

MANUAL de PLANEJAMENTO de ROTAS CICLOTURÍSTICAS



 **CICLO
PARANA**

2022

FICHA TÉCNICA

Coordenação geral, proposta metodológica, conteúdo técnico e elaboração de texto: Kátia Pimentel Koti e Marta Yoshie Takahashi - Paraná Projetos

Revisão: José Carlos de Assunção Belotto - Universidade Federal do Paraná (UFPR)

Pesquisa e apoio elaboração de texto: Stella Antoniazzi Gardolinski - Paraná Projetos

Pesquisa e apoio: Ana Carolina de Oliveira Paula, Andrew Adriano Kostiuik e Mariana Melendes de Brito - Paraná Projetos

Elaboração de texto “O Cicloturismo auxilia na promoção a saúde?”: Cristiane Becker Avila, Fernanda Pietrangelo Merlino e Tatiana Gomara Neves - Secretaria de Estado da Saúde do Paraná - SESA

Projeto gráfico: Kátia Pimentel Koti - Paraná Projetos

Diagramação: Kátia Pimentel Koti e Andrew Adriano Kostiuik - Paraná Projetos

Ilustrações: pag 3 e 32 - Mariana Melendes Brito / As demais (incluindo capa): Kátia Pimentel Koti - Paraná Projetos

Apoio:

Lorreine Santos Vaccari / Débora Fonseca Guimarães / Leonardo da Silva Azevedo - Secretaria de Infraestrutura e Logística (SEIL)

Itamar Adriano Tagliari - Secretaria do Desenvolvimento Sustentável e do Turismo (SEDEST)

Marcel Cabral- Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN)

Felipe Lazoski - Paraná Turismo

Instituições Câmara Técnica de Saúde, Esporte e Cicloturismo:

Clube Santa Mônica / Federação Paranaense de Cicloturismo (FPC) / Instituto de Desenvolvimento Rural do Paraná (IDR-PARANÁ) / Paraná Esporte / Paraná Turismo / Pedal Cajuru / Secretaria da Saúde do Paraná (SESA) / Secretaria do Desenvolvimento Sustentável e do Turismo (SEDEST) / Universidade Federal do Paraná (UFPR)

Curitiba, junho de 2022



“Viver é como andar de bicicleta.
É preciso estar em constante movimento
para manter o equilíbrio”

Albert Einstein

APRESENTAÇÃO	02
O CICLOTURISMO E AS ROTAS CICLOTURÍSTICAS	03
CICLOTURISMO	03
ROTAS CICLOTURÍSTICAS	06
PERFIL DO CICLOTURISTA BRASILEIRO	09
O CICLOTURISMO AUXILIA NA PROMOÇÃO DA SAÚDE?	11
COMO DEFINIR ROTAS CICLOTURÍSTICAS? PROCESSO DE PLANEJAMENTO	15
PRIMEIRA ETAPA - LEITURA MUNICIPAL	17
SEGUNDA ETAPA - CHECAGEM E ANÁLISE	23
TERCEIRA ETAPA - DEFININDO A ROTA CICLOTURÍSTICA	27
INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA	33
LEIS E DIRETRIZES DE PLANEJAMENTO	35
GESTÃO E GOVERNANÇA	37
GLOSSÁRIO	41
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	43

APRESENTAÇÃO

Este manual busca facilitar o processo de planejamento de rotas cicloturísticas municipais e intermunicipais a partir de etapas simplificadas, tendo como foco prefeituras, organizações ou instituições. Para isso, apresenta conteúdos relativos à legislação e desenvolvimento local, bem como algumas diretrizes para o planejamento de rotas cicloturísticas. Busca-se também refletir os diferentes espaços a serem considerados ao se pensar sobre a inserção do cicloturismo como uma das ferramentas de promoção do turismo local, com o objetivo de gerar uma melhor qualidade de vida à população, valorizando o ambiente urbano e rural, e gerando o incremento dos negócios locais.

O manual surge como uma ação da Câmara Técnica de Saúde, Esporte e Cicloturismo, do Conselho Paranaense de Ciclomobilidade (CONCICLO), instância consultiva e deliberativa do Programa Paranaense de Ciclomobilidade (CICLOPARANÁ), que tem como objetivo implementar ações que consolidam a utilização da bicicleta como meio de transporte, prática esportiva e lazer no Estado do Paraná, portanto, para cumprir com esse objetivo, foi criado o CONCICLO, órgão colegiado responsável pela elaboração de propostas de políticas públicas para viabilizar o cumprimento das ações elencadas no CICLOPARANÁ (CONCICLO, 2021).

A importância da criação e divulgação deste manual justifica-se pelo crescimento do cicloturismo como segmento de mercado, que movimenta economias locais, e pela cadeia produtiva associada à atividade. Levando em consideração a grande quantidade de legislação, leis de incentivo, decretos e programas que trazem o cicloturismo e a criação de rotas cicloturísticas como foco, além do interesse e demanda dos municípios na criação e inclusão de rotas (DIÁRIO DO TURISMO, 2021), tanto pelo fator econômico positivo, quanto pelos benefícios relacionados ao bem estar e lazer dos praticantes, torna-se importante entender o tema a partir de um manual que auxilie no planejamento das rotas.

O CICLOTURISMO E AS ROTAS CICLOTURÍSTICAS

CICLOTURISMO

Segundo o Ministério do Turismo - MTur (2006), o cicloturismo é reconhecido como uma atividade que faz parte do turismo de aventura e refere-se a atividades ciclísticas que passam por percursos em vias convencionais e não convencionais. É um segmento do turismo que se relaciona com cinco modalidades: o turismo rural, o ecoturismo, o turismo cultural, o turismo de aventura e o turismo gastronômico, sendo também considerado uma atividade do turismo de lazer que permite o exercício físico, aumento do contato com a natureza e a experiência de conhecer detalhes de locais que seriam imperceptíveis por outros meios de transporte (CARVALHO; RAMOS; SYDOW, 2013).



PASSEIOS DIÁRIOS

Passeios a lugares fora ou no local de residência do ciclista com duração menor de um dia



CICLISMO DE FÉRIAS

Compõe um grande conjunto de atividades de uma viagem



VIAGEM DE BICICLETA

Viagens com pernoite, sendo a bicicleta a principal motivação e meio de transporte da viagem

O Cicloturismo é uma modalidade de turismo que conquista cada vez mais adeptos no Brasil e no Mundo. De acordo com a edição de abril 2015 da Sondagem do Consumidor – Intenção de Viagem, do MTur, 14,3% dos brasileiros que pretendiam viajar nos próximos seis meses deveriam optar por meios de transporte alternativos, como bicicletas e motorhome. Em comparação com o índice registrado em abril de 2015, houve um crescimento de 155,3%. Além disso, em 2014, o cicloturismo foi a principal motivação de viagem de 450 mil estrangeiros que visitaram o Brasil (MTur, 2016).

Para fins deste manual, foi adotado o conceito de Saldanha, Santos e Fraga (2015), onde as modalidades de cicloturismo voltam-se a passeios diários, envolvendo passeios a lugares fora ou no local de residência do ciclista com duração menor que um dia; ao ciclismo de férias, compondo um grande conjunto de atividades de uma viagem; e as viagens de bicicleta, as quais representam as viagens com pernoite, sendo a bicicleta a principal motivação e meio de transporte da viagem (SALDANHA; SANTOS; FRAGA, 2015).

FONTE: Saldanha et. al. 2013

Em relação aos locais de prática, o cicloturismo pode ocorrer no meio urbano (pequenas e médias cidades e regiões metropolitanas) ou em ambientes rurais e naturais (unidades de conservação e bike parks), além das rotas cicloturísticas, as quais são estruturadas abarcando roteiros regionais ou locais (SALDANHA; SANTOS; FRAGA, 2015).

Por meio do cicloturismo, os municípios podem, com baixo investimento, criar, oficializar e promover seus roteiros por meio da valorização da cultura e fomento da economia local. São diversas as opções apresentadas de destinos para quem busca viajar de bicicleta, como caminhos de peregrinação do turismo religioso, de natureza, rural e de aventura. Pedalando por caminhos e trilhas, o cicloturista pode alcançar lugares remotos e de pouco acesso. Em um passeio de bicicleta não é só o destino final que interessa e sim, todo o trajeto, possibilitando conhecer lugares pacatos, como ambientes rurais, cachoeiras, cavernas e rios e que podem também ser contemplados por paisagens deslumbrantes.



Norte do Paraná. Créditos: Marcelo Rossi



Vale Europeu. Créditos: Ativa Aventuras



Importante mencionar um dos fatores de influência que potencializaram o cicloturismo, tendo em vista a ocorrência da Pandemia da COVID-19, evento que afetou a maioria das áreas do mercado, e não obstante, ocasionou uma paralisação no setor do turismo. Após um longo período de fronteiras fechadas, atrativos e empreendimentos turísticos restringidos, houve uma mudança nas formas de fazer turismo, onde os turistas passaram a optar pelo turismo dentro do próprio estado ou país, ocasionando assim um fortalecimento do turismo interno (GOVERNO SANTA CATARINA). O turismo começou a tomar diferentes rumos, então algumas tendências do turismo durante a pandemia começaram a se concretizar, e dentro delas, o turismo de aventura, o turismo em áreas naturais, atividades ao ar livre e o cicloturismo estão no centro (SEBRAE 2020; SEBRAE 2021; CIRCUITO MUNDO, 2021).

De acordo com a Associação Brasileira do Setor de Bicycletas (Aliança Bike), o aumento das vendas de bicicletas no Brasil durante a pandemia foi de 118% (CIRCUITO MUNDO, 2021). Para o presidente da Associação Brasileira das Empresas de Ecoturismo e Turismo de Aventura (ABETA), o cicloturismo já vinha apresentando um crescimento no país há pelo menos 5 anos, e com a pandemia esse processo foi acelerado. A busca pelo contato com a natureza fez com que a atividade evoluísse, tanto da parte da oferta (instituições e prefeituras que priorizaram rotas cicloturísticas) quanto da demanda (turistas que começaram a voltar seus interesses ao cicloturismo) (FOLHA DE SÃO PAULO, 2021). Levando em consideração todos esses aspectos, torna-se relevante viabilizar a promoção desta atividade a partir de uma perspectiva de planejamento, que servirá como base para implementação de futuras rotas cicloturísticas nos municípios.

ROTAS CICLOTURÍSTICAS

As rotas cicloturísticas são 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**” (BRASIL, 2020). Formam um caminho percorrido por turistas que usam a bicicleta como meio de locomoção e experiência, sendo este praticado de forma autoguiada (autônomo) ou contando com o serviço profissional, podendo ser realizado em grupo ou isoladamente.

As rotas conectam atrativos e possuem, ao longo de seu percurso, equipamentos de apoio como restaurantes, lojas, oficinas, hospedagem, etc, além de contarem com infraestrutura relacionada à informação e segurança do usuário como placas de sinalização, redutores de velocidade para veículos, painéis informativos, em trechos urbanos ou rodovias com grande fluxo de veículos é prudente e recomendável que existam ciclovias, ciclofaixas, sempre que possível, entre outros. Nesse contexto, para possibilitar a atividade, o cicloturismo deve levar em consideração alguns fatores prévios em relação a preparação do percurso, como a oferta de atrativos locais (privados ou públicos), a oferta de meios de hospedagem e equipamentos de alimentação, a existência de serviços de apoio e a política e ações voltadas à acessibilidade (PARANÁ - GOVERNO DO ESTADO; SEDEST; PARANÁ TURISMO, 2019). Sendo assim, percebe-se que as ações do cicloturismo podem contribuir para a valorização da identidade dos destinos e, ao mesmo tempo, possibilitam o desenvolvimento econômico local dos municípios envolvidos.

Em relação às potencialidades e importância do cicloturismo para o desenvolvimento local e regional do município, é possível dizer que a implementação de uma rota cicloturística pode contribuir na geração de novos fluxos de visitantes, cicloturistas, para uma localidade ou região, motivados muitas vezes pela temática da proposta, pelos aspectos culturais e ambientais do território, em função do traçado, e também pela infraestrutura e serviços ofertados.

identidade



CAFÉ RURAL



COMÉRCIO LOCAL



PATRIMÔNIO HISTÓRICO



sede urbana



HOSPEDAGEM



MIRANTE

rio



ATRATIVOS NATURAIS

natureza



campo

COLHE PAGUE



AGROINDÚSTRIA



A ilustração ao lado, sintetiza a ideia de como uma rota cicloturística pode impactar positivamente a economia de um município. O fluxo de cicloturistas gerado a partir do estabelecimento de uma rota, movimenta uma rede de negócios que integra prestadores de serviços de diversas áreas como de alimentação, hospedagem, reparação e manutenção de bicicletas, agenciamento, condução de visitantes, entre outros, bem como a comercialização de produtos associados ao turismo como o artesanato, geleias, queijos e sucos, etc.

A rota cicloturística integra ainda, atrativos culturais e naturais, disponibiliza as vias mais indicadas para a circulação de cicloturistas, oferece um sistema de sinalização que permite o passeio autoguiado, valoriza as paisagens urbanas e rurais, possibilita a conexão com as comunidades e identifica os pontos de apoio para eventuais emergências.

As paisagens rurais e a agricultura familiar podem ser evidenciadas já que grande parte dos traçados abrangem além dos espaços urbanos, o interior dos municípios. Nesse sentido, o cicloturista tem a oportunidade de conhecer localidades pitorescas e pouco conhecidas, de uma forma peculiar e em um ritmo que permite contemplar a paisagem com tranquilidade e interagir com as comunidades ao longo do caminho.

De acordo com o Circuitos de Cicloturismo - Manual de Incentivo e Orientação para o Municípios Brasileiros (2010), o cicloturismo pode proporcionar uma série de benefícios ao município, como a diversificação da economia regional, a criação e fortalecimento de micro e pequenos negócios, pois o turismo pode gerar empregos, demandas por qualificação profissional e fortalecimento dos vínculos comunitários, que podem permitir a valorização da herança cultural material e imaterial, intercâmbio cultural entre moradores e visitantes, conservação do patrimônio histórico e meio ambiente, consciência da população local e dos turistas sobre a necessidade de proteção do meio ambiente, exploração do turismo na baixa temporada, aumento da permanência do turista na região (o que pode trazer benefícios econômicos para o município) e o aumento da publicidade da cidade para potenciais turistas.

PERFIL DO CICLOTURISTA BRASILEIRO

O cicloturista frequenta locais fora das rotas convencionais do turismo e pela própria natureza mais lenta do seu deslocamento, costuma permanecer mais dias que um turista comum, portanto gasta seu dinheiro de forma mais distribuída, beneficiando de forma capilar a economia local do município (Clube de Cicloturismo do Brasil, 2018). Para entender o perfil do cicloturista, foi utilizada uma pesquisa desenvolvida em 2018 intitulada “O Cicloturista Brasileiro” do Observatório do Cicloturismo, Núcleo de Planejamento Estratégico de Transportes e Turismo (PLANETT) em parceria com o Clube de Cicloturismo do Brasil e a Bike Anjo, e a seguir destacam-se os principais resultados. Importante ressaltar que todos os gráficos aqui propostos são adaptações dos resultados apontados pela pesquisa.

Para os **gastos diários** por cicloviação para a maioria dos cicloturistas (44,8%) ficam em torno de **R\$100,00 a R\$249,99**, e para os **gastos totais** por cicloviação, foi visto que a maioria dos cicloturistas (20,3%) gasta em média entre **R\$ 1.000,00 e R\$ 1.999,99**.

Gastos diários por cicloviação

Acima de R\$ 750,00	0,9%
Entre R\$ 500,00 e R\$ 749,99	1,5%
Entre R\$ 250,00 e R\$ 499,99	8,3%
Entre R\$ 100,00 e R\$ 249,99	44,8%
Entre R\$ 75,00 e R\$ 99,99	9,3%
Entre R\$ 50,00 e R\$ 74,99	18,6%
Até R\$ 49,99	16,1%
Nenhum gasto	0,5%

44,8% GASTO DIÁRIO
entre R\$ 100e R\$ 249,99

20,3% GASTO TOTAL
entre R\$1.000 e R\$1.999,99

Gastos totais por cicloviação

Acima de R\$ 4.000,00	3,6%
Entre R\$ 3.000,00 e R\$ 3.999,99	2,9%
Entre R\$ 2.000,00 e R\$ 2.999,99	9,3%
Entre R\$ 1.000,00 e R\$ 1.999,99	20,3%
Entre R\$ 750,00 e R\$ 999,99	7,1%
Entre R\$ 500,00 e R\$ 749,99	19%
Entre R\$ 250,00 e R\$ 499,99	17,3%
Entre R\$ 100,00 e R\$ 249,99	14%
Nenhum gasto até R\$ 99,99	6,4%

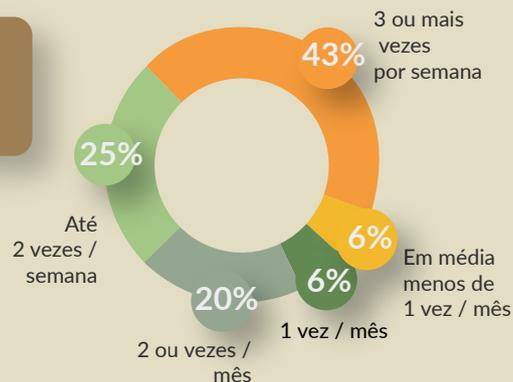
Em relação ao perfil dos passeios de bicicleta realizados sem pernoite, **66%** dos cicloturistas realizam estes passeios tanto no local de residência, quanto nos locais para os quais viajam.

Localidade que realiza estes passeios



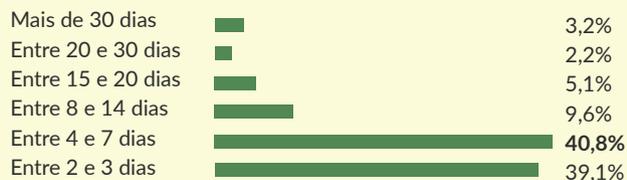
Em relação à frequência, **43%** realiza os passeios de bicicleta em média 3 ou mais vezes na semana.

Frequência que realiza estes passeios



Para o perfil geral do cicloturista brasileiro, é visto que a maioria deles (40,8%) costuma viajar em média entre 4 e 7 dias, pedalando (35,4% da amostra) entre 50 a 75 km por dia.

Quantos dias costuma viajar, em média?



Quilometragem que costuma pedalar por dia



Também é visto que em relação a organização das ciclovias, a maioria dos cicloturistas (92%) organiza suas ciclovias de forma autônoma, com organização própria e autoguiada, seguido de 4,1% que conta com agências especializadas que dispõem de guia ou condutor durante a viagem, e por último, 3,9% dos cicloturistas que contam com auxílio de agências especializadas, mas ainda com viagens autoguiadas.

Conhecer o perfil do cicloturista e entender as suas necessidades, auxiliam no processo de planejamento de uma rota cicloturística, sobretudo na organização da oferta de atrativos e serviços, de modo que o produto final possa ser o mais adequado ao público identificado.

Verifica-se ainda, que os roteiros de cicloturismo podem atuar como vetores de diversificação da economia, fortalecendo produtos locais, aumentando a sensação de pertencimento do morador e também melhorando a imagem do município, e portanto, torna-se importante incentivar o cicloturismo e a criação de rotas cicloturísticas que possam beneficiar a economia local e regional do município.

FONTE: Adaptado a partir da pesquisa nacional sobre o perfil do cicloturista brasileiro: "O cicloturista Brasileiro - 2018", realizada pelo Núcleo de Planejamento Estratégico de Transportes e Turismo (Planett); Clube de Cicloturismo do Brasil; Bike Anjo.

92%

Organização própria
e autoguiada

40,8% Entre 4 e 7 dias
(dias de viagem)

35,4% Entre 50 e 75 km
(km por dia)

O CICLOTURISMO AUXILIA NA PROMOÇÃO DA SAÚDE?

Sim, há evidências de que a atividade física e o ambiente natural, bem como o turismo de natureza se associam ao bem-estar mental, físico e social. O objetivo desta seção é elencar resultados consolidados de estudos científicos que apontam aspectos desta atividade como potencialmente promotores de saúde, bem como as políticas públicas no campo da saúde envolvidas com o tema e como o Cicloturismo pode contribuir para o alcance de metas estabelecidas nestas políticas (FREITAS, 2020; MATSUDO, MATSUDO E BARROS NETO, 2000; SILVEIRA E KUHNEN, 2019).

De acordo com a 8ª Conferência Nacional de Saúde (1986), a saúde pode ser entendida como o resultado das condições de alimentação, habitação, educação, renda, meio ambiente, trabalho, transporte, lazer, liberdade, acesso à posse de terra e a serviços de saúde. Ao se falar de promoção da saúde, entende-se a saúde como um conceito positivo, que enfatiza os recursos sociais e pessoais, assim como as capacidades físicas (CARTA DE OTTAWA, 1986).

O cicloturismo se relaciona inicialmente com a saúde ao fornecer lazer para as pessoas, uma vez que a bicicleta pode ser usada como meio de diversão, atividades físicas ou esportes competitivos e de alto rendimento. Andar de bicicleta, além de poder fazer parte das Atividades da Vida Diária, visa promover a interação social, o deslocamento ativo, reduzindo o comportamento sedentário, promovendo o emagrecimento e a melhoria dos padrões de saúde e do sistema imunológico (BRASIL, 2021; MAIA, 2020).

A prática regular de atividade física está entre uma das coisas mais importantes que as pessoas podem fazer para melhorar a sua saúde, no sentido mais amplo, incluindo aspectos individuais e coletivos, devendo ser encarada como um direito que impacta no desenvolvimento humano (BRASIL, 2021).

Dentre os principais benefícios, destacam-se a prevenção e diminuição na mortalidade por diversas doenças crônicas, controle do peso corporal, aumento da força e flexibilidade muscular, melhorando também a relação com o corpo, redução de uso de medicamentos e sintomas de ansiedade e depressão, melhora da capacidade cardiorrespiratória, promoção de prazer, relaxamento, divertimento e disposição, melhora da qualidade do sono e a inclusão social do indivíduo, na criação e fortalecimento de laços sociais, vínculos e solidariedade (BRASIL, 2021).

O cicloturismo está intimamente relacionado também ao Turismo de Natureza, vários estudos apontam que o turismo de natureza está associado ao bem-estar mental, através da restauração da atenção, promoção de afetos positivos e redução do stress, ao bem-estar físico, pelo aumento dos níveis de atividade e aptidão física, melhoria dos estilos e qualidade de vida e uma dieta saudável, bem como ao bem-estar social, pois reforça laços familiares e amizades (FREITAS, 2020).

Conforme a Organização Pan-Americana de Saúde (OPAS, 2020, p.37), estima-se que a inatividade física e a poluição do ar ambiente causem mais de 5 milhões de mortes prematuras globais a cada ano, situação que se agravou durante a pandemia provocada pelo SARS-CoV-2 (Covid-19). A OPAS (2020, p.38 e 39) sugere que as soluções para a promoção da atividade física se relacionem, principalmente, pela “intervenção no desenho, na execução e nas melhorias de calçada, praças, parques e vias cicláveis, tornando-as mais acessíveis, seguras, confortáveis e atrativas.” Eles consideram que andar de bicicleta e fazer deslocamentos a pé são atividades promotoras de saúde, pois possibilitam a atividade física, reduzem os acidentes fatais (no trânsito), aumentam a integração e o contato social e reduzem a poluição do ar.

As pesquisas apontam, além dos benefícios citados, evidências de que o processo cognitivo é mais rápido e mais eficiente em indivíduos fisicamente ativos, e ressaltam que dentre os efeitos psicológicos, os estudos mostram a diminuição da tensão emocional como um dos efeitos mais importantes da atividade física. Os estudos epidemiológicos confirmam que as pessoas moderadamente ativas, fisicamente, têm um risco menor de desordens mentais do que as sedentárias (MATSUDO, MATSUDO E BARROS NETO, 2000, p. 72).

Estudos em Psicologia Ambiental e Saúde (SILVEIRA E KUHNNEN, 2019) ressaltam a importância de se bem planejar o espaço e a configuração dos lugares enquanto meios potencialmente benéficos à saúde, considerando que o arranjo espacial foi um dos modeladores da percepção de segurança e de restauro psicológico principal encontrado em pesquisas. De acordo com as evidências científicas, os ambientes naturais produzem benefícios cognitivos, além da redução de stress (mudanças de humor e cortisol), que perduram por pelo menos 30 minutos após a saída do ambiente.

No campo das políticas públicas de saúde, o Cicloturismo se relaciona com a Política de Promoção da Saúde no Estado do Paraná - Resolução SESA n.º 228/2017 (PARANÁ, 2017), sendo temas prioritários desta política a promoção de práticas corporais e atividades físicas, bem como a mobilidade segura e o desenvolvimento sustentável, competindo às Secretarias Municipais de Saúde, entre outros pontos, apoiar e promover, a execução de ações diretamente relacionadas à promoção da saúde, considerando o perfil epidemiológico e as necessidades do seu território. O Cicloturismo promove um deslocamento ativo e sustentável, assim, também pode contribuir para o alcance das metas previstas no Plano de Ações Estratégicas para o Enfrentamento das Doenças Crônicas e Agravos Não Transmissíveis no Brasil, 2021-2030 (Plano de Dant), com o alcance dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS 03 e 11) da Organização das Nações Unidas (2015) e o Plano Global Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021-2030 da Organização Mundial de Saúde (2021).

Nesse contexto, é importante trazer à tona o **Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito - PNATRANS**. O Plano foi criado em 2021 a partir da Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018, que acrescenta o art. 326-A ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Sua meta é reduzir, no mínimo, a metade do índice nacional de mortos no trânsito por grupo de veículo e por grupo de habitantes em um período de 10 anos. As metas para a redução do índice de mortos no trânsito foram fixadas pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) para todos os estados e o Distrito Federal a partir das propostas dos Conselhos Estaduais de Trânsito (CETTRAN), Conselho de Trânsito do Distrito Federal (CONTRANDIFE) e Polícia Rodoviária Federal (PRF), além de que outros setores da sociedade, cidadãos e cidadãs podem contribuir com a discussão do tema (SECRETARIA NACIONAL DE TRÂNSITO; MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, 2021).

Para alcançar os objetivos, o Plano dispõe de 6 pilares que ajudarão a desenvolver as propostas, sendo eles:

- ***Gestão e Governança no Trânsito;***
- ***Vias seguras;***
- ***Segurança Veicular;***
- ***Educação para o Trânsito;***
- ***Atendimento às Vítimas;***
- ***Normatização e Fiscalização.***

O documento prevê revisões periódicas, com metas e indicadores para todos os produtos propostos, cada um sob responsabilidade de um órgão ou entidade, além de monitoramento por meio da instituição de Câmara Temática do CONTRAN. A partir do Plano espera-se que o planejamento seja melhor executado e que as ações previstas sejam implementadas e acompanhadas com a abordagem de Sistema Seguro e Visão Zero. Por fim, o PNATRANS fortalece o cumprimento da legislação de trânsito no país e estabelece a consecução dos objetivos propostos alinhados à nova Década de Ação pela Segurança no Trânsito proclamada pela Organização das Nações Unidas (ONU).

É importante levar em consideração a aplicação deste Plano quando considerada a implementação de novas rotas cicloturísticas, visto que elas precisarão seguir os critérios de segurança nele estabelecidos. No planejamento, implementação, adaptação ou melhoria (reformas) de rotas cicloturísticas, torna-se essencial considerar os princípios de um sistema seguro de mobilidade, onde:



- *Nenhuma morte no trânsito é aceitável;*
- *Os seres humanos cometem erros;*
- *Os seres humanos são vulneráveis a lesões no trânsito;*
- *A responsabilidade é compartilhada por quem projeta, constrói, gerencia, fiscaliza e usa as vias e os veículos e pelos agentes responsáveis pelo atendimento às vítimas;*
- *A gestão da segurança no trânsito é integrada e proativa.*

COMO DEFINIR ROTAS CICLOTURÍSTICAS?

PROCESSO DE PLANEJAMENTO

A proposta de planejamento a seguir é indicada com base em referências de planejamento governamental, experiências locais, e tem por objetivo trazer subsídios técnicos essenciais para a tomada de decisão dos gestores e técnicos quanto à proposição de uma rota.

São levadas em consideração informações relativas à segurança, paisagem, altimetria, comunidades, atrativos, serviços, tipos de vias, aspectos legais e de segurança, entre outras. Os elementos mencionados podem compor um Estudo de Viabilidade Técnica (EVT). Trata-se de uma ferramenta de apoio largamente utilizada em processos de planejamento, em diversas áreas técnicas, que tem por objetivo verificar a relevância e a viabilidade de uma proposta, a fim de dar continuidade ou não à mesma. Os conceitos de EVT são diversos e podem ser adaptados a cada área técnica. No caso deste manual, o EVT permeia sobretudo as etapas 1 e 2, a serem detalhadas na sequência.

Para melhor entendimento, assimilação do conteúdo e organização dos trabalhos, propõe-se que o processo seja dividido em três etapas, descritas a seguir:

**1****2****3**

PRIMEIRA ETAPA: LEITURA MUNICIPAL

Consiste em “ler”, levantar as características do território de uma maneira ampla, como um todo, verificando os diversos elementos que o compõem e observando suas interações. Aqui são considerados: as comunidades que integram o município, os aspectos geográficos (relevo, hidrografia, vegetação, etc), patrimônio cultural, atrativos turísticos, serviços, áreas urbana e rural, sistema viário (rodovias, estradas rurais etc), dentre outros. Nessa etapa iniciam-se também as conversas com os atores locais sobre cicloturismo e o processo de planejamento de uma rota.

SEGUNDA ETAPA: CHECAGEM E ANÁLISE

As informações levantadas na etapa anterior serão checadas in loco (trabalho de campo) e avaliadas. A matriz FOFA (ou em inglês SWOT) poderá ser aplicada para a análise das informações. Nessa etapa ainda, os atores locais são consultados quanto ao interesse de participar no planejamento da rota cicloturística e quais as formas de atuação. Ao final dessa etapa, tem-se uma proposta preliminar de uma rota com mapeamento de atrativos e serviços em trechos específicos.

TERCEIRA ETAPA: TESTE E PROPOSIÇÃO

A partir da proposta preliminar sugere-se a realização de testes com o público potencial (cicloturistas, comunidades, imprensa, outros) e com os prestadores de serviços ao longo da rota preliminar. A ideia é que ajustes no traçado possam ser realizados a partir da devolutiva dos envolvidos, consolidando, desta forma, a proposição final da rota.

É importante ressaltar que os levantamentos e modelos sugeridos para o tema são propostas metodológicas e referências para o planejamento de futuras rotas cicloturísticas, sendo assim, podem ser adaptadas para cada realidade. Considera-se que cada localidade possui especificidades em relação às suas comunidades, atrativos, e infraestrutura, portanto os modelos propostos funcionam como diretrizes norteadoras para o desenvolvimento de rotas cicloturísticas.

Sendo assim, os mapas propostos a seguir servem como instrumento de apoio e funcionam como uma simulação de um município, considerando que não possuem escala, portanto foram desenvolvidos com o objetivo de auxiliar no processo de planejamento da rota hipotética.

PRIMEIRA ETAPA - LEITURA MUNICIPAL

Na primeira etapa recomenda-se o levantamento do conjunto de elementos que compõem o município, observando não somente os aspectos físicos (naturais ou construídos) e suas interações, como também o tecido social no qual o município se estrutura. Sugere-se contar com o auxílio de um mapa municipal (mapas rodoviários impressos ou programas virtuais como Google Earth são boas alternativas) que compreenda também os municípios vizinhos, considerando a importância de estudar as conexões com o entorno. Para melhor entendimento a etapa de leitura municipal está dividida em:

- atores locais
- instrumentos de planejamento municipal
- aspectos geográficos
- serviços e atrativos
- sistema viário

Atores locais

Sugere-se o mapeamento das comunidades presentes no território municipal que poderão ser impactadas direta ou indiretamente pela rota cicloturística a ser proposta. Nesse sentido, na fase de leitura, os atores do território, que podem ser comunidades, prestadores de serviços, grupos de pedal, entre outros, são convidados a conhecerem os elementos que integram uma rota cicloturística. Tratam-se de encontros onde são apresentados conceitos de turismo, cicloturismo, roteiros, serviços, produtos, associativismo, gestão integrada, entre outros, além de apresentar as etapas do planejamento de uma rota e as ações necessárias. Os encontros são importantes marcos para:

- disseminar o conceito sobre rotas cicloturísticas;
- coletar informações;
- acolher as primeiras impressões e contribuições das comunidades para o projeto;
- engajar os atores locais no processo;
- verificar o interesse e a possibilidade de envolvimento na proposta.

Torna-se importante ressaltar que inicialmente é realizada uma primeira reunião com as comunidades interessadas, identificando o interesse em continuar participando do processo de planejamento.

Instrumentos de planejamento municipal

Os dois principais instrumentos de planejamento municipal a serem considerados nessa primeira etapa são o Plano Diretor Municipal e o Plano de Mobilidade Urbana. O Plano Diretor Municipal é um instrumento que visa “ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, garantindo o bem-estar de seus habitantes” (PARANÁ CIDADE; GOVERNO DO ESTADO DO PARANÁ, 2019) sendo obrigatório para algumas cidades e o Plano de Mobilidade Urbana é um instrumento da política de desenvolvimento urbano, que tem como objetivo a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no município. Ambos são instrumentos a serem considerados, pois retratam a situação atual e traçam diretrizes para o futuro da cidade, apoiados em um processo de construção coletiva e provavelmente contém informações de suma importância na proposição de uma rota cicloturística. No caso da inexistência do Plano de Mobilidade ou se ele ainda está sendo desenvolvido, o mesmo deverá contemplar a Rota Cicloturística durante a sua elaboração.

Aspectos geográficos

Sugere-se uma leitura detalhada sobre relevo, hidrografia, vegetação e elementos da paisagem, sempre com a intenção de analisá-los de forma sobreposta, cruzando as informações. Algumas perguntas que podem guiar a análise:

Sobre relevo: quais são as áreas mais íngremes e mais planas do município? Os trechos íngremes limitariam o público almejado para a rota cicloturística? Existem áreas a serem evitadas no planejamento da rota? Lembrando que a rota pode possuir trechos de maior e menor dificuldade, atingindo diferentes públicos.

Sobre hidrografia: existe algum curso de água (rios, córregos, lagos etc) que deva ser considerado no planejamento da rota por seu potencial cênico e/ou valor histórico?

Sobre vegetação: o município possui unidades de conservação ou áreas verdes que podem ser incorporadas à rota? Existem massas de vegetação que devam ser valorizadas pela rota pelo seu aspecto cênico e/ou conforto térmico que proporciona? Exemplo: túneis de árvores que proporcionam sombra.

Sobre elementos da paisagem: existem elementos interessantes que possam ser evidenciados pela rota cicloturística? Exemplos: uma árvore com formato ou cuja localização é interessante (um topo de colina por exemplo), um trecho de rio, uma plantação que se destaque na paisagem, o pôr do sol em determinados pontos do trajeto etc. Lembrando que o efeito aqui pode ser sazonal como no caso da plantação que, provavelmente, será mais atraente na época de florada e/ou colheita.

Serviços e Atrativos

Para uma rota se tornar interessante e atrativa do ponto de vista do cicloturista, recomenda-se que ela ofereça serviços e atrativos que possam ser desfrutados pelos cicloturistas ao passarem ou pernoitarem no município. Os serviços e atrativos são fundamentais na composição de uma rota cicloturística. Muitas vezes, as características dos atrativos e da paisagem, podem indicar a temática da própria rota e os serviços, por sua vez, enriquecem a experiência do cicloturista. Para este tópico, consideram-se:

Atrativos:

“Locais, objetos, equipamentos, pessoas, fenômenos, eventos ou manifestações capazes de motivar o deslocamento de pessoas para conhecê-los. Os atrativos turísticos podem ser naturais; culturais; atividades econômicas; eventos programados e realizações técnicas, científicas e artísticas (MTUR, 2007).” Alguns exemplos de atrativos nos municípios:

- Praças e parques de importância para o município;
- Paisagens, vistas ou mirantes - turismo contemplativo;
- Atrativos naturais - montanhas, rios, cachoeiras, cavernas, fauna e flora;
- Atrativos culturais - artesanato, gastronomia, museus, teatros, igrejas;
- Feiras e eventos locais;
- Produção associada ao turismo do município - produção artesanal, industrial ou agropecuária que tenha atributos naturais e/ou culturais que agregam valor ao turismo do município.

Serviços:

Todos os tipos de serviços que possam, de alguma forma, contribuir para a passagem do cicloturista no município, sejam eles:

- Serviços de hospedagem (hotéis, pousadas, campings, cama & café, etc);
- Serviços de alimentação (restaurantes, lanchonetes, padarias, café rural);
- Comércio (mercados, mercearias, armazéns, lojas de conveniência);
- Postos e Unidades de Saúde;
- Oficinas, borracharias e postos de gasolina;
- Serviços de orientação turística (postos de atendimento, centros de informações).

Para a primeira etapa de planejamento, sugere-se um mapeamento dos principais serviços e atrativos do município de forma ampla, sem restrições. Trata-se de uma primeira leitura integrada dos elementos relacionados com o espaço físico territorial. Nesta etapa é importante tentar mapear ao máximo a quantidade de serviços e atrativos que possam ser interessantes ao cicloturista. Após esse primeiro levantamento, parte-se para a segunda etapa do planejamento, explicada no próximo capítulo, quando serão realizadas as visitas in loco.

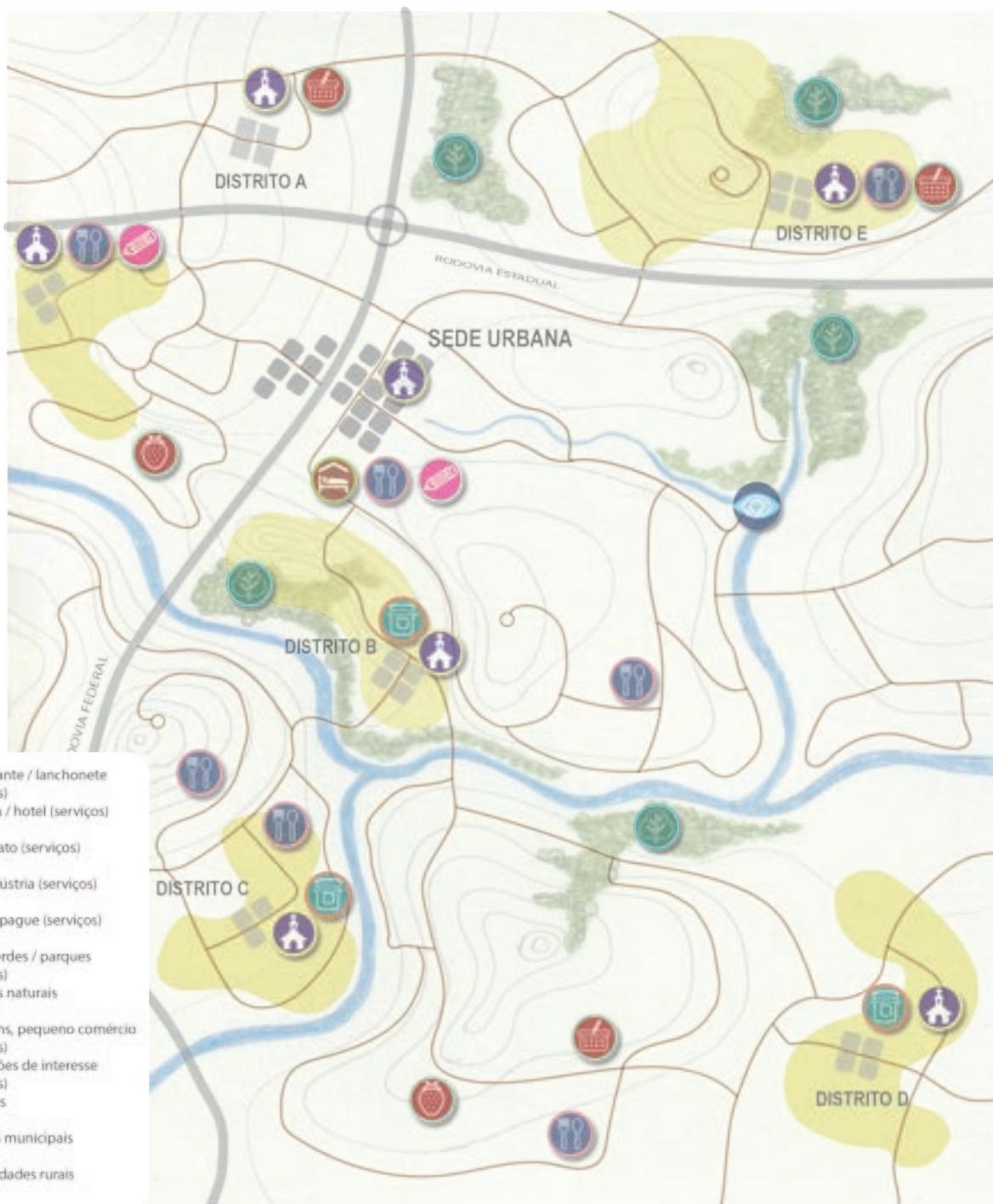
Sistema viário

Neste ponto a leitura é dirigida às diversas vias que conectam o município, sejam as vias urbanas, que cruzam a sede urbana e distritos ou rurais. São elas:

- **Urbanas:** ruas, avenidas, bulevares, ciclovias e ciclofaixas (malha cicloviária) etc
- **Rurais:** rodovias, federais, estaduais ou municipais, estradas vicinais, trilhas, etc

Aqui faz-se necessário uma atenção diferenciada na leitura do ambiente urbano e rural. No ambiente urbano é necessário considerar a infraestrutura cicloviária existente ou projetada, pois a rota cicloturística pode interceptar a sede urbana e utilizar trechos da ciclovia e/ou ciclofaixas existentes. No caso do município não possuir malha cicloviária e não possuir previsão de implantação sugere-se que a rota cicloturística, neste trecho urbano, se utilize de vias com pouco tráfego de veículos e com largura suficiente para o compartilhamento com bicicletas, com a possibilidade de instalação de ciclofaixas posteriormente. Reitera-se a necessidade de consultar as diretrizes dos instrumentos de planejamento municipal vigentes.

No ambiente rural sugere-se observar atentamente quanto à dominialidade, pois as vias estão sujeitas às determinações dos órgãos aos quais estão subordinadas. Sugere-se que o olhar seja dirigido a estradas rurais, de domínio municipal, com pouco tráfego, e com largura suficiente para o trânsito compartilhado de bicicletas e veículos motorizados. Indica-se evitar interseções viárias complexas, áreas com muito tráfego, rotas de escoamento de produção agrícola, vias de acesso à cidade, etc.



PRIMEIRA ETAPA - LEITURA MUNICIPAL

Para facilitar o entendimento e reforçar a necessidade do olhar sobre todo o território, ao final da explicação de cada etapa esse manual optou pelo uso de mapas ilustrados (ao lado). O mapa ao lado é a representação hipotética, sem escala, de um município contendo áreas urbanas e rurais), sistema viário (rodovia federal, estadual e estradas rurais), hidrografia e áreas verdes, além de serviços e atrativos (restaurantes, armazéns, pousadas, edificações de interesse, agroindústrias etc). Também foram indicadas no mapa as comunidades do município.

Trata-se de uma grande “fotografia” dos potenciais ativos do município relativos ao cicloturismo e à infraestrutura local.

Nessa fase ocorrem as primeiras interações com os atores locais para abordar de forma inicial, os conceitos a respeito do cicloturismo, planejamento de rota e suas etapas.

SEGUNDA ETAPA - CHECAGEM E ANÁLISE

A partir do levantamento sobre os diversos elementos que compõem o município parte-se para a segunda etapa, de checagem e análise das informações levantadas, para assim, esboçar um traçado preliminar. Para tanto, serão realizadas visitas de campo para checagem in loco das informações. Serão considerados ainda, o interesse e a participação dos atores locais nas reuniões realizadas na etapa anterior. Para as pessoas que manifestaram interesse pelo tema e optaram por continuar no processo de planejamento, seja como prestador de serviços da rota e/ou como colaborador, serão realizadas reuniões específicas para a apresentação das próximas etapas e discutidas as atribuições de cada ator nesse processo. Poderão ser ofertadas ainda, cursos de capacitação sobre o tema.

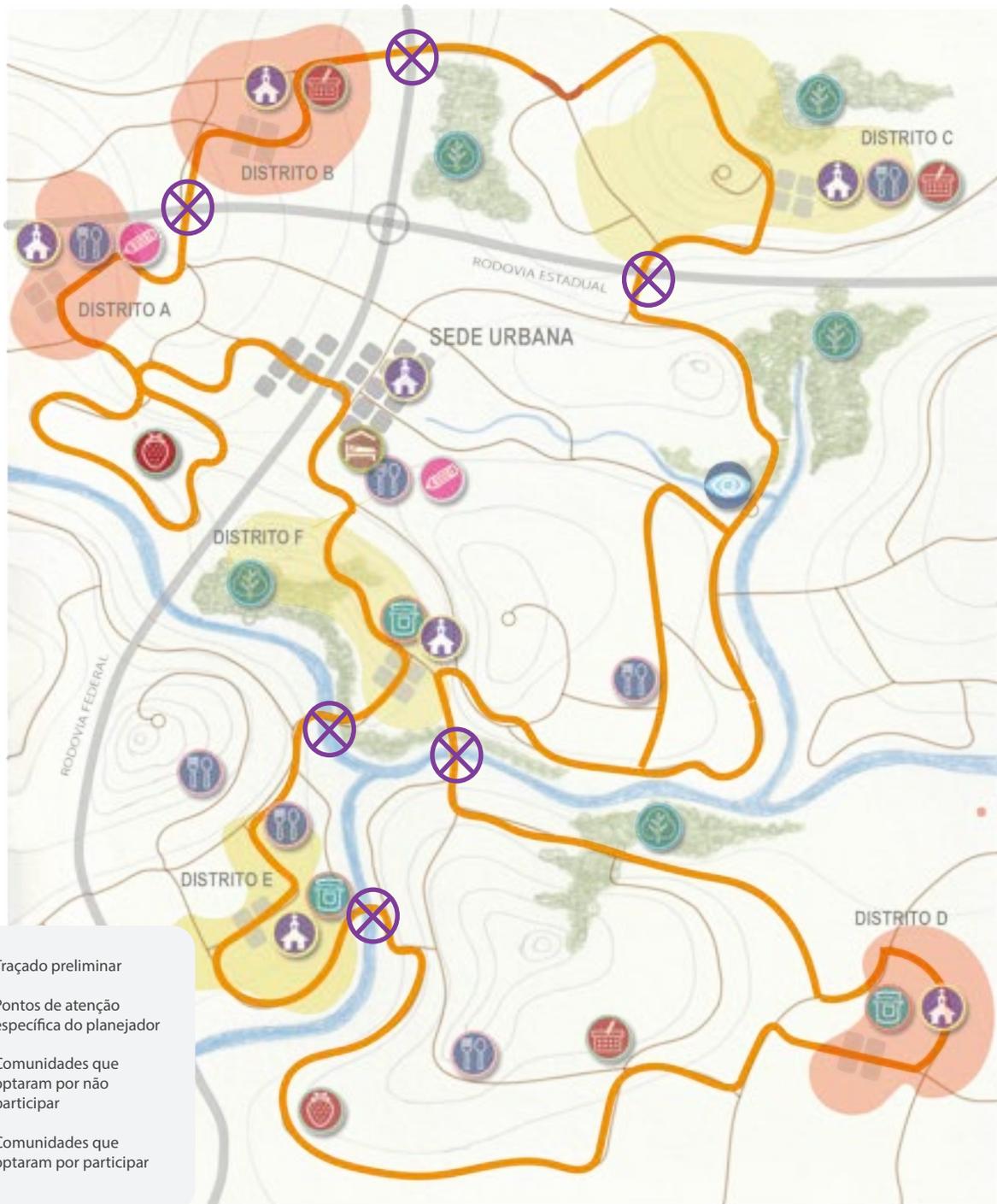
Para a análise das informações levantadas podem ser utilizadas várias ferramentas de apoio como a matriz FOFA (ou em inglês SWOT), por exemplo, cujo nome faz referência a possíveis Forças, Oportunidades, Fraquezas e Ameaças do ambiente analisado. A matriz FOFA é uma ferramenta usada no planejamento que avalia o ambiente olhando para suas forças e fraquezas, levando em consideração os fatores internos e externos ao ambiente.

Trata-se de uma ferramenta simples que possibilita a análise das informações, levantadas na etapa 1, de forma organizada e categorizada. Dessa forma, é possível entender e classificar potenciais problemas que podem interferir no planejamento da rota, tais como comunidades não interessadas, problemas viários ou de infraestrutura, bem como oportunidades e fatores positivos que facilitam e dão abertura para o planejamento da rota, sendo eles focados principalmente no estudo da viabilidade e nos serviços e atrativos existentes. Algumas vezes, surgem situações que demandam uma atenção direcionada do planejador, como por exemplo, a existência de interseções viárias complexas cuja solução depende da realização de projeto específico, alocação de recursos financeiros e execução de obras.

O resultado da matriz poderá subsidiar a tomada de decisão quanto ao traçado preliminar, o qual levará em consideração, os pontos positivos e oportunidades a partir da análise. Como resultado, tem-se um primeiro esboço do traçado, ainda preliminar, que será testado e ajustado na etapa seguinte. Da mesma forma que o traçado, de forma prévia, é possível listar uma primeira relação de atrativos e prestadores de serviços a partir da matriz.



A aplicação da matriz FOFA pode ser realizada de maneira conjunta, com os técnicos municipais e os atores locais, a partir das informações levantadas na etapa 1, de forma que o planejamento possa ser realizado de maneira colaborativa. Sugere-se que essa construção seja feita em conjunto, em vista de trazer contribuições a partir de uma visão técnica e profissional, mas também trazendo pontos levantados pelos atores e comunidades para que assim o planejamento da rota contemple o município como um todo e o processo torne-se ainda mais integrado e colaborativo.



SEGUNDA ETAPA - CHECAGEM E ANÁLISE

No mapa hipotético do município (ao lado) foi esboçado o traçado preliminar da rota que atravessa:

- sede urbana;
- distritos A, B, C, D, E e F.

Além disso o traçado preliminar atravessa o rio e rodovias, considerando, em seu caminho, grande parte dos atrativos e serviços mapeados na etapa anterior. O exercício de traçar preliminarmente a rota aproxima o planejador da realidade. Nesse momento é importante considerar as informações da leitura municipal, as conclusões da matriz FOFA assim como refletir sobre a quilometragem total da rota e a distância entre os atrativos e serviços.

Como exemplo, simulou-se que as comunidades A, B e C optaram por não participar do processo de planejamento da rota cicloturística (em vermelho) no primeiro momento. Simulou-se também que o traçado preliminar da rota atravessa rodovias e o rio, indicando alguns pontos que merecem uma ação direcionada do planejador, refletindo sobre esses cruzamentos e a necessidade da realização de projetos específicos.

TERCEIRA ETAPA - TESTE E PROPOSIÇÃO

Com a rota cicloturística pré definida parte-se para a terceira etapa que é o detalhamento da proposta . Nessa etapa propõe-se testar o traçado preliminar realizando uma simulação da atividade cicloturística com representantes diversos, tais como: prestadores de serviços, cicloturistas, imprensa, técnicos, de forma que ao final, seja aplicada uma avaliação escrita (google forms, por exemplo) com os participantes.

O objetivo do teste é avaliar, na prática, 2 questões:

- a experiência do usuário enquanto praticante do cicloturismo, registro de impressões e sugestões de melhoria da rota e dos serviços ou venda de produto;
- a experiência dos "candidatos" a prestadores de serviços no trecho. Eles terão a oportunidade de testar o serviço ou venda de produtos com o público de cicloturistas, podendo fazer ajustes e melhorias dos serviços a partir do feedback dos usuários.

O teste possibilita que o traçado preliminar (protótipo) tenha as características mais próximas da versão final, sendo possível realizar melhorias antes do lançamento da rota.

Para o teste, sugerem-se as seguintes ações:

1. Realização do teste junto ao traçado proposto com os participantes convidados: os cicloturistas e imprensa vão testar o percurso e experimentar os serviços. Os prestadores de serviços vão receber os cicloturistas em suas propriedades/estabelecimentos;
2. Avaliação por parte dos usuários (cicloturistas, imprensa) e por parte dos prestadores de serviços interessados/comunidades;
3. Ajustes e melhorias a partir das avaliações;
4. Validação do traçado;
5. Estruturação física: melhorias no trajeto (vias), sinalização, paisagismo, etc;
6. Comunicação visual;
7. Capacitação contínua dos envolvidos;
8. Visitas técnicas às rotas cicloturísticas consolidadas de outros municípios para troca de ideias;
9. Termo de adesão e/ou aptidão (desejável);
10. Lançamento da rota em evento público;
11. Monitoramento e avaliação.

Em relação à infraestrutura, é importante levar em conta que algumas soluções possuem prazos demasiadamente longos para serem concretizadas, o que pode comprometer o lançamento da rota cicloturística. Nesse caso recomenda-se refletir sobre a instalação de estruturas provisórias que possam suprir as necessidades apontadas até uma solução definitiva.

Para a etapa de testes, propõe-se envolver as seguintes categorias de participantes, que já vem participando ao longo do processo de planejamento, e sendo aqui, caracterizados como: Cicloturistas, Meio Acadêmico, Técnicos, Prestadores de Serviços, Comunidade e Imprensa. A ideia é que os participantes possam avaliar a rota e propor sugestões de melhorias.

Tendo definidos os atrativos e serviços que farão parte da rota, serão coletadas as informações dos respectivos empreendimentos para elaboração de material gráfico e suas derivações. Sugere-se, para tanto, alguns itens mínimos que poderão compor esse tipo de informativo:

- Dias e horários de funcionamento;
- Endereço, contatos e mídias sociais;
- Capacidade de atendimento;
- Visitação: se pode ser realizada individualmente ou em grupo; se é necessário agendar horários previamente para visitação; se há taxas, tempo médio de permanência.
- Serviços e produtos: serviços, atividades e vivências oferecidas. Produtos disponíveis para comercializa o.

Sugere-se realizar um evento de lançamento, onde o público interessado pode interagir melhor, além de atrair pessoas de outros municípios, imprensa e comunidades, o que irá repercutir em maior divulga o e visibilidade da rota cicloturística.



CICLOTURISTA

QUEM É:

Usuário final da rota, o futuro cliente. Podem percorrer de forma individual ou em grupo, como os grupos de pedal.

O QUE FAZ:

É a avaliação do consumidor, seu papel será o de percorrer e avaliar a rota com o olhar crítico construtivo sobre o trajeto, paisagem, condições da via, aspectos da segurança, serviços e atrativos, experiência da atividade.



TÉCNICO

QUEM É:

Profissional capacitado para atuar no planejamento, implementação e gestão da rota.

O QUE FAZ:

Coordenação e facilitação do processo; estudo e proposição de programas municipais; sugestão de projetos de leis; normatização das atividades; promoção das capacitações; articulação para a viabilização das intervenções físicas; avaliação e monitoramento.



PRESTADOR DE SERVIÇO / EMPREENDEDOR

QUEM É:

Prestadores de serviços e comerciantes (negócios locais) presentes ao longo da rota.

O QUE FAZ:

Atendimento ao cicloturista; prestação dos serviços, apresentação das vivências e produtos; avaliação da experiência; proposição de melhorias/ajustes no seu empreendimento e na rota.



COMUNIDADES

QUEM É:
Comunidades presentes ao longo do traçado preliminar.

O QUE FAZ:
Contribuição na reflexão sobre os impactos positivos e negativos para o município; proposição de sugestões e melhorias; indicação de como as comunidades podem ampliar a participação no processo.



IMPRENSA / BLOGS / COMUNICAÇÃO

QUEM É:
Jornalistas, blogueiros, imprensa, cicloativistas, todos voltados aos temas relativos ao turismo, cicloturismo, ciclomobilidade e grupos de pedal.

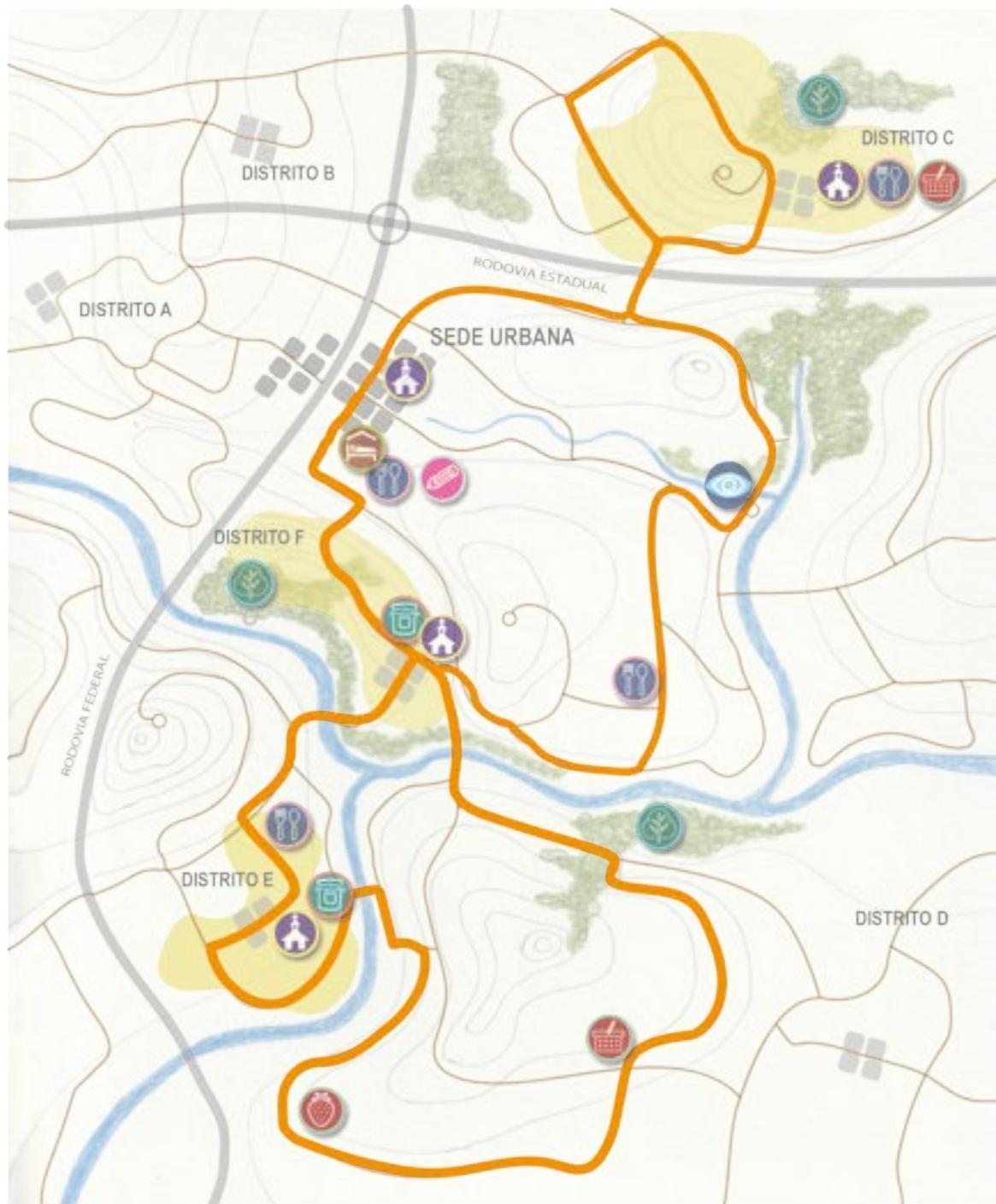
O QUE FAZ:
Avaliação da rota; sugestão de melhorias; divulgação da rota em seus canais e mídias sociais, apoio no engajamento de parceiros para a rota.



MEIO ACADÊMICO

QUEM É:
Professores, pesquisadores, alunos de graduação e pós graduação envolvidos com cursos ou temas como: Turismo, Empreendedorismo, Design, Ciências Agrárias, Desenvolvimento Sustentável, Mobilidade Urbana, Educação Física entre outros.

O QUE FAZ:
Podem colaborar com os Técnicos e outros envolvidos nas etapas de planejamento, pesquisa e articulação para a criação da rota, realizar pesquisas que avaliem e acompanhem o desenvolvimento funcionamento da rota e ainda oferecer cursos de capacitação para os diversos atores envolvidos no processo em suas várias fases como: planejamento, gestão e avaliação.



TERCEIRA ETAPA - TESTE E PROPOSIÇÃO

Após as devidas simulações e validações tem-se o traçado final da rota cicloturística, representado no mapa hipotético ao lado. As sugestões de melhorias advindas dos diversos atores já foram incorporadas e ajustadas na proposta. Tais contribuições ajudam diretamente no processo de validação da rota.

Nesta etapa é possível que alguns dos serviços e atrativos mapeados sejam remanejados tendo em vista a participação no teste. Dependendo da avaliação, alguns prestadores de serviços optam por aderir ao processo em outro momento, até que se sintam seguros e aptos para compor a rota.



INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA

Definido o traçado é o momento de refletir sobre a infraestrutura cicloviária necessária para a instalação da rota cicloturística sempre tendo, como premissa básica, a segurança do cicloturista e dos demais usuários da via. No desenvolvimento deste tema utilizaremos como referência principal, o Volume VIII – Sinalização Cicloviária, do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, elaborado pela Câmara Temática de Engenharia de Tráfego e Sinalização de Trânsito, ligada ao Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN. Segundo este documento o termo “infraestrutura cicloviária” é entendido por “espaços sinalizados destinados à circulação de bicicletas, de forma exclusiva e/ou compartilhada, isoladas ou em redes, áreas de estacionamento e parada, pontos de apoio e outros”. Ou seja, todo o conjunto de infraestrutura necessário para dar suporte a rota cicloturística composto por ciclovia, ciclofaixa, espaços compartilhados, sinalização e outros.

- **Ciclovia:** “pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum, conforme dispõe o Anexo I do CTB” (CONTRAN, 2021);
- **Ciclofaixa:** “parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica” (CONTRAN, 2021);
- **Espaços compartilhados sinalizados:** calçada, canteiro, ilha, passarela, passagem subterrânea, via de pedestres, faixa ou pista, sinalizadas, em que a circulação de bicicletas é compartilhada com pedestres ou veículos criando condições favoráveis para sua circulação (CONTRAN, 2021).



Ciclovia em Curitiba. Créditos: Paraná Projetos

Para a definição da infraestrutura cicloviária recomenda-se que, além de considerar as diretrizes e ações propostas nos instrumentos de planejamento municipais existentes, a equipe técnica responsável pelo planejamento da rota cicloturística considere a elaboração de um projeto técnico de infraestrutura cicloviária. Este projeto pode ser elaborado por equipe própria das prefeituras municipais ou consultoria especializada. Importante considerar a participação da comunidade na elaboração do mesmo e o envolvimento de outras áreas da Prefeitura Municipal.

O projeto deve conter, além da indicação do traçado da rota cicloturística, o detalhamento dos pontos de interseção e cruzamentos, proposição de materiais, medidas de moderação de tráfego, formas de proteção dos cicloturistas e sinalização horizontal e vertical, entre outros, culminando na elaboração de uma planilha de custos. A elaboração de um bom projeto, devidamente alinhado com as percepções da comunidade e em consonância com os critérios técnicos vigentes, é um importante instrumento no planejamento das ações da Prefeitura Municipal.

Conforme Caderno de Referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades (MINISTÉRIO DAS CIDADES; SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE E DA MOBILIDADE URBANA, 2007) o projeto cicloviário está dividido em:

- **Projeto Geométrico:** com o uso de normas técnicas constantes de manuais cicloviários, uso de normas presentes em documentos que mencionam as boas técnicas presentes na Engenharia de Tráfego e demais documentos orientativos aprovados pelo CONTRAN;
- **Projeto de Sinalização:** este projeto deverá ser produzido sobre o projeto geométrico previamente lançado. Devem ser utilizadas as normas técnicas constantes no Código de Trânsito Brasileiro – revisões e inclusões de Sinalização Cicloviária apresentadas e aprovadas pelo CONTRAN.
- **Planilhas de Custos:** devem ser organizadas planilhas dos custos de todos os itens constantes do estudo/trabalho.

Cabe aqui uma informação em relação ao projeto de sinalização pois este é um tema amplo, que possui diferentes conceitos e interpretações. O projeto de sinalização citado acima se refere a aplicação de sinais específicos, definidos conforme parâmetros técnicos de desenho geométrico e padronizados para todo o território nacional. Conforme o Volume VIII – Sinalização Cicloviária sua função é “dar prioridade ou preferência à circulação de bicicletas na via pública, oferecendo condições mais seguras e possibilitando melhor conforto aos usuários deste meio de transporte, através do uso de sinalização em vias/pistas ou faixas de uso exclusivo ou rotas de circulação, da criação de estacionamentos e da integração modal”. Mas, de forma complementar a esse modelo de

sinalização recomenda-se a proposição de uma sinalização personalizada, atrelada à temática da rota em questão e direcionada ao cicloturista, a qual denominaremos, para fins deste manual, sinalização especial.

A sinalização especial pode, além de orientar o cicloturista durante o trajeto, fornecer informações importantes sobre o percurso da rota (altimetria, localização, etc), indicar e informar sobre os atrativos da região, difundir conhecimento sobre o patrimônio existente e integrar o usuário com o meio contribuindo, desta forma, para o fortalecimento da identidade da rota e desenvolvimento da atividade turística. Essa sinalização é muito particular de cada circuito/rota cicloturística portanto pode apresentar informações do próprio trecho, indicando pontos de início, meio e fim do percurso, bem como placas indicativas da quilometragem que o cicloturista se encontra.



Vale Europeu. Créditos: Ativa Aventuras

LEIS E DIRETRIZES DE PLANEJAMENTO

O principal instrumento a ser considerado no planejamento de rotas cicloturísticas é o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, que é um documento legal instituído pela Lei n 9.503 de 23 de setembro de 1997 (BRASIL, 1997) que regulamenta os procedimentos e normas relacionados à utilização de vias públicas, em todo o país. Define atribuições de diversas autoridades e órgãos ligados ao trânsito do Brasil, fornece diretrizes para a engenharia de tráfego e estabelece normas de conduta, infrações e penalidades para os diversos usuários desse complexo sistema. O CTB é dividido em vinte capítulos e regulamenta ações sobre o trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação.

A bicicleta, é definida pelo CTB como “veículo de propulsão humana”, e é considerada pelo mesmo no contexto de trânsito nas vias terrestres do território nacional. De forma geral o CTB aborda principalmente os direitos e deveres do ciclista inserindo-o no mesmo ambiente compartilhado de circulação que as pessoas, veículos e animais, fornecendo regras para esta interação.

Capítulo II - Do Sistema Nacional de Trânsito - Seção II - Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito :

Artigo 24

Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais e promover o desenvolvimento, temporário ou definitivo, da circulação, da segurança e das áreas de proteção de ciclistas; - redação do inciso II dada pela Lei n. 14.071/20, em vigor a partir de 12ABR21.

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

Capítulo III - Das normas gerais de circulação e conduta:

Artigo 58

Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.

Parágrafo único. A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa.

Artigo 59 (Parágrafo Único)

Desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, será permitida a circulação de bicicletas nos passeios.

Capítulo IV - Dos pedestres e condutores de veículos não motorizados:

Artigo 68 (Parágrafo Único)

É assegurada ao pedestre a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais para circulação, podendo a autoridade competente permitir a utilização de parte da calçada para outros fins, desde que não seja prejudicial ao fluxo de pedestres.

Por meio do CTB (BRASIL, 1997) é instituído o Sistema Nacional de Trânsito - SNT que é o “conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades”.

Os órgãos podem ser normativos ou executivos e estão classificados de acordo com a esfera federal, estadual ou municipal. Os órgãos de trânsito normativos são responsáveis por estabelecer normas e criar regras para o trânsito. O órgão máximo normativo é o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, que responde pela regulamentação do CTB e elaboração de resoluções. É responsável pelas Câmaras Temáticas, que são grupos de especialistas que debatem assuntos relacionados ao trânsito e sugerem atualizações do CTB.

Os órgãos de trânsito executivos atuam para que as regras e leis sejam cumpridas. O órgão máximo executivo é a Secretaria Nacional de Trânsito - SENATRAN a nível nacional. No âmbito estadual o órgão executivo é o DETRAN. Tem a responsabilidade de exigir e impor que as leis de trânsito sejam cumpridas no âmbito de sua jurisdição. É o órgão que planeja e controla tudo aquilo que é referente à documentação dos condutores e seus veículos.

Instrumentos de planejamento municipal

No âmbito municipal, os principais instrumentos a serem considerados são o Plano Diretor Municipal e o Plano de Mobilidade Urbana, já citados neste manual.

Obrigatórios para alguns municípios, estes instrumentos estão baseados em uma estratégia transparente e participativa e são fundamentais para o desenvolvimento de cidades mais justas, inclusivas e sustentáveis.



Norte do Paraná. Créditos: Marcelo Rossi

GESTÃO E GOVERNANÇA

Funcionamento e composição da governança

O termo governança é usado para entender como o setor público, empresas e outras instituições se administram e como administram suas relações com a sociedade. A governança reflete as preocupações públicas sobre a capacidade de seus sistemas políticos agirem de forma efetiva para resolver problemas públicos (PETERS, 2013). O Decreto nº 9.203, de 22 de novembro de 2017 define a governança pública como um “conjunto de mecanismos de liderança, estratégia e controle postos em prática para avaliar, direcionar e monitorar a gestão, com vistas à condução de políticas públicas e à prestação de serviços de interesse da sociedade” (BRASIL, 2017).

Peters (2015) apresenta quatro funções fundamentais para que a governança funcione em diferentes sistemas políticos, sendo elas: o estabelecimento de metas, onde é importante que elas sejam definidas coletivamente; a coordenação das metas, no qual consiste em tornar coerente as metas adotadas pelas organizações; a implementação, onde as metas já selecionadas são colocadas em prática; e a avaliação, onde são avaliados os impactos das ações implementadas.

De acordo com o Guia da Política de Governança Pública (2018), destaca-se a ideia de que a construção coletiva é essencial para o bom funcionamento da governança, o envolvimento e participação da sociedade nas decisões abrem abertura para um processo mais participativo que permite a construção coletiva de objetivos, metas e prioridades (CASA CIVIL; MINISTÉRIO DA FAZENDA; MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, DESENVOLVIMENTO E GESTÃO; MINISTÉRIO DA TRANSPARÊNCIA E CONTROLADORIA-GERAL DA UNIÃO, 2018). Também aponta-se a ideia de que os modelos de governança não podem ser padronizados, portanto um processo que funcione em uma localidade pode não funcionar para outra, tudo dependerá da dinâmica da realidade com a qual se está lidando. Sendo assim, neste manual apontam-se dois exemplos de referências de governança que servem como base para construção de novos métodos, portanto não representam receitas universais a serem praticadas, mas sim processos que darão subsídio a novos modelos.

Dentro desse contexto a governança pode ser entendida a partir de diversos focos de expressão, podendo ser local, regional, nacional ou até mesmo internacional. A governança com foco local pode ser entendida a partir da relação entre governo e sociedade civil, onde as experiências no âmbito municipal podem favorecer a participação da sociedade a partir de administrações locais, parcerias, articulação em redes ou conselhos setoriais, tendo em vista a necessidade de resolução dos problemas e proposição de soluções coletivas (CKAGNAZAROFF, 2009).

Em relação a governança voltada a um contexto regional, dentro do turismo pode-se citar as Instâncias de Governança Regional (IGR's). As IGR's representam organizações com participação do poder público e dos atores privados dos municípios componentes das regiões turísticas, com o papel de coordenar os programas em âmbito regional. Elas podem ser públicas, privadas ou públicas e privadas, tendo como atores empresas, associações, agências locais e regionais do governo, universidades, centros tecnológicos, agências de desenvolvimento, etc (MTUR, 2007).

Para este manual, a governança volta-se ao entendimento da gestão de rotas e circuitos cicloturísticos, em vista de orientar o planejamento das rotas em uma perspectiva organizacional. Sendo assim, baseado no Circuitos de Cicloturismo - Manual de Incentivo e Orientação para os Municípios Brasileiros, primeiramente têm-se que o sistema de gestão das rotas será definido para entender a complexidade e a extensão do traçado, executar a manutenção da rota ou circuito, atualizar informações referentes aos municípios envolvidos e as parcerias firmadas, quando for caso, podendo ser implantado gradativamente, de acordo com as necessidades.

Também aponta-se que as cidades que já possuem experiência de trabalho conjunto ou que já operem em um consórcio terão conseqüentemente mais facilidade no planejamento e instalação de circuitos de cicloturismo; ao mesmo tempo em que as cidades que ainda operam isoladamente poderão iniciar uma experiência de consórcio a partir de um projeto de cicloturismo.

O trabalho pode ser mais efetivo quando detém um maior número de técnicos e gestores públicos e demais parceiros da sociedade para o desenvolvimento de um projeto. Sendo assim, recomenda-se que seja criado por exemplo um conselho, consórcio, associação, entre outros, com representantes dos segmentos sociais e dos municípios envolvidos em prol de distribuir as tarefas e tomar as decisões necessárias.

Referências de Governança

Nesse contexto, este manual optou por trazer dois exemplos de governança regional e gestão de rotas cicloturísticas, descritos na sequência. O primeiro é o Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí - CIMVI, instituição gestora do Circuito de Cicloturismo do Vale Europeu no Estado de Santa Catarina. O circuito de cicloturismo consiste em um percurso de sete dias com 300 km que passa por estradas de terra e calçamento nas áreas rurais e urbanas, além de representar o primeiro Circuito Organizado e Planejado para Cicloturismo no Brasil (CIMVI, 2021).

O segundo exemplo abordado é a Associação dos Amigos do Caminho da Fé (AACF), que faz todo o planejamento e organização do Caminho da Fé. O Caminho consiste em uma trilha turística que integra 72 municípios passando pelos estados de São Paulo e Minas Gerais, inicialmente concebida para ser percorrida a pé ou de bicicleta. A rota é composta por cerca de 2500 km de trilha sinalizada, onde mais de 1500 km atravessam a Serra da Mantiqueira, e é vista como a maior rota de peregrinação do Brasil (AACF, 2021).

CONSÓRCIO INTERMUNICIPAL DO MÉDIO VALE DO ITAJAÍ - CIMVI

O QUE É

O CIMVI é uma autarquia pública inter federativa, que atua na administração indireta dos municípios consorciados.

O QUE FAZ

O CIMVI presta serviços aos municípios consorciados nas áreas de gestão do turismo da região do Vale Europeu Catarinense; assessoria técnica para o licenciamento ambiental; educação ambiental, gestão e valorização de resíduos sólidos no complexo do Parque Girassol, em Timbó/SC, onde está a sede do consórcio; inspeção municipal de produtos de origem animal; compras compartilhadas; assistência social por meio da casa de acolhimento infanto-juvenil.



QUEM FAZ PARTE

Apiúna, Acurra, Benedito Novo, Botuverá, Doutor Pedrinho, Guabiruba, Ilhota, Indaial, Luiz Alves, Massaranduba, Pomerode, Rio dos Cedros, Rodeio e Timbó.

ESTRUTURA ORGANIZACIONAL

- **Assembleia Geral**
Instância máxima do CIMVI, é o órgão colegiado composto pelos prefeitos dos municípios consorciados.
- **Conselhos Intermunicipais**
Grupos ou comissões especiais com propósitos específicos e deliberativos, os quais podem ter sua formação autorizada pela Assembleia Geral.
- **Diretoria Executiva**
Órgão executivo e de gestão das atividades do CIMVI composto por dois membros, sendo um o Presidente do Consórcio Público (prefeito que ocupa o cargo em questão) e o outro o Diretor Executivo.
- **Gestão Específica**
São os setores de gestão interna do CIMVI, sendo eles: Saneamento Básico; Serviços; Cultura, Esporte e Turismo; Ambiental e de Recursos Naturais.

OBJETIVOS

O objetivo do CIMVI é buscar a otimização das contratações entre os municípios consorciados, promovendo uma maior economia e eficiência na prestação dos serviços municipais por meio da gestão associada. Além disso, a existência do consórcio promove a sequência de projetos, independente da troca de governos em cada município, nas áreas de turismo, meio ambiente, desenvolvimento econômico e social.

COMO SE MANTÉM

O CIMVI se mantém por meio do rateio de custos entre os municípios consorciados, juntamente com a cobrança por serviços prestados.



ASSOCIAÇÃO DOS AMIGOS DO CAMINHO DA FÉ - AACF

Sociedade de natureza privada, sem fins lucrativos, com autonomia administrativa e financeira tendo sua sede administrativa no município de Águas da Prata (SP).

Instituição juridicamente responsável pelo desenvolvimento, ordenação e planejamento do produto, assim como detentor do registro da marca e da propriedade intelectual vinculada a mesma, esta contribui para o desenvolvimento econômico e social das cidades integrantes do percurso, de modo que os viajantes usam dos serviços de alimentação e hospedagem em cada parada do percurso, além de propiciar a integração cultural entre os habitantes dos municípios e os peregrinos que realizam o Caminho, vindos de todas as partes do Brasil e do mundo.

O QUE É

O QUE FAZ



OBJETIVOS

Gerais

- Promoção de atividades de finalidade pública e social;
- Resgate da cultura regional brasileira;
- Defesa e conservação dos patrimônios históricos;
- Promoção e incentivo da participação no desenvolvimento da orientação e execução dos projetos regionais culturais, turísticos, sociais, ambientais e educacionais.

Específicos

- Traçar, manter e dar máxima visibilidade à trilha do Caminho;
- Manter o intercâmbio entre as associações nacionais e internacionais que pretendem divulgar os potenciais turísticos das regiões de interesse do Caminho da Fé;
- Produzir e comercializar produtos e serviços com a marca "Caminho da Fé".

QUEM FAZ PARTE

51 municípios paulistas e
21 municípios mineiros.

ESTRUTURA ORGANIZACIONAL

Deliberativo

Delibera sobre atos, propostas, demandas, orçamentos, aquisição, alienação ou oneração de bens, exclusão de associados inadimplentes e sobre o Relatório Anual da Diretoria além de que propõe a criação ou alteração no Regimento Interno, Regimento Eleitoral e Código de Ética.

Diretoria Executiva

Elabora o Relatório Anual, o Demonstrativo de Resultados, o orçamento, as receitas e despesas, auxilia na composição do quadro de funcionários, promove maior colaboração interagindo com outras instituições, além de propor alteração ou expansão das trilhas do Caminho da Fé, anexando ou excluindo municípios, coordenando e supervisionando o funcionamento operacional do Caminho.

Conselho Fiscal

Examina os livros fiscais e contábeis, a documentação de receita e despesa, além de emitir parecer conclusivo sobre questões do Relatório Anual de Atividades, sobre a prestação de contas e o balanço geral, como também leva ao Conselho Deliberativo e a Diretoria Executiva eventuais equívocos.

COMO SE MANTÉM

- Financiamento de Projetos;
- Taxas de adesão de prefeituras e demais associados;
- Patrocínio de marcas;
- Doações e contribuições;
- Souvenirs.

GLOSSÁRIO

BICICLETÁRIO - local, na via ou fora dela, destinado ao estacionamento de bicicletas (CTB).

CALÇADA - parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins (CTB).

CAPACIDADE DE CARGA OU DE SUPORTE - nível ótimo (máximo aceitável) de uso que uma área pode receber com alto nível de satisfação para os usuários (turistas, visitantes) e mínimos efeitos negativos sobre os recursos. Programa de Regionalização do Turismo: módulo operacional 7 (MTur, 2007).

CICLORROTA - via com velocidade máxima reduzida, características de volume de tráfego baixo e com sinalização específica, indicando o compartilhamento do espaço viário entre veículos motorizados e bicicletas, criando condições favoráveis para sua circulação, interligando ciclovias, ciclofaixas e pontos de interesse (CET/SP).

CIRCUITO CICLOTURÍSTICO - trajeto de longa distância no qual coincidem os pontos de partida e de chegada, integrando produtos turísticos regionais e cuja identidade é reforçada ou atribuída pela utilização turística. (Lei do Cicloturismo, 2020)

CRUZAMENTO - interseção de duas vias em nível (CTB).

DEMANDA TURÍSTICA - conjunto de turistas que, de forma individual ou coletiva, estão motivados a consumir uma série de produtos ou serviços turísticos com o objetivo de cobrir suas necessidades de descanso, recreação, entretenimento e cultura em seu período de férias. Segmentação do Turismo e o Mercado (MTur, 2010).

DESTINO TURÍSTICO - local, cidade, região ou país para onde se movimentam os fluxos turísticos. Programa de Regionalização do Turismo: módulo operacional 1 (MTur, 2007).

ECOTURISMO - segmento da atividade turística que utiliza, de forma sustentável, o patrimônio natural e cultural, incentiva sua conservação e busca a formação de uma consciência ambientalista através da interpretação do ambiente, promovendo o bem-estar das populações. Segmentação do Turismo: marcos conceituais (MTur, 2006).

EQUIPAMENTOS TURÍSTICOS - Conjunto de edificações, instalações e serviços indispensáveis ao desenvolvimento da atividade turística. Incluem os meios de hospedagem, serviços de alimentação, entretenimento, agenciamento, informações e outros serviços turísticos. Anuário Estatístico de Turismo 2017: ano base 2016 (MTur, 2018).

ESTACIONAMENTO - imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros (CTB).

FAIXAS DE DOMÍNIO - superfície lindeira às vias rurais, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via (CTB).

FISCALIZAÇÃO - ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas neste Código (CTB).

FLUXO TURÍSTICO - Todo e qualquer deslocamento de um conjunto de turistas que se movimenta de uma direção a outra, unidirecionalmente, num contexto espaço-temporal delimitado, com um ponto comum de emissão e um ou vários pontos de recepção. Programa de Regionalização do Turismo: módulo operacional 2 (MTur, 2007).

INFRAESTRUTURA TURÍSTICA - conjunto formado por obras e instalações de estrutura física e de serviços, indispensáveis ao desenvolvimento do turismo e existentes em função dele. Programa de Regionalização do Turismo: módulo operacional 1 (MTur, 2007).

INFRAESTRUTURA VIÁRIA - é a responsável por proporcionar uma melhor mobilidade urbana para os habitantes de uma cidade. Além disso, ela realiza todo o planejamento e construção de vias para um melhor deslocamento de pessoas e de mercadorias, como estradas, aeroportos, portos e ferrovias (CGM Engenharia, 2021)

INTERSEÇÃO - todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação, incluindo as áreas formadas por tais cruzamentos, entroncamentos ou bifurcações (CTB).

MALHA CICLOVIÁRIA - é constituída pelas intervenções viárias dedicadas à circulação exclusiva ou não de bicicletas. São compostas por ciclovias, ciclofaixas, calçadas compartilhadas, ciclorrotas, bicicletários e paraciclos (CET/SP).

MALHA RODOVIÁRIA - é caracterizada por um conjunto de vias, elas são classificadas e hierarquizadas de acordo com sua funcionalidade dentro de um padrão urbanístico. A função principal das vias é a mobilidade das modais de transporte rodoviário e do tráfego veicular. (ACADEMIA DA LOGÍSTICA, 2019)

MITIGAÇÃO - Medidas que visam reduzir danos, prejuízos ou os efeitos nocivos de algo (DICIO, 2022).

PASSARELA - obra de arte destinada à transposição de vias, em desnível aéreo, e ao uso de pedestres (CTB).

PERÍMETRO URBANO - limite entre área urbana e área rural (CTB).

PISTA - parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros centrais (CTB).

PLACAS - elementos colocados na posição vertical, fixados ao lado ou suspensos sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente e, eventualmente, variáveis, mediante símbolo ou legendas pré-reconhecidas e legalmente instituídas como sinais de trânsito (CTB).

POTENCIAL TURÍSTICO - Elementos naturais e/ou antrópicos (aqueles alterados pelo homem) passíveis de aproveitamento turístico. Manual para o Desenvolvimento e a Integração de Atividades Turísticas com Foco na Produção Associada (MTur, 2011).

PRODUÇÃO ASSOCIADA AO TURISMO - Qualquer produção artesanal, industrial ou agropecuária que detenha atributos naturais e/ou culturais de uma determinada localidade ou região, capazes de agregar valor ao produto turístico. São riquezas, valores e os sabores brasileiros. É o design, o estilismo, a tecnologia: o moderno e o tradicional. É ressaltar o diferencial do produto turístico para incrementar sua competitividade. Manual para o Desenvolvimento e a Integração de Atividades Turísticas com Foco na Produção Associada (MTur, 2011).

ROTEIRO TURÍSTICO - É um itinerário caracterizado por um ou mais elementos que lhe conferem identidade, definido e estruturado para fins de planejamento, gestão, promoção e comercialização turística (MTur, 2010).

ROTA TURÍSTICA - percurso continuado e delimitado cuja identidade é reforçada ou atribuída pela utilização turística (MTur, 2010).

SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - serviços básicos de uma cidade ou de uma localidade, ou seja, são aqueles relacionados a transportes, segurança, limpeza, além, é claro, daqueles que dependem da existência de redes de esgoto, energia elétrica, abastecimento de água, rede telefônica etc. Programa de Regionalização do Turismo: módulo operacional 4 (MTur, 2007).

SINALIZAÇÃO - conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam (CTB).

TURISMO DE AVENTURA - movimentos turísticos decorrentes da prática de atividades de aventura de caráter recreativo e não competitivo. Segmentação do Turismo: marcos conceituais (MTur, 2006).

TURISMO RURAL - atividades turísticas desenvolvidas no meio rural, comprometido com a produção agropecuária, agregando valor a produtos e serviços, resgatando e promovendo o patrimônio cultural e natural da comunidade. Segmentação do Turismo: marcos conceituais (MTur, 2006).

TRÁFEGO - Movimento ou fluxo de veículos, no trânsito (MICHAELIS, 2022).

TRÂNSITO - movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres (CTB).

VIA - superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central (CTB).

VIA DE TRÂNSITO RÁPIDO - aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível (CTB).

VIA URBANA - ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificadas ao longo de sua extensão (CTB).

VIAS E ÁREAS DE PEDESTRES - vias ou conjunto de vias destinadas à circulação prioritária de pedestres (CTB).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

APRESENTAÇÃO

CONCICLO - Conselho Paranaense de Ciclomobilidade. Apresentação. 2021. Disponível em: <<http://www.conciclo.pr.gov.br/Pagina/Apresentacao>>. Acesso em: 12 dez. 2021.

DIÁRIO DO TURISMO. Pandemia impulsiona cicloturismo e rotas para ciclistas expandem no país. 2021. Disponível em: <<https://diariodoturismo.com.br/pandemia-impulsiona-cicloturismo-e-rotas-para-ciclistas-expandem-no-pais/>>. Acesso em: 12 dez. 2021.

O CICLOTURISMO E AS ROTAS CICLOTURÍSTICAS CICLOTURISMO

MINISTÉRIO DO TURISMO (MTUR). Turismo de Aventura. 2006. Disponível em: <http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/tu000018.pdf>. Acesso em: 06 ago. 2021.

CARVALHO, T. J. L.; RAMOS, J. L.; SYDOW, E. O cicloturismo como fator de desenvolvimento da atividade turística nas cidades de Araguaína e Nova Olinda-Tocantins. Revista Brasileira de Ecoturismo (RBEcotur), v. 6, n. 4, 2013. Disponível em: <<https://periodicos.unifesp.br/index.php/ecoturismo/article/view/6358>>. Acesso em: 21 jul. 2021.

MINISTÉRIO DO TURISMO (MTur). Cicloturismo promove paisagens naturais, história e cultura de Minas. 2016. Disponível em: <<http://antigo.turismo.gov.br/%C3%BAltimas-not%C3%ADcias/6188-cicloturismo-promove-paisagens-naturais,-hist%C3%B3ria-e-cultura-de-minas-gerais.html>>. Acesso em: 21 jul. 2021.

SALDANHA, L.; SANTOS, M. P. D. E. S.; FRAGA, C. O papel de instrumentos de planejamento para o desenvolvimento do cicloturismo em âmbito internacional. XIII Rio de Transportes, 2015. Disponível em: <<https://observatoriobicicleta.org.br/uploads/2021/03/Planejamento urbanoecicloturismoLuizSaldanha1.pdf>>. Acesso em: 20 jul. 2021.

GOVERNO SANTA CATARINA. Boletim Econômico SDE: turismo ganha fôlego e economia mostra avanços. 2021. Disponível em: <<https://www.sc.gov.br/noticias/temas/desenvolvimento-economico/boletim-economico-sde-turismo-ganha-folego-e-economia-mostra-avanco>> Acesso em: 12 dez. 2021.

CIRCUITO MUNDO. Cicloturismo cresce no Brasil, acompanhando tendência mundial. 2021. Disponível em: <<https://circuitomundo.com/2021/04/29/cicloturismo-cresce-no-brasil-acompanhando-tendencia-mundial/>> Acesso em: 12 dez. 2021.

SEBRAE. Tendências no turismo pós pandemia - reflexões. 2020. Disponível em: <<https://sebraeinteligenciasetorial.com.br/produtos/noticias-de-impacto/tendencias-no-turismo-pos-pandemia-reflexoes/5efb3bf1ca02c51900916723>>. Acesso em: 12 dez. 2021.

SEBRAE. Destinos locais e atividades ao ar livre são tendências para o turismo. 2021. Disponível em: <[FOLHA DE SÃO PAULO. Busca por natureza na pandemia põe rotas de cicloturismo em alta. 2021. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/turismo/2021/02/busca-por-natureza-na-pandemia-poe-rotas-de-cicloturismo-em-alta.shtml>>. Acesso em: 12 dez. 2021.](https://www.agenciasebrae.com.br/sites/asn/uf/NA/destinos-locais-e-atividades-ao-ar-livre-sao-tendencias-para-o-turismo,75b0105627a3a710VgnVCM100000d701210aRCRD#:~:text=Segundo%20o%20levantamento%20do%20Sebrae,quais%20possam%20chegar%20de%20carro.&text=%E2%80%9CEsse%20estudo%20feito%20pelo%20Sebrae,em%20ve%C3%ADculo%20pr%C3%B3prio%20ou%20alugado.> Acesso em: 12 dez. 2021.</p>
</div>
<div data-bbox=)

ROTAS CICLOTURÍSTICAS

GOVERNO DO ESTADO; SEDEST; PARANÁ TURISMO. Cartilha de Roteirização. Curitiba, 2019. (Cartilha).

BRASIL. Lei nº 20.354, de 14 de outubro de 2020. Institui a Lei do Cicloturismo. Disponível em: <<https://leisestaduais.com.br/pr/lei-ordinaria-n-20354-2020-parana-insti-tui-a-lei-do-cicloturismo>>. Acesso em: 13 set. 2021.

ASSOCIAÇÃO DOS CICLOUSUÁRIOS DA GRANDE FLORIANÓPOLIS. Circuitos de Cicloturismo: manual de incentivo e orientação para os municípios brasileiros. Florianópolis, 2008-2010. (Manual). Disponível em: <<http://cicloturismo.org.br/wordpress/wp-content/uploads/2011/04/Manual-Circuitos-Cicloturismo.pdf>>. Acesso em: 10 jan. 2020.

PERFIL DE CONSUMO DO CICLOTURISTA BRASILEIRO

NÚCLEO DE PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO DE TRANSPORTES E TURISMO (PLANETT); CLUBE DE CICLOTURISMO DO BRASIL; BIKE ANJO. O Cicloturista Brasileiro (2018). Disponível em: <http://planet.com.br/ocb18/>. Acesso em: 20 jul. 2021.

O CICLOTURISMO AUXILIA NA PROMOÇÃO DA SAÚDE?

FREITAS, M. J. D. G. A. O impacto do Turismo de Natureza e da Paisagem na Saúde. O Caso das Levadas na Madeira. Tese de Doutorado em Geografia e Planejamento Territorial. Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2020.

MATSUDO, S. M.; MATSUDO, V. K. R.; BARROS NETO, T. L. Efeitos Benéficos da Atividade Física na Aptidão Física e Saúde Mental durante o Processo de Envelhecimento. Revista Brasileira Atividade Física & Saúde, s/local, v. 5, n. 2, p. 60 - 76, 2000.

SILVEIRA, B. B. D.; KUHNEN, A. Psicologia ambiental e saúde na relação pessoa-ambiente: uma revisão sistemática. Psi Unisc, Santa Cruz do Sul, v.3, n.1, jan./jun. 2019, p. 89 -105, 2019.

PRIMEIRA CONFERÊNCIA INTERNACIONAL SOBRE PROMOÇÃO DA SAÚDE. Carta de Ottawa, Canadá: Otawa, novembro de 1986. Disponível em: <https://bvsm.sau.gov.br/bvs/publicacoes/carta_ottawa.pdf> Acesso em: 29 nov. 2021.

BRASIL. Ministério da Saúde. Ministério da Previdência e Assistência Social. 8ª Conferência Nacional de Saúde - Relatório Final. Brasília: 8ª CNS, 1986. Disponível em: <https://bvsm.sau.gov.br/bvs/publicacoes/8_conferencia_nacional_sau_relatorio_final.pdf> Acesso em: 27 nov. 2021.

BRASIL. Ministério da Saúde, Secretaria de Atenção Primária à Saúde, Departamento de Promoção da Saúde. Guia de Atividade Física para a População Brasileira [recurso eletrônico]. Brasília: Ministério da Saúde, 2021. Disponível em: <https://bvsm.sau.gov.br/bvs/publicacoes/guia_atividade_fisica_populacao_brasileira.pdf> Acesso em: 27 nov. 2021.

BRASIL. Ministério da Saúde, Secretaria de Vigilância em Saúde, Departamento de Análise em Saúde e Vigilância de Doenças Não Transmissíveis. Plano de Ações Estratégicas para o Enfrentamento das Doenças Crônicas e Agravos Não Transmissíveis no Brasil, 2021-2030 (Plano de Dant). [recurso eletrônico]. Brasília: Ministério da Saúde, 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/sau/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/publicacoes-svs/doencas-cronicas-nao-transmissiveis-dant/09-plano-de-dant-2022_2030.pdf/> Acesso em: 03 nov. 2021.

MAIA, P. Os Benefícios de Andar de Bicicleta para a Saúde, 2020. Disponível em: <https://www.pedal.com.br/beneficios-bicicleta-sau_texto14493.html> Acesso em: 03 dez. 2021.

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE. Agenda Convergente Mobilidade Sustentável e Saúde. Documento Referência. Brasília, D. F.: Organização Pan-Americana da Saúde, 2020.

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE. Plano Global Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021-2030. Documento Referência. Organização Pan-Americana da Saúde, 2021. Disponível em: <https://www.who.int/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030?fbclid=IwAR1BLv12keZWcvS-jSYlrPjNQB2TPWuesL3Pki1hYAKtAXQGVrsz_luLQml> Acesso em: 05 nov. 2021.

PARANÁ. Secretaria de Estado da Saúde. Gabinete do Secretário. Resolução Sesu n.º 228/2017, de 07 de abril de 2017. Diário Oficial do Estado, 10 de abril de 2017.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Objetivos de Desenvolvimento Sustentável - Transformando Nosso Mundo: A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável. Traduzido pelo Centro de Informação das Nações Unidas para o Brasil (UNIC Rio), última edição em 13 de outubro de 2015. <<https://sustainabledevelopment.un.org>> Disponível em: <<https://brasil.un.org/pt-br/91863-agenda-2030-para-o-desenvolvimento-sustentavel>> Acesso em: 27 jul. 2021.

SECRETARIA NACIONAL DE TRÂNSITO; MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. PNATRANS - Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito. 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/Anexo_1_pnatrans.pdf>.

ESTUDO DE VIABILIDADE TÉCNICA

PARANÁ CIDADE; GOVERNO DO ESTADO DO PARANÁ. PPU III - Programa Estadual de Apoio ao Desenvolvimento Urbano e Melhoria de Infraestrutura Municipal. Relatório de Avaliação Ambiental - RAA. 2019. (Relatório). Disponível em:

<http://www.paranacidade.org.br/arquivos/File/Parana_Urbano_III/Relatorio_Avaliacao_Ambiental.pdf>. Acesso em: 14 dez. 2022.

TREASY. Matriz SWOT ou Matriz FOFA: utilizando a Análise SWOT para conhecer as cartas do jogo e aumentar as chances de vitória de sua empresa!. 2015. Disponível em:

<<https://www.treasy.com.br/blog/matriz-swtot-analise-swtot-matriz-fofa/#:~:text=A%20Matriz%20SWOT%20avalia%20a,internos%20e%20externos%20a%20organiza%C3%A7%C3%A3o.>> Acesso em: 17 dez. 2021.

MINISTÉRIO DO TURISMO (MTUR). Programa de Regionalização do Turismo - Roteiros do Brasil: Introdução à Regionalização do Turismo. 2007. (Cadernos de Turismo). Disponível em: <introducao_a_regionalizacao_do_turismo.pdf>. Acesso em: 25 fev. 2022.

Infraestrutura Cicloviária

CONTRAN - CONSELHO NACIONAL DE TR NSITO. Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito. Volume III - Sinalização Cicloviária. Brasília, 2021. (Manual).

MINISTÉRIO DAS CIDADES; SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE E DA MOBILIDADE URBANA. Programa Bicicleta Brasil. Caderno de referência para elaboração de: Plano de Mobilidade por Bicicletas nas Cidades. Brasília, 2007.

Leis e Diretrizes de Planejamento

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm>. Acesso em: 13 set. 2021.

GESTÃO E GOVERNANÇA

PETERS, B. G.. O que é Governança?. Revista do TCU, n. 127, p. 28-33, 2013. Disponível em: <<https://revista.tcu.gov.br/ojs/index.php/RTCU/article/view/87>>. Acesso em 17 dez. 2022.

BRASIL. Lei 9.203, de 22 novembro de 2017. Dispõe sobre a política de governança da administração pública federal direta, autárquica e fundacional. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/decree/d9203.htm>.

CASA CIVIL; MINISTÉRIO DA FAZENDA; MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, DESENVOLVIMENTO E GESTÃO; MINISTÉRIO DA TRANSPARÊNCIA E CONTROLADORIA-GERAL DA UNIÃO. Guia da Política de Governança Pública. Brasília, 2018. Disponível em

: <<https://www.gov.br/casacivil/pt-br/centrais-de-conteudo/downloadsguia-da-politica-de-governanca-publica>>. Acesso em 18 jan. 2022.

CHAGNAZAROFF, Ivan Beck. Reflexões sobre estratégias de governança local. Gestão e Sociedade, v. 3, n. 5, p. 23-47, 2009. Disponível em:

<<https://www.gestaoesociedade.org/gestaoesociedade/article/view/687>>. Acesso em: 22 jan. 2022.

MINISTÉRIO DO TURISMO (MTUR). Programa de Regionalização do Turismo - Roteiros do Brasil: Módulo Operacional 3: Institucionalização da Instância de Governança Regional. 2007. (Cadernos de Turismo). Disponível em: <institucionalizacao_da_instancia_de_governanca_regional.pdf>. Acesso em: 25 fev. 2022.

CONSÓRCIO INTERMUNICIPAL DO MÉDIO VALE DO ITAJÁÍ (CIMVI). Circuito Cicloturismo. Disponível em: <<https://valeurpeucatarinense.com.br/circuito-cicloturismo/>>. Acesso em: 17 dez. 2021.

ASSOCIAÇÃO DOS AMIGOS DO CAMINHO DA FÉ (AACF). Características. Disponível em: <<https://caminhodafe.com.br/ptbr/caracteristicas/>>. Acesso em: 17 dez. 2021.

GLOSSÁRIO

ACADEMIA DA LOGÍSTICA. Malha Rodoviária. 2019. Disponível em: <<https://academiadalogistica.com.br/o-que-voce-precisa-saber-sobre-a-malha-rodoviaria-brasileira/>>

BRASIL. Lei nº 20.354, de 14 de outubro de 2020. Institui a Lei do Cicloturismo. Disponível em: <<https://leisestaduais.com.br/pr/lei-ordinaria-n-20354-2020-parana-institui-a-lei-do-cicloturismo>>.

Brasil. Ministério do Turismo. Glossário do turismo: compilação de termos publicados por Ministério do Turismo e Embratur nos últimos 15 anos – 1ª edição. Brasília: Ministério do Turismo, 2018. 44 p. Disponível em: <http://www.each.usp.br/turismo/livros/glossario_do_turismo_MTU_R.pdf>

CGM Engenharia. Infraestrutura Viária. Disponível em: <<https://cgmengenharia.com.br/infraestrutura-por-que-e-tao-importante-para-o-desenvolvimento/#:~:text=A%20infraestrutura%20vi%C3%A1ria%20%C3%A9%20a,%2C%20aeroportos%2C%20portos%20e%20ferrovias>>.

Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm>

Companhia de Engenharia de Tráfego (CET/SP). Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/consultas/bicicleta/definicoes.aspx>>

DICIO. Mitigação. Disponível em: <<https://www.dicio.com.br/mitigacao/#:~:text=Significado%20de%20Mitiga%C3%A7%C3%A3o&text=Medidas%20que%20visam%20reduzir%20danos,%2C%2022ato%20de%20aliviar%22>>.

MICHAELIS. Tráfego. 2022. Disponível em: <<https://michaelis.uol.com.br/moderno-portugues/busca/portugues-brasileiro/trafego#:~:text=Dicion%C3%A1rio%20Brasileiro%20da%20L%C3%AAdngua%20Portuguesa&text=1%20A%C3%A7%C3%A3o%20ou%20efeito%20de,dando%20um%20n%C3%B3%20tr%C3%A1fego>>.

Apoio:

Instituições Câmara Técnica de Saúde, Esporte e Cicloturismo:

Clube Santa Mônica

Federação Paranaense de Cicloturismo - FPC

Instituto de Desenvolvimento Rural do Paraná - IDR-PARANÁ

Paraná Esporte

Paraná Turismo

Pedal Cajuru

Secretaria da Saúde do Paraná - SESA

Secretaria do Desenvolvimento Sustentável e do Turismo - SEDEST

Universidade Federal do Paraná - UFPR

Secretaria de Planejamento e Projetos Estruturantes - SEPL



Realização:

