (PARANÁ, 2020). Além desta, desde 2015, outras leis têm sido criadas incentivando o cicloturismo e criando circuitos cicloturísticos em diferentes regiões do estado (APÊNDICE 2).

Os próprios municípios têm desenvolvido projetos de cicloturismo como forma de aprimorar a oferta turística existente. A título de exemplo, podemos citar os municípios de Pinhais, Piraquara e Quatro Barras, que são parte da Região Metropolitana de Curitiba (RMC). Através da união de interesses, os municípios lançaram a Ciclorrota Nascentes do Iguaçu, com mais de 42 km de extensão, com informações e sinalizações turísticas compreendendo a história e cultura de cada trajeto (BEM PARANÁ, 2019).

Cabe acrescentar que esse interesse é encontrado igualmente na esfera federal, visto que o Governo, em junho de 2022, oficializou junto ao Ministério do Turismo (MTUR), a criação de um grupo técnico para levantar, analisar e compilar estudos, pesquisas e iniciativas ligadas ao cicloturismo no Brasil (ALIANÇA BIKE, 2022). Podemos pressupor, a partir da publicação do Diário do Turismo (2021), que essa ação veio decorrente do mapeamento que está sendo realizado pelo MTUR, Ministério do Meio Ambiente (MMA) e pelo Instituto Chico Mendes para Conservação da Biodiversidade (ICMBio), para promover e implantar trilhas de cicloturismo em mais de 100 cidades brasileiras e que está sendo desenvolvido após percepções de crescimento do segmento durante a pandemia.

Como área de estudo, o município de Tijucas do Sul-PR manifesta o mesmo entusiasmo no fomento ao cicloturismo. O município, localizado a 69 km da capital paranaense, também faz parte da RMC. No fim de 2021, a Prefeitura de Tijucas do Sul propôs um projeto de lei para implantação de diretrizes a fim de incentivar e desenvolver o cicloturismo. Esse projeto de lei foi aprovado e, posteriormente, sancionado e publicado, criando a Lei nº 784/2021 que institui o Circuito de

Cicloturismo no município (TIJUCAS DO SUL, 2021). Este foi o primeiro ato legal relacionado a um segmento turístico em específico no município.

Houve também por parte da gestão municipal, a tentativa de implementação de sinalização turística voltada ao cicloturismo através de ofícios direcionados a Secretaria de Desenvolvimento Sustentável e Turismo do Estado do Paraná (SEDEST). Os recursos solicitados para a produção e instalação de sinalização turística de cicloturismo, seriam liberados através do Plano Paraná Mais Cidades (PPMC), que foi desenvolvido pelo Governo do Estado com o objetivo de estimular o esporte nos municípios paranaenses (PARANÁ, 2022).

Outros interessados na criação de rotas, roteiros e ações no geral que impulsionem o cicloturismo local podem ser apontados, como os grupos de ciclistas que percorrem o município frequentemente, que muitas vezes não possuem nomes de equipe mas pedalam de forma voluntária e satisfatória por todo o perímetro de Tijucas do Sul. Assim como o próprio Conselho Municipal de Turismo, onde a sociedade civil, juntamente do setor público e privado, demonstram apreço ao segmento e vontade de ver o município destacando-se como um polo de cicloturismo.

São perceptíveis as movimentações políticas, acadêmicas e da sociedade em relação ao cicloturismo no país, o que possibilita a abertura de espaços para criação e desenvolvimento de propostas de cicloturismo em diversos municípios. Tijucas do Sul, além de apontar interesse no fomento à atividade turística ligada às bicicletas, vem sendo procurada por eventos esportivos deste cunho. Como é o caso do evento Circuito Mountain Bike – Etapa Inverno, onde Tijucas do Sul recebeu a oitava edição que apresentou percursos de 20 a 50 quilômetros, com diferentes níveis de dificuldade, de acordo com o site GL Promo Eventos Esportivos (2022). Este evento é realizado em vários municípios do estado, o que demonstra a inserção de eventos de cicloturismo no município, que mesmo sem rotas regularizadas na área, atrai a atenção de cicloturistas e promotores de eventos esportivos.

De forma a ampliar a justificativa da escolha do tema e informações aqui já passadas, indica-se que a autora deste estudo vem atuando junto a Secretaria de Turismo e Meio Ambiente da Prefeitura Municipal de Tijucas do Sul desde julho de 2021 como estagiária da pasta, entendendo através de sua experiência que o cicloturismo no município é uma atividade almejada pela sociedade local. Desta forma, levantou-se a hipótese de que o desenvolvimento do cicloturismo no município não é

apenas uma vontade conjunta da população local, mostrando-se apto a ser fomentado com êxito através de certas análises necessárias.

Desta maneira, traz-se como problema de pesquisa a seguinte questão: Qual o panorama do cicloturismo em Tijucas do Sul-PR? Diante desta questão, tem-se como objetivo geral deste estudo analisar o cicloturismo no município de Tijucas do Sul-PR, a partir da oferta, da demanda e dos marcos legais. Para isso, foram elencados os seguintes objetivos específicos:

- i. Realizar levantamento da oferta real e potencial para a modalidade de cicloturismo no município;
- ii. Identificar o perfil do cicloturista de Tijucas do Sul, em termos socioeconômicos, motivacionais e práticas de viagem;
- iii. Verificar os marcos legais elaborados pelo poder público municipal para o ordenamento da modalidade de cicloturismo em Tijucas do Sul;
- iv. Elaborar um projeto de sensibilização sobre o cicloturismo para a população de Tijucas do Sul.

O trabalho está estruturado por meio da Introdução, seguida do Marco Teórico, que procurou trazer o conceito de transporte ativo e seus benefícios; a relação que existe entre turismo e transportes e sua importância na atividade turística; o conceito de cicloturismo dentro do segmento de turismo de aventura; a contextualização de Tijucas do Sul e o turismo no município, objeto de estudo do presente trabalho.

Os Procedimentos Metodológicos abordam qual o tipo de pesquisa e técnica de coleta de dados para atingir os objetivos apresentados, na sequência apresenta-se a Análise dos Resultados com a apresentação dos dados coletados e discussão dos resultados.

Após isso, é apresentado o Projeto de Planejamento e Gestão em Turismo através da descrição do projeto, de suas etapas, recursos humanos, materiais e financeiros necessários para sua execução e o retorno esperado dos investimentos. Por fim, o tópico de Considerações Finais expõe os relatos dos resultados e conclusões da pesquisa e do projeto de turismo.

2 MARCO TEÓRICO

Como parte do desenvolvimento do trabalho, esta seção procura entender do que se trata o transporte ativo, as diferentes visões do turismo atrelado aos transportes e o segmento do cicloturismo para então abordar o contexto do turismo no município de Tijucas do Sul.

2.1 TRANSPORTE ATIVO

Os transportes ativos são formas sustentáveis de deslocamento, e dentro da utilização de mobilidade urbana sustentável, Saldanha *et al.* (2020) destacam que os deslocamentos passam a ser mais acessíveis e as atividades desenvolvidas com maior qualidade. Além também, de ocorrer um desencorajamento do uso de modais menos eficientes quando se estimula uma mobilidade ativa. A promoção do transporte ativo, como enfatizam Abreu e Turini (2020), vem se tornando uma discussão principal no âmbito das políticas públicas, que pretendem viabilizar o planejamento de transportes não só nos centros urbanos como em todos os espaços.

Com a pandemia decorrente do surto do novo coronavírus COVID-19, uma das primeiras recomendações de prevenção à doença desde o início foi o distanciamento social, como lembra Nichele (2021). O autor expõe que os isolamentos, quarentenas, *lockdowns* e demais medidas para evitar aglomerações de pessoas, geraram impactos na mobilidade das grandes cidades. Após perceber esses impactos, a população passou a utilizar a bicicleta como uma alternativa eficaz de mobilidade, já que a mesma não promove o contato direto com outras pessoas, segundo o autor. Em um primeiro momento então, dentro do contexto pandêmico, a bicicleta surge como uma opção apropriada tanto para o deslocamento, quanto para as questões relacionadas à saúde física e mental (NICHELE, 2021).

Porém, o transporte ativo não é benéfico apenas nestes quesitos. Nakamori, Belotto e Oliveira (2016) retratam que as emissões provindas de veículos automotores constituem uma das maiores fontes de poluição do planeta, ao mesmo tempo que contribuem para o aumento das mudanças climáticas. O deslocamento por meio de bicicletas, ao contrário do automóvel, não ocasiona problemas de circulação, poluição atmosférica, doenças respiratórias, efeito estufa, alto índice de acidentes, etc,

configurando-se como um transporte saudável, simples e livre (NAKAMORI; BELOTTO; OLIVEIRA, 2016). Trata-se portanto de um transporte ativo.

Nakamori, Belotto e Oliveira (2016) reiteram a existência de diversos benefícios do transporte ativo. Ele é capaz de melhorar a qualidade de vida dos praticantes, atrelando saúde física e mental, bem-estar, prazer e sensação de liberdade. São acessíveis à maior parte da população, independentemente da renda, quando são estimulados com equidade. Ainda, promovem uma diminuição na taxa de mortalidade, pois substituem os veículos automotores, que são frequentemente envolvidos em acidentes graves. Como meio estratégico para descongestionamento, os transportes ativos reduzem as filas em postos de combustíveis e semáforos no trânsito urbano. Além de que reduzem os efeitos ambientais negativos dos modais de transportes habituais, sendo independentes de recursos naturais não renováveis para a locomoção (ABREU; TURINI, 2020).

De acordo com Abreu e Turini (2020, p. 406), o transporte ativo “pode ser amplamente definido como uma variedade de modos de transporte movidos por propulsão humana, incluindo, caminhadas e ciclismo, principalmente”. Esse conceito ganhou força a partir do aumento das discussões de políticas públicas relacionadas ao cuidado com o meio ambiente e com a saúde da população. Tornou-se uma valiosa alternativa sustentável para viagens, facilitando também a mobilidade e independência das pessoas, como colocado pelos autores (ABREU; TURINI, 2020).

2.2 A RELAÇÃO ENTRE TURISMO E TRANSPORTES

Ramos e Costa (2017) compreendem que o turismo pode ser caracterizado, fundamentalmente, através da prática de atividades relacionadas ao lazer e ao recreio, tendo ganho ao longo dos anos um potencial comercial, onde houve uma agregação de valor econômica crescente a nível mundial à atividade. Em uma visão mais clássica, Beni (2000) explica que o turismo trata-se de um fenômeno social que consiste no deslocamento provisório de indivíduos de suas residências fixas, sem atividade lucrativa ou remunerada, que gera múltiplas inter-relações de importância social, econômica e cultural (BENI, 2000).

A partir da Revolução Industrial no século XVIII, Sartori (2021) descreve que surgiram transformações em escala global no que tange às questões de produção, concentração de população nos centros urbanos, a comercialização, ao consumo e

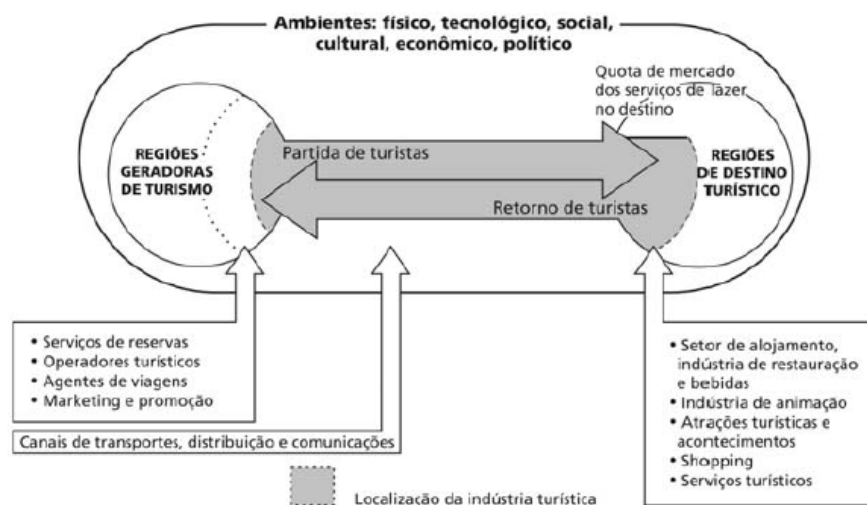
também em relação aos transportes. De acordo com o autor, a estrada de ferro, o motor a combustão, o barco a vapor, entre outros, são resultantes desse momento histórico e fizeram com que ocorressem então os deslocamentos motivados por lazer, ou seja, o turismo (SARTORI, 2021). Nos séculos seguintes, o turismo ganhou participação no desenvolvimento econômico dos destinos com as inovações tecnológicas que transformaram os transportes, como posto por Sartori (2021).

Lohmann, Fraga e Castro (2013) relatam que todo viajante, independente de sua motivação, utiliza algum meio de transporte para chegar ao seu destino, gerando uma relação entre os transportes e o turismo que faz com que o sistema de transporte seja capaz de alavancar ou não um destino turístico. Assim, os transportes passaram a ser inclusos no planejamento urbano e turístico.

Ao longo dos estudos acerca do turismo, diferentes sistemas foram pensados quanto à atividade turística na sociedade. A partir da perspectiva do modelo de um sistema turístico trazido por Neil Leiper, é possível perceber a dependência do turismo para com os transportes, onde o sistema apresenta a influência do ambiente físico, cultural, social, econômico, político e tecnológico (SALDANHA; SANTOS; FRAGA, 2015).

Os autores Lohmann e Panosso Netto (2008, p. 34) apontam que o sistema de Leiper “demonstra um importante princípio do estudo do turismo, que é a inter-relação entre os seus vários elementos”.

FIGURA 1. MODELO DE LEIPER PARA UM SISTEMA TURÍSTICO



Fonte: Leiper (1990) apud Lohmann e Panosso Netto (2008, p. 34)

Saldanha, Santos e Fraga (2015), destacam como elemento importante no modelo de Leiper as regiões geradoras de turismo e as regiões de destino turístico serem interligadas por uma rota de trânsito, validando a necessidade de uma boa infraestrutura de transportes.

Lohmann, Fraga e Castro (2013) indicam que os transportes podem, ocasionalmente, ser o fator mais importante na viabilização de um destino turístico, além de terem o poder de se transformar no próprio atrativo turístico, como é o caso de trens, cruzeiros e bicicletas. Há de se considerar que a área de estudo embasada na relação entre turismo e transportes têm sido aprofundada nos últimos anos, mas ainda necessita de mais discussões acadêmicas para o desenvolvimento do campo, como trazido pelos autores. Os autores ainda colocam que “a forma de se representar e interpretar a relação entre transportes e destinos turísticos depende da evolução do entendimento sobre o turismo”, que muda por meio “do tempo e das diversas correntes teóricas que buscam explicá-lo” (LOHMANN; FRAGA; CASTRO, 2013, p. 46).

2. 3. CICLOTURISMO

Tendo em mente que o turismo é buscado para a realização de experiências, Lopez-Richard e Chinágli (2004) lembram que a experiência de lazer precisa ser um estado da mente, voluntária e intrinsecamente motivadora. Enfatizam também que, o que faz de uma experiência uma aventura, é seu resultado incerto, arriscado e associado a desafios (LOPEZ-RICHARD; CHINÁGLIA, 2004). Neste contexto entra o segmento chamado de turismo de aventura, que é definido pelo Ministério do Turismo como “os movimentos turísticos decorrentes da prática de atividades de aventura de caráter recreativo e não competitivo” (MTUR, 2010, p. 14).

Surgindo em reflexões a partir da década de 1980, o turismo de aventura acontecia em um primeiro momento como nada mais que uma forma prazerosa de entrar em contato com a natureza, onde pequenos grupos de pessoas dispersas geograficamente, de diversas classes sociais e idades, passaram a visualizar essas atividades como seu meio de vida (MTUR, 2010). No Brasil, o segmento é relativamente recente, conforme aponta o MTUR (2005), tendo as primeiras iniciativas de atividades comerciais datadas da época de 1990 e as primeiras abordagens do poder público realizadas em 2001 pela Agência Brasileira de Promoção Internacional do Turismo/Instituto Brasileiro de Turismo (EMBRATUR). Contudo, mostrava-se como

um fator de atração de turistas estrangeiros para o país em determinados destinos já na época do documento do MTUR sobre o segmento, em 2005, que também enfatizava que o Brasil possui condições de se estabelecer no cenário mundial como um destino de turismo de aventura por suas extensas áreas naturais (MTUR, 2005).

As atividades referentes ao segmento é o que caracterizam o turismo de aventura. Dentro da terminologia existente, as atividades do turismo de aventura são “atividades oferecidas comercialmente, usualmente adaptadas das atividades de aventura, que tenham ao mesmo tempo o caráter recreativo e envolvam riscos avaliados, controlados e assumidos” (MTUR, 2010, p. 15). Segundo dados do MTUR, as principais atividades do turismo de aventura englobam: caminhada, montanhismo, escalada, canionismo, espeleoturismo, arvorismo, técnicas verticais, expedições fora de estrada, *rafting*, canoagem, *aqcuá ride*, vôo livre, mergulho, cavalgadas, *kitesurf*, *windsurf* e cicloturismo (MTUR, 2005).

O cicloturismo é definido como uma “atividade de turismo que tem como elemento principal a realização de percursos com o uso de bicicleta, que pode envolver pernoite” (MTUR, 2010, p. 18). De acordo com Sousa e Carvalho (2021), o cicloturismo apresenta-se como uma prática turística capaz de revelar a vivência em espaços urbanos e naturais de maneira sustentável, caracterizando-se pelo deslocamento motivado pelo lazer aliado a um movimento de uma bicicleta.

Sousa e Carvalho (2021) complementam a caracterização da atividade, trazendo o estudo de Han *et al.* (2017)² que apontam que o cicloturismo possui cerca de seis variáveis que qualificam o segmento, sendo essas:

- 1) É um deslocamento distante do local de residência; 2) A duração pode variar de um a vários dias; 3) É uma prática não competitiva; 4) A viagem é a principal motivação; 5) É desenvolvido dentro de um contexto ativo e desportivo e 6) Representa uma forma de lazer e entretenimento (SOUSA; CARVALHO, 2021, p. 334).

Sousa e Carvalho (2021) lembram também que o cicloturismo aguça os sentidos da audição, tato, visão, paladar e olfato, e que o prazer para os praticantes da atividade está na experiência, no sentido emocional, não dependendo da duração do percurso ou destino escolhido. Os autores colocam que o cicloturismo é um elemento indutor de desenvolvimento socioeconômico capaz de mobilizar os atores

2 HAN, H. *et al.* **Bike-traveling as a growing phenomenon: Role of attributes, value, satisfaction, desire, and gender in developing loyalty.** *Tourism Management*, 59, p. 91-103, 2017.

sociais em iniciativas sustentáveis, e que as motivações que apontam o comportamento dos cicloturistas está embasada, principalmente na aventura, na superação, na vertigem e na fantasia (SOUSA CARVALHO, 2021).

Teixeira e Edra (2019) recordam que uso de bicicletas é bem difundido na Europa, onde houve altos investimentos na infraestrutura de ciclovias, ciclofaixas e vias compartilhadas junto com sinalização, iluminação, pavimentação e segurança pública, como consequência de políticas de saúde integradas às políticas de mobilidade. Isso ocasionou um aumento do cicloturismo no continente, que atualmente destaca-se pela atividade (TEIXEIRA; EDRA, 2019).

Através dos estudos de Sousa e Carvalho (2021), pode-se analisar que a implementação de roteiros, rotas e circuitos cicloturísticos no meio rural podem favorecer na valorização dos espaços, preservação patrimonial e ambiental, além do envolvimento com as comunidades contempladas, desenvolvimento econômico e a socialização.

2.4 TURISMO EM TIJUCAS DO SUL-PR

A fim de identificar qual a realidade do turismo em Tijucas do Sul, esta seção se embasará na contextualização dos aspectos gerais do município, para, posteriormente, discutir a situação atual da atividade turística.

2.4.1. Aspectos gerais

Tijucas do Sul é um município localizado na Região Metropolitana de Curitiba, no Estado do Paraná, que possui população estimada em 17.295 pessoas (IBGE, 2021). O município foi fundado em 11 de junho de 1861 e teve sua emancipação político-administrativa em 14 de novembro 1951 (TIJUCAS DO SUL, 2020). De acordo com as Leis Estaduais nº 790, de 14 de novembro de 1951, e nº 4245, de 25 de julho de 1960, os municípios que fazem limite com Tijucas do Sul são: São José dos Pinhais, Mandirituba, Agudos do Sul, Guaratuba e com o Estado de Santa Catarina (PARANÁ, 1951; PARANÁ, 1960).

A economia local está baseada na agropecuária, com destaque para a produção de milho, batata-inglesa, soja, feijão, cogumelos champignon e morangos. Além também do extrativismo de argila, caulim, madeiras e erva mate (TIJUCAS DO

SUL, 2019). Em 2022, através da Lei nº 21.091, de 10 de junho de 2022, o município recebeu o “Título de Capital Paranaense do Orgânico” (PARANÁ, 2022). São 197 certificados de produtos orgânicos em 75 famílias, que tem feito com que, nos últimos anos, o município venha sendo referência na produção de alimentos orgânicos no Estado do Paraná, como evidenciado no Projeto de Lei nº 418/2021 da Assembleia Legislativa do Paraná (2021).

FIGURA 2. LOCALIZAÇÃO DE TIJUCAS DO SUL NO ESTADO DO PARANÁ



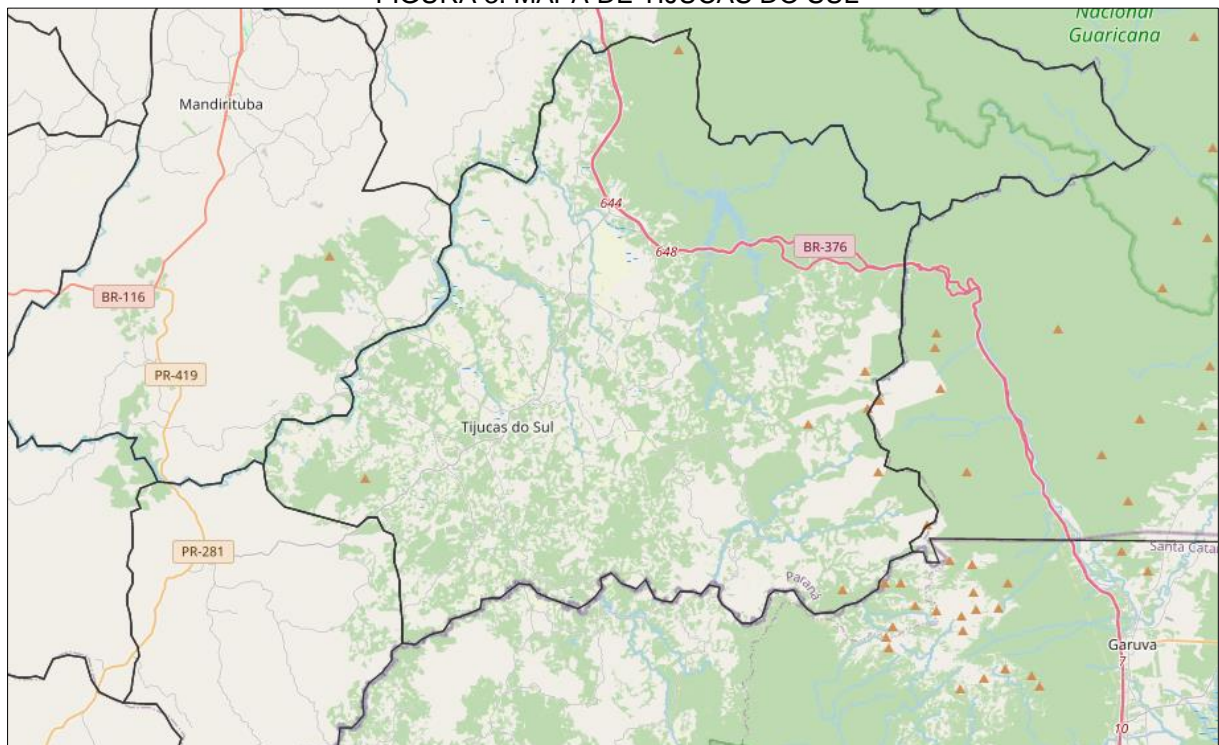
Fonte: IPARDES (2022).

Em Tijucas do Sul, o clima é classificado como subtropical, úmido e mesotérmico, onde o período mais chuvoso é nos meses de janeiro e fevereiro e o mais seco é em julho. A temperatura média no verão é de 25° C e no inverno de 12° C, ocorrendo mínimas negativas e geadas (TIJUCAS DO SUL, 2022). O município está inserido em três bacias hidrográficas, sendo estas: Rio da Várzea, Rio Negro e Rio Vossoroca, além de ter cerca de 25 rios e inúmeros ribeirões e arroios. Está

inserido também na Área de Proteção Ambiental (APA)³ de Guaratuba, correspondendo por volta de 182,42 km² do território do município, sendo 9% da área total da APA (TIJUCAS DO SUL, 2021).

Tijucas do Sul também faz parte do manancial futuro de abastecimentos do Rio da Várzea (PARANÁ, 2008). O Rio da Várzea é pertencente a bacia do Iguazu e seu manancial possui uma área de 475 km², com uma vazão estimada de 8.780 l/s. Trata-se portanto, de uma bacia muito produtiva pois nasce na Serra do Mar, onde há altos índices de pluviosidade. O manancial do Rio da Várzea ocupa aproximadamente 30% do território municipal (TIJUCAS DO SUL, 2021).

FIGURA 3. MAPA DE TIJUCAS DO SUL



Fonte: Paranacidade (2022)

Em relação à história de Tijucas do Sul, sabe-se que antes da chegada dos europeus, o território do município era habitado por comunidades indígenas Kaingangue e Tupi-Guarani. Com a posterior imigração europeia, os povoados se transformaram em vilas e cidades e a região do município serviu como ponto de

3 A Área de Proteção Ambiental é uma área em geral extensa, com um certo grau de ocupação humana, dotada de atributos abióticos, bióticos, estéticos ou culturais especialmente importantes para a qualidade de vida e o bem-estar das populações humanas, e tem como objetivos básicos proteger a diversidade biológica, disciplinar o processo de ocupação e assegurar a sustentabilidade do uso dos recursos naturais (BRASIL, 2000).

ligação direta entre Curitiba e São Francisco do Sul, com o chamado “Caminho dos Ambrósios”, uma trilha histórica utilizada para o transporte de mercadorias. (TIJUCAS DO SUL, 2022).

Em 1893, Tijucas do Sul foi palco da Revolução Federalista entre os pica-paus (legalistas) e maragatos (revolucionários gaúchos), uma das guerras civis mais violentas do Brasil. As resistências dos legalistas na Vila de Tijucas juntamente da cidade de Lapa foram decisivas para a vitória dos legalistas e a consolidação da República recém-instalada. Na Vila de Tijucas, os combates diários deram-se desde o dia 11 de janeiro até o dia 19 do mesmo mês, sendo o maior registrado no dia 16. Nesta época, a pequena Vila de Tijucas do Distrito de Ambrósios, era retratada como uma formação de duas linhas paralelas de casas rebocadas de barro, e sucedendo-se pela encosta de uma coxilha encontrava-se a igreja da localidade, onde um padre realizava novenas, casamentos e batizados. Além também, do armazém de secos e molhados do Capitão Jorge Leprevost, “filho de Tijucas”, que foi depredada durante a Revolução pelos revoltosos, e o próprio Capitão Leprevost assassinado pelos revoltosos no hospital após ser ferido em combate.

A Vila de Tijucas só foi elevada à categoria de município em 14 de novembro de 1951, compreendendo dois Distritos: Agudos do Sul e Tijucas do Sul. O desmembramento com Agudos do Sul aconteceu em 1960. O nome do município foi alterado de Ambrósios para Tijucas, mudando mais tarde para Aruatã, e por fim, para Tijucas do Sul, quando da criação do município (TIJUCAS DO SUL, 2021).

O nome da cidade provém dos depósitos de argila de coloração cinza-escura, pegajosa e popularmente chamada de ‘tijuco’, encontrada em grande escala no território do município. A palavra ‘tijucas’ origina-se do tupi “tu’iuka”, designando lugar de lameiro. É lugar de onde se extrai o barro, matéria-prima para produção de telhas e tijolos. O termo “do Sul” foi acrescentado para diferenciá-la de cidade homônima existente no Estado de Santa Catarina (TIJUCAS DO SUL, 2021).

2.4.2 Aspectos turísticos

Por ser um município rural próximo a capital paranaense, Tijucas do Sul é procurada por turistas para experiências ligadas ao campo, à natureza e aos esportes. O município apresenta alto potencial turístico através de seus atrativos históricos,

artísticos, rurais e naturais, além de possuir institucionalização turística⁴ (TIJUCAS DO SUL, 2021).

FIGURA 4. MONUMENTO LOCALIZADO NA ENTRADA DE TIJUCAS DO SUL



Fonte: A autora (2022).

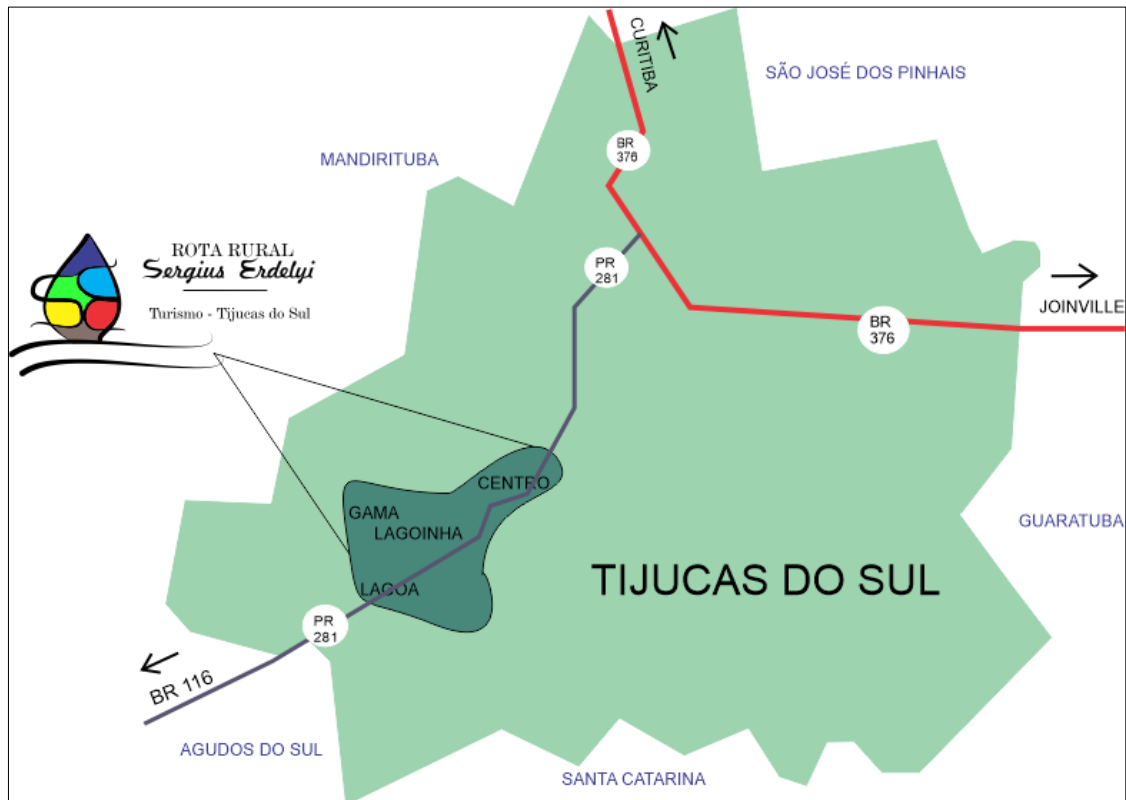
Em termos de planejamento, em 2019, a Prefeitura Municipal fez um levantamento do turismo local que demonstrou a potencialidade na criação de oito rotas distintas dentro dos perímetros municipais. Uma dessas rotas foi amplamente aprofundada, sendo esta a Rota Rural Sergius Erdelyi. Esta rota consiste em um eixo de 8 quilômetros entre 4 regiões municipais que abrangem as obras do artista plástico Sergius Erdelyi (ANEXO 1).

Sergius Erdelyi foi um empresário, artista, filantropo, ecologista e visionário nascido na Sérvia em 1919. Após a Segunda Guerra Mundial, o artista mudou-se para o Brasil para trabalhar com projetos e implementação de linhas de montagens para indústrias de automóveis. Em 1980, a fim de trabalhar com reflorestamento, ele mudou para o município de Tijucas do Sul, onde projetou e construiu sua residência, museu e as sedes de suas empresas. Como artista, ele desenvolveu mais de 4 mil obras, passando por diversas fases artísticas que englobaram esculturas, pinturas, arte

4 O município de Tijucas do Sul encontra-se no Mapa do Turismo Brasileiro, na categoria D, possui Conselho de Turismo ativo, está inserido na Região Turística Rotas do Pinhão e é associado da Agência de Desenvolvimento do Turismo - ADETUR Rotas do Pinhão (TIJUCAS DO SUL, 2021).

digital, entre outros. Seus trabalhos já foram expostos em diferentes lugares do país, bem como internacionalmente, em Viena e nos Estados Unidos (ROTA RURAL SERGIUS ERDELYI, 2022)

FIGURA 5. LOCALIZAÇÃO DA ROTA RURAL SERGIUS ERDELYI



Fonte: Rota Rural Sergius Erdelyi (2022).

O terreno onde encontra-se o museu com as obras do artista entre outras construções, foi inicialmente doado por ele à instituição de ensino Pontifícia Universidade Católica do Paraná (PUC-PR), que utilizou do espaço até a Prefeitura Municipal de Tijucas do Sul comprar o terreno e inaugurar o chamado Espaço Municipal Sergius Erdelyi (TIJUCAS DO SUL, 2021). Após sua morte em 2015, sua residência passou a ser locada para eventos, com realizações de cursos, hospedagens, gastronomia e visitas guiadas, recebendo o nome de Sabiá Laranjeira Espaço Criativo (SABIÁ LARANJEIRA, 2022).

A Lei nº 723/2020 que institui a criação da Rota Rural Sergius Erdelyi determina que o turismo haja como forma de preservação e divulgação das obras do artista, que trata-se de um patrimônio cultural, além de despertar o interesse da comunidade com a arte e o turismo e proporcionar complemento de renda aos moradores locais (TIJUCAS DO SUL, 2020).

No mais, a rota abrange igualmente empreendimentos que já trabalhavam com o turismo de forma independente, com pesque-pague, casa de campo, restaurantes, locais para eventos, casas de artesanato, agricultores familiares e cooperativa, como expõe o site da Rota Rural Sergius Erdelyi (2022). Fator esse, que levantou a potencialidade da criação das outras sete rotas espalhadas pelo município, que encontram-se em desenvolvimento. No geral, como mostra o levantamento turístico realizado pelo Departamento de Turismo municipal, as rotas abrangem as regiões do Morro Vermelho, Rio de Una, Rio Abaixo, Campestre, Postinho, Saltinho, Ximbuva, Ambrósios, Matulão, Pinhal dos Borges, Piraí, Vossoroca, Flores, Lagoa, Lagoinha, Gama e Centro (TIJUCAS DO SUL, 2021). Regiões que perpassam o município inteiro.

Outro fator de destaque, são os circuitos das Caminhadas na Natureza que ocorrem quatro vezes ao ano no município. De acordo com Bastarz (2016), as caminhadas devem ser organizadas pelas entidades locais, da sociedade civil ou da administração pública, e devem incluir serviços e produtos dos habitantes para comercialização, pois o intuito é envolver a comunidade local. A autora ainda relata que os circuitos das caminhadas devem ser formulados seguindo uma lógica que permitirá os caminhantes a observarem a paisagem rural, bem como as práticas de agricultura familiar e a cultura local (BASTARZ, 2016).

FIGURA 6. REGISTROS DA CAMINHADA INTERNACIONAL NA NATUREZA – CIRCUITO CAMINHO DOS AMBRÓSIOS 2022 EM TIJUCAS DO SUL



Fonte: A autora (2022).

Os quatro circuitos permanentes que existem atualmente no município são: Circuito Cachoeira do Saltinho, Circuito Orgânicos da Serra, Circuito Caminho dos Ambrósios e Circuito Cogumelo Champignon (TIJUCAS DO SUL, 2019). Em 2022, após o período de pandemia que restringiu eventos com aglomerações, as caminhadas voltaram a acontecer no município, reunindo entre 500 a 700 participantes e movimentando o turismo (TIJUCAS DO SUL, 2022).

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

No que diz respeito à investigação científica, em seu estudo sobre as abordagens da metodologia de pesquisa em turismo Marujo (2013) traz a definição da Organização Mundial do Turismo (OMT), que relata que a pesquisa em turismo permite

a) compreender os eventos que se produzem dentro do setor, tanto internamente como à sua volta, ou seja, proporciona informação para dar assistência aos decisores e planeadores de políticas; b) explicar e realizar relatórios sobre a realidade atual estabelecendo predições futuras que serão a base da tomada de decisões e controle dos sistemas turísticos; c) dar respostas às perguntas que desde o universo do turismo se podem levantar para solucionar problemas ou posicionar-se dentro de esquemas mais competitivos e ganhar posições perante a crescente rivalidade entre as empresas do próprio setor turístico; d) proporcionar um valor acrescentado adicional à empresa como possuidora de um *know-how* que a diferencie do resto dos competidores (MARUJO, 2013, p. 6).

Veal (2011) relata que as pesquisas em turismo podem ser quantitativas, em estudos que necessitam de dados sobre o número de pessoas que participaram de eventos, visitaram um determinado local em um feriado, a renda média de um grupo de turistas, ou através de atribuições numéricas a partir de respostas relacionadas ao grau de satisfação do visitante a serviços e produtos, por exemplo. O autor explica que a pesquisa de abordagem quantitativa envolve uma análise estatística, baseando-se em evidências numéricas para se chegar a conclusões ou testar hipóteses. A coleta de dados pode ocorrer através de aplicações de questionários, observações que envolvam contagem ou de fontes secundárias. O mesmo separa a pesquisa quantitativa em dois grupos: pesquisa tipo A e pesquisa tipo B. A pesquisa tipo A emprega o uso de métodos estatísticos e testes. Já a pesquisa tipo B utiliza dados numéricos, no entanto não embasa-se em testes e sim em porcentagens e é considerada mais informal aproximando-se da pesquisa qualitativa (VEAL, 2011).

A abordagem qualitativa de Veal (2011, p. 77) “envolve a coleta de uma grande quantidade de informações sobre um pequeno número de pessoas, em vez de uma pequena quantidade de dados sobre um grande número de pessoas”. Ou seja, não prioriza os números. Os procedimentos de recolhimento de informações incluem observação, sendo participante ou não, assim como a realização de entrevistas informais mais aprofundadas.

Marujo (2013, p. 9) aponta que “enquanto a pesquisa quantitativa tende a ser dedutiva e procura testar teorias, a pesquisa qualitativa tende a ser indutiva e procura

testar teorias”. A autora levanta ainda que não existem métodos e técnicas específicas de investigação em turismo, tendo em mente que há uma infinidade de processos metodológicos que variam de acordo com o escopo do trabalho.

QUADRO 1. DIFERENÇAS ENTRE PESQUISA QUALITATIVA E QUANTITATIVA EM TURISMO

Pesquisa em Turismo	Paradigmas				
	Percepções da realidade	Papeis do investigador na pesquisa	Valores dos investigadores	Estilos de linguagem	Processo da pesquisa
Qualitativa	Múltiplas realidades subjetivas podem coexistir.	Pode haver interação com os fenômenos estudados.	Atuação aberta de um modo sobrecarregado de valores e enviesado.	Linguagem personalizada, informal e sobrecarregada de contexto.	Modelo indutivo, multivariado e multiprocesso de interações seguindo métodos sobrecarregados do contexto.
Quantitativa	Um único e objetivo mundo existe; a realidade é objetiva e singular.	Independência perante as variáveis de estudo.	Atuação aberta de um modo livre de valores e não enviesado.	Texto impessoal, formal e baseado em regras.	Método de dedução, relações limitadas de causa-efeito e fora do contexto.

Fonte: Adaptado de Marujo (2013).

De acordo com os autores, os dois métodos podem ser combinados dentro da pesquisa no turismo pois a complementaridade de ambos é importante para o aprofundamento do conhecimento científico na área, onde a investigação qualitativa e quantitativa oferecem características para a identificação e análise dos vários significados do fenômeno turístico, e podem estar cada vez mais próximos ao longo do tempo (MARUJO, 2013; VEAL, 2011). Desta forma, o trabalho em questão abordará ambos os métodos de pesquisa, além da pesquisa de análise documental.

A pesquisa documental é caracterizada pelos autores Cechinel *et al.* (2016), através da análise de documentos que não receberam até o momento um tratamento analítico ou que podem ser reelaborados de acordo com o escopo da pesquisa. Um documento é composto de tudo o que é vestígio do passado ou age de testemunho servindo de fonte para o pesquisador (CECHINEL *et al.*, 2016). Diferentemente da pesquisa bibliográfica que está ligada à análise de materiais científicos, editados, impressos, teses, periódicos, entre outros, a pesquisa documental realiza o levantamento de documentações que não tiveram nenhum tratamento científico, como relatórios, cartas, agendas, memorandos, propostas, etc. (CECHINEL, *et al.*, 2016).

Nesse sentido, o estudo utilizará da análise documental perante os documentos da Prefeitura Municipal de Tijucas do Sul relacionados ao tema em questão. A estruturação desse processo está embasada nos elementos de Cellard (2008)⁵ trazidos no estudo de Cechinel *et al.* (2016) que constam no QUADRO 2.

QUADRO 2. ELEMENTOS PARA A ANÁLISE DOCUMENTAL

Contexto	Análise do contexto histórico e social em que foi elaborado o documento, na inserção contextual do autor e a quem estava destinado, independente do momento em que ele foi produzido e de quem é o analista.
O autor ou autores	Identificar identidade, interesses e motivos da escrita da pessoa que se expressou; Saber como o documento chegou até o pesquisador, como é sua conservação e como foi sua publicação; Deve ser considerada a leitura das entrelinhas para evitar interpretações grosseiras ou falsas.
A autenticidade e a confiabilidade do texto	Assegurar-se da qualidade da informação transmitida para que a procedência do documento facilite a verificação de sua autenticidade; Verificar a relação entre o(s) autor(es) e seus escritos, levando em consideração se foram testemunhas diretas ou indiretas, o tempo do acontecimento e sua descrição, se reportaram falas de outra pessoa, se cometeram enganos, em que posição estavam para fazer tal observação ou julgamento, etc.
A natureza do texto	Avaliar a natureza do documento pois a estrutura de um texto pode variar enormemente, conforme o contexto no qual ele é redigido, podendo ter natureza teológica, médica ou jurídica, por exemplo; Ter cuidado com surgimento de simpatias ou antipatias por determinado grupo, considerar a intuição e a habilidade de discernimento do pesquisador, ter prudência na leitura dos problemas e dificuldades, etc.
Os conceitos-chave e a lógica interna do texto	Entender o sentido dos termos empregados no documento pois estes podem ter variação de significação ao longo da história, e também, de acordo com a natureza do documento e interpretação e conhecimento do leitor; Se atentar ao encontro de jargões profissionais específicos, gírias, linguagem popular, regionalismos, conceitos-chaves, etc.; Entender a lógica interna, o esquema ou o plano do texto, ligado principalmente ao argumento do documento.

Fonte: Elaboração própria (2022) a partir de Cechinel *et al.* (2016, p. 4).

Desta forma, para atingir o objetivo geral deste trabalho de analisar o cicloturismo no município de Tijucas do Sul, a partir da oferta, da demanda e dos marcos legais, o estudo usufruiu das pesquisas quantitativa e qualitativa.

Para atingir o primeiro objetivo, que é realizar um levantamento da oferta real e potencial do cicloturismo no município foi realizada uma análise documental. Nesta etapa foram analisados os seguintes elementos:

5 CELLARD, A. **A análise documental**. In: POUPART, Jean et al. A pesquisa qualitativa: enfoques epistemológicos e metodológicos. Petrópolis: Vozes, 2008 (Coleção Sociologia).

- Instituição que elaborou os documentos;
- Objetivo dos documentos;
- Características de publicação (ano, público ou privado, etc);
- Roteiros;
- Atrativos;
- Segmento de turismo;
- Quilometragem e altimetrias dos circuitos;
- Região do município.

Em relação ao segundo objetivo que tem como base identificar o perfil do cicloturista de Tijucas do Sul, em termos socioeconômicos, motivacionais e práticas de viagem, o estudo utilizou da pesquisa de caráter quantitativo através da elaboração e aplicação de um questionário. O questionário desenvolvido foi embasado no relatório geral de pesquisa sobre o Cicloturista Brasileiro de 2018 (SALDANHA *et al.*, 2019). Este documento apresenta dados referentes a demanda de cicloturismo no país, onde a pesquisa buscou identificar perfil sociodemográfico, hábitos, comportamentos e motivações dos cicloturistas ao redor do Brasil. As questões aplicadas na pesquisa foram utilizadas como base para as perguntas do presente trabalho, uma vez que verificou-se a pertinência de comparar os resultados obtidos através da coleta de dados de ambas as pesquisas.

A título de citação, um outro questionário foi analisado. Tendo em vista o crescimento de entregadores de aplicativos ciclistas, a ALIANÇA BIKE (2019) desenvolveu uma pesquisa para entender o perfil dos entregadores ciclistas de aplicativo na cidade de São Paulo. A partir deste estudo, surgiu a possibilidade de “traçar um perfil sociodemográfico dos entregadores, diagnosticar as principais condições de trabalho em termos de rendimento e jornada de trabalho e mapear a relação com bicicletas e mobilidade urbana” (ALIANÇA BIKE, 2019, p. 4). Esta pesquisa encontra-se em anexo (ANEXO 2) no presente estudo, pois não está relacionada ao turismo, no entanto reconhece-se sua existência visto a importância da bicicleta ser utilizada como instrumento de trabalho.

Para a coleta de dados, o questionário foi elaborado a partir da plataforma gratuita Formulário Google, sendo integralmente digital, e divulgado nas redes sociais da autora deste estudo, tendo como foco pessoas que andam de bicicleta. A

divulgação foi realizada a cada dois dias, com o propósito de atrair novos respondentes para a pesquisa.

Mais uma vez foi utilizada a análise documental para alcançar o terceiro objetivo que é verificar os marcos legais elaborados pelo poder público municipal para o ordenamento da modalidade de cicloturismo em Tijucas do Sul. Assim, foram analisados:

- Instituição que elaborou os documentos;
- Objetivo dos documentos;
- Ano de publicação.

Para atingir o quarto e último objetivo específico que trata-se da elaboração de um projeto de sensibilização sobre o cicloturismo para a população de Tijucas do Sul, foi desenvolvido um curso de capacitação destinado aos moradores e empresários inclusos nos traçados das cinco rotas de cicloturismo existentes no município, que baseou-se na análise dos resultados e será discutido no capítulo 5.

O QUADRO 3 traz a caracterização da pesquisa com as técnicas de coleta de dados a partir de três dos quatro objetivos específicos e seus respectivos tipos de pesquisa.

QUADRO 3. CARACTERIZAÇÃO DA PESQUISA

Objetivo específico	Técnica de coleta de dados	Tipo de pesquisa
Realizar levantamento da oferta real e potencial para a modalidade de cicloturismo no município;	Análise documental da oferta: instituição que elaborou os documentos; objetivos dos documentos; características de publicação; roteiros; atrativos; segmento de turismo; quilometragem e altimetria dos circuitos; região do município.	Qualitativa
Identificar o perfil do cicloturista de Tijucas do Sul, em termos socioeconômicos, motivacionais e práticas de viagem;	Questionário: formulário digital com divulgação nas redes sociais para pessoas que pedalam.	Quantitativa
Verificar os marcos legais elaborados pelo poder público municipal para o ordenamento da modalidade de cicloturismo em Tijucas do Sul.	Análise documental dos marcos legais: instituição que elaborou os documentos; objetivo dos documentos; ano de publicação.	Qualitativa

Fonte: Elaboração própria (2022).

O próximo tópico traz a análise dos resultados obtidos com os métodos de pesquisa aqui dispostos.

4 ANÁLISE DOS RESULTADOS DA PESQUISA

Nesta seção, conforme citado no tópico anterior, serão apresentadas as análises realizadas referente a oferta real e potencial de cicloturismo em Tijucas do Sul, os dados adquiridos em relação ao perfil dos cicloturistas do município e os marcos legais encontrados acerca do cicloturismo que envolvem a cidade.

4.1 OFERTA DE CICLOTURISMO EM TIJUCAS DO SUL

O MTUR entende como oferta turística o “conjunto de atrativos turísticos, serviços e equipamentos e toda infraestrutura de apoio ao turismo de um determinado destino turístico, utilizados em atividades designadas turísticas” (MTUR, 2007, p. 65). Logo, a oferta turística é tudo aquilo que pode ser oferecido para o consumo do turista.

Através do Departamento de Turismo da Prefeitura Municipal de Tijucas do Sul, em 2021 foi desenvolvido um projeto para a implementação de cinco rotas turísticas para cicloturismo dentro do município. Essas rotas cicloturísticas foram pensadas para serem implantadas junto com a comunidade local e os grupos de ciclistas do município. As rotas cicloturísticas podem ser definidas como

rumos, caminhos, itinerários ou trajetos de curta ou média distância que compõem um circuito cicloturístico, interligando produtos turísticos locais, cuja identidade é reforçada ou atribuída pela utilização turística (PARANÁ, 2020).

Capaz de conectar atrativos, as rotas cicloturísticas possuem ao longo de seus percursos equipamentos de apoio como restaurantes, lojas, oficinas, hospedagem, entre outros, bem como infraestrutura de sinalização para ciclistas e motoristas de veículos automotores (CONCICLO, 2022).

Com base na cartilha “Manual de Planejamento de Rotas Cicloturísticas” do Conselho Paranaense de Ciclomobilidade (CONCICLO) de 2022 (p. 15), o processo de planejamento de uma rota cicloturística envolve “informações relativas à segurança, paisagem, altimetria, comunidades, atrativos, serviços, tipos de vias, aspectos legais e de segurança”, entre outros elementos que podem compor o Estudo de Viabilidade Técnica (EVT). Este estudo é uma ferramenta utilizada em processos de planejamento em diversas áreas, que visa verificar a relevância e a viabilidade do projeto para dar continuidade ou não a proposta (CONCICLO, 2022).

Dentro destes parâmetros, o projeto de rotas de cicloturismo desenvolvido pela Prefeitura de Tijucas do Sul estabeleceu etapas para a execução do projeto, incluindo o EVT e outras nove ações necessárias, conforme QUADRO 4:

QUADRO 4. ETAPAS PARA IMPLEMENTAÇÃO DO PROJETO DE CICLOTURISMO DA PREFEITURA DE TIJUCAS DO SUL

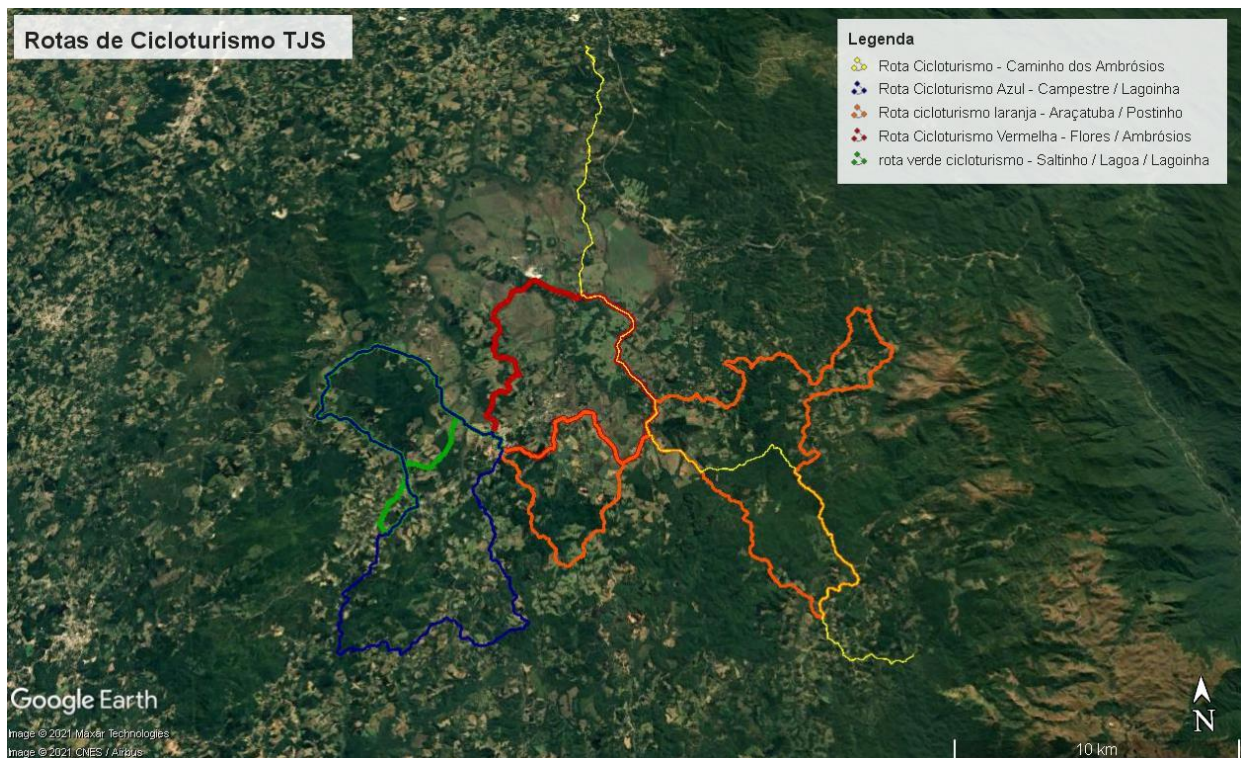
Etapa	Descritivo	Recursos para as etapas
I – Estudo de Viabilidade Técnica – EVT	Fazer um pré-levantamento da viabilidade, estabelecendo um plano inicial de levantamento e as rotas preliminares, com base nos trajetos já realizados pelos grupos de ciclistas do município. Iniciando com uma pré-reunião com alguns ciclistas e posteriormente uma reunião virtual com todos os interessados no município. As rotas terão como ponto de partida a praça central. Serão divididas em três níveis de dificuldade, leve, intermediário e pesado. Para estabelecer o nível de dificuldade será considerado o tamanho do percurso e a altimetria. As rotas de cicloturismo deverão passar pelas regiões aonde foram identificadas as oito rotas turísticas que se pretende desenvolver no município.	Recurso próprio e parceria com a comunidade.
II – Elaboração de projeto de lei e regulamentação do cicloturismo de Tijucas do Sul	A partir deste projeto enviar projeto de lei para aprovação da Câmara de Vereadores.	Recurso próprio.
III – Refinamento do roteiro e coleta de dados	Reconhecimento da rota preliminar definida na primeira etapa. Será feita a checagem das melhores opções de caminhos, levando-se em conta o grau de dificuldade, tipo de pavimento, intensidade do tráfego e outras peculiaridades do cicloturismo. Nesta etapa deverão ser coletadas imagens e informações detalhadas por meio de GPS, altímetro e observações, para elaboração do guia para divulgação e das placas de sinalização.	Recurso próprio e parceria com a comunidade.
IV – Tratamento das informações	Compilação dos dados, elaboração das planilhas, gráficos altimétricos, classificação dos percursos de cada etapa e das placas de sinalização. Levantamento dos custos para a produção das placas de sinalização.	Recurso próprio e parceria com a comunidade.
V – Busca por recursos para produção das placas de sinalização	Sensibilizar deputados para importância deste projeto para o município. Cadastrar o projeto nas plataformas necessárias.	R\$ 70.000,00
VI – Identidade visual	Produzir a logomarca, materiais de divulgação (flyers e folders) e elementos das redes sociais, além do site.	Recurso próprio e parceria com a comunidade.
VII – Campanha de conscientização	Envolver a comunidade no desenvolvimento do projeto a fim de: perceber os benefícios que esta atividade poderá trazer para a comunidade, identificar oportunidades de negócios, mostrar a importância do bom acolhimento bem como, da preservação da sinalização das rotas. Previsão: um encontro em cada uma das oito rotas. Realizar campanha de conscientização para os motoristas.	Recurso próprio e parceria com a comunidade.
VIII – Instalação das placas, impressão dos materiais gráficos e divulgação.	Mobilizar os grupos de ciclistas de Tijucas do Sul para acompanhar a instalação, nos locais corretos, das placas de sinalização.	Recurso próprio e parceria com a comunidade.
IX – Manutenção da sinalização	Após a instalação das placas realizar o monitoramento e a reposição das placas danificadas ou extraviadas por ação do tempo ou vandalismo.	Recurso próprio e parceria com a comunidade.

Fonte: Adaptado de Prefeitura de Tijucas do Sul (2021).

Verificou-se que as etapas I até IV foram cumpridas pela entidade com a ajuda da comunidade local. As demais etapas não puderam ser realizadas devido a etapa V “Busca por recursos para produção das placas de sinalização” não ser atingida, uma vez que a Prefeitura não conseguiu até o presente momento recursos para a sinalização turística, o que paralisou a conclusão do projeto.

Cerca de quatro das rotas já possuem o levantamento das ruas de cada percurso, assim como as indicações, os tamanhos e as coordenadas geográficas das placas de sinalização turística. Duas das rotas já possuem projetos de engenharia prontos para confecção e instalação das placas de sinalização assim que recursos sejam obtidos.

FIGURA 7. DEMARCAÇÃO DAS ROTAS DE CICLOTURISMO NO GOOGLE EARTH



Fonte: Prefeitura de Tijucas do Sul (2021).

O projeto busca atingir cinco dos dezessete ODS's da ONU, sendo estes:

I. objetivo 8 – trabalho decente e crescimento econômico, oferecendo oportunidade de aumento de renda para os diversos grupos sociais e tipos de estabelecimento; II. objetivo 10 – redução das desigualdades, contribuindo com o aumento de renda nas propriedades; III. objetivo 11 – cidades e comunidades sustentáveis, ajudando na preservação dos patrimônios culturais e naturais das localidades por onde passam as rotas; IV. objetivo 12 – assegurar padrões de produção e consumo sustentáveis, contribuindo na produção e divulgação dos orgânicos; V. objetivo 17 – parcerias e meios de implementação, incentivando a busca por parcerias públicas, privadas e da sociedade civil que auxiliem no conhecimento, nas expertises e nos recursos

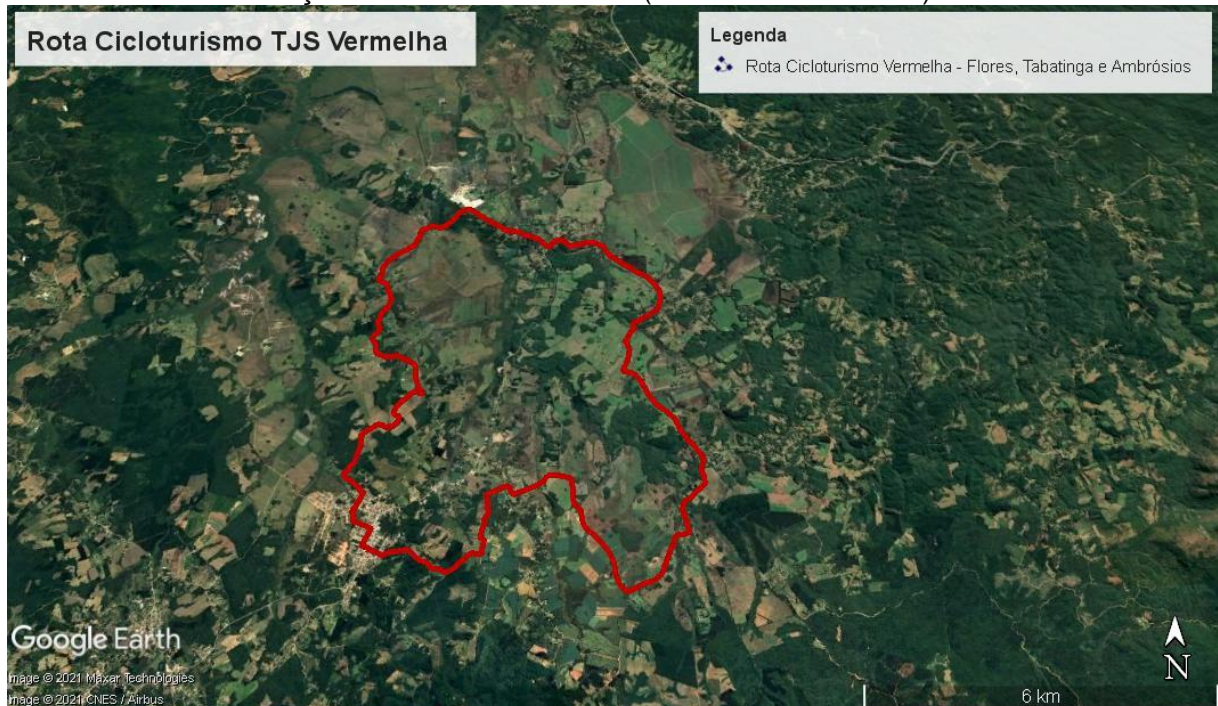
financeiros para o desenvolvimento, manutenção e expansão do projeto (TIJUCAS DO SUL, 2021, p. 15).

O projeto organiza as cinco rotas nas cores vermelha, azul, verde, laranja e amarela, que serão separadas neste estudo em tópicos diferentes.

4.1.1 Rota Vermelha

A Rota Vermelha possui uma distância de 32,5 quilômetros, com elevação de 53 metros e seu percurso é considerado leve. A rota ganhou o nome de “Rota das Corujas” por conta de vários avistamentos de corujas na região abrangida e a sugestão do nome veio por parte dos ciclistas que participaram da elaboração do projeto.

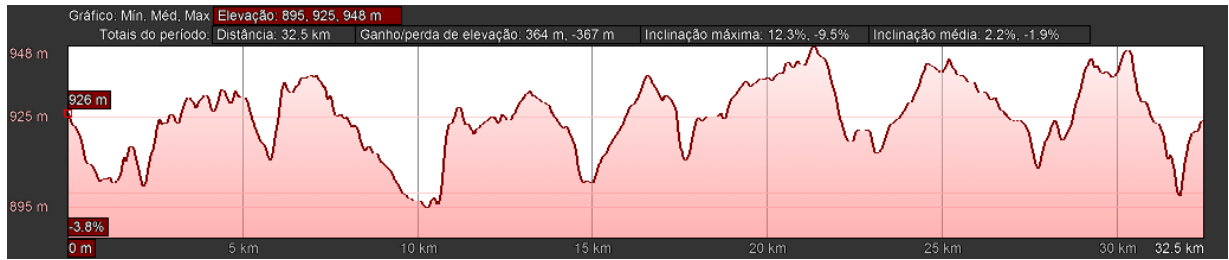
FIGURA 8. DEMARCAÇÃO DA ROTA VERMELHA (ROTA DAS CORUJAS) NO GOOGLE EARTH



Fonte: Prefeitura de Tijucas do Sul (2021).

O circuito passa, respectivamente, pelas regiões: Centro, Vila Cubas, Flores, Fazendinha, Tabatinga, Rodeio, Campo Comprido, Ambrósio, Campina e Centro.

GRÁFICO 1. ELEVAÇÃO E DISTÂNCIA DA ROTA VERMELHA



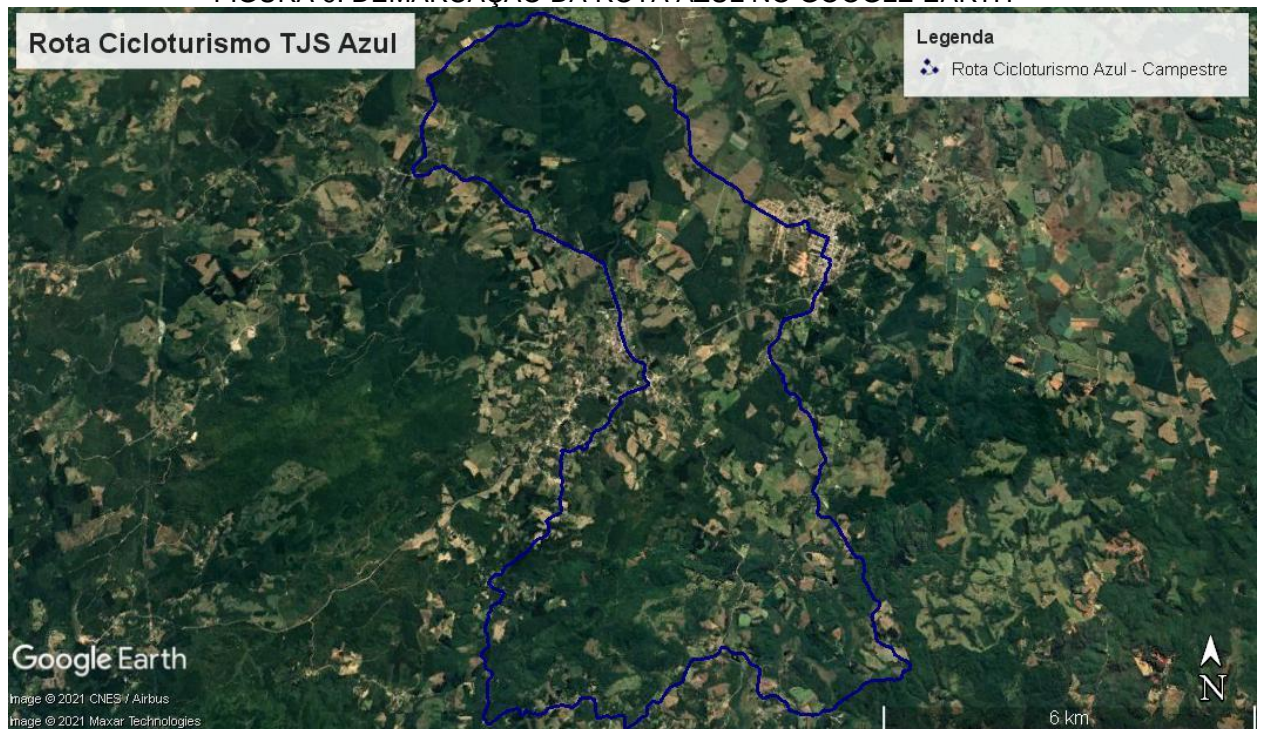
Fonte: Prefeitura de Tijucas do Sul (2021)

Já existem dados sobre a localização exata onde o circuito passa, bem como a localização, tamanhos e projeto de engenharia para instalação das placas de sinalização.

4.1.2 Rota Azul

A Rota Azul tem uma distância de 44,9 quilômetros, elevação de 143 metros e o percurso é descrito como intermediário.

FIGURA 9. DEMARCAÇÃO DA ROTA AZUL NO GOOGLE EARTH



Fonte: Prefeitura de Tijucas do Sul (2021).

O circuito percorre as regiões do Centro, Loteamento Zé Carlos, Vila Rural, Salto da Boa Vista, Campestre, São João, Lagoa, Lagoinha, Gama, Saltinho, Jardim Bosque da Saúde.

GRÁFICO 2. ELEVAÇÃO E DISTÂNCIA DA ROTA AZUL



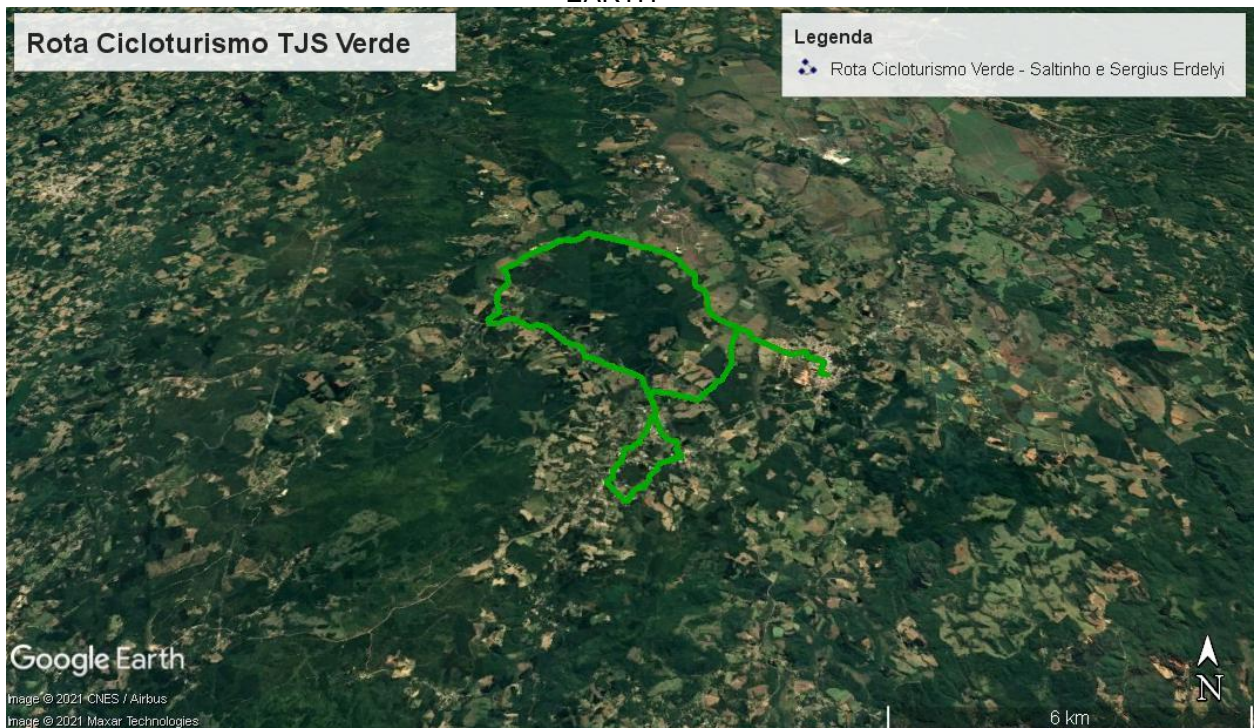
Fonte: Prefeitura de Tijucas do Sul (2021).

Assim como a rota anterior, o circuito apresenta os dados referentes às ruas abrangidas pela rota, localização de implantação e tamanhos das placas de sinalização turística.

4.1.3 Rota Verde

A chamada Rota Verde possui uma distância de 31 quilômetros, com 61 metros de elevação, onde o percurso é dado como leve. A ciclorrota ganhou o nome de “Circuito Sergius Erdelyi” por abranger grande parte dos traçados da rota turística Rota Rural Sergius Erdelyi já existente na região.

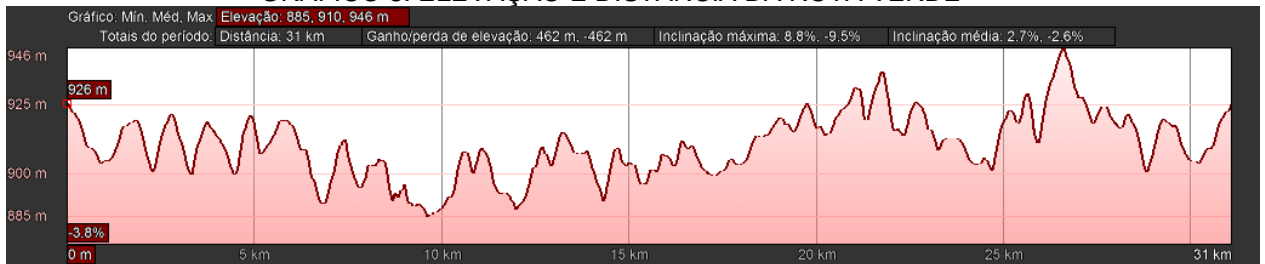
FIGURA 10. DEMARCAÇÃO DA ROTA VERDE (CIRCUITO SERGIUS ERDELYI) NO GOOGLE EARTH



Fonte: Prefeitura de Tijucas do Sul (2021).

Esta, diferente das anteriores, não é circular, tendo diferentes opções de percurso. As regiões abrangidas pela rota são: Centro, Jardim Bosque da Saúde, Saltinho, Gama, Lagoinha, Lagoa, Demanda e uma região chamada de RPPN⁶ Seu Benó.

GRÁFICO 3. ELEVAÇÃO E DISTÂNCIA DA ROTA VERDE



Fonte: Prefeitura de Tijucas do Sul (2021).

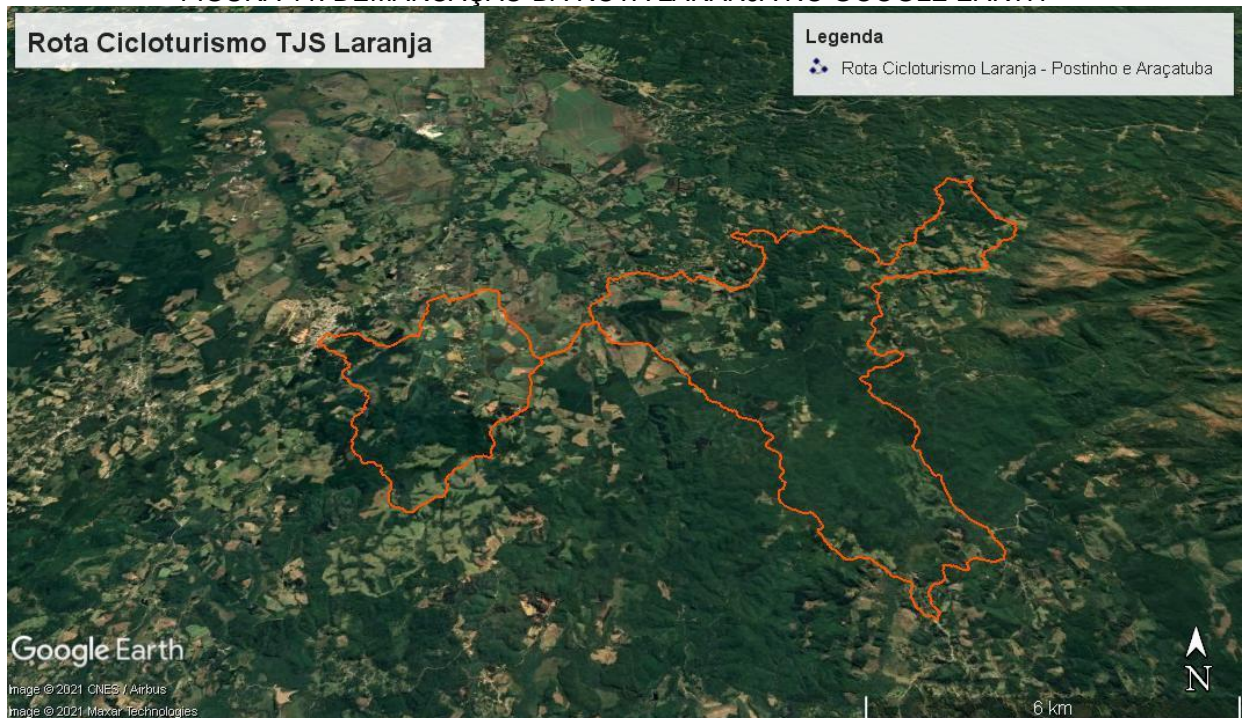
Da mesma forma das demais, esta rota possui o descritivo, localização e tamanhos exatos para instalação das placas de sinalização, tendo como base as coordenadas geográficas.

4.1.4 Rota Laranja

Já a Rota Laranja apresenta um percurso estimado em 73,5 quilômetros, com elevação de 175 metros e seu trajeto é considerado pesado.

6 Reserva Particular do Patrimônio Natural – RPPN é uma unidade de conservação de domínio privado, gravada com perpetuidade na matrícula do imóvel, com o objetivo de conservar a diversidade biológica (ICMBIO, 2020).

FIGURA 11. DEMARCAÇÃO DA ROTA LARANJA NO GOOGLE EARTH



Fonte: Prefeitura de Tijucas do Sul (2021).

A rota é formada por dois circuitos com uma reta ligando-os. As regiões abrangidas pela rota são: Centro, Cascatinha, Ribeirão do Meio, Ambrósio, Piraí, Postinho, Ingá, Pinhal dos Borges, Araçatuba, Matulão, Rio do Fojo, Córrego das Pedras, Ribeirão do Mel e Fagundes.

GRÁFICO 4. ELEVAÇÃO E DISTÂNCIA DA ROTA LARANJA



Fonte: Prefeitura de Tijucas do Sul (2021).

A Rota Laranja, além do descritivo, da localização e tamanhos específicos de cada placa de sinalização, também apresenta outras placas referentes a cuidados que devem ser tomados com descidas acentuadas e chamando atenção dos veículos, enfatizando que o trajeto trata-se de uma rota de cicloturismo.

4.1.5 Rota Amarela

Por fim, assim como a Rota Laranja, a Rota Amarela apresenta um percurso pesado, com 44,4 quilômetros de distância e 162 metros de elevação.

FIGURA 12. DEMARCAÇÃO DA ROTA AMARELA NO GOOGLE EARTH



Fonte: Prefeitura de Tijucas do Sul (2021).

Essa rota apresenta um traçado único, abrangendo as regiões do Rio de Una, Rio Abaixo, Tabatinga, Rodeio, Campo Comprido e Postinho.

GRÁFICO 5. ELEVAÇÃO E DISTÂNCIA DA ROTA AMARELA



Fonte: Prefeitura de Tijucas do Sul (2021).

A rota ainda não possui descritivo, localização e tamanhos para instalação de placas de sinalização turística. De acordo com servidores locais, por ser a última rota idealizada, não houve tempo hábil até o momento para o levantamento das informações como as demais rotas, uma vez que esta ação é realizada em conjunto com a comunidade local.

QUADRO 5. CARACTERIZAÇÃO DAS ROTAS DE CICLOTURISMO DE TIJUCAS DO SUL

Rota	Características				
	Distância (km)	Elevação (m)	Percurso	Regiões abrangidas	Projeto de sinalização
Vermelha (Rota das Corujas)	32,5	53	Leve	Centro, Vila Cubas, Flores, Fazendinha, Tabatinga, Rodeio, Campo Comprido, Ambrósio, Campina.	Placas com indicação de posicionamento, tamanho e coordenadas geográficas.
Azul	44,9	143	Intermediário	Centro, Loteamento Zé Carlos, Vila Rural, Salto da Boa Vista, Campestre, São João, Lagoa, Lagoinha, Gama, Saltinho, Jardim Bosque da Saúde.	Placas com indicação de posicionamento, tamanho e coordenadas geográficas.
Verde (Circuito Sergius Erdelyi)	31	61	Leve	Centro, Jardim Bosque da Saúde, Saltinho, Gama, Lagoinha, Lagoa, Demanda, RPPN Seu Beno.	Placas com indicação de posicionamento, tamanho e coordenadas geográficas.
Laranja	73,5	175	Pesado	Centro, Cascatinha, Ribeirão do Meio, Ambrósio, Piraí, Postinho, Ingá, Pinhal dos Borges, Araçatuba, Matulão, Rio do Fojo, Córrego das Pedras, Ribeirão do Mel, Fagundes.	Placas com indicação de posicionamento, tamanho e coordenadas geográficas.
Amarela	44,4	162	Pesado	Rio de Una, Rio Abaixo, Tabatinga, Rodeio, Campo Comprido, Postinho.	Não possui.

Fonte: Elaboração própria (2022).

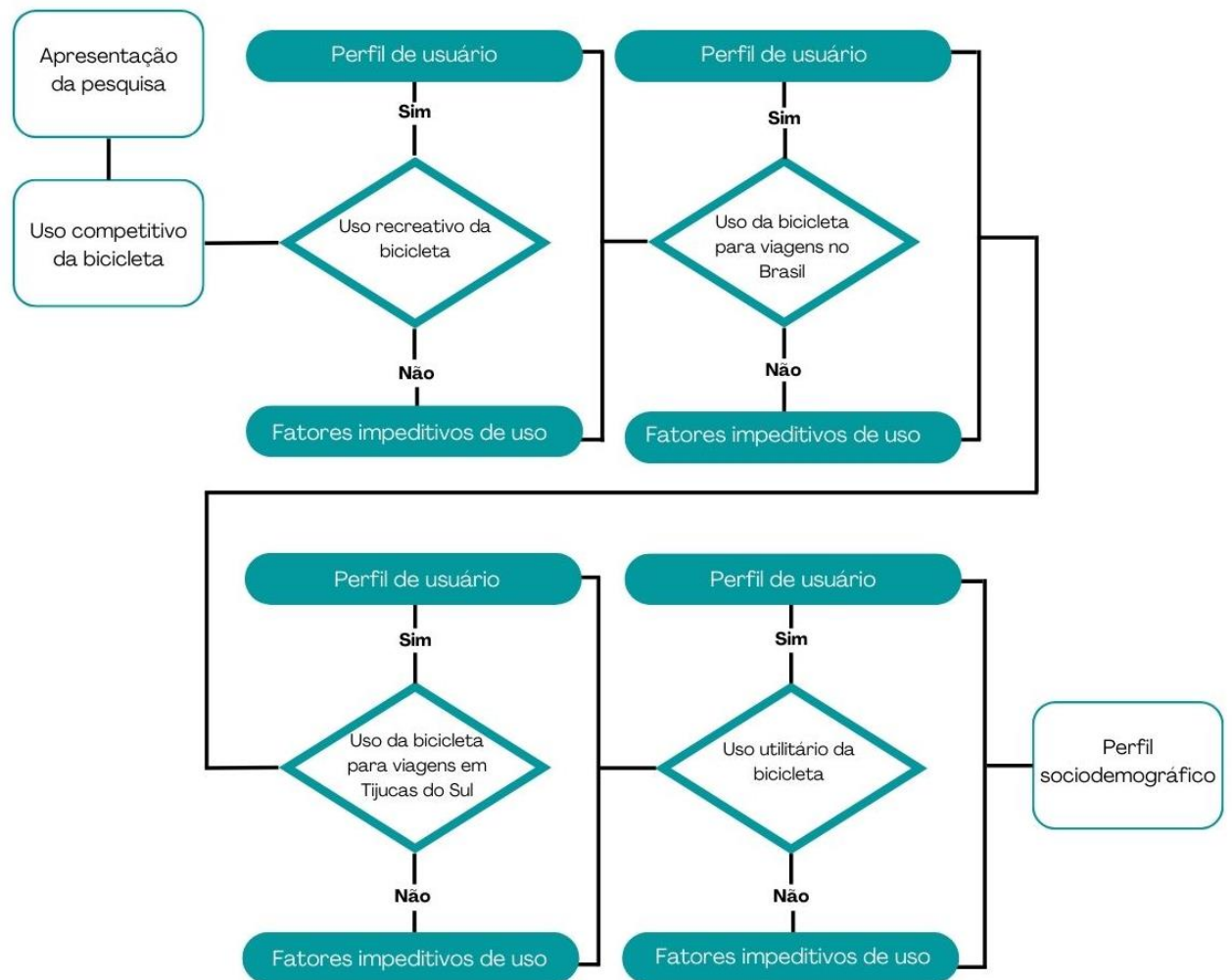
Observou-se que até o momento o projeto encontra-se parado, onde os servidores justificaram que isso ocorreu devido a troca de funcionários no Departamento Municipal de Turismo e a falta de recursos para instalação de sinalização de cicloturismo.

4.2 PERFIL DOS CICLOTURISTAS DE TIJUCAS DO SUL

A partir do formulário aplicado digitalmente, foram coletadas 44 respostas válidas durante o período de 21 de novembro a 21 de dezembro de 2022. As perguntas, conforme já explanado anteriormente, foram retiradas do estudo de Saldanha *et al.* (2019) sobre o perfil do cicloturista brasileiro de 2018, com a adição do tópico direcionado ao cicloturismo no município de Tijucas do Sul. O questionário abrangeu pessoas que pedalam sendo efetivamente cicloturistas ou não. Realizou-se

a inclusão de perguntas sobre os fatores impeditivos em relação a prática do uso recreativo e utilitário da bicicleta para maior compreensão de uma demanda potencial para a atividade (SALDANHA *et al.*, 2019).

FIGURA 13. METODOLOGIA APLICADA NO QUESTIONÁRIO



Fonte: Adaptado de Saldanha *et al.* (2019).

Em relação a quantidade de respostas coletadas, aponta-se que a amostra foi obtida por conveniência, uma vez que se trata de um universo a ser explorado. Desta forma, os dados que aqui serão relatados devem servir de estímulo para pesquisas mais aprofundadas sobre o levantamento do perfil do cicloturista de Tijucas do Sul.

Os respondentes são originários de dez municípios do estado do Paraná e São Paulo, sendo a maioria do município de Tijucas do Sul, como pode ser observado na TABELA 1.

TABELA 1. LOCAL DE RESIDÊNCIA DOS RESPONDENTES

Cidade de residência	Estado	Quantidade
Agudos do Sul	PR	2
Araucária	PR	1
Campo Mourão	PR	1
Curitiba	PR	2
Lapa	PR	7
Matinhos	PR	1
Morretes	PR	1
São José dos Pinhais	PR	2
São Paulo	SP	1
Tijucas do Sul	PR	22

Fonte: Elaboração própria (2022).

Perguntou-se sobre a utilização da bicicleta para fins de competição, buscando compreender para qual finalidade a bicicleta era empregada. Dos respondentes, 30 pessoas (68,2%) disseram que não utilizam a bicicleta para competir e 14 (31,8%) responderam que sim, o que demonstra o uso da bicicleta para fins recreativos ou utilitário em sua maioria.

FIGURA 14. RESPONDENTES QUE UTILIZAM A BICICLETA PARA FINS DE COMPETIÇÃO



Fonte: Elaboração própria (2022).

Quando perguntado sobre o uso da bicicleta para passeios com duração menor que um dia e sem fins competitivos, também chamados de passeios diários, 42 respondentes afirmaram que realizam passeios diários, totalizando 95,5% das respostas, e apenas dois indivíduos, ou seja, 4,5%, alegaram não realizar passeios diários. Isso demonstra o intenso uso da bicicleta em suas rotinas.

FIGURA 15. RESPONDESTES QUE REALIZAM PASSEIOS DE BICICLETA (SEM FINS COMPETITIVOS) COM DURAÇÃO MENOR QUE UM DIA



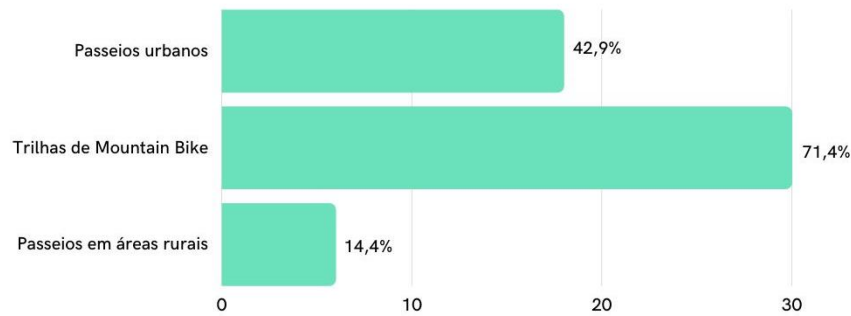
Fonte: Elaboração própria (2022).

De acordo com as respostas dos indivíduos o questionário os direcionava para diferentes perguntas, conforme pode ser observado na FIGURA 13. Dito isso, para melhor compreensão do leitor, os dados serão apresentados em tópicos. Primeiramente, serão abordadas as questões relacionadas ao perfil predominante dos passeios diários e aos fatores que impedem os respondentes de realizar estes passeios.

4.2.1 Passeios diários de bicicleta

Dos 44 respondentes, 42 (95,4%) afirmaram realizar passeios diários de bicicleta. Destes, 30 pessoas (71,4%) realizam passeios em trilhas de *mountain bike*, 18 pessoas (42,9%) fazem passeios em percursos urbanos e outras seis (14,4%) indicaram que seus passeios são feitos em ambientes rurais como estradas, mas que não se caracterizam como *mountain bike*.

GRÁFICO 6. PERFIL PREDOMINANTES DOS PASSEIOS DIÁRIOS DE BICICLETA

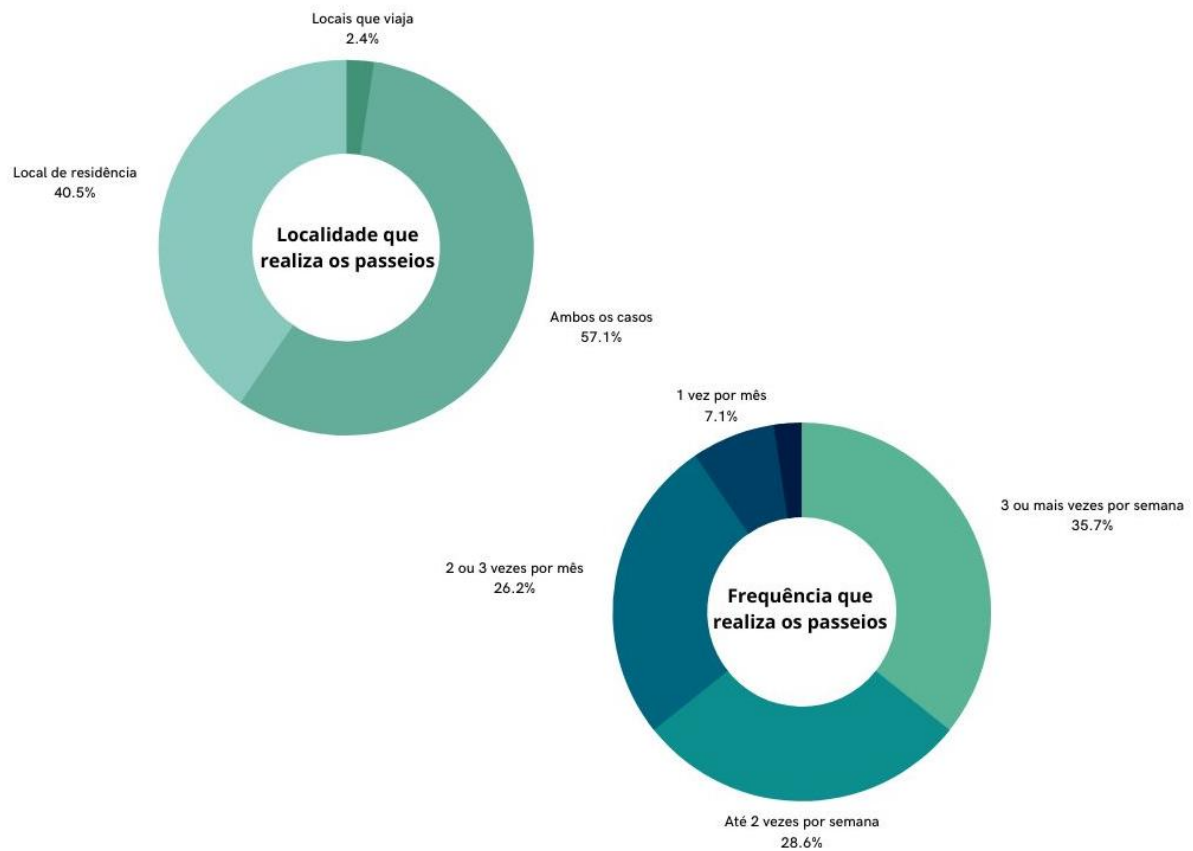


Fonte: Elaboração própria (2022).

Sobre a localidade em que estes passeios ocorrem, das 42 respostas, 17 pessoas (40,5%) relataram que passeiam pelo local de residência, uma pessoa (2,4%) respondeu que passeia pelos locais em que viaja e 24 respondentes (57,1%) assinalaram a opção “Ambos os casos”, ou seja, na maioria dos casos os respondentes passeiam em seu próprio município e outros locais.

Em relação a frequência em que os passeios diários são realizados, os respondentes tinham as seguintes opções: 3 ou mais vezes por semana, até 2 vezes por semana, 2 ou 3 vezes por mês, 1 vez por mês e em média, menos de uma vez por mês (esporadicamente). O GRÁFICO 8 mostra que 15 pessoas (35,7%) fazem passeios diários três ou mais vezes por semana, 12 pessoas (28,6%) num período de tempo de até duas vezes por semana, 11 pessoas (26,2%) passeiam de duas a três vezes por mês e três pessoas (7,1%) passeiam uma vez por mês. Apenas uma pessoa (2,4%) passeia esporadicamente, não aparecendo no GRÁFICO 8.

GRÁFICOS 7 E 8. LOCALIDADE QUE OS RESPONDENTES REALIZAM OS PASSEIOS DIÁRIOS DE BICICLETA E FREQUÊNCIA EM QUE ESSES PASSEIOS SÃO REALIZADOS



Fonte: Elaboração própria (2022).

Quanto as duas pessoas (4,5%) que não fazem passeios diários, questionou-se, em duas perguntas, quais eram os principais fatores impeditivos para a realização dos passeios no local de residência e nos locais que cada um visita. Para ambas as perguntas, os respondentes possuíam as seguintes opções: ausência de roteiros; ausência de informações sobre roteiros; falta de companhia; falta ou má conservação de infraestrutura cicloviária; segurança pública; segurança no trânsito; educação no trânsito; ausência de sinalização adequada. No local de residência, o primeiro respondente sinalizou a falta ou má conservação de infraestrutura cicloviária, segurança no trânsito e ausência de sinalização adequada. O segundo respondente acredita que são a ausência de roteiros, ausência de informações sobre roteiros, falta ou má conservação de infraestrutura cicloviária, segurança pública e segurança no trânsito. Na questão sobre os locais que visitam, o primeiro respondente disse não realizar passeios diários por conta da ausência de informações sobre roteiros. Já o segundo respondente relaciona isso a ausência de roteiros, falta de companhia, falta

ou má conservação de infraestrutura cicloviária, segurança pública, segurança no trânsito e educação no trânsito.

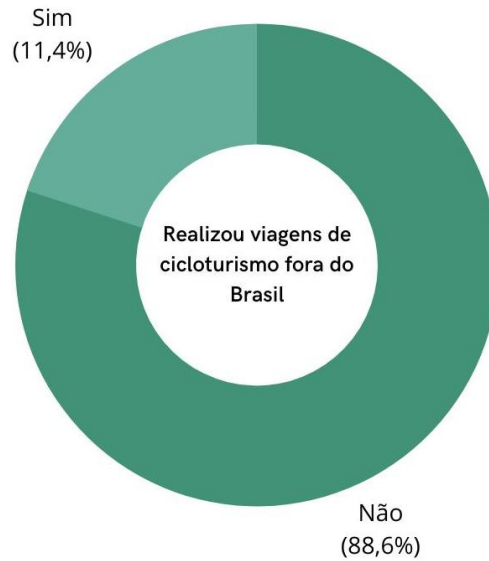
Observa-se que os fatores impeditivos da realização de passeios diários nos locais de residência são principalmente a falta ou má conservação de infraestrutura cicloviária e a segurança no trânsito, demonstrando uma cautela dos respondentes na prática do uso da bicicleta para passeios diários por conta das vias públicas de trânsito.

4.2.2 Práticas de cicloturismo no Brasil e no exterior

No estudo de Saldanha *et al.* (2019) o termo “cicloturismo” foi utilizado para simplificar a nomenclatura para as viagens com pernoite que utilizam uma bicicleta. No entanto, para evitar confusões, o termo “cicloturismo” utilizado até aqui foi mantido ao longo do trabalho, uma vez que Saldanha (2022) explica em sua tese que qualquer motivação recreacional (turismo ou lazer) utilizando uma bicicleta pode ser caracterizada como cicloturismo.

Nesta seção, primeiramente perguntou-se sobre a realização de viagens de cicloturismo fora do Brasil, sendo que das 44 respostas, 39 pessoas (88,6%) responderam que não realizaram esse tipo de viagem e cinco pessoas (11,4%) que realizam ou já realizaram.

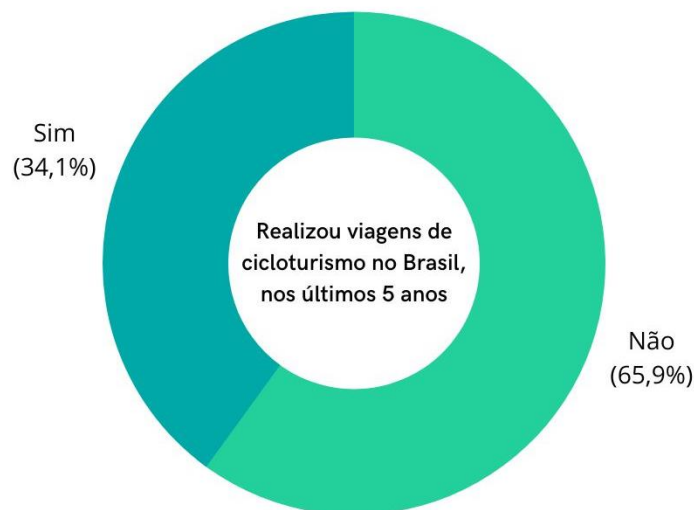
GRÁFICO 9. RESPONDENTES QUE REALIZARAM VIAGENS DE CICLOTURISMO FORA DO BRASIL



Fonte: Elaboração própria (2022).

Na sequência, perguntou-se se o indivíduo realizou alguma viagem de cicloturismo dentro do Brasil nos últimos 5 anos, onde 15 pessoas (34,1%) selecionaram a opção “sim” e 29 pessoas (65,9%) assinalaram a opção “não”.

GRÁFICO 10. RESPONDENTES QUE REALIZARAM VIAGENS DE CICLOTURISMO NO BRASIL NOS ÚLTIMOS CINCO ANOS

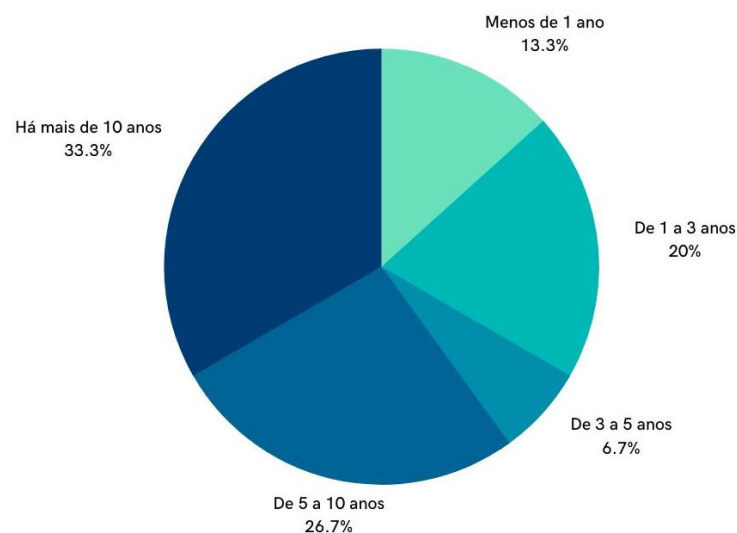


Fonte: Elaboração própria (2022).

Aqueles que escolheram a opção “sim”, 15 respondentes, foram direcionados às perguntas sobre o perfil das viagens de cicloturismo feitas no país.

Quando questionados há quanto tempo são realizadas viagens de cicloturismo no Brasil, dos 15, cinco pessoas (33,3%) responderam que viajam há mais de dez anos e quatro pessoas (26,7%) de cinco a dez anos. Uma pessoa (6,7%) viaja utilizando uma bicicleta como meio de transporte entre três a cinco anos, cerca de 20%, ou seja, três pessoas, viajam de um a três anos e outras duas pessoas (13,3%) há menos de um ano. Com este dado, percebe-se que a maioria dos respondentes são cicloturistas experientes pois realizam cicloturismo há mais de cinco anos, diferentemente do estudo de Saldanha *et al.* (2019) que apresenta cicloturistas que viajam a menos tempo.

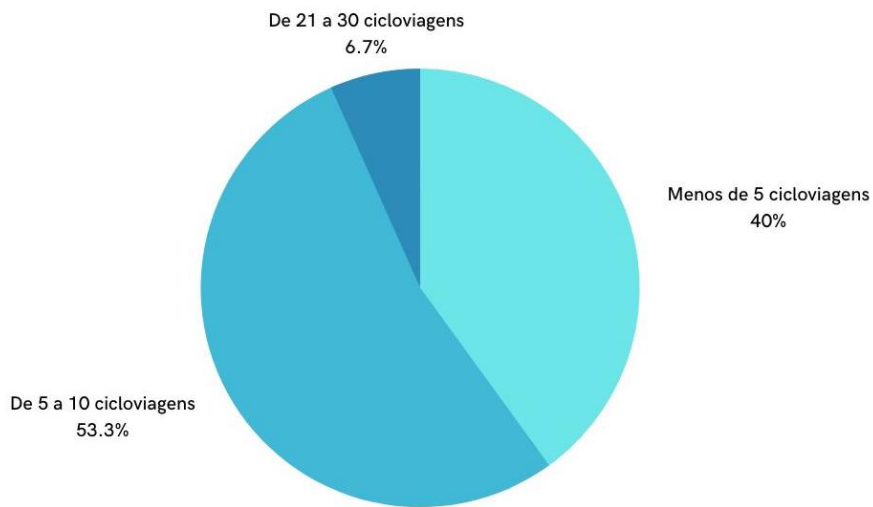
GRÁFICO 11. TEMPO EM QUE OS RESPONDENTES REALIZAM VIAGENS DE CICLOTURISMO NO BRASIL



Fonte: Elaboração própria (2022).

Sobre as viagens de cicloturismo realizadas nos últimos cinco anos no país, o GRÁFICO 12 mostra que oito pessoas (53,3%) viajaram de cinco a dez vezes de bicicleta, seis (40%) viajaram menos de cinco vezes e uma pessoa (6,7%) viajou entre 21 a 30 vezes neste período.

GRÁFICO 12. QUANTIDADE DE VIAGENS DE CICLOTURISMO REALIZADAS DENTRO DO BRASIL NOS ÚLTIMOS CINCO ANOS



Fonte: Elaboração própria (2022).

Na próxima questão, os respondentes tiveram espaço para citar rotas, destinos ou circuitos de cicloturismo que visitaram nos últimos cinco anos ou que julgassem importantes, onde os 15 respondentes citaram 24 destinos diferentes. A FIGURA 16 reuniu todas as respostas obtidas, estando as palavras mais citadas em destaque e as menos citadas em tamanhos menores.

FIGURA 16. ROTAS, DESTINOS OU CIRCUITOS DE CICLOTURISMO IMPORTANTES CITADOS PELOS RESPONDENTES



Fonte:

Elaboração própria (2022).

As rotas, circuitos ou destinos mais citados foram respectivamente: Litoral do Paraná, Vale Europeu e Caminho da Fé.

Dentre as opções sobre com quem os respondentes costumam viajar nas viagens de cicloturismo, nove pessoas (60%) viajam com amigos, três pessoas (20%) viajam sozinhas e três pessoas (20%) com grupos de pedal. As opções “em família” e “em casal” não foram assinaladas, corroborando o estudo de Saldanha *et al.* (2019) que apresentou as menores porcentagens de respostas nestas mesmas opções.

TABELA 2. COM QUEM OS RESPONDENTES COSTUMAM VIAJAR EM VIAGENS DE CICLOTURISMO

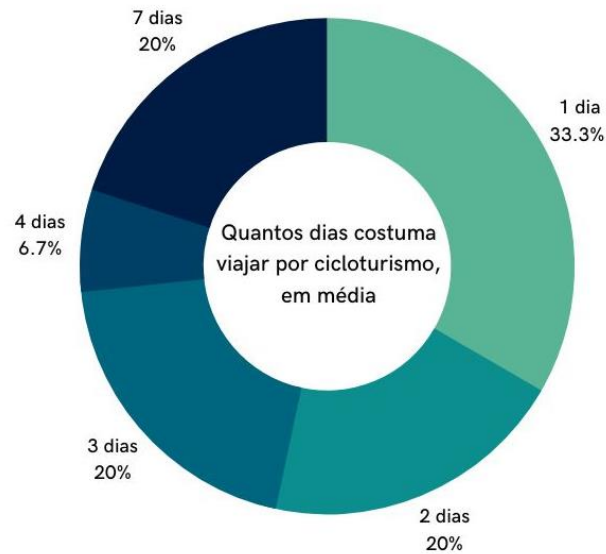
Com quem costuma viajar em uma viagem de cicloturismo?	
Com amigos	60%
Sozinho(a)	20%
Grupos de pedal	20%
Em família	0%
Em casal	0%

Fonte: Elaboração própria (2022).

A questão sobre quantos dias essas viagens duram, em média, apresentou opções que iam de um dia até 30 dias de duração. A maior porcentagem calculada foi

na opção “1 dia” com 5 respostas (33,3%). Nove pessoas, sendo três pessoas (20%) em cada opção, disseram viajar “2 dias”, “3 dias” e “7 dias”. Apenas uma pessoa (6,7%) selecionou a opção “4 dias” e as demais opções não foram selecionadas pelos respondentes.

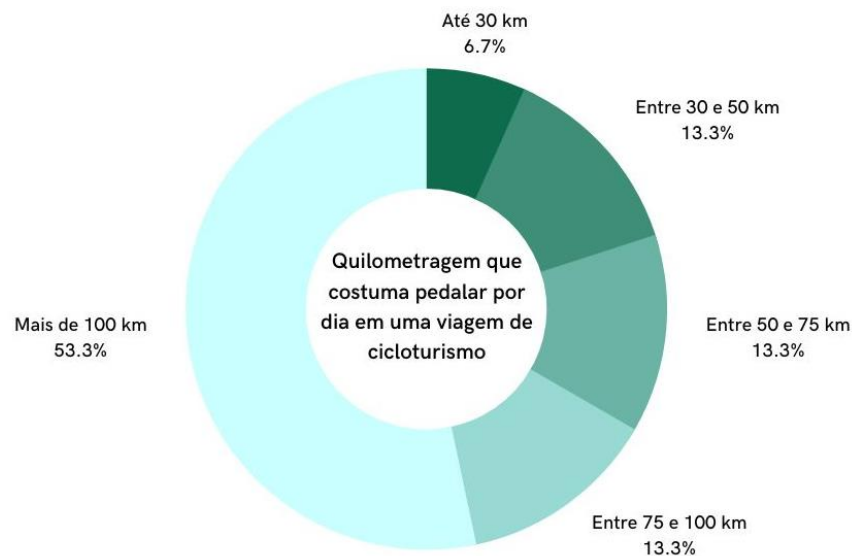
GRÁFICO 13. QUANTOS DIAS OS RESPONDENTES COSTUMAM VIAJAR EM MÉDIA



Fonte: Elaboração própria (2022).

Sobre a quilometragem pedalada durante as viagens de cicloturismo, oito pessoas (53,3%) responderam que pedalam mais de 100 km por dia, as opções “entre 30 a 50 km”, “entre 50 a 75 km” e “entre 75 e 100 km” tiveram duas respostas cada (13,3% para cada) e apenas uma pessoa (6,7%) pedala até 30 km em um dia durante a viagem. Somando estes dois últimos dados, de quilometragem diária percorrida e dias de permanência em que os resultados não apontam uma variável predominante, pode-se perceber que os trechos de roteiros de cicloturismo podem ser planejados para diversos perfis de cicloturistas.

GRÁFICO 14. QUILOMETRAGEM QUE OS RESPONDENTES COSTUMAM PEDALAR POR DIA EM UMA VIAGEM DE CICLOTURISMO



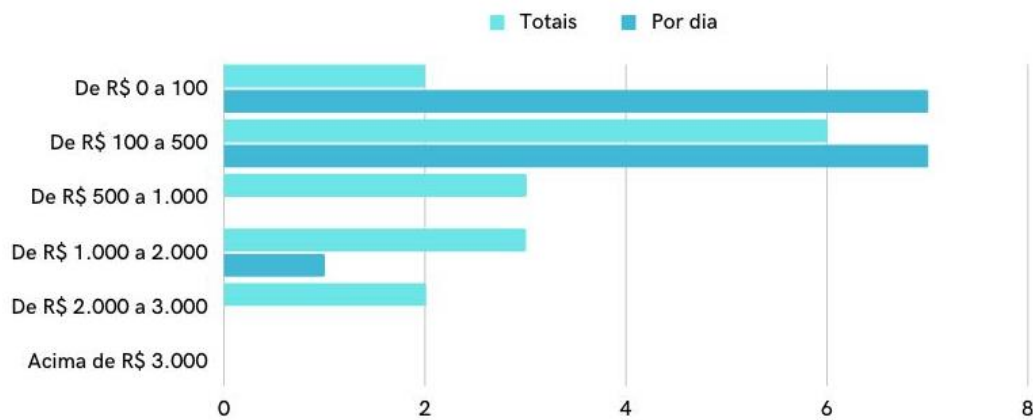
Fonte: Elaboração própria (2022).

Foram feitas duas perguntas abertas sobre os gastos dos respondentes em uma viagem de cicloturismo, separadas em gastos totais e gastos por dia. O GRÁFICO 15 mostra os valores mais citados pelos respondentes.

Em relação aos gastos totais, duas pessoas disseram gastar de R\$ 0 a R\$ 100,00, seis pessoas de R\$ 100,00 a R\$ 500,00, três pessoas de R\$ 500,00 a R\$ 1.000,00, outras três pessoas de R\$ 1.000,00 a R\$ 2.000,00, duas pessoas gastam de R\$ 2.000,00 a R\$ 3.000,00 e nenhuma gasta acima de R\$ 3.000,00. Já nos gastos por dia, sete pessoas gastam entre R\$ 0,00 e R\$ 100,00, outras sete gastam de R\$ 100,00 a R\$ 500,00, uma pessoa gasta entre R\$ 1.000,00 e R\$ 2.000,00 e ninguém gasta de R\$ 500,00 a R\$ 1.000,00, de R\$ 2.000,00 a R\$ 3.000,00 e acima de R\$ 3.000,00 por dia em uma viagem de cicloturismo.

Isso demonstra uma semelhança nos gastos diários dos respondentes da presente pesquisa e do estudo de Saldanha *et al.* (2019), que gastam, em sua maioria, diariamente entre R\$ 100,00 e R\$ 250,00. Os gastos totais dos respondentes dos dois estudos apresentam diferenças, sendo que no estudo de Saldanha *et al.* (2019) os dados são mais variados.

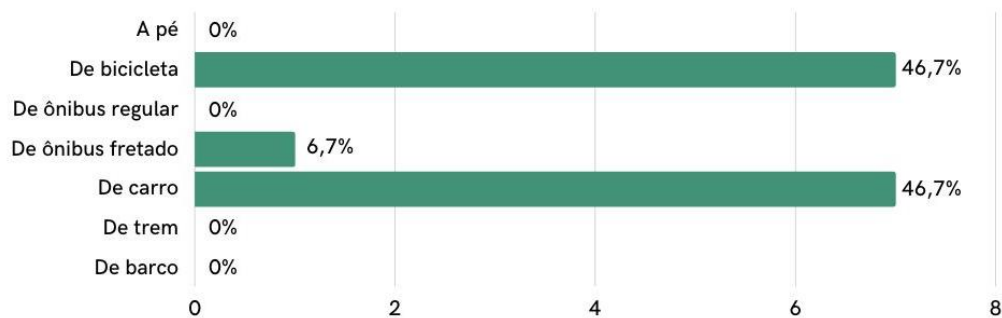
GRÁFICO 15. GASTOS TOTAIS E DIÁRIOS DOS RESPONDENTES EM UMA VIAGEM DE CICLOTURISMO



Fonte: Elaboração própria (2022).

Os respondentes informaram que costumam se locomover até o ponto de partida de uma viagem de cicloturismo, em sua maioria, de bicicleta ou de carro, conforme GRÁFICO 16. Sete pessoas (46,7) utilizam a própria bicicleta, outras sete (46,7%) vão de carro e apenas uma pessoa (6,7%) utiliza um ônibus fretado para se locomover até o ponto de partida.

GRÁFICO 16. COMO OS RESPONDENTES COSTUMAM SE LOCOMOVER ATÉ O PONTO DE PARTIDA DE UMA VIAGEM DE CICLOTURISMO



Fonte: Elaboração própria (2022).

Perguntou-se também se os indivíduos utilizavam bicicletas próprias ou alugadas nas viagens, em que as 15 respostas (100%) indicaram o uso de bicicletas próprias. Para entender o porquê da preferência por bicicletas próprias mais a fundo, é aconselhável a realização de pesquisas futuras que investiguem esse fato. No entanto, pode-se apontar aqui que, tendo em vista os locais de origem dos

respondentes, uma justificativa aceitável para essa preferência é o uso intenso das bicicletas próprias na rotina dos indivíduos, que passam a utilizar a própria bicicleta para viagens de cicloturismo.

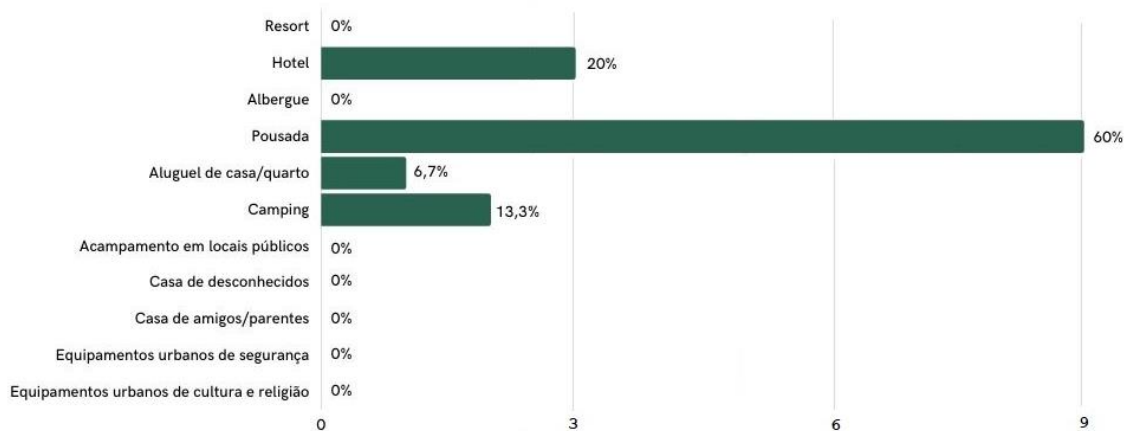
GRÁFICO 17. UTILIZAÇÃO DE BICICLETA PRÓPRIA OU ALUGADA PELOS RESPONDENTES EM VIAGENS DE CICLOTURISMO



Fonte: Elaboração própria (2022).

Tendo em vista a importância da hospedagem na atividade turística, questionou-se sobre a preferência de hospedagens dos respondentes. O GRÁFICO 18 mostra que nove pessoas (60%) preferem se hospedar em pousadas, três pessoas (20%) em hotéis, duas pessoas (13,3%) optam por *camping* e uma pessoa (6,7%) por aluguel de casa ou quarto. Os demais tipos de hospedagem não foram selecionados. Este dado corrobora com o estudo de Saldanha *et al.* (2019), em que a maioria dos respondentes (48,7%) também possuem preferência por pousadas.

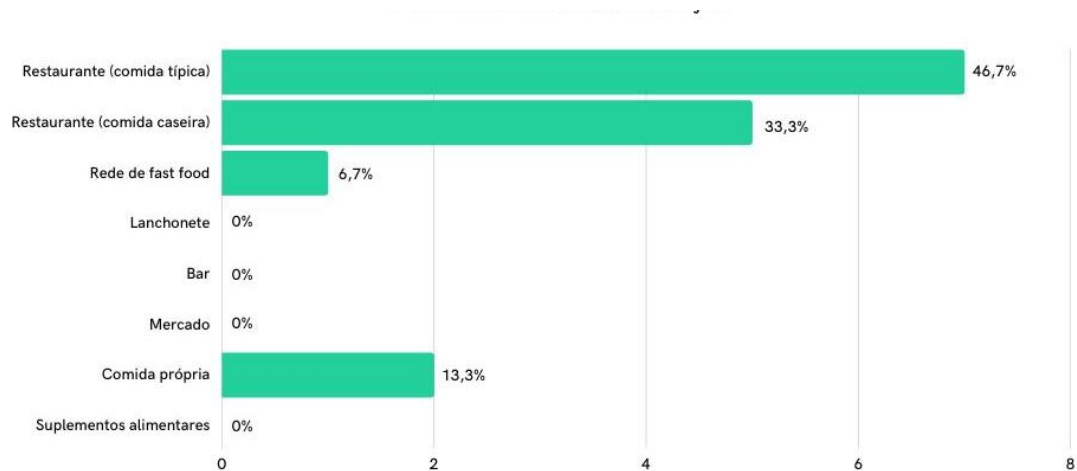
GRAFICO 18. PREFERÊNCIA DE HOSPEDAGEM DOS RESPONDENTES EM VIAGENS DE CICLOTURISMO



Fonte: Elaboração própria (2022).

A respeito da preferência de alimentação, apenas quatro das opções foram selecionadas. Sete pessoas (46,7%) preferem restaurantes com comida típica da localidade, cinco pessoas (33,3%) preferem restaurantes com comida caseira, duas pessoas (13,3%) optam por levar a própria comida e apenas uma pessoa prefere redes de *fast food*. No estudo de Saldanha *et al.* (2019), a preferência maior é por restaurantes de comida caseira, vindo na sequência os restaurantes de comida típica, percebendo-se um perfil muito parecido dos respondentes.

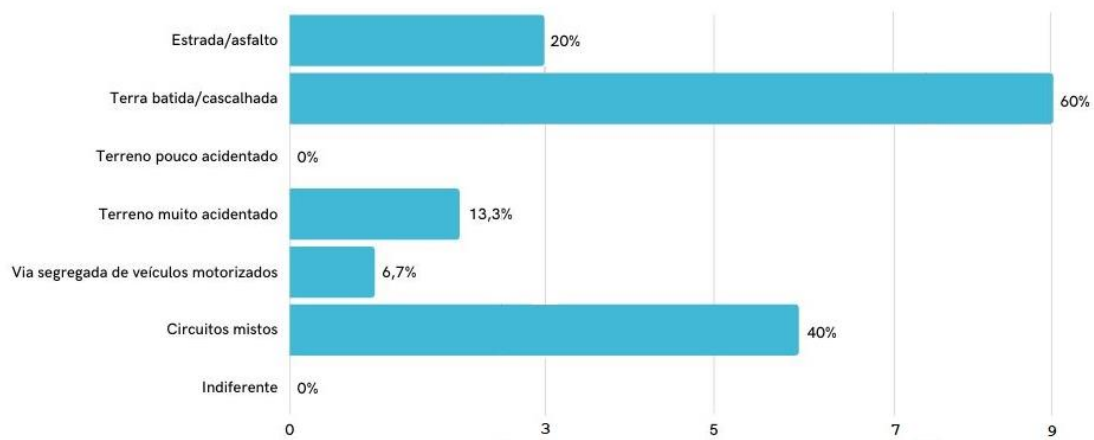
GRÁFICO 19. PREFERÊNCIA DE ALIMENTAÇÃO DOS RESPONDENTES EM VIAGENS DE CICLOTURISMO



Fonte: Elaboração própria (2022).

A infraestrutura e/ou tipo de pista preferida nas viagens de cicloturismo também foi avaliada, onde nove pessoas (60%) disseram preferir pedalar em terra batida/cascalhada, seis pessoas (40%) em circuitos mistos, três pessoas (20%) em estrada/asfalto, duas pessoas (13,3%) em terreno muito acidentado e uma pessoa (6,7%) em via segregada de veículos motorizados.

GRÁFICO 20. PREFERÊNCIA DE INFRAESTRUTURA/TIPO DE PISTA DOS RESPONDENTES EM VIAGENS DE CICLOTURISMO

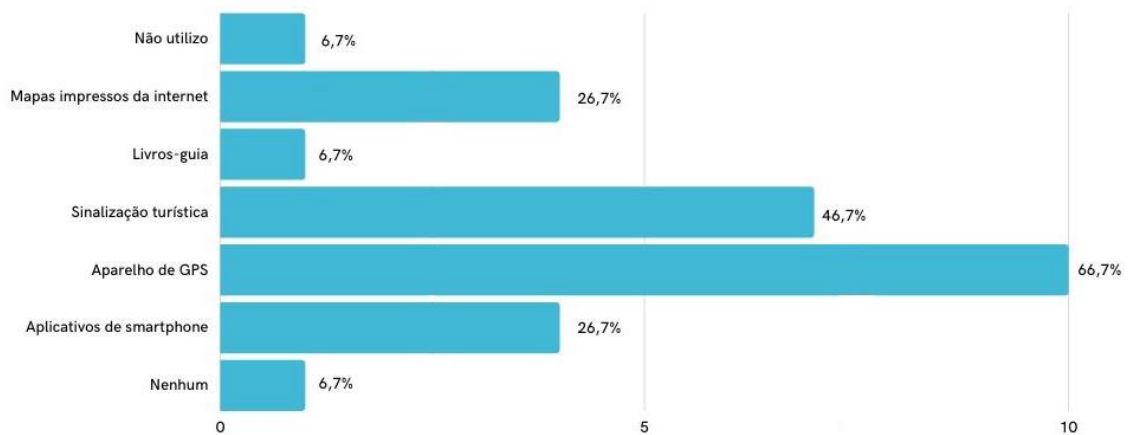


Fonte: Elaboração própria (2022).

Novamente percebe-se a semelhança do perfil dos respondentes deste estudo com os respondentes do estudo de Saldanha *et al.* (2019), que preferem terra batida/cascalhada, estrada/asfalto e circuitos mistos, respectivamente, como tipos de pistas em suas viagens de cicloturismo.

Em relação às informações nas viagens, dez pessoas (66,7%) optam por usar aparelho GPS para se situarem, sete pessoas (46,7%) preferem seguir a sinalização turística, quatro respondentes (26,7%) escolhem mapas impressos tirados da *internet* e outros quatro (26,7%) procuram aplicativos em seus *smartphones*. As três opções restantes foram escolhidas por uma pessoa (6,7%) cada, sendo estas: “mapas físicos”, “livros-guia” e “nenhum”. Isso pode significar que os municípios e/ou as governanças dos roteiros devem atentar-se para a importância de produzir mapas virtuais ou impressos bastante precisos e detalhados. Além disso, a sinalização do roteiro é fundamental para garantir a segurança do cicloturista.

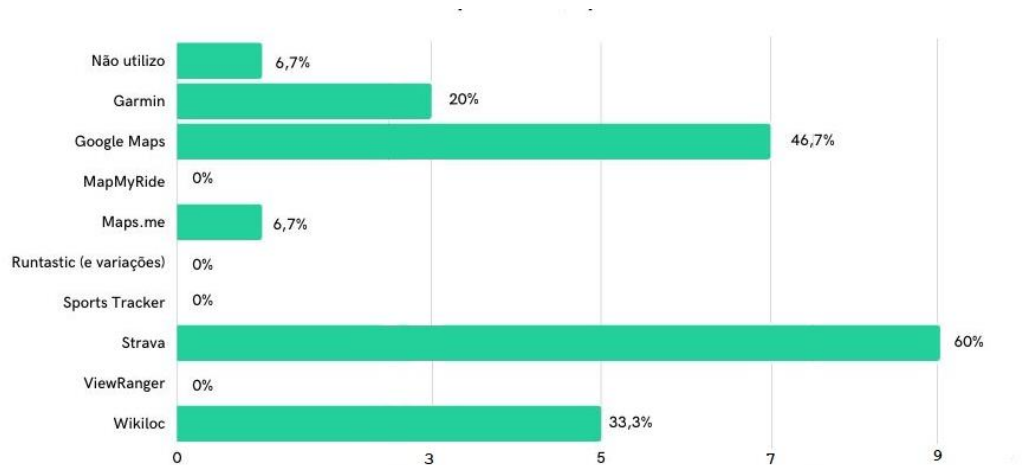
GRÁFICO 21. PREFERÊNCIA DE INFORMAÇÕES DOS RESPONDENTES EM VIAGENS DE CICLOTURISMO



Fonte: Elaboração própria (2022).

A pergunta seguinte se referiu a qual aplicativo é mais utilizado pelo respondente caso ele acesse esse tipo de equipamento de informação. Nove pessoas (60%) disseram utilizar mais o aplicativo Strava, sete pessoas (46,7%) usam frequentemente o Google Maps, cinco pessoas (33,3%) usam o Wikiloc, três respondentes (20%) utilizam o Garmin, uma pessoa (6,7%) usa o Maps.me e outra pessoa (6,7%) respondeu não utilizar nenhum aplicativo. As demais opções não foram selecionadas. Assim como no estudo de Saldanha *et al.* (2019), muitos respondentes disseram que utilizam aplicativos de celular em suas viagens de cicloturismo, sendo o aplicativo de maior uso o Strava.

GRÁFICO 22. PREFERÊNCIA DE APLICATIVOS PARA CELULAR DOS RESPONDENTES EM VIAGENS DE CICLOTURISMO



Fonte: Elaboração própria (2022).

Assim como ocorreu antes, abriu-se um espaço para respostas abertas sobre que outras atividades os respondentes costumam fazer enquanto realizam viagens de cicloturismo. As respostas estão reunidas na nuvem de palavras (FIGURA 17), com destaque para a palavra “turismo”.

FIGURA 17. OUTRAS ATIVIDADES FEITAS PELOS RESPONDENTES ENQUANTO REALIZAM VIAGENS DE CICLOTURISMO



Fonte: Elaboração própria (2022).

Sobre a utilização de agências para as viagens de cicloturismo, foi questionado de que forma as pessoas costumam organizar suas viagens e 14 pessoas (93,3%) relataram que organizando suas viagens de forma autônoma e autoguiada e apenas uma (6,7%) utiliza uma agência especializada com guia ou condutor. Nenhum dos respondentes utiliza agência especializada e faz viagens de cicloturismo autoguiadas.

GRÁFICO 23. COMO OS RESPONDENTES COSTUMAM ORGANIZAR SUAS VIAGENS DE CICLOTURISMO

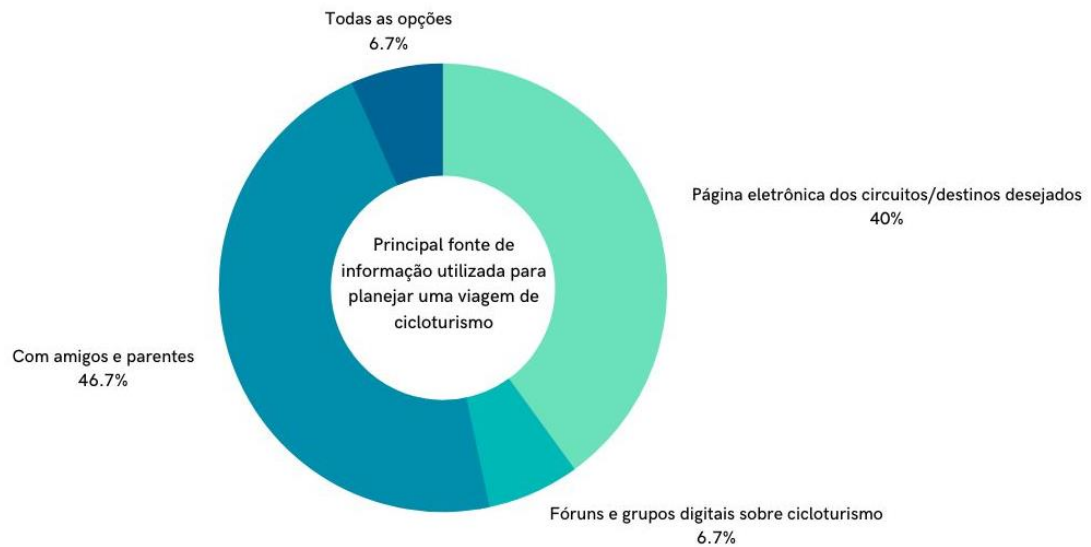


Fonte: Elaboração própria (2022).

Ao único respondente que utiliza os serviços de uma agência para viagens de cicloturismo, questionou-se sobre o porquê, indagando suas motivações para isso. O respondente poderia selecionar todas as opções que justificavam sua escolha por uma agência especializada, sendo elas: companhia para o percurso, conhecimento do roteiro, consertos eventuais, equipe e carro de apoio, reservas de hospedagem, reservas de serviços relacionados e pacote completo de determinado circuito. No caso, o respondente selecionou as opções: companhia para o percurso, conhecimento do roteiro, equipe e carro de apoio e pacote completo de determinado circuito.

Em relação a principal fonte de informação utilizada pelos respondentes para planejar e executar viagens de cicloturismo, sete pessoas (46,7%) responderam que pegam informações com amigos e parentes, seis pessoas (40%) acessam páginas dos circuitos ou destinos almejados para coletar informações, uma pessoa (6,7%) procura informações em fóruns e grupos digitais sobre cicloturismo e apenas uma busca informações em todas as opções.

GRÁFICO 24. PRINCIPAL FONTE DE INFORMAÇÃO UTILIZADA NO PLANEJAMENTO DE VIAGENS DE CICLOTURISMO DOS RESPONDENTES



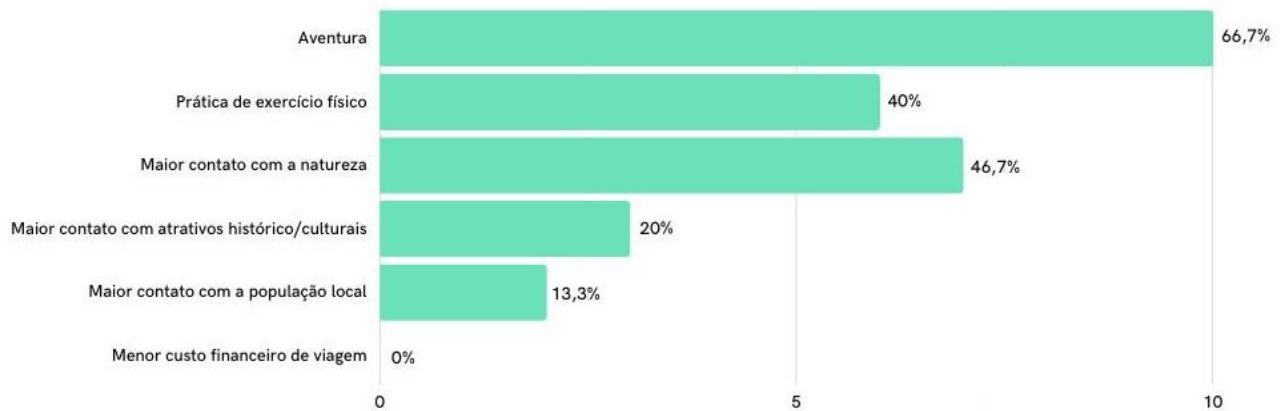
Fonte: Elaboração própria (2022).

Estes dados indicam que é necessário que os roteiros possuam um sistema de informações eficaz, pois o boca a boca⁷ e as páginas eletrônicas são fundamentais.

Outra questão foi sobre as principais motivações para realizar uma viagem de cicloturismo, onde as pessoas podiam escolher as opções: aventura, prática de exercício físico, maior contato com a natureza, maior contato com atrativos histórico/culturais, maior contato com a população local ou menor custo financeiro de viagem. Dez pessoas (66,7%) viajam de bicicleta por aventura, sete pessoas (46,7%) para um maior contato com a natureza, seis pessoas (40%) para a prática de exercício físico, três pessoas (20%) para um maior contato com atrativos histórico/culturais e duas pessoas (13,3%) pensam no contato com a população local.

GRÁFICO 25. MAIORES MOTIVAÇÕES DOS RESPONDENTES PARA REALIZAR VIAGENS DE CICLOTURISMO

7 Gíria relacionada a forma de transmitir informações em conversas informais.



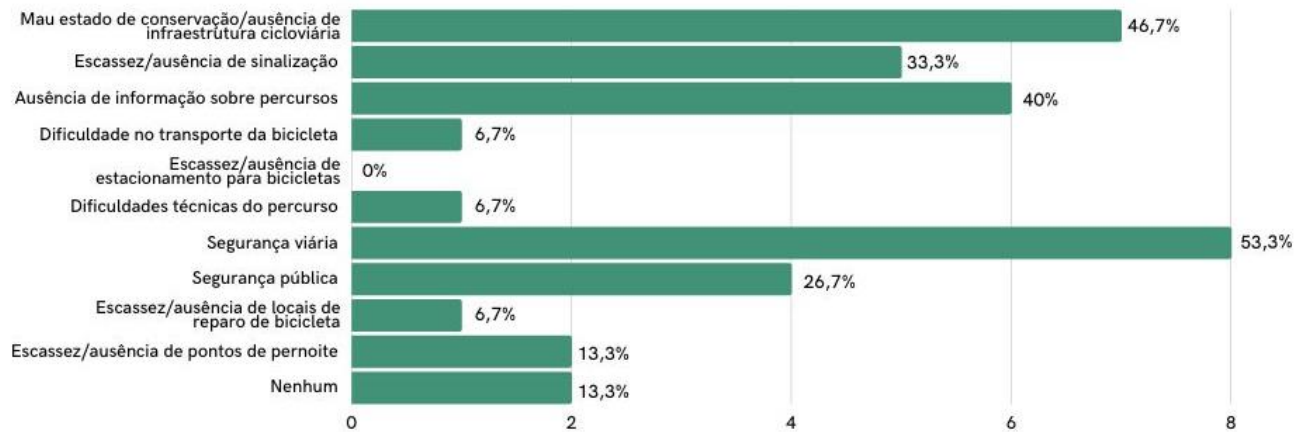
Fonte: Elaboração própria (2022).

Ao observar este dado, aponta-se que as campanhas de marketing dos roteiros podem aproveitar estes elementos para divulgação e promoção, atraindo os cicloturistas.

Para finalizar este tópico, foi perguntado aos respondentes quais os problemas que eles consideravam como os principais encontrados em suas viagens de cicloturismo. As respostas são mostradas no GRÁFICO 26, onde pode-se observar que oito pessoas (53,3%) consideram a segurança viária um dos principais problemas, sete pessoas (46,7%) apontam o mau estado de conservação e/ou ausência de infraestrutura cicloviária, seis pessoas (40%) consideram a ausência de informação sobre percursos, cinco pessoas (33,3%) apontam a escassez e/ou ausência de sinalização, quatro pessoas (26,7%) acham que é a segurança pública, duas pessoas (13,3%) consideram a escassez e/ou ausência de pontos de pernoite, uma pessoa (6,7%) sinaliza a dificuldade no transporte da bicicleta, outra pessoa (6,7%) as dificuldades técnicas do percurso e outra pessoa a escassez e/ou ausência de locais de reparo de bicicleta. Duas pessoas (13,3%) disseram não ter encontrado nenhum problema em suas viagens de cicloturismo.

O mau estado de conservação/ausência de infraestrutura cicloviária e a segurança viária também se destacam no estudo de Saldanha *et al.* (2019), demonstrando uma preocupação dos cicloturistas com a segurança.

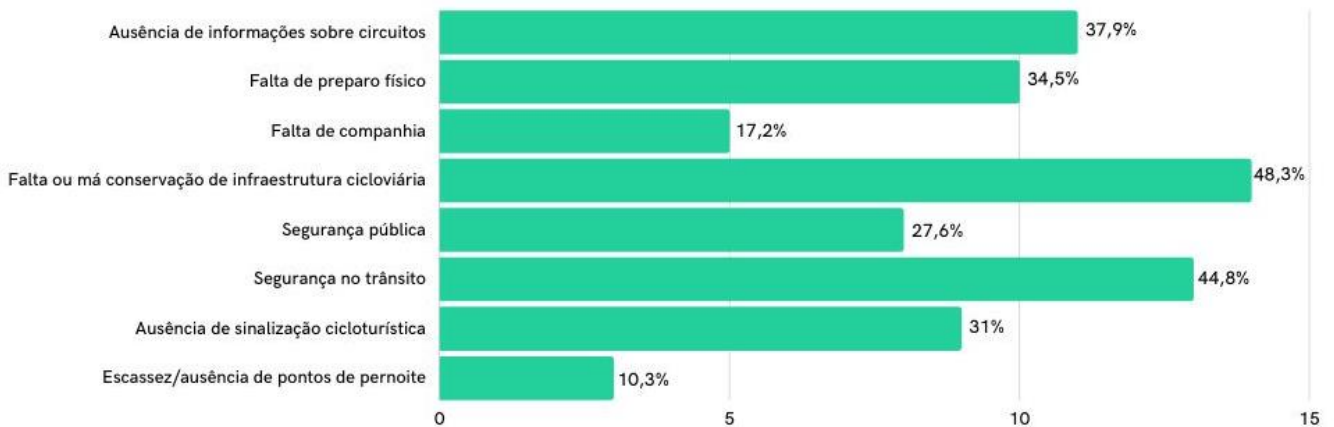
GRÁFICO 26. PRINCIPAIS PROBLEMAS ENCONTRADOS PELOS RESPONDENTES NAS VIAGENS DE CICLOTURISMO



Fonte: Elaboração própria (2022).

Quanto aos fatores que impedem as pessoas de realizarem viagens de cicloturismo no Brasil, os 29 respondentes que não realizaram nenhuma viagem de cicloturismo nos últimos cinco anos puderam selecionar quantas opções fossem necessárias no questionário para explicar os fatores impeditivos da realização dessas viagens. Foram 14 respostas (48,3%) para a falta ou má conservação de infraestrutura cicloviária, 13 respostas (44,8%) para o fator de segurança no trânsito, 11 respostas (37,9%) para a ausência de informações sobre circuitos, 10 respostas (34,5%) para a falta de preparo físico como motivação, nove respostas (31%) para a ausência de sinalização cicloturística, oito respostas (27,6%) para a questão da segurança pública, cinco respostas (17,2%) que apontaram o fator da falta de uma companhia e três respostas (10,3%) para a escassez e/ou ausência de pontos de pernoite.

GRÁFICO 27. PRINCIPAIS IMPEDITIVOS PARA OS RESPONDENTES PARA A REALIZAÇÃO DE VIAGENS DE CICLOTURISMO NO BRASIL



Fonte: Elaboração própria (2022).

Assim como na questão sobre problemas encontrados, a falta ou má conservação de infraestrutura cicloviária aparece em destaque, junto a segurança no trânsito, o que mostra que os órgãos de planejamento devem estar atentos a essa questão.

4.2.3 Práticas de cicloturismo em Tijucas do Sul

Esta sessão foi dedicada a prática de cicloturismo no município em questão, onde algumas das perguntas já feitas anteriormente foram repassadas incluindo Tijucas do Sul em seu contexto. Antes de tudo, perguntou-se ao respondente se o mesmo realizou alguma viagem de cicloturismo em Tijucas do Sul nos últimos cinco anos. Dos 44 respondentes da pesquisa, 18 (40,9%) responderam que sim e 26 (59,1%) responderam que não.

FIGURA 18. RESPONDENTES QUE REALIZARAM CICLOTURISMO EM TIJUCAS DO SUL NOS ÚLTIMOS CINCO ANOS



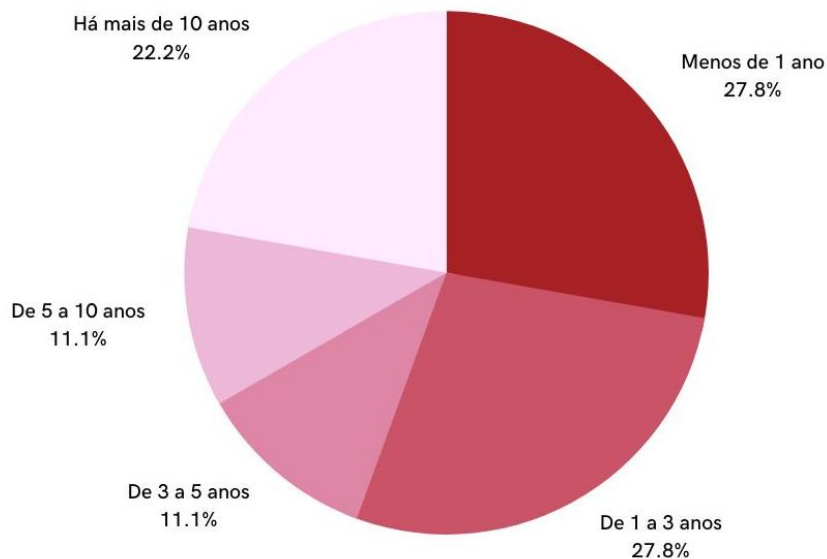
Fonte: Elaboração própria (2022).

Aos respondentes que disseram que realizaram viagens de cicloturismo em Tijucas do Sul (40,9%) foram feitas as perguntas sobre o perfil dessas viagens.

Primeiramente, questionou-se há quanto tempo o indivíduo realiza viagens de cicloturismo no município em questão. Pode-se observar na GRÁFICO 28 que das 18 pessoas, cinco (27,8%) viajam de bicicleta pelo município entre um e três anos, cinco (27,8%) há menos de um ano, quatro (22,2%) há mais de dez anos, duas (11,1%) de três a cinco anos e duas pessoas (11,1%) de cinco a 10 anos.

Neste caso, os cicloturistas se assemelham ao estudo de Saldanha *et al.* (2019) e mostram-se diferentes do tópico das questões gerais, realizando viagens no município de Tijucas do Sul há pouco tempo. Propõe-se pesquisas futuras para entender o porquê disso, levando em conta questões como oferta, conservação, sinalização, etc.

GRÁFICO 28. TEMPO EM QUE OS RESPONDENTES REALIZAM CICLOTURISMO EM TIJUCAS DO SUL

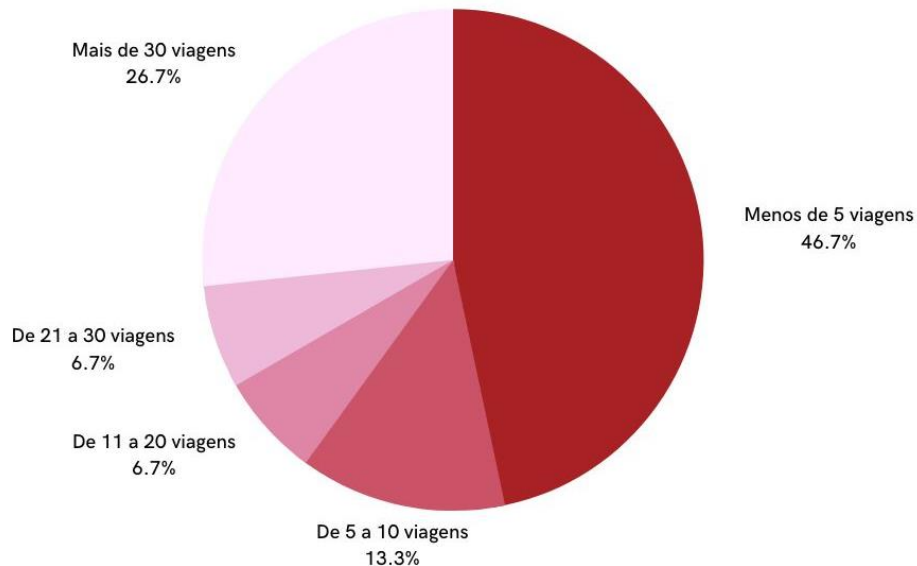


Fonte: Elaboração própria (2022).

Com a opção de resposta aberta, a questão seguinte foi sobre a quantidade de viagens de cicloturismo feitas pelos respondentes, conforme mostra o GRÁFICO 29. De 18 respondentes, sete (46,7%) realizaram menos de cinco viagens de cicloturismo em Tijucas do Sul, quatro (26,7%) realizaram mais de 30, duas pessoas (13,3%) de cinco a dez, uma pessoa (6,7%) de 11 a 20 e uma pessoa (6,7%) de 21 a 30 viagens

nos últimos cinco anos. Nota-se nessa questão, uma alta variedade nas respostas que devem ser consideradas nas ações de planejamento do cicloturismo.

GRÁFICO 29. QUANTIDADE DE VIAGENS DE CICLOTURISMO REALIZADAS PELOS RESPONDENTES EM TIJUCAS DO SUL



Fonte: Elaboração própria (2022).

Pediu-se, em seguida, para que os 18 respondentes citarem os circuitos ou rotas que julgam mais importantes no município ou ao redor dele, para entender por onde os indivíduos costumam pedalar. Foram citadas regiões pertencentes ao município e localidades vizinhas. As palavras mais citadas foram Campestre, Saltinho, Morro da Cruz, Tronco e Postinho, todas regiões localizadas dentro de Tijucas do Sul e, com a exceção da região de Tronco, todas abrangidas por ao menos uma das cinco rotas cicloturísticas do município.

FIGURA 19. CIRCUITOS E ROTAS MAIS IMPORTANTES EM TIJUCAS DO SUL PARA OS RESPONDENTES



Fonte: Elaboração própria (2022).

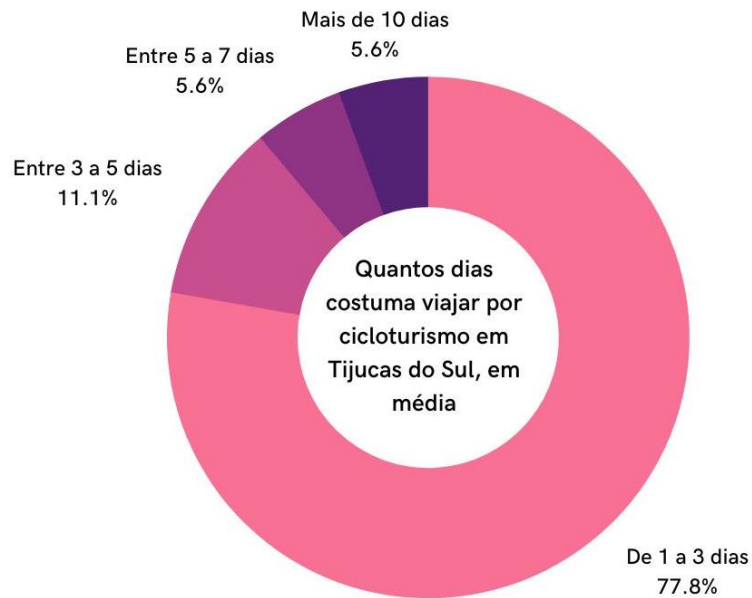
Assim como nas perguntas sobre as práticas de cicloturismo no Brasil, questionou-se sobre com quem o respondente costuma viajar quando está realizando cicloturismo no município de Tijucas do Sul. Dentre as 18 pessoas, nove dos indivíduos (50%) disseram pedalar com amigos, três (16,7%) em grupos locais de pedal, outros três (16,7%) sozinhos, dois (11,1%) pedalam junto com suas famílias e um (5,6%) em casal. Esse dado corrobora com o resultado do mesmo tópico nas questões de viagens de cicloturismo no geral. No entanto, no resultado geral nenhum dos respondentes costuma viajar com a família ou em casal, diferentemente dos resultados obtidos em Tijucas do Sul.



Fonte: Elaboração própria (2022).

Outra questão levantada foi em relação ao tempo em que costuma-se viajar por cicloturismo em Tijucas do Sul. Das 18 pessoas que responderam, 14 (77,8%) disseram que é de um a três dias, duas pessoas (11,1%) que é de três a cinco dias, uma pessoa (5,6%) respondeu que é entre cinco e sete dias e uma pessoa (5,6%) respondeu que viaja utilizando uma bicicleta no município por mais de dez dias. Isso indica que o perfil das viagens de cicloturismo em Tijucas é diferente e os roteiros devem ser planejados para isso.

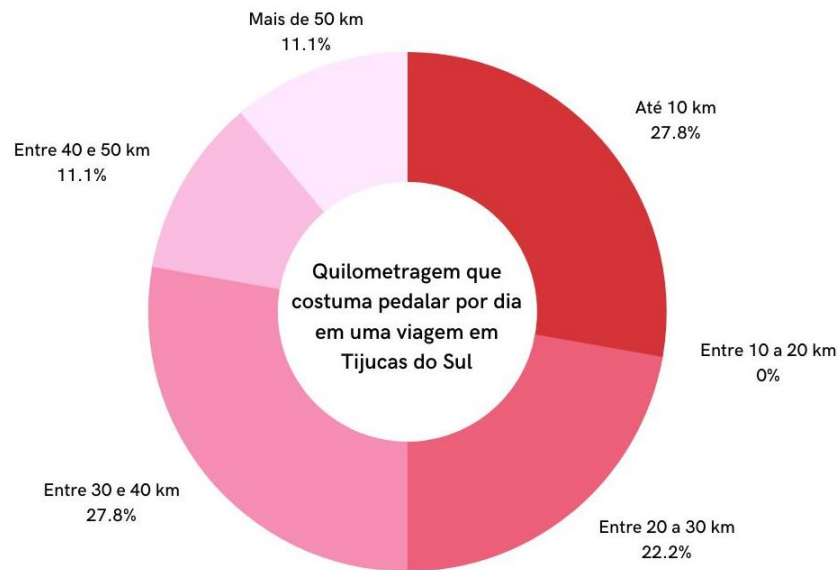
GRÁFICO 31. QUANTOS DIAS OS RESPONDENTES COSTUMAM VIAJAR POR CICLOTURISMO, EM MÉDIA, EM TIJUCAS DO SUL



Fonte: Elaboração própria (2022).

Também foi perguntado sobre a quilometragem atingida, em média, por dia em uma viagem de cicloturismo no município. De todas as 18 respostas, cinco respondentes (27,8%) disseram pedalar até dez km, outros cinco (27,8%) pedalam entre 30 a 40 km, quatro (22,2%) pedalam entre 20 e 30 km, dois (11,1%) pedalam entre 40 a 50 km e outros dois (11,1%) pedala mais de 50 km por dia. Assim, pode-se observar que a quilometragem pedalada pelos respondentes mostra-se bastante variada, o que corrobora com o projeto de cicloturismo da Prefeitura, que traz diferentes rotas com diferentes níveis de dificuldade.

GRÁFICO 32. QUILOMETRAGEM QUE OS RESPONDENTES COSTUMAM PEDALAR POR DIA NAS VIAGENS EM TIJUCAS DO SUL

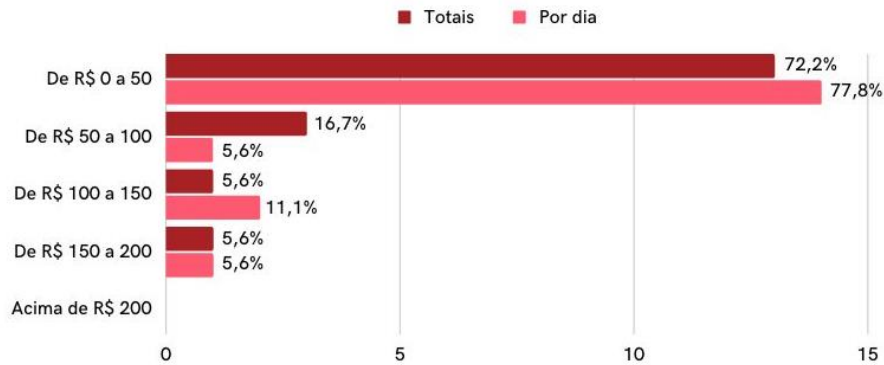


Fonte: Elaboração própria (2022).

Sobre os gastos que o respondente costuma ter em uma viagem de cicloturismo por Tijucas do Sul, o GRÁFICO 33 mostra tanto a quantidade total quanto os gastos por dia, em média, dos indivíduos. Nos gastos totais, observa-se que, dos 18 respondentes, 13 (72,2%) gastam de R\$ 0,00 a R\$ 50,00, três (16,7%) gastam entre R\$ 50,00 e R\$ 100,00 e um (5,6%) gasta de R\$ 100,00 a R\$ 150,00. Nos gastos por dia, 14 respondentes gastam de R\$ 0,00 a R\$ 50,00, um (5,6%) gasta de R\$ 50,00 a R\$ 100,00, dois (11,1%) gastam de R\$ 100,00 a R\$ 150,00 e uma pessoa (5,6%) gasta de R\$150,00 a 200,00.

Assim como no tópico de cicloturismo no Brasil, esta pergunta foi feita de forma que os respondentes pudessem digitar os valores que gastam tanto por dia quanto no total em suas viagens de cicloturismo. Mostra-se então uma grande diferença no perfil de gastos dos respondentes das duas questões. Pode-se justificar que os gastos são menores em Tijucas do Sul por conta da maior parte dos respondentes ser morador do município, no entanto, é de grande valia considerar o porquê dessa diferença ao analisar características importantes para a atividade turística, como, por exemplo, a oferta existente para os cicloturistas.

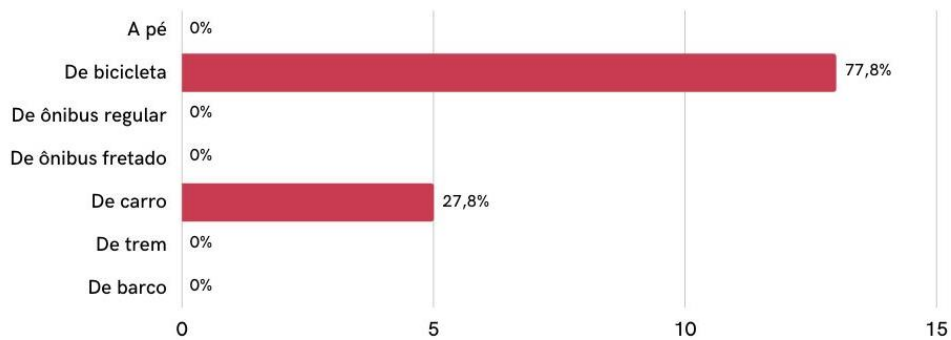
GRÁFICO 33. GASTOS TOTAIS E POR DIA DOS RESPONDENTES EM VIAGENS DE CICLOTURISMO EM TIJUCAS DO SUL



Fonte: Elaboração própria (2022).

No que se refere a como os respondentes se locomovem até o ponto de partida de uma viagem de cicloturismo em Tijucas do Sul, dos 18 respondentes, 13 (77,8%) Cerca de 77,8% dos respondentes disseram que utilizam a própria bicicleta e cinco (27,8%) vão de carro.

GRÁFICO 34. COMO OS RESPONDENTES SE LOCOMOVEM ATÉ O PONTO DE PARTIDA DE UMA VIAGEM DE CICLOTURISMO EM TIJUCAS DO SUL



Fonte: Elaboração própria (2022).

Novamente, abriu-se um espaço para os respondentes relatarem que outras atividades eles realizam enquanto realizam cicloturismo, dessa vez em Tijucas do Sul. A FIGURA 20 mostra as atividades apontadas, onde a palavra Caminhada aparece como a mais citada pelos respondentes.

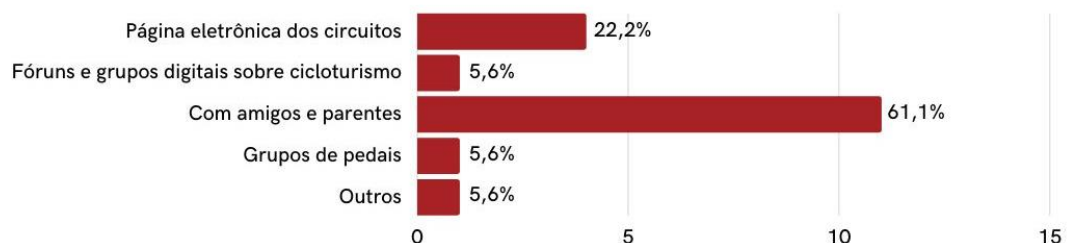
FIGURA 20. OUTRAS ATIVIDADES QUE OS RESPONDENTES FAZEM ENQUANTO REALIZAM VIAGENS DE CICLOTURISMO EM TIJUCAS DO SUL

Meditação
 Consultas médicas
 Corrida
 Caminhada
 Alimentação Ouço podcast
 Fotografia

Fonte: Elaboração própria (2022).

Questionou-se sobre a principal fonte de informação utilizada pelos respondentes para suas viagens de cicloturismo em Tijucas do Sul, onde, de 18 respondentes, 11 (61,1%) se informam sobre suas viagens através de amigos e parentes, quatro (22,2%) procuram páginas eletrônicas dos circuitos desejados, um (5,6%) olha fóruns e grupos digitais sobre cicloturismo, um (5,6%) fala com grupos de pedais para colher informações e um (5,6%) utiliza outras fontes. Isso demonstra que a indicação de parentes e amigos é importante para as viagens de cicloturismo e que as informações de sites ou páginas eletrônicas da internet devem ser levadas em conta no planejamento de circuitos e roteiros.

GRÁFICO 35. PRINCIPAIS FONTES DE INFORMAÇÕES UTILIZADAS PELOS RESPONDENTES PARA AS VIAGENS DE CICLOTURISMO EM TIJUCAS DO SUL

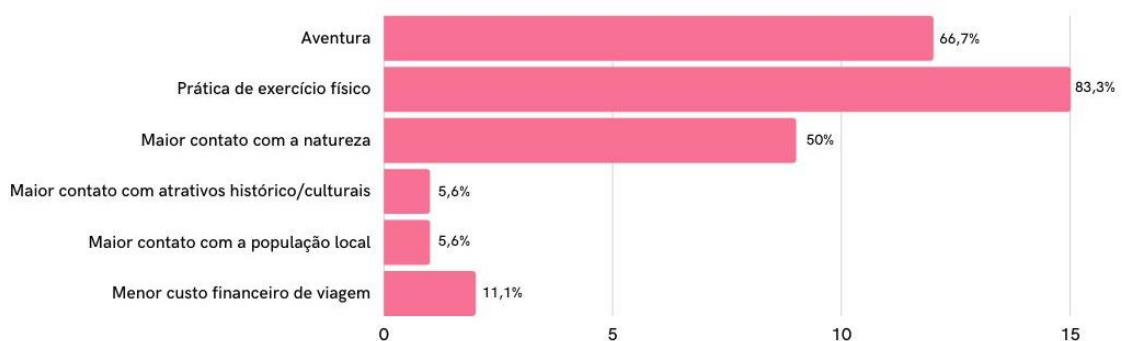


Fonte: Elaboração própria (2022).

Para entender as motivações que fazem o respondente fazer cicloturismo por Tijucas do Sul, foram elencadas as opções descritas no GRÁFICO 36. De 18

respondentes, 15 (83,3%) responderam que viajam de bicicleta no município por conta da prática de exercício físico, 12 (66,7%) por conta de aventura, nove (50%) responderam que é pelo maior contato com a natureza, dois (11,1%) disseram que é por conta do menor custo financeiro de viagem, um (5,6%) disse se tratar do maior contato com os atrativos históricos/culturais e um (5,6%) pelo maior contato com a população local. Nota-se que as motivações das viagens de cicloturismo gerais e as viagens de cicloturismo em Tijucas do Sul são semelhantes.

GRÁFICO 36. MOTIVAÇÕES DOS RESPONDENTES PARA AS VIAGENS DE CICLOTURISMO EM TIJUCAS DO SUL

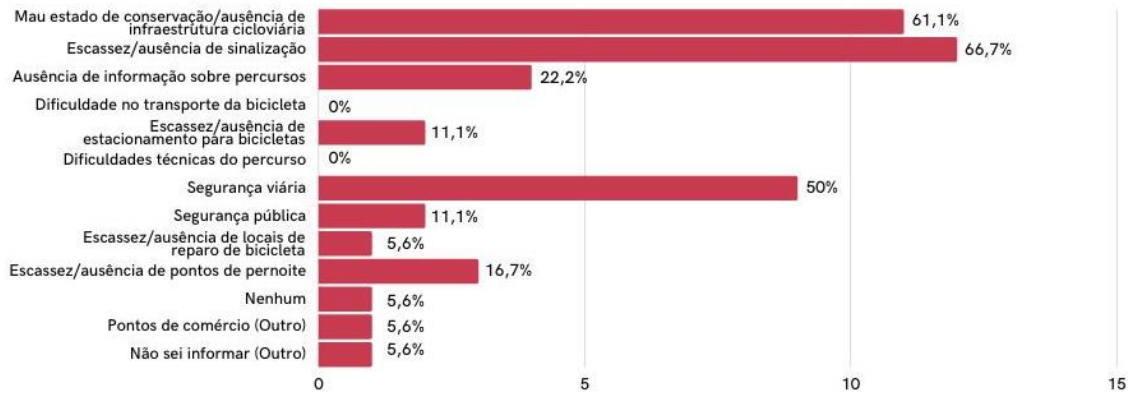


Fonte: Elaboração própria (2022).

Foi perguntado também sobre os principais problemas encontrados pelos respondentes durante os percursos das viagens de cicloturismo no município. Das 18 pessoas que responderam, 12 (66,7%) apontaram a escassez ou ausência de sinalização, 11 (61,1%) o mau estado ou ausência de infraestrutura cicloviária, nove (50%) a segurança viária, quatro (22,2%) a ausência de informações sobre percursos, três (16,7%) a escassez ou ausência de pontos de pernoite, dois (11,1%) a escassez ou ausência de estacionamentos para bicicleta, dois (11,1%) a segurança pública, um (5,6%) a escassez ou ausência de locais de reparo de bicicleta, um (5,6%) respondeu que não encontrou nenhum problema e dois respondentes selecionaram a opção “Outros” e citaram “Pontos de comércio” e “Não sei informar”.

A partir desse dado, observa-se que o principal problema encontrado pelos respondentes está ligado à sinalização, diferentemente do tópico das práticas de cicloturismo no Brasil, que apontou uma preocupação maior com a segurança viária.

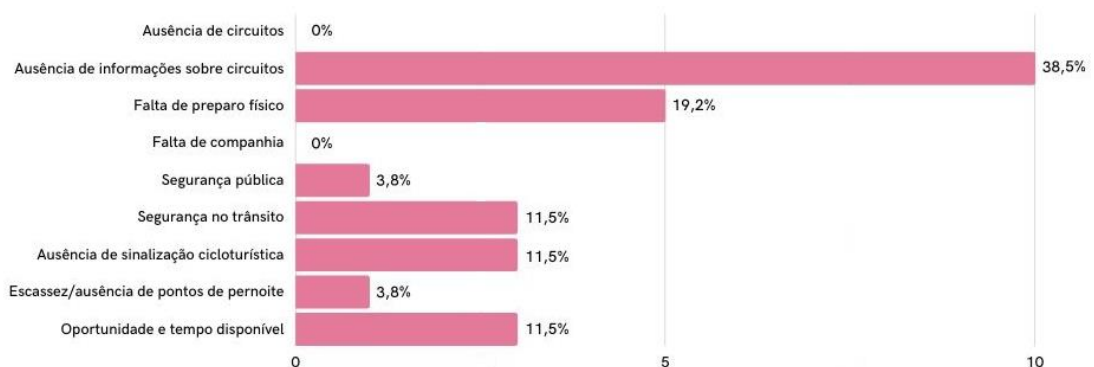
GRÁFICO 37. PRINCIPAIS PROBLEMAS ENCONTRADOS PELOS RESPONDENTES DURANTE AS VIAGENS DE CICLOTURISMO EM TIJUCAS DO SUL



Fonte: Elaboração própria (2022).

Essa foi a última pergunta deste tópico. O tópico seguinte refere-se aos fatores que impedem os respondentes de praticar cicloturismo em Tijucas do Sul, onde 26 pessoas responderam a pergunta.

GRÁFICO 38. PRINCIPAIS IMPEDITIVOS PARA A REALIZAÇÃO DE CICLOTURISMO EM TIJUCAS DO SUL



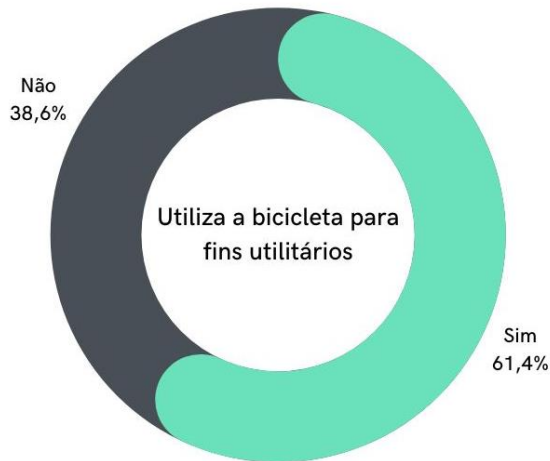
Fonte: Elaboração própria (2022).

Dos 26 respondentes, dez respondentes (38,5%) apontaram para ausência de informações sobre circuitos, cinco (19,2%) para a falta de preparo físico, três (11,5%) para a segurança no trânsito, três (11,5%) para a ausência de sinalização cicloturística, três (11,5%) para questões de oportunidade e tempo disponível, um (3,8%) para segurança pública e um (3,8%) para escassez ou ausência de pontos de pernoite. Novamente, indica-se a necessidade de um sistema de informações eficaz para as viagens de cicloturismo.

4.2.4 Mobilidade urbana

Nesse tópico, a todos os 44 respondentes foram perguntadas questões relacionadas ao uso de bicicleta para a mobilidade urbana. A primeira questão foi se o respondente utiliza ou não a bicicleta para fins utilitários em seu dia a dia, em que 27 pessoas (61,4%) responderam que sim e 17 (38,6%) responderam que não.

GRÁFICO 39. RESPONDENTES QUE UTILIZAM A BICICLETA PARA FINS UTILITÁRIOS

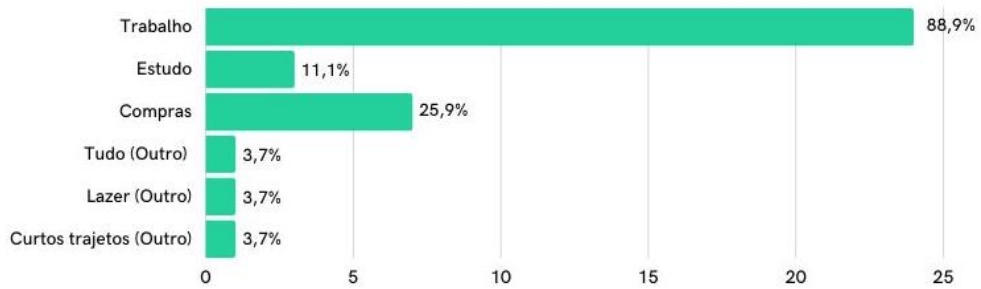


Fonte: Elaboração própria (2022).

Para os que responderam “sim”, 27 pessoas, o questionário direcionou às perguntas sobre o perfil desses passeios para fins utilitários. Aos que responderam “não”, bem como as demais perguntas, o formulário direcionou para os fatores que impediam os indivíduos de utilizar as bicicletas para a mobilidade urbana.

Tendo em vista a questão da utilização da bicicleta de uma forma geral, questionou-se aos respondentes em quais atividades eles usam a bicicleta. As opções do questionário eram trabalho, estudo, compras e “outro”, onde os indivíduos podiam digitar que atividades eles achariam importante citar. O método de resposta foi através de caixa de seleção. Dos 27 respondentes, 24 afirmaram (88,9%) que utilizam a bicicleta para ir ao trabalho, sete (25,9%) utilizam para fazer compras e três (11,1%) para estudo. Três pessoas assinalaram a opção “outro” e escreveram “tudo”, “lazer” e “curtos trajetos”.

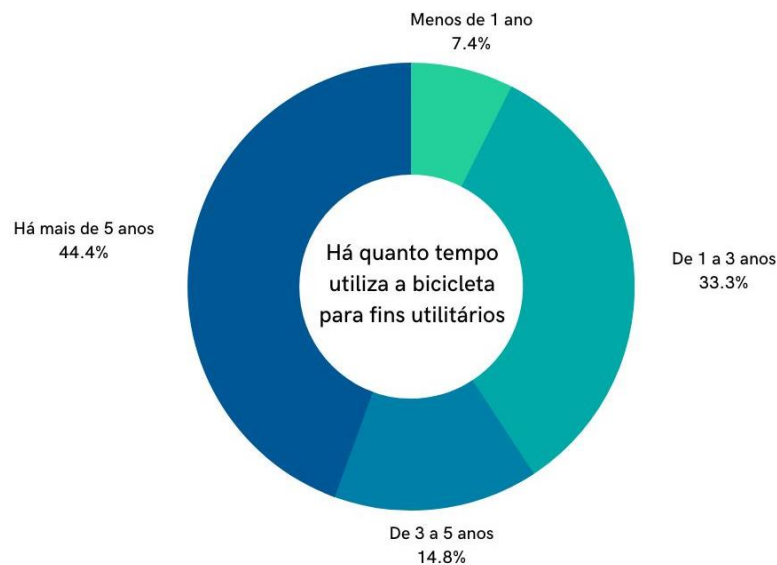
GRÁFICO 40. ATIVIDADES EM QUE OS RESPONDENTES UTILIZAM A BICICLETA



Fonte: Elaboração própria (2022).

A pergunta seguinte foi relacionada ao tempo em que o respondente utiliza a bicicleta para fins utilitários, onde 12 pessoas (44,4%) usam a bicicleta para fins utilitários há mais de cinco anos, nove pessoas (33,3%) há cerca de um a três anos, quatro pessoas (14,8%) utilizam de três a cinco anos e duas pessoas (7,4%) há menos de um ano.

GRÁFICO 41. TEMPO EM QUE OS RESPONDENTES UTILIZAM A BICICLETA PARA FINS UTILITÁRIOS



própria (2022).

Fonte: Elaboração

Para entender a motivação do uso da bicicleta, perguntou-se sobre a finalidade inicial do uso da bicicleta, as quais 15 pessoas (55,6%) começaram utilizando inicialmente para fins recreativos e 12 pessoas (44,4%) para fins utilitários.

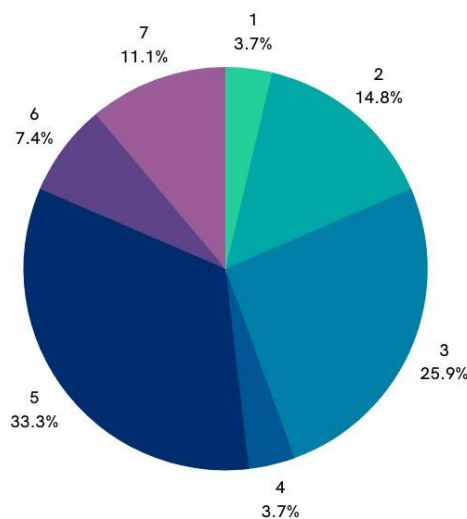
FIGURA 21. MOTIVAÇÃO INICIAL DOS RESPONDENTES PARA O USO DE BICICLETA



Fonte: Elaboração própria (2022).

Questionou-se também sobre quantos dias por semana os respondentes utilizavam a bicicleta para fins utilitários, onde nove pessoas (33,3%) responderam utilizar cinco dias, sete pessoas (25,9%) utilizam três dias, quatro pessoas (14,8%) utilizam dois dias, três pessoas (11,1%) utilizam todos os sete dias, duas pessoas (7,4%) utilizam seis dias, uma pessoa (3,7%) utiliza quatro dias e outra pessoa (3,7%) utiliza um dia por semana.

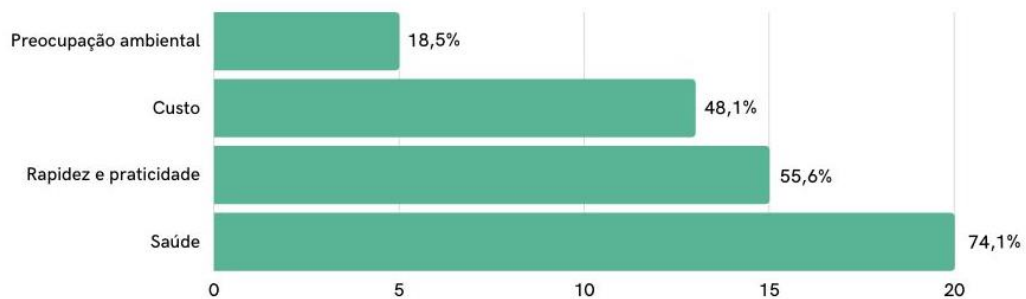
GRÁFICO 42. QUANTOS DIAS NA SEMANA OS RESPONDENTES UTILIZAM A BICICLETA PARA FINS UTILITÁRIOS



Fonte: Elaboração própria (2022).

Verificou-se quais são as principais motivações para o uso da bicicleta para fins utilitários, onde a maioria dos respondentes, 20 pessoas (74,1%) disseram optar pela bicicleta principalmente por questão de saúde, 15 pessoas (55,6%) utilizam pela rapidez e praticidade, 13 pessoas (48,1%) levam em consideração o custo e cinco pessoas (18,5%) utilizam a bicicleta pela preocupação ambiental.

GRÁFICO 43. PRINCIPAIS MOTIVAÇÕES DOS RESPONDENTES PARA O USO DA BICICLETA PARA FINS UTILITÁRIOS

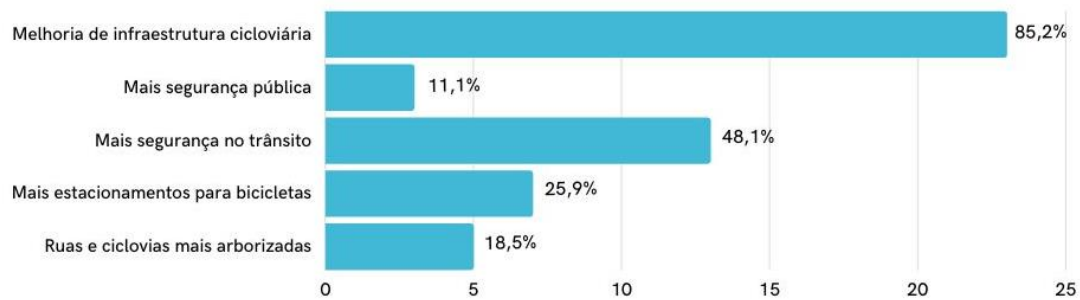


Fonte: Elaboração própria (2022).

Cabe ressaltar que mesmo as motivações dos respondentes para passeios diários terem sido a aventura e maior contato com a natureza, os mesmos não possuem a preocupação ambiental como principal fator de uso da bicicleta para fins utilitários, sendo saúde o principal fator. Desta forma, percebe-se que a busca pela natureza e aventura fazem parte da preocupação com a saúde dos indivíduos, não se expressando da mesma forma em relação à preocupação ambiental.

Por último, perguntou-se o que faria aumentar o uso da bicicleta para fins utilitários. Assim como no estudo de Saldanha *et al.* (2019) a questão de melhorias na infraestrutura cicloviária é o fator de maior impacto para o aumento do uso da bicicleta, com 23 respondentes (85,2%). Cerca de 13 pessoas (48,1%) apontaram mais segurança no trânsito, sete pessoas (25,9%) sinalizaram a importância da existência de mais estacionamentos para bicicletas, cinco pessoas (18,5%) acreditam que ruas e ciclovias mais arborizadas é um dos fatores e três pessoas (11,1%) indicaram a questão de melhorias na segurança pública.

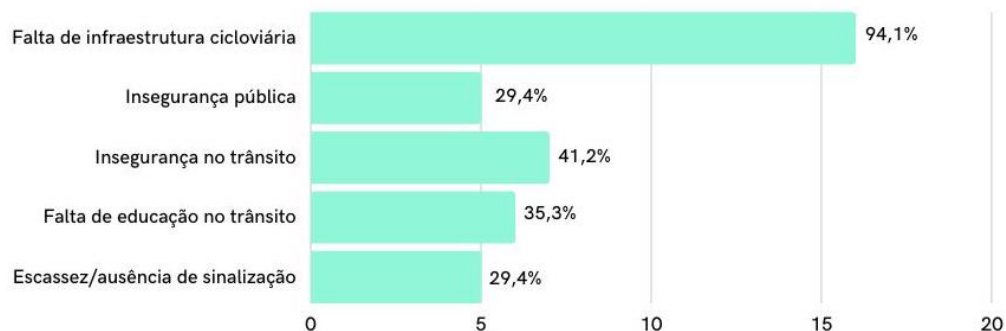
GRÁFICO 44. FATORES QUE FARIAM OS RESPONDENTES UTILIZAREM AINDA MAIS A BICICLETA PARA FINS UTILITÁRIOS



Fonte: Elaboração própria (2022).

Para os que responderam que não utilizam a bicicleta para fins utilitários (17 pessoas), perguntou-se quais são os principais fatores impeditivos para tal. As respostas seguiram o padrão de caixa de seleção, onde um respondente pôde selecionar mais de uma opção.

GRÁFICO 45. PRINCIPAIS IMPEDITIVOS PARA OS RESPONDENTES PARA A UTILIZAÇÃO DA BICICLETA PARA FINS UTILITÁRIOS



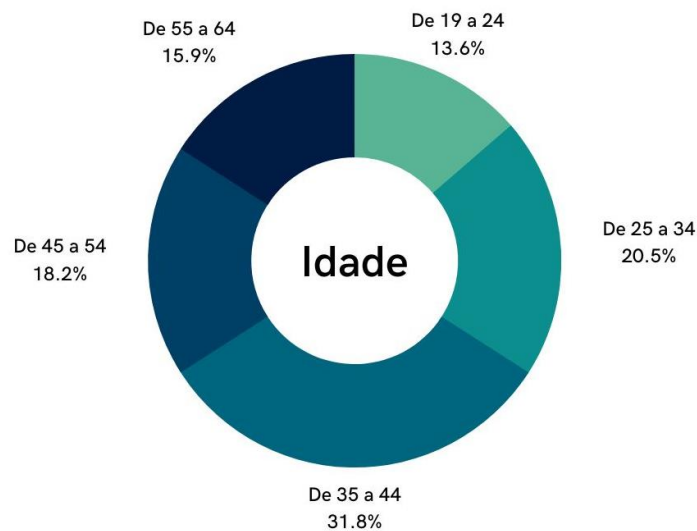
Fonte: Elaboração própria (2022).

Conforme GRÁFICO 45, novamente a questão da infraestrutura cicloviária aparece em destaque, dos 17 respondentes, 16 (94,1%) apontaram para a falta de infraestrutura como um fator impeditivo, sete (41,2%) para a insegurança no trânsito, seis (35,3%) para falta de educação no trânsito, cinco (29,4%) para a sensação de insegurança pública e outras cinco respostas (29,4%) para escassez e/ou ausência de sinalização. Este dado corrobora com o estudo de Saldanha *et al.* (2019), que demonstra o mesmo resultado.

4.2.5 Perfil sociodemográfico

Por fim, realizaram-se perguntas sobre o perfil sociodemográfico das 44 pessoas, ou seja, de todos os respondentes do questionário. A primeira questão foi sobre a faixa etária dos indivíduos, onde a resposta era aberta para o respondente digitar sua idade. O GRÁFICO 46 mostra as faixas etárias mais citadas, onde seis pessoas (13,6%) possuem entre 19 e 24 anos, sete pessoas (15,9%) possuem de 55 a 64 anos, oito pessoas (18,2%) têm entre 45 e 54 anos, nove pessoas (20,5%) possuem de 25 a 34 anos e 14 pessoas (31,8%) estão entre 35 a 44 anos.

GRÁFICO 46. FAIXA ETÁRIA DOS RESPONDENTES

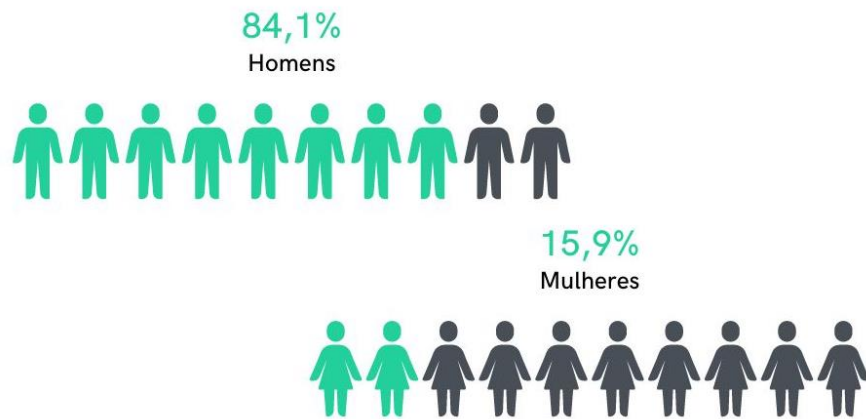


Fonte: Elaboração própria (2022).

Menores de 18 e maiores de 65 anos não responderam à pesquisa, deixando de aparecer nos dados. Esse dado revela um perfil de faixa etária variada entre os respondentes.

Na sequência, verificou-se o gênero dos respondentes, onde pôde-se notar que o gênero predominante foi o masculino com 37 homens (84,1%) e sete mulheres (15,9%). Dado esse que corrobora com o estudo de Saldanha *et al.* (2019), que aponta a predominância de homens.

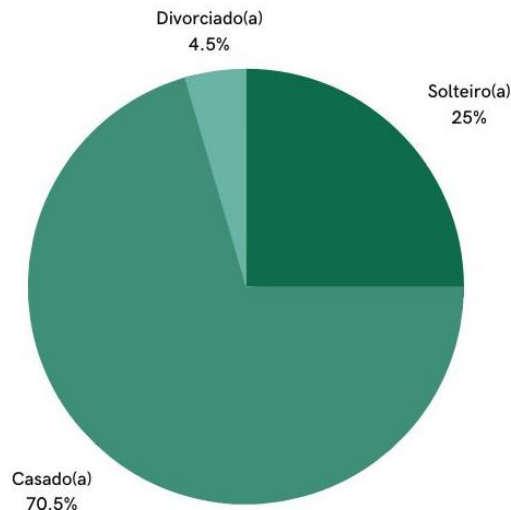
FIGURA 22. GÊNERO DOS RESPONDENTES



Fonte: Elaboração própria (2022).

Quanto ao estado civil dos respondentes, conforme GRÁFICO 47, 31 pessoas (70,5%) são casadas, 11 pessoas (25%) responderam que estão solteiras e duas pessoas (4,5%) são divorciadas. Na pesquisa de Saldanha *et al.* (2019), a maior parte dos respondentes também são casados, no entanto, existe uma taxa maior (31,9%) de pessoas divorciadas e uma representação bem inferior (9,1%) de solteiros.

GRÁFICO 47. ESTADO CIVIL DOS RESPONDENTES

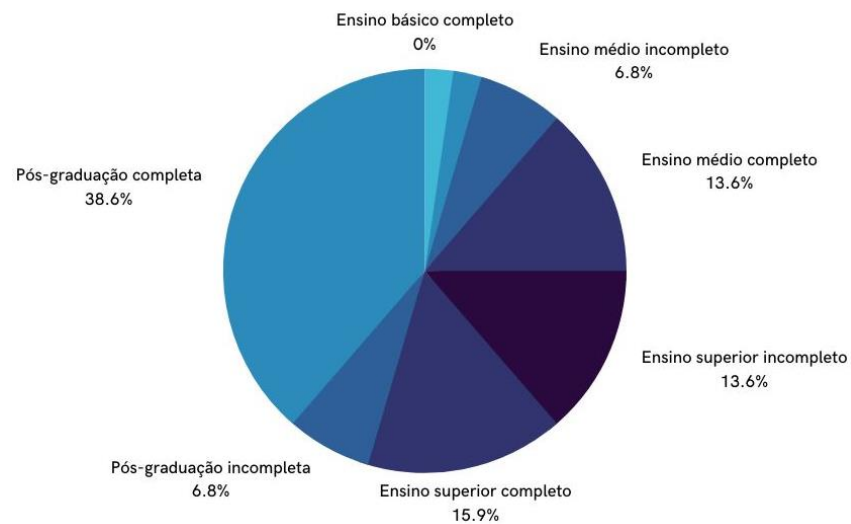


Fonte: Elaboração própria (2022).

Sobre a escolaridade dos indivíduos, pôde-se observar através do GRÁFICO 48 que a maior parte dos respondentes, 17 pessoas (38,6%), possui pós-graduação completa, sete pessoas (16%) possuem ensino superior completo, seis pessoas (13,6%) apresentam ensino superior incompleto e também outras seis pessoas

(13,6%) têm ensino médio completo. Os que não possuem ensino médio completo somam três pessoas (6,8%), assim como aqueles que não completaram a pós-graduação (6,8%). Uma pessoa respondeu que possui ensino fundamental incompleto e outra pessoa respondeu que possui o ensino fundamental completo. Isso demonstra um alto nível de instrução por parte dos respondentes da pesquisa.

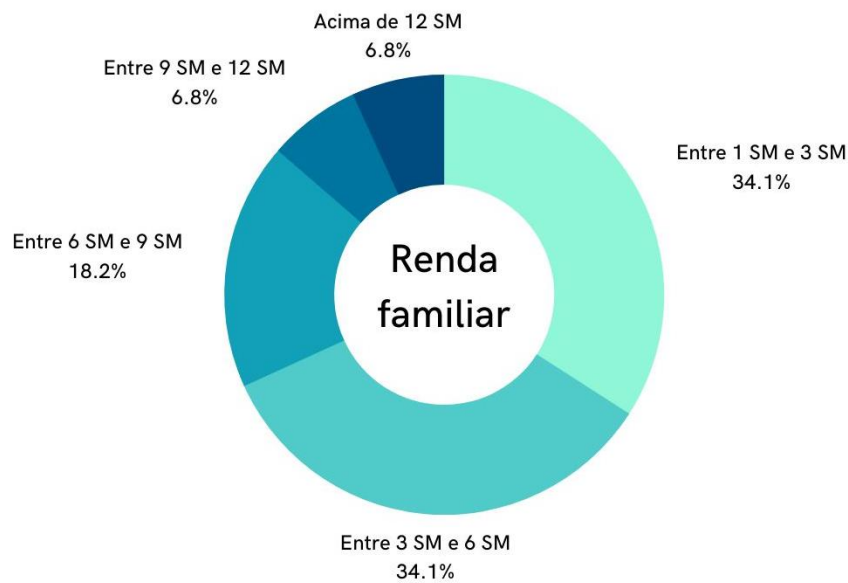
GRÁFICO 48. ESCOLARIDADE DOS RESPONDENTES



Fonte: Elaboração própria (2022).

Por último, perguntou-se sobre a renda familiar dos respondentes. Considerando o Salário-Mínimo (SM) de 2022 como R\$ 1.212,00, os indivíduos deveriam responder qual era sua renda familiar mensal na época da pesquisa.

GRÁFICO 49. RENDA FAMILIAR DOS RESPONDENTES



Fonte: Elaboração própria (2022).

A maioria dos respondentes, cerca de 15 pessoas (34,1%), possuem uma renda familiar mensal entre um e três salários-mínimos e outras 15 (34,1%) recebem entre três e seis salários-mínimos. Oito pessoas (18,2%) ganham entre seis e nove salários-mínimos, enquanto três pessoas (6,8%) possuem entre nove e 12 e outras três (6,8%) recebem acima de 12 salários-mínimos mensais.

Pode-se dizer que os respondentes são, em sua maioria, de classe média, o que torna-se um fato interessante quando associado à questão da escolaridade. Mesmo a maior parte dos respondentes tendo pós-graduação completa, os salários predominantes não são altos, o que corrobora com os dados dos gastos totais e diários dos respondentes em viagens de cicloturismo, isto é, os respondentes não são cicloturistas com um alto poder aquisitivo e que gastam bastante em viagens de cicloturismo.

4.3 MARCOS LEGAIS PARA O CICLOTURISMO EM TIJUCAS DO SUL

Souza (2006, p. 6) aponta que as políticas públicas detonam de diversas definições que, em geral, “assumem uma perspectiva de que o todo é mais importante do que a soma das partes e que indivíduos, instituições, interações, ideologia e interesses contam”. A autora traz o conceito de Laswell que define políticas públicas

como decisões e análises que buscam responder questões como: quem ganha o quê, por quê e que diferença faz (SOUZA, 2006).

Em relação às políticas públicas referentes ao turismo que englobam o município de Tijucas do Sul, foram encontradas as seguintes legislações.

4.3.1 Portaria sobre o Conselho Municipal de Turismo

O Conselho Municipal de Turismo de Tijucas do Sul foi criado a partir da Portaria nº 140/1994, e foi instituído em 2010, tornando-se o Conselho Municipal de Turismo e Meio Ambiente (COMTURMA). Fica definido como objetivo do Conselho zelar pela manutenção de um meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem como, a promoção do turismo como atividade econômica sustentável que visa o desenvolvimento local, gerando oportunidades de trabalho, emprego e renda ao município (TIJUCAS DO SUL, 2010). As atribuições do Conselho se estendem a elaboração e implementação de programas e projetos, estudos, fiscalização, captação de recursos e políticas públicas de desenvolvimento do turismo.

Em sua composição, a portaria define que o COMTURMA necessita de 16 membros conselheiros, sendo 8 conselheiros indicados pelo Poder Público e 8 da Sociedade Civil. Os representantes do poder público estão divididos entre 4 membros que representarão o meio ambiente e 4 o turismo. Em relação à sociedade civil, estabelece-se a mesma divisão, com 4 representantes de estabelecimentos turísticos e 4 da sociedade civil num geral (TIJUCAS DO SUL, 2010).

A legislação ainda institui os Fundos Municipais de Turismo e do Meio Ambiente. O Fundo Municipal de Turismo é vinculado à Secretaria Municipal de Turismo sob a orientação do COMTURMA. Como receitas aptas a serem destinadas ao Fundo, caracterizam-se os seguintes itens

- I. Repasse de recursos de fundos similares, constituídos ou que venha a ser constituídos pelos Governos Federal e Estadual; II. Doações, auxílios, contribuições e legados que lhe venham a ser destinados; III. Rendas provenientes da aplicação de seus recursos no mercado de capitais; IV. Auxílios, subvenções, contribuições e transferências, entre outros, bem como as receitas resultantes de convênios e ajustes nacionais e internacionais; V. Quaisquer outros recursos e rendas que lhe forem destinados; VI. Impostos e taxas municipais oriundos de empresas e eventos relacionados diretamente com o Turismo e a circulação de turistas no Município (TIJUCAS DO SUL, 2010).

Registra-se ainda a existência do Fundo de Desenvolvimento do Turismo (FUNDETUR), criado pela Lei nº 22/2002. De acordo com esta lei, os recursos designados ao fundo abarcam até 1% das receitas próprias do município, doações e transferências de pessoas físicas ou jurídicas, públicas ou privadas e o ISS gerado nas empresas envolvidas diretamente com o turismo. Além disso, os recursos do fundo podem ser aplicados na melhoria da infraestrutura turística, no incentivo a divulgação do município e seus produtos, treinamento de profissionais vinculados ao turismo, aquisição de materiais de consumo e promoção de eventos no município (TIJUCAS DO SUL, 2002).

Dentro da portaria do COMTURMA, o Fundo Municipal de Turismo está constituído com prazo de vigência indeterminado, assim como a lei que institui o FUNDETUR encontra-se em vigor. No entanto, não encontram-se dados sobre a criação de uma conta para a realização de depósito dos recursos qualificados em ambas as legislações.

4.3.2 Lei Estadual sobre o Cicloturismo

Publicada no Diário Oficial em 2020, a Lei nº 20.354 de 14 de outubro de 2020 discorre sobre a Lei do Cicloturismo. Segundo essa legislação, o cicloturismo é uma forma de viajar utilizando a bicicleta como meio de transporte. São citados os objetivos do cicloturismo, as definições de turismo ecológico, bem como de sistema cicloturístico, circuito cicloturístico e rota cicloturística.

O Art. 4º da lei considera que a criação e o traçado dos circuitos e das rotas cicloturísticas devem

- I. considerar as bacias hidrográficas, o relevo e a formação histórica, cultural e social de cada região;
- II. priorizar a interligação entre os sistemas cicloturísticos e a infraestrutura cicloviária rural e urbana já existente;
- III. garantir a participação popular;
- IV. priorizar estradas, vias secundárias ou locais de menor fluxo de veículos motorizados (PARANÁ, 2020).

Afirma-se ainda que a execução da lei se dará por meio de definições dos traçados das rotas cicloturísticas, sinalização padrão dos circuitos, mapeamento de atrativos e produtos turísticos, disponibilização de informações, formação de consórcios intermunicipais para implementação e gestão dos circuitos, entre outras coisas (PARANÁ, 2020).

4.3.3 Lei Estadual sobre o Circuito Cicloturístico do Alto Iguaçu

Nos documentos do órgão público que foram consultados, entende-se que uma das motivações para elaboração das rotas de cicloturismo surgiu a partir da Lei nº 19.956 de 02 de outubro de 2019, que institui o Circuito Cicloturístico do Alto do Iguaçu. A lei define os 29 municípios da RMC como integrantes do circuito, entre eles o município de Tijucas do Sul.

Os objetivos do Circuito Cicloturístico do Alto Iguaçu estão indicados na lei como sendo

I. o incentivo ao uso da bicicleta e ao turismo ecológico; II. a valorização da cultura e dos atrativos turísticos do Paraná e seus municípios; III. a melhoria da saúde e do bem-estar dos cidadãos; IV. o desenvolvimento dos arranjos produtivos locais e a movimentação da economia do Paraná e seus municípios; VI. a promoção da mobilidade e da acessibilidade (PARANÁ, 2019).

A legislação discorre sobre as possibilidades que os municípios possuem para estruturar o circuito. Dentre elas, podem ser citadas: a definição do traçado da rota que fará parte do circuito proposto, que interligue-se com os traçados de outros municípios, o mapeamento e divulgação e atrativos turísticos e serviços prestados no local e a implantação da sinalização com a denominação oficial do circuito (PARANÁ, 2019).

4.3.4 Lei Municipal sobre o Circuito de Cicloturismo

A Lei nº 784, de 08 de novembro de 2021, que institui o Circuito de Cicloturismo em Tijucas do Sul, foi proposta pela Prefeitura Municipal após os levantamentos feitos para o Projeto de Cicloturismo, entendendo a relevância de uma legislação vigente para desenvolvimento da atividade.

Como finalidade do circuito, elencam-se: contribuição para o desenvolvimento sustentável das rotas turísticas, o fortalecimento do turismo regional, o estímulo ao uso da bicicleta como meio de transporte e lazer, entre outras coisas (TIJUCAS DO SUL, 2021).

O Art. 3º da lei determina como responsabilidade do poder público

I. definir o traçado das rotas cicloturísticas a fim de integrar os municípios e regiões que compõem os circuitos cicloturísticos; II. definir o padrão de sinalização dos circuitos cicloturísticos; III. implantar sinalização específica e

visível com a denominação oficial dos circuitos cicloturísticos; IV. mapear os atrativos e produtos turísticos existentes na região dos circuitos e rotas cicloturísticas, tais como: a) monumentos históricos; b) atrativos naturais; c) hospedagem; d) locais para alimentação e hidratação; e) bicicletarias, paraciclos e bicicletários; f) unidades de saúde; V. disponibilizar informações e oferecer materiais sobre os circuitos cicloturísticos, atrativos e produtos turísticos em meios de comunicação físico e virtuais, como mapas, cartilhas, certificados, passaportes, sites e aplicativos (TIJUCAS DO SUL, 2021).

Enfatizando a necessidade de ações do poder público para o funcionamento da legislação.

5 PROJETO DE TURISMO

Esta seção será dedicada ao Projeto de Planejamento e Gestão em Turismo, pensado através da análise dos resultados desta pesquisa. O projeto em questão trata-se de cursos de capacitação para a população e os empreendimentos inclusos nas cinco ciclorrotas de Tijucas do Sul-PR, que pretende sensibilizar, conscientizar e preparar os habitantes para receber cicloturistas existentes e potenciais.

5.1 DESCRIÇÃO DO PROJETO

O curso denominado **“Cicloturismo: teoria e prática”** tem por objetivo sensibilizar a população abrangida sobre do que se trata a atividade e como desenvolver seus negócios a partir do cicloturismo. Escolheu-se esse nome para o curso tendo em vista a junção dos conhecimentos teóricos passados aos participantes com as experiências práticas de outras localidades onde o cicloturismo está se desenvolvendo. Como visto na análise dos resultados, o município de Tijucas do Sul denota de grande interesse na atividade do cicloturismo, mas a participação efetiva dos empreendimentos privados e da comunidade local mostra-se como uma parte que necessita de atenção.

O curso terá como objetivo principal sensibilizar o público-alvo para a atividade do cicloturismo, através das regulamentações, orientações e normalizações dispostas nos conteúdos do Ministério do Turismo sobre a atividade. A capacitação será ministrada pela autora deste estudo, que incentivará a participação do público para o compartilhamento de ideias, debates relevantes, dúvidas, informações e questões diversas sobre o cicloturismo no município de Tijucas do Sul a fim de fortalecer as discussões acerca do tema.

Serão feitas cinco capacitações no total, uma para cada rota de cicloturismo do município. As localidades onde as capacitações serão realizadas deverão ser definidas através do contato da autora com os servidores da Prefeitura de Tijucas do Sul, onde serão utilizados os espaços das escolas das regiões onde passam as ciclorrotas.

Sendo dependente da vontade dos participantes, o curso de capacitação será realizado durante o ano de 2023 com datas a serem combinadas com os envolvidos, tendo um número mínimo de dez participantes, inicialmente. A capacitação ocorrerá

no período noturno, tendo em vista que o público-alvo é composto por uma população que trabalha durante o dia, com a duração de duas horas por noite durante três dias.

QUADRO 6. DESCRIÇÃO DO PROJETO

PROJETO DE PLANEJAMENTO E GESTÃO EM TURISMO	
O que é o projeto?	Curso de capacitação sobre o cicloturismo e suas potencialidades.
Qual o público-alvo?	Empreendimentos e população abrangida pelas cinco rotas de cicloturismo do município de Tijucas do Sul.
Onde será realizado?	Em espaços públicas cedidos pela Prefeitura.
Quem realizará?	A autora.
Quando será realizado?	Ao longo de 2023.
Por quê realizá-lo?	Para sensibilizar, conscientizar e incentivar a população local e os empreendimentos privados sobre a importância do turismo e do cicloturismo.
Como será realizado?	Através de palestras e debates com os participantes.

Fonte: elaboração própria (2022).

Enfatiza-se que não será necessária nenhuma contratação, apenas uma taxa de inscrição para cobrir os gastos, uma vez que o projeto trata-se da contribuição da autora deste estudo ao município de Tijucas do Sul. A partir desta explanação, apresentam-se a seguir as etapas para a execução do projeto.

5.2 ETAPAS PARA EXECUÇÃO DO PROJETO

Para facilitar a compreensão de como está estruturado o curso de capacitação, serão apresentados nesta seção os detalhamentos para a execução do projeto, bem como os recursos necessários, o orçamento estipulado e a avaliação do retorno do investimento.

5.2.1 Descrição das Etapas para a Execução do Projeto

A primeira etapa é composta pelo período chamado neste trabalho de pré-evento. Nesta etapa, serão definidas questões como a abertura das inscrições para a capacitação, a definição do local do curso e a preparação dos materiais para os participantes e materiais de apoio ao palestrante.

QUADRO 7. CRONOGRAMA DE PRÉ-EVENTO DO CURSO DE CAPACITAÇÃO

PRÉ-EVENTO “CICLOTURISMO: TEORIA E PRÁTICA”		
AÇÃO	RESPONSÁVEL	PERÍODO DE EXECUÇÃO
Abertura das inscrições	Autora	Mês anterior a cada curso
Definição do local	Prefeitura	Mês anterior a cada curso
Preparação de materiais utilizados na palestra	Autora e Prefeitura	Semana anterior a cada curso
Preparação de materiais de apoio ao palestrante	Autora e Prefeitura	Semana anterior a cada curso

Fonte: elaboração própria (2022).

Finalizada esta etapa, inicia-se a etapa de execução do curso de capacitação, sendo o primeiro curso para os habitantes e empreendimentos da Rota Vermelha (Rota das Corujas). Conforme QUADRO 8, pode-se observar que o curso terá duração de três dias, onde o conteúdo será disposto em três tópicos diferentes, um para cada dia de capacitação. Estes tópicos serão compostos por apresentações de slides e explicação dos conteúdos.

QUADRO 8. CONTEÚDOS DO CURSO DE CAPACITAÇÃO

PRIMEIRO DIA		
TÓPICO	ASSUNTOS TRATADOS	MATERIAL CONSULTADO

O que é cicloturismo	Origem do cicloturismo; Cicloturismo no Brasil; Cicloturismo no Paraná.	Cartilhas do Ministério do Turismo; Autores da área de turismo.
SEGUNDO DIA		
TÓPICO	ASSUNTOS TRATADOS	MATERIAL CONSULTADO
Cicloturismo em Tijucas do Sul	Oferta real e potencial de cicloturismo em Tijucas do Sul; Perfil dos cicloturistas de Tijucas do Sul; Marcos legais existentes para o cicloturismo em Tijucas do Sul.	Presente estudo.
TERCEIRO DIA		
TÓPICO	ASSUNTOS TRATADOS	MATERIAL CONSULTADO
Cicloturismo como oportunidade de negócio	Cicloturismo para a sustentabilidade, saúde e economia; Dados comparativos de localidades onde o cicloturismo é desenvolvido; Passos para o desenvolvimento do cicloturismo sob a perspectiva do poder público, privado e população local.	Cartilhas do Ministério do Turismo; Notícias de páginas eletrônicas; Autores da área de turismo.

Fonte: elaboração própria (2022).

O curso iniciará às 18:00 e se encerrará às 20:00, não havendo a necessidade de intervalo devido ao tempo de duração, totalizando ao final da capacitação seis horas de curso.

FIGURA 23. LOGOTIPO DO CURSO DE CAPACITAÇÃO



Fonte: Elaboração própria (2022).

No primeiro dia de capacitação, haverá a apresentação da autora do presente estudo aos participantes e o estímulo para que os participantes também se apresentem, digam onde moram, no que trabalham e quais seus interesses na área

do turismo. Em seguida, depois da integração de todos, serão passados os assuntos do primeiro tópico “**O que é cicloturismo**”, com incentivo à participação do público para entender quais são as primeiras impressões dos participantes sobre a atividade.

No segundo dia de capacitação, será trazido o tópico “**Cicloturismo em Tijucas do Sul**” com os assuntos referentes a oferta real e potencial de cicloturismo no município, bem como os dados obtidos neste estudo do perfil dos cicloturistas que visitam Tijucas do Sul e as legislações vigentes sobre o cicloturismo que dizem respeito ao município. Serão feitas também perguntas sobre a percepção dos participantes sobre o turismo e o cicloturismo em Tijucas do Sul, para compreender a visão do morador local sobre a atividade turística e buscar novas reflexões sobre o assunto.

No terceiro e último dia, o tópico “**Cicloturismo como oportunidade de negócio**” trará a importância do cicloturismo em diferentes âmbitos, como a sustentabilidade, a saúde e a economia. Focando principalmente em economia, já que trata-se de um curso de capacitação para futuros empreendedores do turismo, serão trazidos dados comparativos de locais onde o cicloturismo é desenvolvido e como isso alterou aquelas realidades. Serão também apontados passos importantes para o desenvolvimento do cicloturismo sob o olhar do poder público, das entidades privadas e da população local.

Por fim, ao final do último dia de curso de capacitação, serão entregues aos participantes uma folha de avaliação (APÊNDICE 3) para que os mesmos possam dar um *feedback* sobre o curso, no intuito de melhorar a qualidade dos cursos a medida que forem sendo realizados. No QUADRO 9, é possível observar como será o cronograma de cada curso de capacitação.

QUADRO 9. CRONOGRAMA DO CURSO DE CAPACITAÇÃO
CURSO DE CAPACITAÇÃO “CICLOTURISMO: TEORIA E PRÁTICA”

HORÁRIO	PRIMEIRO DIA
17:30	Chegada da autora no local de realização do curso

17:35	Organização dos materiais que serão utilizados
17:45	Recepção e acomodação dos participantes
18:00	Apresentação da autora e dos participantes
18:10	Início do primeiro tópico do curso intitulado “O que é cicloturismo”
19:40	Final da explanação da autora e abertura de espaço para possíveis dúvidas ou perguntas
20:00	Encerramento do primeiro dia de curso
20:30	Saída da autora do local de realização do curso
HORÁRIO	SEGUNDO DIA
17:30	Chegada da autora no local de realização do curso
17:35	Organização dos materiais que serão utilizados
17:45	Recepção e acomodação dos participantes
18:00	Início do segundo tópico do curso intitulado “Cicloturismo em Tijucas do Sul”
19:30	Final da explanação da autora e abertura de espaço para depoimentos dos participantes em relação às suas percepções de turismo no município
20:00	Encerramento do segundo dia de curso
20:30	Saída da autora do local de realização do curso
HORÁRIO	TERCEIRO DIA
17:30	Chegada da autora no local de realização do curso
17:35	Organização dos materiais que serão utilizados
17:45	Recepção e acomodação dos participantes
18:00	Início do terceiro tópico do curso intitulado “Cicloturismo como oportunidade de negócio”
19:30	Final da explanação da autora e abertura de espaço para possíveis dúvidas ou perguntas
19:50	Entrega da folha de avaliação do curso aos participantes
20:00	Encerramento do curso de capacitação
20:30	Saída da autora do local de realização do curso

Fonte: Elaboração própria (2022).

Após a realização do curso de capacitação, vem a etapa de pós-evento. Nesta etapa, as avaliações feitas e entregues pelos participantes serão utilizadas para a produção de um relatório elaborado pela autora deste estudo. No relatório, constarão os dados obtidos através da avaliação, bem como os apontamentos da autora relativas aos participantes como questões de percepção da atividade turística,

interesse pelo conteúdo, participação e quais são as dúvidas e perguntas frequentes. Após a finalização dos relatórios dos cinco cursos de capacitação, a autora elaborará um documento geral sobre o planejamento e a execução dos cursos a partir dos relatórios e entregará à Prefeitura de Tijucas do Sul.

QUADRO 10. CRONOGRAMA DE PÓS-EVENTO DO CURSO DE CAPACITAÇÃO

PÓS-EVENTO “CICLOTURISMO: TEORIA E PRÁTICA”		
AÇÃO	RESPONSÁVEL	PERÍODO DE EXECUÇÃO
Elaboração do relatório de cada curso	Autora	Mês posterior a cada curso
Elaboração do relatório geral de todos os cursos	Autora	Mês posterior a todos os cursos
Entrega de relatório geral a Prefeitura de Tijucas do Sul	Autora	Dois meses após todos os cursos

Fonte: Elaboração própria (2022).

O documento será entregue ao Departamento de Turismo do município em até dois meses após a finalização de todos os cursos, como forma de contribuir para as ações relativas ao cicloturismo no município.

5.2.2 Descrição dos Recursos Humanos envolvidos

No que se refere aos recursos humanos envolvidos neste projeto, o QUADRO 11 apresenta quais serão os profissionais necessários para a realização dos cursos e que atribuições cabem a cada um deles.

QUADRO 11. RECURSOS HUMANOS NECESSÁRIOS

PROFISSIONAL	ATRIBUIÇÕES
Turismóloga (autora)	<ul style="list-style-type: none"> - Elaborar formulário de inscrições para o curso; - Auxiliar servidor da Prefeitura na busca por locais para realização dos cursos; - Elaborar e ministrar conteúdo programático do curso; - Produzir relatórios ao final de cada curso; - Produzir relatório geral ao final de todos os cursos; - Entregar relatório final ao Departamento de Turismo da Prefeitura de Tijucas do Sul.
Servidor(a) da Prefeitura de Tijucas do Sul	<ul style="list-style-type: none"> - Divulgar o formulário de inscrições para o curso; - Atrair participantes; - Realizar buscas por locais para a realização dos cursos; - Preparar materiais de apoio à turismóloga. - Auxiliar de forma geral a turismóloga nos dias de curso.

Fonte: elaboração própria (2022).

Para que o curso de capacitação sobre cicloturismo possa ser proveitoso, o ideal é que um turismólogo ministre-o. Este profissional será responsável pela elaboração dos conteúdos, explanação e atendimento ao público-alvo, sendo neste caso a autora do presente estudo.

Além do profissional do turismo, é fundamental o auxílio de ao menos um servidor ou uma servidora da Prefeitura de Tijucas do Sul que ajudará intermediando os assuntos relacionados à obtenção de participantes, definição do local onde ocorrerá o curso, divulgação e apoio geral no momento da realização das capacitações.

5.2.3 Descrição do Orçamento e dos desembolsos

Tendo em vista que não será feita nenhuma contratação por parte da gestão pública municipal, as taxas cobradas serão para cobrir os gastos com transporte até os locais de realização do curso, água, canetas, banners utilizados durante os cursos, entre outros possíveis gastos. A TABELA 3 mostra o orçamento dos itens utilizados durante o curso de capacitação, com os valores, em média, dos produtos.

TABELA 3. ORÇAMENTO PARA EXECUÇÃO DO CURSO

Item	Unidade de medida	Quantidade	Valor unitário	Valor total
Garrafa de água mineral de 10 litros	uni	5	R\$ 15,00	R\$ 75,00
Caneta esferográfica azul	uni	50	R\$ 1,30	R\$65,00
Bloco de notas	uni	50	R\$ 2,00	R\$100,00
Banner personalizado do curso	uni	1	R\$ 50,00	R\$ 50,00
Combustível para transporte	litros	70	R\$ 5,00	R\$ 350,00
TOTAL:				R\$ 640,00

Fonte: Elaboração própria (2022).

O custo total do orçamento é de aproximadamente R\$ 640,00, que serão divididos entre os cinco cursos, totalizando o valor de R\$ 128,00 para a execução de cada curso. Considerando que cada curso só poderá ser realizado com o número

mínimo de dez participantes, estipulou-se uma taxa de inscrição no valor de R\$ 20,00 para cada participante, totalizando R\$ 200,00 para cada curso e R\$ 1.000,00 no total para a cobertura dos gastos. O valor de R\$ 75,00 por curso (R\$ 360,00 no total) que sobrarão das taxas de inscrições serão para as horas de trabalho da realização do curso para a autora deste estudo.

Outra questão a ser apontada é referente ao material a ser utilizado nos cursos que não serão comprados e sim emprestados pela Prefeitura de Tijucas do Sul e de uso próprio da autora deste estudo.

TABELA 4. RECURSOS MATERIAIS NECESSÁRIOS

Item	Quantidade	Responsável
Notebook ou computador de mesa (<i>Desktop</i>)	1	A autora
Tela de projeção	1	Prefeitura
Projetor multimídia (<i>Datashow</i>)	1	Prefeitura

Fonte: Elaboração própria (2022).

Outros recursos como mesas e cadeiras não foram citadas na TABELA 4, tendo em mente que os cursos serão realizados em salas de aulas de escolas municipais, onde já existem tais materiais à disposição.

5.2.4 Avaliação do retorno do investimento

O estudo de Saldanha (2022) sobre a análise dos padrões de governança de rotas de cicloturismo no Brasil aponta resultados que implicam na importância da capacitação para a coordenação de um destino turístico. O autor buscou referências em diversas pesquisas nacionais e internacionais para construção de indicadores que buscaram avaliar a governança de destinos de cicloturismo. As referências internacionais incluíram países como Holanda, Alemanha, Nova Zelândia e Austrália. A temática **comunicação** destacou o indicador **capacitação** que

avalia os esforços dedicados para sensibilização, engajamento, treinamento, e certificação referente à importância da atividade do cicloturismo e das necessidades específicas de seus usuários aos serviços de hospedagem, serviços de apoio, serviços básicos, atrativos turísticos, condutores e moradores em geral (SALDANHA, 2022).

Portanto, é evidente que a capacitação é relevante em destinos de cicloturismo, estando entre os cinco indicadores mais importantes na avaliação das governanças abrangidas, assim como os meios de hospedagem, a estrutura regional, os recursos internos fixos e o sistema de informações (SALDANHA, 2022).

Desta forma, com a realização do curso de capacitação, a Prefeitura investirá na qualificação dos empresários ligados a atividade turística do município para melhor integração entre o setor público e privado, além de sensibilizar e conscientizar os moradores locais sobre o cicloturismo para que eles possam se beneficiar da atividade. Logo, o retorno não será financeiro, mas em melhorias na oferta e prestação de serviços locais, o desenvolvimento turístico e a apropriação do conhecimento pelos moradores.

O retorno financeiro para a autora do presente estudo será de R\$ 360,00, que trata-se da sobra total das taxas de inscrições do curso, conforme já citado no tópico anterior. No entanto, o maior retorno será a experiência de ministrar um curso de capacitação aproveitando os conhecimentos obtidos através deste estudo. Neste caso, os cursos não proporcionam qualificação apenas aos participantes, mas também à turismóloga, autora desta pesquisa em questão.

A viabilidade do projeto se dá ao fato da desobrigação de contratação pela Prefeitura, não sendo necessário dar andamento à questões de licitação, processo de dispensa, entre outras formas de contratação de serviços que demandam processos burocráticos e demorados. Além disso, olhando para o conteúdo programático, os materiais didáticos utilizados no curso não precisam de alterações frequentes, uma vez que serão extraídos de órgãos públicos.

Apointa-se que a realização de cursos de capacitação refletem-se em ações efetivas e viáveis de planejamento por parte dos setores públicos e privados. Geram também, integração dos envolvidos e comunicação intersetorial, que são indispensáveis para o desenvolvimento de um turismo regional. Por fim, um grande benefício será o relatório disponibilizado para a Prefeitura ao fim de todos os cursos, que servirá de apoio às demais ações referentes ao cicloturismo e à atividade turística em geral.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho partiu do seguinte questionamento: qual o panorama do cicloturismo em Tijucas do Sul-PR? Na busca da resposta para esta questão, realizou-se uma investigação sobre o cicloturismo em Tijucas do Sul, sob a perspectiva da ascendência da atividade no Brasil inteiro e as possibilidades reais e potenciais de desenvolvimento no município paranaense. Como objetivo geral, foi proposto analisar o cicloturismo no município de Tijucas do Sul-PR, a partir da oferta, da demanda e dos marcos legais e para isso foram elencados três objetivos específicos.

O primeiro objetivo procurou realizar um levantamento da oferta real e potencial para a modalidade de cicloturismo no município. Assim, efetuou-se uma pesquisa qualitativa através de análise documental do Projeto de Cicloturismo de Tijucas do Sul, idealizado pelo Departamento de Turismo da Prefeitura de Tijucas do Sul, ao qual a autora deste estudo teve acesso por prestar estágio no local na época da realização desta pesquisa. Neste documento foram avaliadas questões como: instituição que elaborou os documentos; objetivos dos documentos; características de publicação; roteiros; atrativos; segmento de turismo; quilometragem e altimetria dos circuitos; região do município.

Entendeu-se que o projeto desenvolvido pela Prefeitura está enquadrado nos parâmetros estipulados na cartilha “Manual de Planejamento de Rotas Cicloturísticas” do CONCICLO (2022), que definem como as rotas cicloturísticas devem ser planejadas, mostrando-se como um projeto apto a real aplicação. Além disso, por conta dos levantamentos feitos para o projeto de cicloturismo do município, foi criada a Lei nº 784, de 08 de novembro de 2021, que institui o Circuito de Cicloturismo em Tijucas do Sul e que está ligada com o tema do terceiro objetivo sobre os marcos legais. As características descritas nas cinco rotas cicloturísticas demonstram uma variedade de perfis de viagens, onde têm-se percursos leves, intermediários e pesados em diversas regiões do município, atendendo às necessidades de diferentes cicloturistas, cumprindo assim o objetivo proposto. Observa-se também que a execução do projeto depende efetivamente de recursos externos, uma vez que além da criação das rotas, o projeto necessita da implantação de sinalização turística, a qual o órgão público municipal não pode sustentar por si só. No entanto, como descrito na Introdução, o aumento de movimentações políticas em prol do cicloturismo em

diferentes âmbitos, favorece e aumenta as chances de amplos investimentos na atividade para o seu desenvolvimento.

No segundo objetivo, buscou-se identificar o perfil do cicloturista de Tijucas do Sul, em termos socioeconômicos e práticas de viagem e para atingi-lo foi utilizado como base o estudo de Saldanha *et al.* (2019), sobre o perfil do cicloturista brasileiro do ano de 2018. As perguntas do estudo do cicloturista brasileiro foram replicadas no presente trabalho, onde houve a adição de um tópico sobre cicloturismo no município de Tijucas do Sul. De forma geral, alguns pontos da análise dos resultados podem ser destacados, como os dados das viagens de cicloturismo no Brasil e as viagens de cicloturismo em Tijucas do Sul que corroboram com o estudo de Saldanha *et al.* (2019).

Notou-se uma diferença nos resultados em relação há quanto tempo os respondentes realizam cicloturismo no Brasil do presente estudo e do estudo do perfil do cicloturista brasileiro de 2018, onde o presente estudo mostrou cicloturistas mais experientes. No entanto, a mesma questão no estudo de Saldanha *et al.* (2019) e no tópico de cicloturismo em Tijucas do Sul mostraram-se semelhantes, onde os respondentes revelaram-se cicloturistas mais inexperientes. Outro dado onde os resultados foram parecidos se deu na questão sobre com quem os respondentes costumam viajar, onde nos três questionamentos (de Saldanha *et al.* (2019), das viagens de cicloturismo no Brasil e em Tijucas do Sul) a maior parte das respostas apontou para viagens de cicloturismo com amigos, seguidos de sozinho(a) e grupos de pedal. Os gastos por dia dos cicloturistas também foram similares em ambos os estudos, assim como a preferência por tipo de pista ou infraestrutura, onde os respondentes preferem pedalar na terra batida ou cascalhada e como os principais problemas encontrados nas viagens de cicloturismo, em que o mau estado de conservação/ausência de infraestrutura cicloviária, a falta de sinalização e a segurança viária foram destaque. Além disso, houve uma predominância de respondentes homens e pessoas casadas nos dois estudos. Nesta pesquisa, mesmo a maior parte dos respondentes tendo pós-graduação completa, os salários predominantes não mostraram-se altos, o que justifica gastos totais e diários mais baixos nas viagens de cicloturismo, ou seja, os respondentes deste estudo não são cicloturistas de alto poder aquisitivo e não costumam gastar bastante em viagens de cicloturismo.

Alguns resultados revelaram-se variados, como nas questões sobre a quilometragem pedalada pelos respondentes tanto nas viagens de cicloturismo em geral quanto nas viagens de cicloturismo em Tijucas do Sul, a quantidade de viagens realizadas em Tijucas do Sul, a quantidade de dias em que os respondentes costumam viajar de bicicleta no município e a faixa etária de todos os respondentes. Ainda, as outras atividades realizadas pelos respondentes enquanto viajam incluem coisas como: caminhada, corrida, fotografia, contemplação, meditação, degustação, trilha e turismo. Essa variedade de dados mostra uma oportunidade para elaboração de diversos roteiros de cicloturismo visando diferentes perfis de demanda.

Dois pontos de destaque no presente estudo foram em relação a segurança e as fontes de informações das viagens de cicloturismo. A segurança, incluindo a infraestrutura e a sinalização, foi um dos principais apontamentos dos respondentes nas questões sobre problemas encontrados nas viagens de cicloturismo e impeditivos para a realização das mesmas. Isso revela uma preocupação na prática segura do cicloturismo e deve ser entendida como um alerta no planejamento de rotas e na manutenção da atividade. Sobre as fontes de informações, sinalizou-se uma grande preferência por indicações de amigos e parentes no planejamento de viagens de cicloturismo, onde vê-se o potencial do boca a boca, além da alta consulta a páginas eletrônicas de circuitos e rotas existentes, isso também indica a necessidade de criação de um sistema eficaz de informações aos cicloturistas que viajam. Nesse contexto, os municípios e governanças também devem atentar-se para a importância de produzir mapas virtuais ou impressos bastante precisos e detalhados. Dessa forma, entende-se que o segundo objetivo foi cumprido, evidenciando, ao mesmo tempo, os aspectos que necessitam de melhoria na atividade de cicloturismo.

O terceiro objetivo tratou-se da verificação dos marcos legais elaborados pelo poder público municipal para o ordenamento da modalidade de cicloturismo em Tijucas do Sul. Foram então encontradas leis e portarias municipais e estaduais que englobavam Tijucas do Sul em seu contexto, somando no total quatro legislações vigentes, sendo estas: Portaria nº 140/1994 sobre o Conselho Municipal de Turismo e Meio Ambiente (COMTURMA), Lei Estadual nº 20.354/2020 sobre o Cicloturismo, Lei Estadual nº 19.956/2019 sobre o Circuito Cicloturístico do Alto Iguaçu e Lei Municipal nº 784/2021 sobre o Circuito de Cicloturismo. Em geral, as legislações ordenam a modalidade de cicloturismo e revelam a potencialidade de Tijucas do Sul para com o cicloturismo tanto em esfera estadual quanto municipal. Além disso,

trazem embasamento e justificativa para desenvolver cada vez mais o turismo no município paranaense, considerando a atual falta de recursos e investimentos que não sejam oriundos da Prefeitura. Assim, acredita-se que o terceiro objetivo foi cumprido.

O quarto objetivo trouxe o Projeto de Planejamento e Gestão em Turismo, onde pretendeu-se elaborar um projeto de sensibilização sobre o cicloturismo para a população de Tijucas do Sul. O projeto descreveu um curso de capacitação aos habitantes das rotas de cicloturismo de Tijucas do Sul, que busca não só sensibilizar a população abrangida como difundir o conhecimento acadêmico sobre a atividade de cicloturismo. É importante destacar as implicações deste estudo dentro dos avanços nas pesquisas sobre o cicloturismo na RMC, no Litoral Paranaense e em todo o Estado do Paraná. A atividade de cicloturismo mostra-se em crescimento e este fato merece ser investigado, como vê-se na criação de novos circuitos ao redor do Estado, tipo a Rota Caiçara de Cicloturismo, que interliga os sete municípios do litoral paranaense e tem como base a valorização da cultura caiçara e dos empreendedores e iniciativas de turismo com bases na sustentabilidade (REVISTA BICICLETA, 2021), e também o Anel do Pinhão, um circuito de 230 km que alcança dez dos 29 municípios da Região Metropolitana de Curitiba até o momento, que pretende ser lançado em breve pela Agência de Desenvolvimento Turístico da Região Rotas do Pinhão (ADETUR Rotas do Pinhão), conforme mostrado pela ALIANÇA BIKE (2022).

Como já dito, as fontes de informações são muito importantes para os cicloturistas e por conta disso, sugere-se a criação de um *site* com informações sobre as cinco rotas de cicloturismo do município, que otimizará o atendimento ao turista e aumentará a divulgação do turismo local, sendo algo interessante e exequível assim como os cursos de capacitação. Conclui-se então, que este trabalho pretende trazer contribuições ao cicloturismo do município de Tijucas do Sul e serve como um ponto de partida para mais estudos sobre esse campo de pesquisa, que mostra-se com um grande potencial de crescimento.

7 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, V. H. S.; TURINI, L. R. **O transporte ativo no combate à disseminação do COVID-19**. 34º Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes da ANPET, 16 a 20 de novembro de 2020, p. 406-416. Disponível em: <<https://bit.ly/3uOrr55>>. Acesso em: 13 jul. 2022.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DO SETOR DE BICICLETAS (ALIANÇA BIKE). **Anel do Pinhão: Paraná ganha novo circuito de cicloturismo integrado à Rede Brasileira de Trilhas**. 04 de outubro de 2022. Disponível em: <<https://bit.ly/3Yld2nu>>. Acesso em: 08 fev. 2023.

_____. **Bicicletas continuam em alta no Brasil: Primeiro semestre de 2021 teve aumento de 34% nas vendas em comparação a 2020**. 17 de agosto de 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3PvOsSf>>. Acesso em: 15 jul. 2022.

_____. **Ministério do Turismo oficializa criação de grupo técnico de cicloturismo**. 22 de junho de 2022. Disponível em: <<https://bit.ly/3zfgU5K>>. Acesso em: 18 jul. 2022.

_____. **Relatório Pesquisa de perfil dos entregadores ciclistas de aplicativo**. São Paulo, 2019. Disponível em: <<https://bit.ly/3KJIFHL>>. Acesso em: 03 ago. 2022.

_____. **Vendas de bicicletas no Brasil tiveram aumento de 118% em julho**. 31 de julho de 2020. Disponível em: <<https://bit.ly/3ze9n6V>>. Acesso em: 18 jul. 2022.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO PARANÁ. **Projeto de Lei Ordinária nº 418/2021**. Concede o Título de Capital do Orgânico ao Município de Tijucas do Sul. Disponível em: <<https://bit.ly/3IYnX5R>>. Acesso em: 21 jul. 2022.

BARRETO, M. **Interfaces entre turismo e migrações: uma abordagem epistemológica**. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural, v. 7, n. 1, p. 1-11, 2009. Disponível em: <<https://bit.ly/3IKDNB7>>. Acesso em: 18 jul. 2022.

BASTARZ, C. **Caminhadas na Natureza no Paraná: a rede de relações sociais na formação de mercados para a agricultura familiar**. 2016. 223 f. Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Programa de Pós-Graduação e Desenvolvimento Rural, Porto Alegre, 2016. Disponível em: <<https://bit.ly/3PIQe8e>>. Acesso em: 13 ago. 2022.

BEM PARANÁ. **Pinhais, Piraquara e Quatro Barras lançam o Ciclorrota Nascentes do Iguaçu**. Curitiba, 10 de julho de 2019. Disponível em: <<https://bit.ly/3Pjj5dV>>. Acesso em: 18 jul. 2022.

BENI, M. C. **Análise Estrutural do Turismo**. 14. ed. Edição Editora São Paulo, 2019.

BRASIL. **Lei nº 9985, de 18 de julho de 2000**. Regulamenta o art. 225, § 1º, incisos I, II, III e VI da Constituição Federal, institui o Sistema Nacional de Unidades de

Conservação da Natureza e dá outras providências. Disponível em: <<https://bit.ly/3aV22Qt>>. Acesso em: 21 jul. 2022.

CAMPOS, P. Pandemia impulsiona cicloturismo e rotas para ciclistas expandem no país. 24 de agosto de 2021, **Diário do Turismo**. Disponível em: <<https://bit.ly/3Pj1Cm0>>. Acesso em: 18 jul. 2022.

CECHINEL, A. *et al.* **Estudo/análise documental**: uma revisão teórica e metodológica. Revista do Programa de Pós-Graduação em Educação, UNESC, v. 5, n. 1, jan./jun. 2016. Disponível em: <<https://bit.ly/3wzShyH>>. Acesso em: 25 ago. 2022.

CONSELHO PARANAENSE DE CICLOMOBILIDADE (CONCICLO). **Manual de Planejamento de Rotas Cicloturísticas**. 2022. Disponível em: <<https://bit.ly/3hpH7sf>>. Acesso em: 13 dez. 2022.

GL PROMO EVENTOS ESPORTIVOS. **Circuito Mountain Bike – Inverno**. Disponível em: <<https://bit.ly/3zc4dIO>>. Acesso em: 18 jul. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Cidades e Estados: **Tijucas do Sul**. Disponível em: <<https://bit.ly/3v28PPc>>. Acesso em: 19 jul. 2022.

INSTITUTO CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE (ICMBIO). **Perguntas e Respostas sobre RPPN**. 14 de setembro de 2020. Disponível em: <<https://bit.ly/3AlwpJE>>. Acesso em: 14 ago. 2022.

LOHMANN, G.; FRAGA, C.; CASTRO, R. **Transportes e destinos turísticos**: planejamento e gestão. 1. ed. Editora Elsevier: Rio de Janeiro, 2013.

LOHMANN, G.; PANOSSO NETTO, A. **Teoria do Turismo**: conceitos, modelos e sistemas. 1. ed. Editora Aleph: São Paulo, 2008.

LOPEZ-RICHARD, V.; CHINÁGLIA, C. V. **Turismo de Aventura**: conceitos e paradigmas fundamentais. Revista Turismo em Análise, v. 15, n. 2, p. 199-215, 2004. Disponível em: <<https://bit.ly/3Rt1a5U>>. Acesso em: 10 jul. 2022.

NAKAMORI, S.; BELOTTO, J. C. A.; OLIVEIRA, A. G. **Diretrizes para elaboração de política pública de ciclomobilidade**: experiências do Programa Ciclovida da UFPR. PROEC/UFPR, Curitiba, 2016.

NICHELE, H. E. **Relações entre ciclismo e rede de saúde e o caso de Curitiba**. Caderno Metrópole, v. 23, n. 52, p. 993-1016, set./dez. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3cVsMkt>>. Acesso em: 02 ago. 2022.

MARUJO, N. **A pesquisa em turismo**: reflexões sobre as abordagens qualitativa e quantitativa. Revista de Investigación en Turismo y Desarrollo Local, v. 06, n. 14, jun. 2013. Disponível em: <<https://bit.ly/3CjMPUu>>. Acesso em: 22 ago. 2022.

MINISTÉRIO DO TURISMO (MTUR). **Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil: Módulo Operacional 8 – Promoção e Apoio à Comercialização**. Brasília, 2007. Disponível em: <<https://bit.ly/3VgBk5V>>. Acesso em: 20 dez. 2022.

_____. **Regulamentação, Normalização e Certificação em Turismo de Aventura**. Relatório diagnóstico. Brasília, 2005. Disponível em: <<https://bit.ly/3HDX2xt>>. Acesso em: 25 out. 2022.

_____. **Segmentação do Turismo e o Mercado**. 1ª Edição, Brasília, 2010. Disponível em: <<https://bit.ly/3WljBM3>>. Acesso em: 20 dez. 2022.

_____. **Turismo de Aventura: Orientações Básicas**. 3ª Edição, Brasília, 2010. Disponível em: <<https://bit.ly/3j6GtjN>>. Acesso em: 25 out. 2022.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável**. Disponível em: <<https://bit.ly/3lPfSjV>>. Acesso em: 15 jul. 2022.

PARANÁ. **Lei nº 790, de 14 de novembro de 1951**. Dispõe sobre a Divisão Administrativa do Estado no quinquênio de 1952 a 1956. Disponível em: <<https://bit.ly/3cu1P7a>>. Acesso em: 19 jul. 2022.

_____. **Lei nº 4245, de 25 de julho de 1960**. Cria no Quadro Territorial do Estado, os municípios que especifica. Disponível em: <<https://bit.ly/3yWsotg>>. Acesso em: 19 jul. 2022.

_____. **Lei nº 19956, de 02 de outubro de 2019**. Institui o Circuito Cicloturístico do Alto Iguaçu. Disponível em: <<https://bit.ly/3K4sXGD>>. Acesso em: 17 ago. 2022.

_____. **Lei nº 20354, de 14 de outubro de 2020**. Institui a Lei do Cicloturismo. Disponível em: <<https://bit.ly/3uSsPnn>>. Acesso em: 16 jul. 2022.

_____. **Lei nº 21091, de 10 de junho de 2022**. Concede o Título de Capital Paraense do Orgânico ao Município de Tijucas do Sul. Disponível em: <<https://bit.ly/3RUphem>>. Acesso em: 21 jul. 2022.

_____. **Plano Paraná Mais Cidades – PPMC**. Disponível em: <<https://bit.ly/3cqgHU0>>. Acesso em: 18 jul. 2022.

PIONTEKIEVICZ, T. Rota Caiçara de Cicloturismo no Paraná. **Revista Bicicleta**, 09 de dezembro de 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3JXBvRy>>. Acesso em: 08 fev. 2023.

RAMOS, D. M.; COSTA, C. M. **Turismo: tendências de evolução**. Revista Eletrônica de Humanidade do Curso de Ciências Sociais da UNIFAP, v. 10, n. 1, p. 21-33, jan./jun. 2017. Disponível em: <<https://bit.ly/3IGSaGq>>. Acesso em: 15 jul. 2022.

RAMOS, T. Caminhada na Natureza proporciona venda de produtos da região. **Prefeitura Municipal de Tijucas do Sul**, 9 de maio de 2022. Disponível em: <<https://bit.ly/3QMHWaB>>. Acesso em: 13 ago. 2022.

_____. Edição da Caminhada da Natureza no Campestre foi sucesso. **Prefeitura Municipal de Tijucas do Sul**, 4 de maio de 2022. Disponível em: <<https://bit.ly/3QKi4Ma>>. Acesso em: 13 ago. 2022.

ROTA RURAL SERGIUS ERDELYI. **Rota – Rota Rural Sergius Erdelyi**. Disponível em: <<https://bit.ly/3w1YjYQ>>. Acesso em: 12 ago. 2022.

_____. **Rota – Sergius Erdelyi**. Disponível em: <<https://bit.ly/3zNBqsY>>. Acesso em: 12 ago. 2022.

SÁ, F. Z.; GASTAL, S. A. **Mobilidade, imobilidade e a-mobilidade**: para discutir o Turismo em tempos de COVID-19. *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo*, v. 15, n. 1, p. 1-13, 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3OfC5Zp>>. Acesso em: 18 jul. 2022.

SABIÁ LARANJEIRA. **Sobre**. Disponível em: <<https://bit.ly/3w0iy9d>>. Acesso em: 12 ago. 2022

SALDANHA, L. E. C. **Análise dos padrões de governança de rotas de cicloturismo no Brasil**. 2022. 230 f. Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes, Rio de Janeiro, 2022. Disponível em: <<https://bit.ly/3kmYWcl>>. Acesso em: 20 fev. 2023.

SALDANHA, L.; FRAGA, C.; BALASSIANO, R. **Cicloturismo como ferramenta de desenvolvimento sustentável em área rural**: Desafios e oportunidades no processo de retomada pós-pandemia da COVID-19. *Revista Acadêmica Observatório de Inovação do Turismo*, v. 15, n 3, dez. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3RqREk4>>. Acesso em: 10 jul. 2022.

SALDANHA, L. E. C. *et al.* **Cicloturismo no Planejamento Integrado de Cidades e o Caso da Região Metropolitana de Curitiba**. *Revista Turismo em Análise*, v. 31, n. 2, p. 296-315, mai./ago. 2020. Disponível em: <<https://bit.ly/3O137nn>>. Acesso em: 10 jul. 2022.

SALDANHA, L. *et al.* **O Cicloturista Brasileiro 2018**: relatório geral. Rio de Janeiro: Coppe-UFRJ, 2019. Disponível em: <<https://bit.ly/3eq1xiV>>. Acesso em: 20 ago. 2022.

SALDANHA, L.; SANTOS, M. P. S.; FRAGA, C. **O papel de instrumentos de planejamento para o desenvolvimento do cicloturismo em âmbito internacional**. XIII Rio de Transportes, Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: <<https://bit.ly/3bktxU1>>. Acesso em: 02 ago. 2022.

SARTORI, A. **Ciclismo e cicloturismo em Santa Catarina (Brasil)**: características, motivações e interesses. *Podium Sport, Leisure and Tourism Review*, v. 10, n. 2, p. 24-53, maio./ago. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3OOmIYt>>. Acesso em: 02 ago. 2022.

SOUSA, R. O. C.; CARVALHO, K. D. **Cicloturismo como promotor do desenvolvimento de áreas rurais**: possibilidades na região do Baixo Parnaíba

Maranhense. Revista Turismo: Visão e Ação, v. 23, n. 2, p. 329-349, mai./ago. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3RBYflu>>. Acesso em: 11 jul. 2022.

SOUZA, C. **Políticas Públicas:** uma revisão de literatura. Revista Sociologias, n. 16, p. 20-45, jul./dez. 2006. Disponível em: <<https://bit.ly/3WvwAdG>>. Acesso em: 19 dez. 2022.

TEIXEIRA, C. A.; EDRA, F. P. M. **Cicloturismo:** origem e conceito da palavra a partir de Koselleck. Revista Turismo: Visão e Ação, v. 22, n. 2, p. 318-333, mai./ago. 2020. Disponível em: <<https://bit.ly/3nQnt3r>>. Acesso em: 10 jul. 2022.

TIJUCAS DO SUL. **Projeto Cicloturismo em Tijucas do Sul.** Tijucas do Sul, 2021. Em publicação.

_____. **Da história às belezas naturais – Turismo em Tijucas do Sul.** 3 de junho de 2019. Disponível em: <<https://bit.ly/3ziDeeB>>. Acesso em: 21 jul. 2022.

_____. **Lei nº 22, de 13 de dezembro de 2002.** Cria o Fundo de Desenvolvimento do Turismo e dá outras providências. Disponível em: <<https://bit.ly/3c8TiXs>>. Acesso em: 17 ago. 2022.

_____. **Lei nº 213, de 26 de maio de 2010.** Institui o Conselho Municipal de Turismo e Meio Ambiente, o Fundo Municipal de Turismo e o Fundo Municipal de Meio Ambiente e dá outras providências. Disponível em: <<https://bit.ly/3Aop24x>>. Acesso em: 11 ago. 2022.

_____. **Lei nº 723, de 18 de dezembro de 2020.** Dispõe sobre a criação da “ROTA RURAL SERGIUS ERDELYI, TURISMO – TIJUCAS DO SUL” e dá outras providências. Disponível em: <<https://bit.ly/3AlvljE>>. Acesso em: 12 ago. 2022.

_____. **Lei nº 784, de 08 de novembro de 2021.** Institui o Circuito do Cicloturismo no Município de Tijucas do Sul. Disponível em: <<https://bit.ly/3zgYzFr>>. Acesso em: 18 jul. 2022.

_____. **Levantamento para o Inventário Turístico de 2021.** Tijucas do sul, 2021. Em publicação.

TRIBUNA DE MINAS. **Novos hábitos: A busca por mais saúde e bem-estar a partir da pandemia.** 17 de outubro de 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3PEhBuz>>. Acesso em: 19 jul. 2022.

VEAL, A. J. **Metodologia de pesquisa em lazer e turismo.** São Paulo: Editora Aleph, 2011.

APÊNDICE 1

QUADRO 12. QUESTIONÁRIO APLICADO

1. Apresentação da pesquisa	
Cidade de residência	<i>Texto curto.</i>
Estado	<i>Texto curto.</i>
Utiliza a bicicleta para fins de competição?	<i>Marcar apenas uma opção.</i> () Sim () Não
Realiza passeios de bicicleta (sem fins competitivos) com duração menor que um dia?	<i>Marcar apenas uma opção.</i> () Sim <i>Ir para a seção 2.</i> () Não <i>Ir para a seção 3.</i>
2. Perfil dos passeios diários	
Qual o perfil predominante destes passeios?	<i>Marque todas que se aplicam.</i> [] Passeios urbanos [] Trilhas de mountain bike [] Outro: _____
Em que localidade realiza estes passeios?	<i>Marcar apenas uma opção.</i> () Local de residência () Locais que viaja () Ambos os casos
Com que frequência realiza estes passeios	<i>Marcar apenas uma opção.</i> () 3 ou mais vezes por semana () Até 2 vezes por semana () 2 ou 3 vezes por mês () 1 vez por mês () Em média, menos de uma vez por mês (esporadicamente) <i>Ir para a seção 4.</i>
3. Fatores impeditivos dos passeios diários	
Quais são os fatores impeditivos de realizar passeios no seu local de residência?	<i>Marque todas que se aplicam.</i> [] Ausência de informações sobre roteiros [] Falta de companhia [] Falta ou má conservação de infraestrutura cicloviária [] Segurança pública [] Segurança no trânsito [] Educação no trânsito [] Ausência de sinalização adequada [] Outro: _____
Quais são os fatores impeditivos de realizar passeios nos locais que você visita? (selecionar até 2 opções)	<i>Marque todas que se aplicam.</i> [] Ausência de informações sobre roteiros [] Falta de companhia [] Falta ou má conservação de infraestrutura cicloviária [] Segurança pública [] Segurança no trânsito [] Educação no trânsito [] Ausência de sinalização adequada [] Outro: _____ <i>Ir para a seção 4.</i>
4. Cicloturismo no Brasil	
Já realizou viagens de cicloturismo fora do Brasil?	<i>Marcar apenas uma opção.</i> () Sim

	() Não
Realiza ou já realizou uma viagem com, ao menos, um pernoite utilizando a bicicleta como principal modo de transporte no Brasil nos últimos 5 anos?	<p><i>Marcar apenas uma opção.</i></p> <input type="checkbox"/> Sim <i>Ir para a seção 5.</i> <input type="checkbox"/> Não <i>Ir para a seção 6.</i>
5. Realiza cicloturismo no Brasil	
Há quanto tempo já realiza viagens por bicicletas no Brasil?	<p><i>Marcar apenas uma opção.</i></p> <input type="checkbox"/> Menos de 1 ano <input type="checkbox"/> De 1 a 3 anos <input type="checkbox"/> De 3 a 5 anos <input type="checkbox"/> De 5 a 10 anos <input type="checkbox"/> Há mais de 10 anos
Nestes cinco anos, quantas viagens de cicloturismo você realizou dentro do Brasil? (digitar apenas números)	<i>Texto curto.</i>
Cite os circuitos/destinos que julgar mais importantes, segundo o formato entre aspas abaixo (aperte <Enter> entre um circuito/destino e outro)	<i>Texto longo.</i>
Com quem costuma viajar de bicicleta?	<p><i>Marcar apenas uma opção.</i></p> <input type="checkbox"/> Sozinho <input type="checkbox"/> Com amigos <input type="checkbox"/> Em casal <input type="checkbox"/> Em família <input type="checkbox"/> Grupos de pedal
Quantos dias costuma viajar por bicicleta, em média?	<p><i>Marcar apenas uma opção.</i></p> <input type="checkbox"/> 1 dia <input type="checkbox"/> 2 dias <input type="checkbox"/> 3 dias <input type="checkbox"/> 4 dias <input type="checkbox"/> 5 dias <input type="checkbox"/> 6 dias <input type="checkbox"/> 7 dias <input type="checkbox"/> 8 dias <input type="checkbox"/> 9 dias <input type="checkbox"/> 10 dias <input type="checkbox"/> 11 dias <input type="checkbox"/> 12 dias <input type="checkbox"/> 13 dias <input type="checkbox"/> 14 dias <input type="checkbox"/> Entre 15 e 20 dias <input type="checkbox"/> Entre 20 e 30 dias <input type="checkbox"/> Mais de 30 dias
Quantos quilômetros (km) costuma pedalar por dia em uma viagem?	<p><i>Marcar apenas uma opção.</i></p> <input type="checkbox"/> Até 30 km <input type="checkbox"/> Entre 30 e 50 km <input type="checkbox"/> Entre 50 e 75 km <input type="checkbox"/> Entre 75 e 100 km <input type="checkbox"/> Mais de 100 km

Qual a média de gastos TOTAIS, em reais, em uma viagem de cicloturismo? (apenas números)	<i>Texto curto.</i>
Qual a média de gastos POR DIA, em reais, em uma viagem de cicloturismo? (apenas números)	<i>Texto curto.</i>
Como se locomove até o ponto de partida de uma viagem de cicloturismo?	<i>Marque todas que se aplicam.</i> <input type="checkbox"/> A pé <input type="checkbox"/> De bicicleta <input type="checkbox"/> De ônibus regular <input type="checkbox"/> De ônibus fretado <input type="checkbox"/> De carro <input type="checkbox"/> De trem <input type="checkbox"/> De barco <input type="checkbox"/> Outro: _____
Bicicleta própria ou alugada?	<i>Marcar apenas uma opção.</i> <input type="checkbox"/> Própria <input type="checkbox"/> Aluga previamente <input type="checkbox"/> Aluga no local
Preferência de hospedagem	<i>Marcar apenas uma opção.</i> <input type="checkbox"/> Resort <input type="checkbox"/> Hotel <input type="checkbox"/> Albergue <input type="checkbox"/> Pousada <input type="checkbox"/> Aluguel de casa/quarto <input type="checkbox"/> Camping <input type="checkbox"/> Acampamento em locais públicos/áreas naturais <input type="checkbox"/> Casa de desconhecidos <input type="checkbox"/> Casa de amigos e/ou parentes <input type="checkbox"/> Equipamentos urbanos de segurança/administração pública (ex: Departamento de Polícia, Corpo de Bombeiros) <input type="checkbox"/> Equipamentos urbanos de cultura e religião (ex: igreja) <input type="checkbox"/> Outro: _____
Preferência de alimentação	<i>Marcar apenas uma opção.</i> <input type="checkbox"/> Restaurante (comida típica) <input type="checkbox"/> Restaurante (comida caseira) <input type="checkbox"/> Rede de fast food <input type="checkbox"/> Lanchonete <input type="checkbox"/> Bar <input type="checkbox"/> Mercado <input type="checkbox"/> Comida própria <input type="checkbox"/> Suplementos alimentares <input type="checkbox"/> Outro: _____
Preferência de infraestrutura/tipo de pista (selecionar até duas opções)	<i>Marque todas que se aplicam.</i> <input type="checkbox"/> Estrada (asfalto) <input type="checkbox"/> Terra batida/cascalhada <input type="checkbox"/> Terreno pouco acidentado <input type="checkbox"/> Terreno muito acidentado <input type="checkbox"/> Via segregada de veículos motorizados

	<input type="checkbox"/> Circuitos mistos <input type="checkbox"/> Indiferente																								
Preferência de informação (selecionar até duas opções)	<i>Marque todas que se aplicam.</i> <input type="checkbox"/> Mapas físicos <input type="checkbox"/> Mapas impressos da internet <input type="checkbox"/> Livros-guia <input type="checkbox"/> Sinalização turística <input type="checkbox"/> Aparelho de GPS <input type="checkbox"/> Aplicativos de smartphone <input type="checkbox"/> Nenhum <input type="checkbox"/> Outro: _____																								
Se por aplicativo, qual mais utiliza?	<i>Marcar apenas uma opção.</i> <input type="checkbox"/> Não utilizo <input type="checkbox"/> Endomondo <input type="checkbox"/> Garmin <input type="checkbox"/> Google Maps <input type="checkbox"/> LiveRider <input type="checkbox"/> MapMyRide <input type="checkbox"/> Maps.me <input type="checkbox"/> Runtastic (e variações) <input type="checkbox"/> Sports Tracker <input type="checkbox"/> Strava <input type="checkbox"/> Velodroid <input type="checkbox"/> ViewRanger <input type="checkbox"/> Wikiloc <input type="checkbox"/> Outro: _____																								
Que outras atividades realiza quando viaja de bicicleta?	<i>Texto longo.</i>																								
Como costuma organizar as suas viagens de bicicleta?	<i>Marcar apenas uma opção.</i> <input type="checkbox"/> Organização própria e autoguiada <input type="checkbox"/> Agência especializada e autoguiada <input type="checkbox"/> Agência especializada com guia/conductor durante a viagem																								
Motivação para contratação de agência especializada	Caso não costume contratar agência especializada, favor marcar "Não" em todas as opções. <i>Marcar apenas uma opção por linha.</i> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 80%;"></th> <th style="width: 10%; text-align: center;">Sim</th> <th style="width: 10%; text-align: center;">Não</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Companhia para o percurso</td> <td style="text-align: center;">(<input type="checkbox"/>)</td> <td style="text-align: center;">(<input type="checkbox"/>)</td> </tr> <tr> <td>Conhecimento do roteiro</td> <td style="text-align: center;">(<input type="checkbox"/>)</td> <td style="text-align: center;">(<input type="checkbox"/>)</td> </tr> <tr> <td>Consertos eventuais</td> <td style="text-align: center;">(<input type="checkbox"/>)</td> <td style="text-align: center;">(<input type="checkbox"/>)</td> </tr> <tr> <td>Equipe e carro de apoio</td> <td style="text-align: center;">(<input type="checkbox"/>)</td> <td style="text-align: center;">(<input type="checkbox"/>)</td> </tr> <tr> <td>Reservas de hospedagem</td> <td style="text-align: center;">(<input type="checkbox"/>)</td> <td style="text-align: center;">(<input type="checkbox"/>)</td> </tr> <tr> <td>Reservas de serviços relacionados</td> <td style="text-align: center;">(<input type="checkbox"/>)</td> <td style="text-align: center;">(<input type="checkbox"/>)</td> </tr> <tr> <td>Pacote completo de determinado circuito</td> <td style="text-align: center;">(<input type="checkbox"/>)</td> <td style="text-align: center;">(<input type="checkbox"/>)</td> </tr> </tbody> </table>		Sim	Não	Companhia para o percurso	(<input type="checkbox"/>)	(<input type="checkbox"/>)	Conhecimento do roteiro	(<input type="checkbox"/>)	(<input type="checkbox"/>)	Consertos eventuais	(<input type="checkbox"/>)	(<input type="checkbox"/>)	Equipe e carro de apoio	(<input type="checkbox"/>)	(<input type="checkbox"/>)	Reservas de hospedagem	(<input type="checkbox"/>)	(<input type="checkbox"/>)	Reservas de serviços relacionados	(<input type="checkbox"/>)	(<input type="checkbox"/>)	Pacote completo de determinado circuito	(<input type="checkbox"/>)	(<input type="checkbox"/>)
	Sim	Não																							
Companhia para o percurso	(<input type="checkbox"/>)	(<input type="checkbox"/>)																							
Conhecimento do roteiro	(<input type="checkbox"/>)	(<input type="checkbox"/>)																							
Consertos eventuais	(<input type="checkbox"/>)	(<input type="checkbox"/>)																							
Equipe e carro de apoio	(<input type="checkbox"/>)	(<input type="checkbox"/>)																							
Reservas de hospedagem	(<input type="checkbox"/>)	(<input type="checkbox"/>)																							
Reservas de serviços relacionados	(<input type="checkbox"/>)	(<input type="checkbox"/>)																							
Pacote completo de determinado circuito	(<input type="checkbox"/>)	(<input type="checkbox"/>)																							
Principal fonte de informação utilizada para planejar uma viagem de cicloturismo	<i>Marcar apenas uma opção.</i> <input type="checkbox"/> Página eletrônica dos circuitos/destinos desejados <input type="checkbox"/> Fóruns e grupos digitais sobre cicloturismo <input type="checkbox"/> Com amigos e parentes <input type="checkbox"/> Outro: _____																								

Quais são as maiores motivações para realizar viagens de cicloturismo (selecionar até 2 opções)	<p><i>Marque todas que se aplicam.</i></p> <input type="checkbox"/> Aventura <input type="checkbox"/> Prática de exercício físico <input type="checkbox"/> Maior contato com a natureza <input type="checkbox"/> Maior contato com os atrativos histórico-culturais <input type="checkbox"/> Maior contato com a população local <input type="checkbox"/> Menor custo financeiro de viagem <input type="checkbox"/> Outro: _____
Principais problemas encontrados (selecionar até 3 opções)	<p><i>Marque todas que se aplicam.</i></p> <input type="checkbox"/> Nenhum <input type="checkbox"/> Mau estado de conservação/ausência de infraestrutura cicloviária <input type="checkbox"/> Escassez/ausência de sinalização <input type="checkbox"/> Ausência de informação sobre percursos <input type="checkbox"/> Dificuldade no transporte da bicicleta <input type="checkbox"/> Escassez/ausência de estacionamento para bicicletas <input type="checkbox"/> Dificuldades técnicas do percurso <input type="checkbox"/> Segurança viária <input type="checkbox"/> Segurança pública <input type="checkbox"/> Escassez/ausência de locais de reparo de bicicleta <input type="checkbox"/> Escassez/ausência de pontos de pernoite <input type="checkbox"/> Outro: _____ <i>Ir para a seção 7.</i>
6. Não realiza cicloturismo no Brasil	
Na sua percepção, qual(is) o(s) principal(is) impeditivo(s) para a realização de viagens de cicloturismo no Brasil?	<p><i>Marque todas que se aplicam.</i></p> <input type="checkbox"/> Ausência de informações sobre circuitos <input type="checkbox"/> Falta de preparo físico <input type="checkbox"/> Falta de companhia <input type="checkbox"/> Falta ou má conservação de infraestrutura cicloviária <input type="checkbox"/> Segurança pública <input type="checkbox"/> Segurança no trânsito <input type="checkbox"/> Ausência de sinalização cicloturística <input type="checkbox"/> Escassez/ausência de pontos de pernoite <input type="checkbox"/> Outro: _____ <i>Ir para a seção 7.</i>
7. Cicloturismo em Tijucas do Sul	
Realiza ou já realizou uma viagem com, ao menos, uma pernoite utilizando a bicicleta como principal modo de transporte em Tijucas do Sul nos últimos 5 anos?	<p><i>Marcar apenas uma opção.</i></p> <input type="checkbox"/> Sim <i>Ir para a seção 8.</i> <input type="checkbox"/> Não <i>Ir para a seção 9.</i>
8. Realiza cicloturismo em Tijucas do Sul	
Há quanto tempo já realiza viagens por bicicletas em Tijucas do Sul?	<p><i>Marcar apenas uma opção.</i></p> <input type="checkbox"/> Menos de 1 ano <input type="checkbox"/> De 1 a 3 anos <input type="checkbox"/> De 3 a 5 anos <input type="checkbox"/> De 5 a 10 anos <input type="checkbox"/> Há mais de 10 anos
Nestes cinco anos, quantas viagens de cicloturismo você realizou dentro de Tijucas do Sul? (digitar apenas números)	<p><i>Texto curto.</i></p>

Cite os circuitos/rotas que julgar mais importantes no município, segundo o formato entre parênteses: (aperte <Enter> entre um circuito/rota e outro)	<i>Texto longo.</i>
Com quem costuma viajar de bicicleta dentro de Tijucas do Sul?	<i>Marcar apenas uma opção.</i> <input type="checkbox"/> Sozinho <input type="checkbox"/> Com amigos <input type="checkbox"/> Em casal <input type="checkbox"/> Em família <input type="checkbox"/> Grupos de pedal
Quantos dias costuma viajar de bicicleta em Tijucas do Sul, em média?	<i>Marcar apenas uma opção.</i> <input type="checkbox"/> De 1 a 3 dias <input type="checkbox"/> Entre 3 a 5 dias <input type="checkbox"/> Entre 5 a 7 dias <input type="checkbox"/> Entre 7 a 10 dias <input type="checkbox"/> Mais de 10 dias
Quantos quilômetros (km) costuma pedalar por dia em uma viagem em Tijucas do Sul?	<i>Marcar apenas uma opção.</i> <input type="checkbox"/> Até 10 km <input type="checkbox"/> Entre 10 e 20 km <input type="checkbox"/> Entre 20 e 30 km <input type="checkbox"/> Entre 30 e 40 km <input type="checkbox"/> Entre 40 e 50 km <input type="checkbox"/> Mais de 50 km
Qual a média de gastos TOTAIS, em média, em uma viagem de cicloturismo em Tijucas do Sul? (apenas números)	<i>Texto curto.</i>
Qual a média de gastos POR DIA, em média, em uma viagem de cicloturismo em Tijucas do Sul? (apenas números)	<i>Texto curto.</i>
Como se locomove até o ponto de partida de uma viagem de cicloturismo em Tijucas do Sul?	<i>Marque todas que se aplicam.</i> <input type="checkbox"/> A pé <input type="checkbox"/> De bicicleta <input type="checkbox"/> De ônibus regular <input type="checkbox"/> De ônibus fretado <input type="checkbox"/> De carro <input type="checkbox"/> De trem <input type="checkbox"/> De barco <input type="checkbox"/> Outro: _____
Que outras atividades realiza enquanto viaja de bicicleta por Tijucas do Sul?	<i>Texto longo.</i>
Principal fonte de informação utilizada para planejar viagens de cicloturismo em Tijucas do Sul.	<i>Marcar apenas uma opção.</i> <input type="checkbox"/> Página eletrônica dos circuitos/destinos desejados <input type="checkbox"/> Fóruns e grupos digitais sobre cicloturismo <input type="checkbox"/> Com amigos e parentes <input type="checkbox"/> Outro: _____
Quais são as maiores motivações para realizar cicloturismo em Tijucas do Sul (selecionar até 2 opções)	<i>Marque todas que se aplicam.</i> <input type="checkbox"/> Aventura <input type="checkbox"/> Prática de exercício físico <input type="checkbox"/> Maior contato com a natureza <input type="checkbox"/> Maior contato com os atrativos histórico-culturais

	<input type="checkbox"/> Maior contato com a população local <input type="checkbox"/> Menor custo financeiro de viagem <input type="checkbox"/> Outro: _____
Principais problemas encontrados em Tijucas do Sul (selecionar até 3 opções)	<i>Marque todas que se aplicam.</i> <input type="checkbox"/> Nenhum <input type="checkbox"/> Mau estado de conservação/ausência de infraestrutura cicloviária <input type="checkbox"/> Escassez/ausência de sinalização <input type="checkbox"/> Ausência de informação sobre percursos <input type="checkbox"/> Dificuldade no transporte da bicicleta <input type="checkbox"/> Escassez/ausência de estacionamento para bicicletas <input type="checkbox"/> Dificuldades técnicas do percurso <input type="checkbox"/> Segurança viária <input type="checkbox"/> Segurança pública <input type="checkbox"/> Escassez/ausência de locais de reparo de bicicleta <input type="checkbox"/> Escassez/ausência de pontos de pernoite <input type="checkbox"/> Outro: _____ <i>Ir para a seção 10.</i>
9. Não realiza cicloturismo em Tijucas do Sul-PR	
Na sua percepção, qual(is) o(s) principal(is) impeditivo(s) para a realização de cicloturismo em Tijucas do Sul?	<i>Marque todas que se aplicam.</i> <input type="checkbox"/> Ausência de informações sobre circuitos <input type="checkbox"/> Falta de preparo físico <input type="checkbox"/> Falta de companhia <input type="checkbox"/> Falta ou má conservação de infraestrutura cicloviária <input type="checkbox"/> Segurança pública <input type="checkbox"/> Segurança no trânsito <input type="checkbox"/> Ausência de sinalização cicloturística <input type="checkbox"/> Escassez/ausência de pontos de pernoite <input type="checkbox"/> Outro: _____ <i>Ir para a seção 10.</i>
10. Mobilidade urbana	
Utiliza a bicicleta para fins utilitários?	<i>Marcar apenas uma opção.</i> <input type="checkbox"/> Sim <i>Ir para a seção 11.</i> <input type="checkbox"/> Não <i>Ir para a seção 12.</i>
11. Utiliza a bicicleta para fins utilitários	
Para que outros fins também utiliza a bicicleta?	<i>Marque todas que se aplicam.</i> <input type="checkbox"/> Trabalho <input type="checkbox"/> Estudo <input type="checkbox"/> Compras <input type="checkbox"/> Outro: _____
Há quanto tempo utiliza a bicicleta para fins utilitários?	<i>Marcar apenas uma opção.</i> <input type="checkbox"/> Menos de 1 ano <input type="checkbox"/> De 1 a 3 anos <input type="checkbox"/> De 3 a 5 anos <input type="checkbox"/> Há mais de 5 anos
Começou a utilizar a bicicleta com qual motivação, inicialmente?	<i>Marcar apenas uma opção.</i> <input type="checkbox"/> Fins utilitários <input type="checkbox"/> Fins recreativos
Quantos dias por semana utiliza a bicicleta para fins utilitários?	<i>Marcar apenas uma opção.</i> <input type="checkbox"/> 1

	<input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7
Qual(is) o(s) fator(es) que motiva(m) o uso a bicicleta para fins utilitários por você?	<i>Marque todas que se aplicam.</i> <input type="checkbox"/> Preocupação ambiental <input type="checkbox"/> Custo <input type="checkbox"/> Rapidez e praticidade <input type="checkbox"/> Saúde <input type="checkbox"/> Outro: _____
Na sua percepção, qual(is) fator(es) faria(m) com que você utilizasse ainda mais a bicicleta para fins utilitários?	<i>Marque todas que se aplicam.</i> <input type="checkbox"/> Melhoria de infraestrutura cicloviária <input type="checkbox"/> Mais segurança pública <input type="checkbox"/> Mais segurança no trânsito <input type="checkbox"/> Mais estacionamento para bicicletas <input type="checkbox"/> Ruas e ciclovias mais arborizadas <input type="checkbox"/> Outro: _____ <i>Ir para a seção 13.</i>
12. Não utiliza a bicicleta para fins utilitários	
Na sua percepção, qual(is) o(s) principal(is) impeditivo(s) para o uso da bicicleta para fins utilitários na sua cidade de residência?	<i>Marque todas que se aplicam.</i> <input type="checkbox"/> Falta de infraestrutura cicloviária <input type="checkbox"/> Insegurança pública <input type="checkbox"/> Insegurança no trânsito <input type="checkbox"/> Falta de educação no trânsito <input type="checkbox"/> Escassez/ausência de sinalização <input type="checkbox"/> Outro: _____ <i>Ir para a seção 13.</i>
13. Perfil sociodemográfico	
Idade (digitar apenas números)	<i>Texto curto.</i>
Gênero	<i>Marcar apenas uma opção.</i> <input type="checkbox"/> Feminino <input type="checkbox"/> Masculino <input type="checkbox"/> Outro: _____
Estado civil	<i>Marcar apenas uma opção.</i> <input type="checkbox"/> Solteiro(a) <input type="checkbox"/> Casado(a) <input type="checkbox"/> Divorciado(a) <input type="checkbox"/> Viúvo(a)
Escolaridade	<i>Marcar apenas uma opção.</i> <input type="checkbox"/> Ensino básico completo <input type="checkbox"/> Ensino fundamental incompleto <input type="checkbox"/> Ensino fundamental completo <input type="checkbox"/> Ensino médio incompleto <input type="checkbox"/> Ensino médio completo <input type="checkbox"/> Ensino superior incompleto <input type="checkbox"/> Ensino superior completo

	<input type="checkbox"/> Pós-graduação incompleta <input type="checkbox"/> Pós-graduação completa
Renda familiar (Considerando o Salário Mínimo - SM de 2022 como R\$ 1.212,00)	<i>Marcar apenas uma opção.</i> <input type="checkbox"/> Até 1 SM <input type="checkbox"/> Entre 1 SM e 3 SM <input type="checkbox"/> Entre 3 SM e 6 SM <input type="checkbox"/> Entre 6 SM e 9 SM <input type="checkbox"/> Entre 9 SM e 12 SM <input type="checkbox"/> Acima de 12 SM

Fonte: Elaboração própria a partir de Saldanha *et al.* (2019).

APÊNDICE 2

QUADRO 13. LEGISLAÇÕES ESTADUAIS ENCONTRADAS COM A PALAVRA “CICLOTURISMO”

Epígrafe	Súmula	Data Publicação
Lei 20760 – 4 de Novembro de 2021	Institui o Circuito Cicloturístico Rota Vale do Ivaí.	05/11/2021
Lei 20758 - 4 de Novembro de 2021	Institui o Circuito Cicloturístico Quilombos da Ribeira e Parque das Lauráceas.	05/11/2021
Lei 20755 - 19 de Outubro de 2021	Institui o Circuito Cicloturístico Rota Oeste.	20/10/2021
Lei 20673 - 27 de Agosto de 2021	Institui o Circuito Cicloturístico Rota Norte Pé Vermelho.	27/08/2021
Lei 20367 - 27 de Outubro de 2020	Institui o Circuito Cicloturístico do Norte Pioneiro.	27/10/2020
Lei 20354 - 14 de Outubro de 2020	Institui a Lei do Cicloturismo REPUBLICADO.	16/10/2020
Lei 20354 - 14 de Outubro de 2020	Institui a Lei do Cicloturismo.	14/10/2020
Lei 20300 - 25 de Agosto de 2020	Institui o Circuito Cicloturístico dos Campos Gerais.	31/08/2020
Lei 20196 - 27 de Abril de 2020	Institui o Circuito Cicloturístico do Litoral do Paraná.	06/05/2020
Lei 20068 - 18 de Dezembro de 2019	Institui o Circuito Cicloturístico do Sudoeste do Paraná.	18/12/2019
Lei 19956 - 2 de Outubro de 2019	Institui o Circuito Cicloturístico do Alto Iguaçu.	02/10/2019
Decreto 1397 - 14 de Maio de 2019	O § 1.º do art. 3.º do Decreto nº 1.517, de 25 de maio de 2015, passa a vigorar com a seguinte redação, ficando revogadas suas alíneas "a" a "q": O GOVERNADOR DO ESTADO DO PARANÁ, no uso das atribuições que lhe confere os incisos V e VI do art. 87 da Constituição Estadual,	14/05/2019
Decreto 1517 - 22 de Maio de 2015	Institui o Programa Paranaense de Mobilidade por Bicicleta- CICLOPARANÁ.	25/05/2015

Fonte: Elaboração própria a partir da página do Governo do Estado do Paraná (2022).

APÊNDICE 3

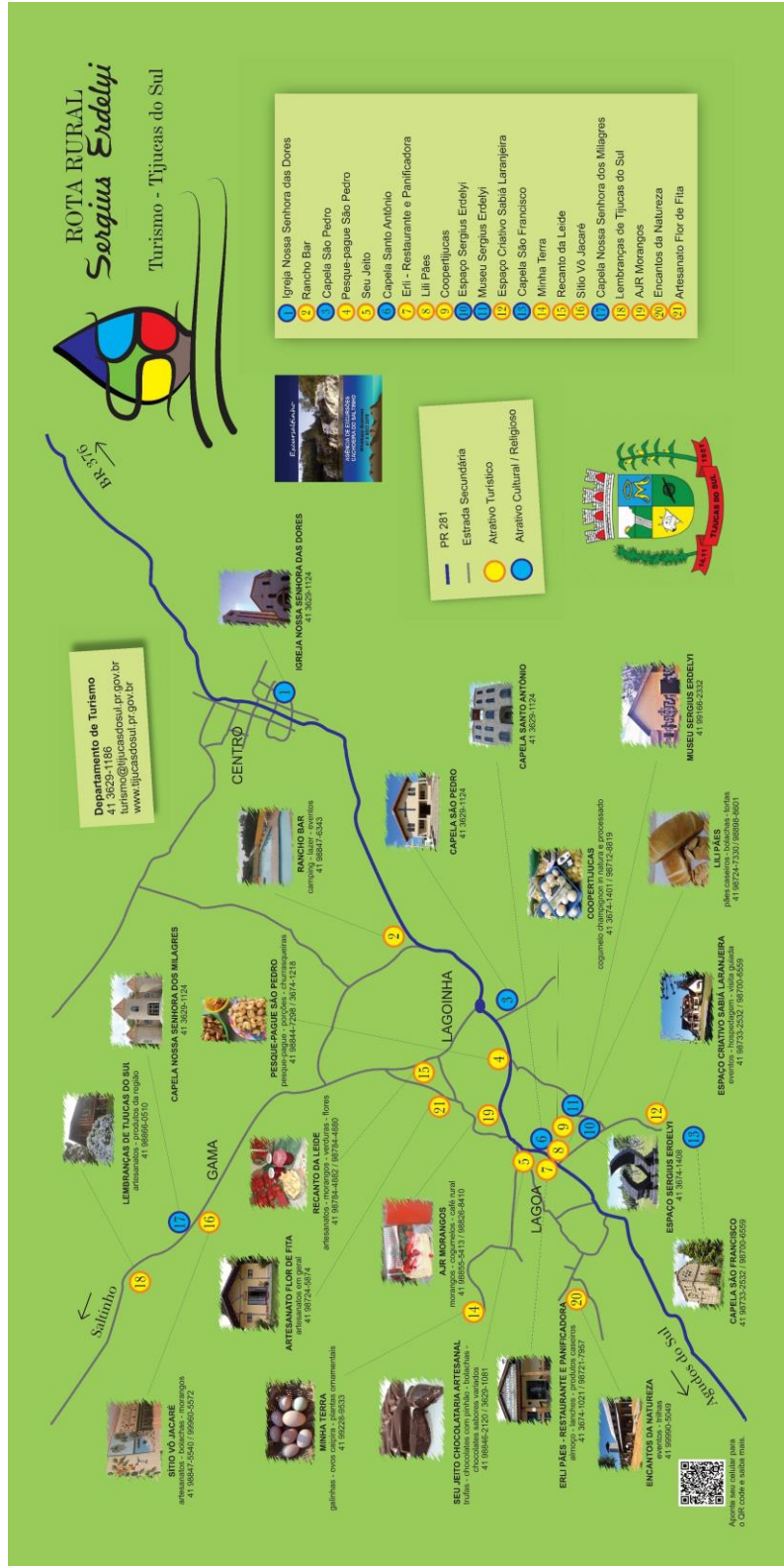
QUADRO 14. MODELO DE FOLHA DE AVALIAÇÃO DO CURSO DE CAPACITAÇÃO
“CICLOTURISMO: TEORIA E PRÁTICA”

Folha de Avaliação		
<p>Forneça um valor numérico (0 a 10) para as notas, utilizando os seguintes critérios: 0 a 2: Nulo 3 a 4: Fraco 5 a 6: Regular 7 a 8: Bom 9 a 10: Excelente</p>		
Item	Descrição	Nota
1.	Qualidade geral do curso	
2.	Aproveitamento do curso	
3.	Conhecimentos que adquiriu para praticar os conteúdos do curso em sua vida pessoal e/ou profissional	
3.	Materiais utilizados	
4.	Conteúdos apresentados	
5.	Domínio do assunto pela palestrante (autora)	
6.	Duração do curso	
7.	Comentários/sugestões:	
R:		
Obrigada pela participação!		

Fonte: Elaboração própria (2022).

ANEXO 1

FIGURA 24. MAPA TURÍSTICO DA ROTA RURAL SERGIUS ERDELYI



Fonte: Prefeitura de Tijucas do Sul (2021).

ANEXO 2

FIGURA 25. QUESTIONÁRIO APLICADO NA PESQUISA DO PERFIL DE ENTREGADOR CICLISTA DE APLICATIVO EM SÃO PAULO

Pesquisa Perfil Ciclista Entrega por Aplicativo São Paulo

Local: _____ Bairro: _____ Horário: _____

Data: _____ Dia da semana: _____ Pesquisador: _____ Controle: _____

FILTRO: VOCÊ FAZ ENTREGA DE BICICLETA USANDO APLICATIVOS HÁ PELO MENOS UM MÊS?

Bloco 1 – Mobilidade

1. Antes de trabalhar com entregas, você usava a bicicleta para ir ao trabalho ou estudar?
 Sim Não

2. Há quanto tempo você é ciclista?
 Menos de 6 meses
 Entre 6 meses e 1 ano
 Entre 1 e 2 anos
 Entre 2 e 3 anos
 Entre 3 e 4 anos
 Entre 4 e 5 anos
 Mais de 5 anos

3. No último ano, você sofreu alguma queda ou esteve envolvido em alguma colisão/atropelamento enquanto trabalhava de bicicleta?
 Sim Não

4. Quais meios de transporte você mais usa para chegar ou ir embora da região que você atende?
 Bicicleta Ônibus Metrô
 Trem Carona Outro: _____

5. Se não vai pedalando ou não é compartilhada, onde fica a bicicleta? _____

6. Qual é o principal problema que você enfrenta no uso da bicicleta no dia-a-dia?
 Falta de segurança no trânsito
 Falta de segurança pública (furtos, roubos)
 Falta de sinalização
 Falta de infraestrutura adequada (ciclovia, bicicletário etc)
 Outro: _____

7. De quem é esta bicicleta?
 Sua (Própria)
 Emprestada
 Alugada (de alguma loja ou particular)
 Compartilhada (Itaú, Yellow, Bradesco)

Bloco 2 – Bicicleta Compartilhada

Somente para quem está de bici compartilhada

8. Você paga algum plano de bicicleta compartilhada?
 Não Sim - Qual? _____

9. Por que você está usando a bicicleta compartilhada para fazer entregas?
 É mais barato que comprar e manter bicicleta própria
 Não tem como trazer a bicicleta no transporte público
 A bicicleta própria está no conserto
 Ainda não tem dinheiro para ter bicicleta própria
 Tem medo que a bicicleta seja roubada
 Outro: _____

Bloco 3 – Trabalho e Renda

10. Há quanto tempo você faz entregas por aplicativos usando a bicicleta?
 Menos de 3 meses
 Entre 3 e 6 meses
 Entre 6 meses a 1 ano
 Entre 1 e 2 anos
 Entre 2 e 3 anos
 Entre 3 e 4 anos
 Entre 4 e 5 anos
 Mais de 5 anos

11. Quais dias da semana você trabalha?

Seg	Ter	Qua	Qui	Sex	Sab	Dom
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

12. No geral, quantas horas por dia você fica à disposição do aplicativo?
 Preencher depois
 12: Horas

13: Períodos

Manhã (6:00-12:00)

Tarde (12:00-18:00)

Noite (18:00-23:00)

Madrugada (23:00 - 6:00)

14. Em média, quantos quilômetros pedala por dia fazendo entrega?
 Não sei dizer
 Até 10 km Entre 10 e 20 km
 Entre 20 e 30 km Entre 30 e 40 km
 Entre 40 e 50 km Mais de 50 km

15. Você tem outro emprego?
 Não Sim. Qual? _____

16. Se sim, é fixo ou bico/esporádico?
 Fixo
 Bico/Esporádico
 Outro: _____

17. Qual era sua função no seu último emprego?
 Este é meu primeiro emprego
 Outro: _____

18. Qual foi a principal motivação que te fez começar a fazer entregas por bicicletas usando aplicativos?
 Estava desempregado
 Eu já fazia entregas por bicicletas
 Eu já fazia entregas de motocicleta
 É um trabalho para fazer nas horas vagas
 Gosta de andar de bicicleta
 Outro: _____

19. Comprou a bicicleta Sim Não

20. Consertou a bicicleta Sim Não

21. Comprou um celular Sim Não

22. Trocou o plano de internet Sim Não

23. Comprou mochila térmica Sim Não

24. Fez algum outro grande investimento?
 Sim Qual? _____ Não

25. Em média, quantas entregas faz por dia?

 99. Não sabe/ Prefere não responder

26. Quanto você ganhou no último mês no aplicativo de entrega por bicicleta?

 99. Não sabe/ Prefere não responder

27. Quanto você gasta por mês na manutenção ou aluguel da bicicleta?

 99. Não sabe/ Prefere não responder

Bloco 4 – Opinião

28. Qual é a principal vantagem de fazer entregas usando bicicleta e aplicativo?
 É saudável trabalhar de bicicleta
 Emprego rápido, sem processo seletivo
 É divertido trabalhar de bicicleta
 Flexibilidade de horário
 Paga bem em relação a outros empregos
 Outro: _____

29. Escolha 2 principais problemas em relação a fazer entregas de bicicleta usando aplicativos?
 Concorrência com motocicleta
 Medo de ser confundido com bandido
 Medo de ser assaltado
 Tempo perdido esperando as chamadas
 Distância entre o local de residência e o trabalho.
 Outro: _____

30. Escolha 2 opções que fariam diferença para você:
 Local de apoio com água, banheiro, tomada, oficina
 Seguro para bicicleta
 Financiamento para compra de bicicleta
 Bicicleta compartilhada com plano diferenciado para entregadores
 Seguro de invalidez temporária (recebe um dinheiro se não puder trabalhar por um tempo)
 Outro: _____

Bloco 5 – Sociodemográfico

31. Em qual bairro você mora?

32. Em qual região fica?
 Norte Sul Leste
 Oeste Centro Outro Município

33. Qual é sua idade? _____

34. Qual é sua escolaridade?
 Sem instrução
 Ensino Fundamental (completou até a 9ª série)
 Ensino Médio (completou até 3º ano, 2º grau)
 Ensino Superior (completou faculdade)
 Pós-graduação

35. Você estuda atualmente?
 Não Sim
 Qual? _____

36. Qual é seu sexo?
 Masculino
 Feminino
 Prefiro não dizer

37. Qual é sua cor ou raça?
 Branca
 Preta
 Amarela
 Parda
 Indígena

38. Você é brasileiro?
 Sim Não

Fonte: Aliança Bike (2019).