

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA  
SETOR DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS  
DEPARTAMENTO DE TURISMO

GABRIELLA RISTER LUCHINI

O CICLOTURISMO NA REGIÃO DOS CAMPOS GERAIS: UMA ANÁLISE NO  
MUNICÍPIO DE CASTRO - PR

PONTA GROSSA  
2017

GABRIELLA RISTER LUCHINI

O CICLOTURISMO NA REGIÃO DOS CAMPOS GERAIS: UMA ANÁLISE NO  
MUNICÍPIO DE CASTRO – PR

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado para  
obtenção do título de Bacharel na Universidade  
Estadual de Ponta Grossa, Área de Turismo.

Orientadora: Prof. Dra. Rúbia Gisele Tramontin  
Mascarenhas

PONTA GROSSA

2017

GABRIELLA RISTER LUCHINI

O CICLOTURISMO NA REGIÃO DOS CAMPOS GERAIS: UMA ANÁLISE NO  
MUNICÍPIO DE CASTRO – PR

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado para obtenção do título de Bacharel  
na Universidade Estadual de Ponta Grossa, Área de Turismo.

Ponta Grossa, \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_.

Rubia Gisele Tramontin Mascarenhas  
Prof<sup>a</sup> Dra. na Universidade Estadual de Ponta Grossa

Ricardo Gomes Ramos  
Prof<sup>o</sup> Me. na Universidade Estadual de Ponta Grossa

Augusto de Camargo I. Beck  
Diretor Mun. de Ind. Com. Turismo e Cultura – Castro (PR)

Dedico a Deus pelo dom da vida e aos meus pais, por todo apoio e amor incondicional nessa caminhada vitoriosa. Muito Obrigada!

## AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus por ter me proporcionado chegar até aqui. A minha família, em especial a minha mãe, Simone Rister, ao meu pai, Sérgio Luchini, e meus irmãos, Euller e Fellipe, pelo carinho, apoio e por sempre estarem comigo.

À minha orientadora, Prof. Dra. Rúbia Tramontin Mascarenhas, pela ajuda, paciência e por acreditar que eu seria capaz de desenvolver esse trabalho. Também aos demais professores do curso de Turismo pela amizade e por todo conhecimento e experiência repassados durante os anos de graduação.

Às amigas de faculdade que levarei pela vida toda, Letícia e Vanessa, pela companhia diária e por proporcionarem ótimos momentos durante todo esse tempo.

Aos amigos, Leila e Juliano, por todo o carinho, pela amizade e brincadeiras.

À “minha pessoa”, Victoria Emanuely, pelas diversas histórias na faculdade, estágio e vida pessoal. Por conviver comigo 24 horas por dia nesses anos de estudos. Por me entender e me apoiar.

Enfim, a todos que de alguma forma contribuíram para que essa etapa fosse concluída.

“Estás a entrar num mundo de loucos, mas que amam o que fazem. Bem vindo ao sofrimento e à paixão. Bem vindo ao ciclismo”.

(Manolo Saiz)

## RESUMO

O presente trabalho buscou apresentar as características do cicloturismo e roteiros utilizados para sua realização, a fim de analisar o potencial do município de Castro (PR) como destino da atividade, levando em conta o projeto “Caminhadas e Pedaladas”, o qual teve início no ano de 2013 e movimentou ciclistas não apenas da cidade, mas também da região. No decorrer dos capítulos foram abordados temas como a utilização da bicicleta para deslocamento, esporte e lazer e expostos os roteiros cicloturísticos Caminho de Santiago de Compostela, Circuito Estrada Real e Vale Europeu com o objetivo de ressaltar o crescimento da modalidade. Através dos dados coletados, constatou-se que Castro possui demanda para o cicloturismo e que a criação de um roteiro permanente pode vir a contribuir no desenvolvimento do turismo no município, além de ser reconhecido como destino de cicloturismo.

Palavras-chave: Bicicleta. Cicloturismo. Roteiros. Castro.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Vélib, sistema de aluguel de bicicletas em Paris.....	18
Figura 2: Bike Rio, sistema de aluguel de bicicletas no Rio de Janeiro. ....	19
Figura 3: Estacionamento de bicicletas em Amsterdam.....	24
Figura 4: Ciclovía na Holanda que brilha no escuro .....	24
Figura 5: Bicicleta estilo Mountain Bike.....	26
Figura 6: Alfororges, malas utilizadas em viagens de bicicleta. ....	27
Figura 7: Localização e roteiros do Caminho de Santiago de Compostela .....	30
Figura 8: Mapa dos circuitos da EuroVelo.....	32
Figura 9: Localização do Circuito Estrada Real.....	33
Figura 10: Sinalização da Estrada Real .....	34
Figura 11: Localização do Circuito Vale Europeu.....	35
Figura 12: Cartazes de divulgação da 8ª e 10ª pedalada.....	39
Figura 13: 6ª Pedalada.....	43
Figura 14: 7ª pedalada prestigiando a Festa das Cerejeiras.....	43
Figura 15: 8ª Pedalada.....	44
Figura 16: 11ª Pedalada (noturna) .....	44
Figura 17: Inscrições para as pedaladas.....	45
Figura 18: Ponto de apoio .....	46
Figura 19: Ponto de apoio .....	46
Figura 20: Marcações feitas em cal para sinalizar o trajeto .....	47
Figura 21: Cartaz 1ª Pedalada Internacional na Natureza. ....	48



## LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Descrição das modalidades esportivas de ciclismo.....	19
Quadro 2: Pedaladas realizadas em Castro (PR) através do Projeto "Caminhadas e Pedaladas".....	39
Quadro 3: Análise comparativa dos circuitos Estrada Real e Vale Europeu com o município de Castro .....	49
Quadro 4: Análise comparativa entre cidades que fazem parte dos circuitos. ....	50

## SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO .....	10
2 SEGMENTAÇÃO DO TURISMO.....	12
3 BICICLETA E SUAS MODALIDADES.....	16
3.1 – Cicloturismo.....	21
4 ROTEIROS TURÍSTICOS UTILIZADOS PARA O CICLOTURISMO .....	29
5 CASTRO (PR): DESTINO DE CICLOTURISMO.....	37
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	52
REFERÊNCIAS.....	54

## 1 INTRODUÇÃO

A bicicleta é um veículo utilizado há bastante tempo, visto que é um transporte acessível e que proporciona aos seus adeptos um estilo de vida fisicamente mais ativo, saudável e contribui para uma forma de mobilidade urbana mais sustentável. Ao longo dos anos sofreu mudanças e inovações, e essa diversificação vem conquistando seguidores dentro de cada uma das suas modalidades.

Desse modo, a bicicleta vem sendo empregada para questões de deslocamento, a exemplo de cidades com grande número de habitantes onde a locomoção por meio de automóveis é extremamente complicada devido a grande massa automobilística. É utilizada para acontecimentos esportivos, sejam eles competitivos ou não, e também para o lazer.

De acordo com Roldan (2000), o ciclismo de lazer é entendido como toda prática que utilize a bicicleta de forma não competitiva. Entre as modalidades inclusas nessa atividade encontramos o cicloturismo, que se trata de viagens utilizando bicicletas, uma atividade que vem conquistando usuários e ganhando espaço por meio do desenvolvimento de roteiros para sua prática que oferecem ao cicloturista novas paisagens e desafios. O praticante desta atividade procura por rotas que estão geralmente relacionadas ao contato com belezas naturais e outras culturas.

O município de Castro vem introduzindo a prática do cicloturismo com a realização do “Projeto Caminhadas e Pedaladas”, lançado no ano de 2013 pela Secretaria Municipal de Indústria, Comércio e Turismo (SMICT) e que já movimentou cerca de 800 ciclistas em 13 edições de pedaladas. A cidade está localizada na região dos Campos Gerais do Paraná, a cerca de 160 km da capital Curitiba, e sua história está ligada ao tropeirismo. Possui o primeiro museu do tropeiro do Brasil e também construções históricas que representam valor cultural para o lugar. Além de características históricas, faz parte do primeiro e segundo planalto paranaense e abriga a escarpa direita do Canyon Guartelá, bem como cachoeiras, grutas, morros, etc.

A criação de um circuito permanente de cicloturismo em uma cidade com potenciais para o turismo histórico, cultural e em áreas naturais é uma forma de impulsionar esses segmentos e atrair cada vez mais turistas para o município, visto

que estes movimentam a economia local através de restaurantes, comércio, setor de hospedagem, etc. Considerando esses fatores, juntamente com sua extensa área natural, história e paisagens, este trabalho busca analisar o potencial de Castro como destino de cicloturismo. Para que o objetivo geral fosse alcançado, outros específicos foram definidos, como:

1. Apresentar as características do cicloturismo e roteiros utilizados para a realização da atividade;
2. Expor a demanda real de cicloturistas em Castro;
3. Identificar o potencial para a prática do turismo na cidade.

Para o embasamento teórico utilizou-se contribuições de autores como Roldan (2000) e Ruschel (2008) abordando os temas bicicleta e cicloturismo, Ministério do Turismo (2007 e 2010) para conceitos de Mercado Turístico, Oferta e Demanda e Segmentação do Turismo, Uvinha (2005) ao tratar das atividades do Turismo de Aventura e SEBRAE (2015) para Turismo de Experiência. Realizou-se pesquisas em livros, artigos, manuais, internet e normas técnicas da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, buscando referências sobre os assuntos.

Também foram consultados ciclistas da cidade a fim de levantar dados sobre a quantidade de adeptos da modalidade existem atualmente em Castro.

O trabalho está ordenado em cinco capítulos, a partir desta introdução. No seguinte capítulo o mercado turístico e suas segmentações são abordados e conceituados. No terceiro, a bicicleta e suas modalidades são expostas segundo bases teóricas, e a atividade do cicloturismo apresentada. O quarto capítulo revela roteiros cicloturísticos, como o Caminho de Santiago de Compostela, Estrada Real e o Vale Europeu. O quinto capítulo aborda o Projeto Caminhadas e Pedaladas e expõe os resultados de pesquisa e análises sobre a atividade cicloturística no município de Castro (PR).

## 2 SEGMENTAÇÃO DO TURISMO

Pode-se entender o turismo de uma forma geral como o deslocamento temporário de pessoas, onde os fundamentos mais importantes dessa atividade descritos em suas definições são o tempo de permanência e o cunho não lucrativo. De acordo com De La Torre (1992) apud BARRETTO (1995, p.13):

Turismo é um fenômeno social que consiste no deslocamento voluntário e temporário de indivíduo ou grupos de pessoas que, fundamentalmente por motivos de recreação, descanso, cultura ou saúde, saem do seu local de residência habitual para outro, no qual não exercem nenhuma atividade lucrativa nem remunerada, gerando múltiplas inter-relações de importância social, econômica e cultural.

Devido à globalização, a necessidade de atingir diversos mercados e consumidores, bem como oferecer uma prestação de serviços diferenciada, visando à satisfação e fidelização dos turistas, sentiu-se a carência de estabelecer segmentações turísticas. De acordo com o Ministério do Turismo (2010), a segmentação turística é entendida como uma maneira de organização do turismo com propósito de planejamento, gestão e mercado, uma estratégia para estruturar e comercializar roteiros e destinos turísticos brasileiros, tendo em vista que esta “facilita a identificação dos públicos mais rentáveis; identifica as necessidades dos consumidores; reduz desperdícios de investimentos e melhora a comunicação do produto e destino” (MTUR, 2010, p. 63).

O mercado turístico é composto por compradores e vendedores, e pode ser entendido como “o encontro e a relação entre a oferta de produtos e serviços turísticos e a demanda, individual ou coletiva, interessada e motivada pelo consumo e uso destes produtos e serviços” (MTUR, 2010, p. 15). Segundo o mesmo autor, os quatro elementos que compõem o mercado turístico são: demanda, oferta, espaço geográfico e operadores de mercado.

Os segmentos turísticos podem ser definidos a partir da identidade da oferta e das características e motivações da demanda, sendo a oferta composta por um conjunto de bens e serviços, enquanto a demanda é formada pelo conjunto de consumidores, ou potenciais consumidores desses bens e serviços turísticos. IGNARRA, 1999 apud MTUR (2010, p. 151) ressalta a importância da oferta dos

produtos turísticos, uma vez que estes atraem novos visitantes para os destinos e possuem grande valor no desenvolvimento socioeconômico de uma região.

Entre os segmentos turísticos pode-se citar o turismo cultural, negócios e eventos, saúde, sol e praia, lazer, turismo rural e turismo de aventura como os de maior procura pelos turistas. De acordo com o Ministério do Turismo (2010, p.62):

O comportamento do consumidor vem mudando, e, com isso, surgem novas motivações de viagens e expectativas que precisam ser atendidas. O novo turista tende a ser uma pessoa mais interessada na convivência com a comunidade, quer conhecer seus costumes, e está mais exigente, porque é mais bem informado sobre as opções de produtos e serviços existentes.

O turismo sofre mudanças e inovações regularmente em função das exigências da demanda e da competitividade dos mercados. Atualmente, é crescente a busca por novos produtos relacionados à natureza como cenário para práticas de turismo e lazer, de forma que o visitante tenha um contato com o meio ambiente e deixe de lado a correria da sua vida cotidiana.

Desse modo, houve um aumento na oferta de produtos do segmento de aventura e na demanda nacional e internacional por tal atividade, logo, o MTur “considera o segmento de Turismo de Aventura como prioritário para investimentos em organização e estruturação” (MTUR, 2010, p. 13).

Podemos entender o turismo de aventura como uma das segmentações turísticas que estabelece o contato entre turistas e meio ambiente. Segundo Uvinha (2005) a palavra aventura vem do latim e significa “o que há por vir”. Esse entendimento considera as atividades desse segmento como experiências físicas e sensoriais que envolvem estímulos e proporcionam sensações de liberdade, prazer e superação.

De acordo com o MTur (2006, p. 17) “Turismo de aventura compreende os movimentos turísticos decorrentes da prática de atividades de aventura de caráter recreativo e não competitivo”. São atividades de cunho comercial, ofertadas e adaptadas às atividades esportivas de aventura, com propósito de recreação e riscos avaliados, controlados e assumidos.

Segundo Soares (2007, p.36) durante a Oficina para a Elaboração do Plano Nacional de Desenvolvimento Sustentável do Turismo de Aventura, realizada em Caeté (MG) chegou-se a seguinte definição:

Turismo de aventura é o segmento do mercado turístico que promove a prática de atividade de aventura e esporte recreacional em ambientes naturais e urbanos, que envolvam emoções e riscos controlados, exigindo o uso de técnicas e equipamento específicos, a adoção de procedimentos para garantir segurança pessoal e de terceiros e o respeito ao patrimônio ambiental e sociocultural.

Portanto, o segmento pode ser subentendido como uma forma prazerosa de estar em contato com a natureza, e pode ocorrer em quaisquer espaços: natural, construído, rural, urbano e também ser desenvolvido em áreas protegidas ou não. Essas atividades podem ser agrupadas de acordo com os seguintes elementos naturais: terra, água e mar, sendo que algumas podem envolver mais de um desses elementos ao mesmo tempo. Segundo Uvinha (2005, p.29), as atividades mais praticadas são:

- a) Terra: arvorismo, *bungee jumping*, cicloturismo, caminhada, cavalgada, *canyoning*, escalada, espeleoturismo, fora de estrada, *motocross*, rapel e tirolesa.
- b) Água: *boiacross*, canoagem, *duck*, *kite surf*, mergulho, *parasail*, *rafting* e surfe.
- c) Ar: asa-delta, balonismo, parapente, para-quedismo e ultraleve.

Entre várias opções disponíveis, a segmentação é necessária para estabelecer o público alvo e quais as suas necessidades, desejos e expectativas, pois nenhum produto irá atender a vontade de todos os consumidores. Destaca-se que a própria atividade do cicloturismo, modalidade do ciclismo que consiste em viagens utilizando uma bicicleta, onde o visitante associa a satisfação em viajar com a paixão em pedalar, possui variedade de segmentos de mercado. Pedrini (2013) apud Ritchie (1998, p. 27) comenta que:

Os cicloturistas de férias longas, os de finais de semana, os que viajam por rotas e aqueles que se hospedam em um único destino para conhecer o entorno por meio de bicicletas [...] esses cicloturistas não são iguais e, portanto, precisam de produtos turísticos diferenciados.

Dessa forma, o cicloturismo não apenas se associa ao ecoturismo, turismo em áreas naturais, rural, geoturismo e turismo de aventura, mas também acaba se relacionando com o turismo de experiência, uma vez que o turista pedala em função de vivenciar outra rotina, outros lugares e outras culturas. De acordo com o SEBRAE (2015, p. 08):

O indivíduo sai do seu local habitual para viver no espaço de outros [...] Esta prática turística está relacionada com as aspirações do homem moderno, cada vez mais conectado e em busca de experiências que façam sentido. É uma maneira de atingir o consumidor de forma mais emocional, por meio de experiências que geralmente são organizadas para aquele fim. A ideia é estimular vivências e o engajamento em comunidades locais que geram aprendizados significativos e memoráveis.

Portanto, o cicloturismo se relaciona diretamente a experiência, pois proporciona interação do ciclista com o espaço visitado e a captação deste através de sentidos e formação de conhecimentos.



### 3 BICICLETA E SUAS MODALIDADES

Econômica, silenciosa e não poluente, a bicicleta é um dos meios de transporte mais acessíveis à população e contribuinte para uma qualidade de vida melhor, devido ao seu estímulo por uma vida mais saudável.

Sua história começou na França, por volta do ano de 1791, com a criação do chamado “Celerífero”, que de acordo com o site Revista Bicicleta (2012), tratava-se de um objeto construído em madeira que possuía duas rodas alinhadas, unidas por uma viga e uma barra que servia para apoiar as mãos. Inicialmente o objetivo era empurrar o instrumento ou deixá-lo pegar velocidade em uma descida. Mais tarde, a madeira deu espaço para o ferro, que ajudou a melhorar sua funcionalidade, os pedais foram incorporados e surgiram os modelos com sistema de direção, que proporcionaram controle e equilíbrio quando em movimento. Segundo Roldan (2000, p. 13):

Em 1870, na Europa, apareceu a primeira máquina de metal. Antes disso a metalurgia não era avançada o bastante para fornecer metal que fosse resistente o suficiente para a fabricação de peças pequenas e leves. Os pedais ainda eram conectados diretamente à roda dianteira, sem mecanismo de roda-livre (catraca). Rodas de borracha sólida e os longos raios da roda dianteira possibilitavam um transporte mais macio que o de seus predecessores. [...] As pessoas compravam bicicletas com rodas tão grandes quanto o comprimento de suas pernas permitiam. Essa máquina foi a primeira a ser chamada de bicicleta (“duas rodas”).

Com a sua popularização, o veículo passou a ser objeto de admiração de pessoas ligadas às novidades da modernidade e do progresso, e viam na bicicleta, uma máquina relacionada à liberdade e velocidade, e tal fato contribuiu para sua evolução na Europa e para a abertura da primeira fábrica de bicicletas no mundo. De acordo com Weber (1988) *apud* Lessa (2016, p. 30), a invenção da bicicleta passou a simbolizar um progresso que permitia uma nova forma de mobilidade e liberdade aos adeptos do veículo.

O impulso para a bicicleta como instrumento de esporte aconteceu quando provas de ciclismo envolvendo velocidade e corridas contra o relógio foram incluídas nos Jogos Olímpicos, em Atenas, no ano de 1896. A partir disso, a atividade se popularizou e entrou para a prática esportiva, favorecendo o surgimento de seus primeiros clubes. Vigarello (2005) *apud* Lessa, (2016, p. 29), afirma que no início do século XX várias atividades esportivas ganharam importância em todo território

européu e muitas agremiações e clubes esportivos foram criados. Isso fez com que o esporte fosse introduzido nas escolas como aspecto de disciplina e regras que fizessem parte do cotidiano de seus alunos, possibilitando então que a bicicleta passasse a ser um elemento presente em vários lugares pelo mundo.

De acordo com Roldan (2000, p. 17) podemos entender o ciclismo como toda atividade que envolva o uso da bicicleta, compreendendo três maneiras de utilização: “transporte, esportes e lazer”. Atualmente, é comum encontrar sistemas de bicicletas públicas disponíveis para a população como forma de mobilidade urbana. Este tipo de sistema pode ser administrado por empresas privadas ou pelo setor público e ajuda a promover o ciclismo como opção viável de transporte. De acordo com o Guia de Planejamento de Sistemas de Bicicleta Compartilhada (2014, p. 12):

Hoje, mais de 400 cidades do mundo inteiro têm seus próprios sistemas de bicicletas compartilhadas, e o número desses programas aumenta a cada ano [...] Seja qual for a situação, a essência do conceito de bicicletas compartilhadas continua a ser simples: permitir que qualquer pessoa retire uma bicicleta em um local e a devolva ao sistema em outro local, viabilizando assim o transporte ponto-a-ponto por tração humana.

Cidades da Europa adotaram esse sistema como forma de transporte e hoje as bicicletas são uma realidade em diversas outras pelo mundo. Em 2007, Paris desenvolveu o “Vélib” (Figura 1), um sistema de aluguel de bicicletas públicas que possui 1450 estações e disponibiliza mais de 20 mil bicicletas aos parisienses. As estações estão dispostas a cada 300 metros e o passe com valores a partir de 19 euros dá direito ao usuário a meia hora de uso a cada percurso. De acordo com Silveira (2010) no município de Barcelona, até o ano de 2008, existiam 400 estações de bicicleta e 135 mil assinantes do sistema de aluguel.



Figura 1: Vélib, sistema de aluguel de bicicletas em Paris.  
Fonte: Site Vamos para Paris<sup>1</sup>

No Brasil, o primeiro sistema de bicicletas públicas foi criado no Rio de Janeiro no ano de 2011. O “Bike Rio” (Figura 2) é uma iniciativa da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro e da concessionária *Serttel* em parceria com o Banco Itaú. Atualmente, possui no total 60 estações em pontos estratégicos da cidade e disponibiliza 600 bicicletas com preços acessíveis entre cinco a dez reais, que podem ser usadas até 60 minutos e devolvidas em qualquer uma das estações. Até o ano de 2015, outras cidades brasileiras como Porto Alegre (RS), Fortaleza (CE), Recife (PE), Aracaju (SE), Santos (SP), Sorocaba (SP), Salvador (BA), Petrolina (PE), São Paulo (SP), Brasília (DF), Belo Horizonte (MG) e Bertioga (SP) já haviam desenvolvido sistemas semelhantes (INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO, 2016).

---


<sup>1</sup> <https://goo.gl/UsCaVS>



Figura 2: Bike Rio, sistema de aluguel de bicicletas no Rio de Janeiro.  
Fonte: Site Mobilize<sup>2</sup>

Já na questão do ciclismo como esporte, novos estilos e modalidades foram surgindo, cada um com suas devidas características (Quadro 1). Entre as modalidades esportivas reconhecidas pela União Ciclística Internacional (UCI) estão: “Ciclismo de Estrada, Ciclismo de Ultra-Distância, Ciclismo de Pista, Ciclismo de Montanha (*Mountain Bike*), *Cyclo Cross*, BMX, Ciclismo de Obstáculos (*Bike Trial*) e Ciclismo de Ginásios (*Indoor*)” (ROLDAN, 2000, p. 17).

Quadro 1: Descrição das modalidades esportivas de ciclismo.




Modalidade	Descrição	Foto
Ciclismo de Estrada	São provas disputadas em estradas, divididas em dois tipos: resistência (para homens a distância equivale a 195 km e para mulheres a 70 km), sendo o vencedor aquele que passar primeiro pela linha de chegada; e contra-relógio onde os ciclistas partem de dois em dois minutos e vence quem fizer o menor tempo.	 <p>Fonte: <a href="https://goo.gl/w9eeof">https://goo.gl/w9eeof</a></p>

<sup>2</sup> <https://goo.gl/waBnU4>

(Continua)

Modalidade	Descrição	Foto
Ciclismo de Ultra-Distância	São provas de longa distância que podem durar vários dias. Na categoria individual (solo), cada ciclista pedala no seu ritmo, acompanhado pelo carro de sua equipe de apoio. Na categoria equipe de revezamento um dos ciclistas pedala, enquanto os outros ciclistas da equipe descansam nos carros de apoio. O intervalo de tempo entre os revezamentos variam de acordo com a estratégia de cada equipe, o tipo de terreno, a situação da prova, etc.	 <p data-bbox="970 680 1305 712">Fonte: <a href="https://goo.gl/w9eeof">https://goo.gl/w9eeof</a></p>
Ciclismo de Pista	São provas realizadas em velódromos, espaços de competições ou pistas oficiais de ciclismo de acordo com as normas da União Ciclista Internacional - UCI. As pistas são de cimento ou madeira e devem ser no formato oval, com curvas inclinadas que variam de 36 a 45 graus. Possuem de 180 a 500 metros de extensão, sendo as mais usadas as pistas de 250 metros e 333 metros.	 <p data-bbox="970 1070 1305 1102">Fonte: <a href="https://goo.gl/w9eeof">https://goo.gl/w9eeof</a></p>
Ciclismo de Montanha (Mountain Bike)	São provas disputadas em pistas de terra com obstáculos como buracos e elevações. Existem três categorias de <i>mountain bike</i> : <i>Cross-country</i> (praticada em terreno irregular com muitas subidas e descidas); <i>Free Ride</i> (pista com rampas e descidas altas) e a <i>Downhill</i> (apenas descidas em alta velocidade).	 <p data-bbox="970 1485 1305 1516">Fonte: <a href="https://goo.gl/w9eeof">https://goo.gl/w9eeof</a></p>
Cyclo Cross	São provas geralmente realizadas no inverno e outono que consistem em várias voltas por um circuito de 2 a 5 km, em terreno de difícil deslocamento, com areia, galhos, grama e lama. Por se tratar de uma prova com trajeto de nível técnico bem elevado, os atletas passam boa parte do tempo empurrando as bicicletas ou carregando-as nos ombros. A modalidade é mais popular em países como França, Holanda, Estados Unidos, Canadá, Alemanha e Suíça.	 <p data-bbox="970 1877 1305 1908">Fonte: <a href="https://goo.gl/w9eeof">https://goo.gl/w9eeof</a></p>

(Continua)

Modalidade	Descrição	Foto
BMX	São provas que acontecem em pistas de 350 metros com diversos obstáculos, divididas em duas modalidades: corrida (BMX <i>Racing</i> ) e manobras (BMX <i>Freestyle</i> ).	 <p>Fonte: <a href="https://goo.gl/w9eeof">https://goo.gl/w9eeof</a></p>
Ciclismo de Obstáculos ( <i>Bike Trial</i> )	São provas feitas em circuito cujo objetivo é ultrapassar obstáculos físicos sem tocar os pés ou qualquer outra parte do corpo no chão. O vencedor é aquele que completar a prova com o menor tempo e o menor número de faltas cometidas.	 <p>Fonte: <a href="https://goo.gl/w9eeof">https://goo.gl/w9eeof</a></p>
Ciclismo de Ginásios ( <i>Indoor</i> )	Um programa de treinamento diferente acompanhado de música, onde se realizam os mesmos exercícios que são feitos sobre uma bicicleta de rua: subir uma montanha, andar por grandes estradas e realizar uma corrida. Tudo isso em uma bicicleta estática sem sair de uma sala.	 <p>Fonte: <a href="https://goo.gl/EUmpLk">https://goo.gl/EUmpLk</a></p>

Fonte: A autora

O ciclismo como forma de lazer, de acordo com Roldan (2000, p. 18), “pode ser entendido como toda a prática que utiliza a bicicleta de forma não competitiva”. O autor ainda ressalta que as modalidades que apresentam caráter não competitivo podem ser divididas entre: ciclismo de longa distância, ciclismo recreativo e cicloturismo, de forma que o cicloturismo é reconhecido como uma das principais formas de lazer relacionado ao ciclismo.

### 3.1 – Cicloturismo

Cicloturismo é uma atividade de lazer que consiste na prática do turismo através do uso de bicicletas, permitindo o contato do ciclista com a natureza. Esse estilo de viagem utilizando uma bicicleta é evidenciado como um novo e importante segmento turístico que proporciona “uma significativa distribuição de renda ao longo das viagens, além de oportunizar o contato direto entre os viajantes, as localidades e o meio ambiente” (RUSCHEL, 2008, p. 62).

A atividade é uma modalidade de turismo que compreende segmentos como o ecoturismo, geoturismo, turismo rural, cultural, gastronômico e o turismo de aventura. Sua prática consiste em viagens que utilizem a bicicleta como forma principal de transporte, passando por zonas urbanas ou rurais e que pode ser realizada em diferentes estações do ano, seja individualmente ou em grupo, independente da idade, sexo ou histórico esportivo do participante, combinando a paixão pelo ciclismo e o prazer de viajar (ROLDAN, 2000, p 22).

O cicloturismo inclui desde pequenos passeios até viagens de vários quilômetros que podem levar dias ou meses, sem estar relacionado com ganhos, pois sua prática não está ligada a competições ou prêmios, mas sim com o prazer em pedalar, o caminho que irá ser percorrido e o contentamento em percorrê-lo. Segundo Olinto (2011) “a característica primordial do cicloturismo é a mudança da concepção do exercício físico, ou seja, o cicloturista não está procurando recordes ou grandes velocidades, ele está procurando desafio, recreação e conhecimento”.

Realizar uma viagem de bicicleta algumas vezes representa para o praticante se sentir livre, encarar desafios, desfrutar o que o meio ambiente tem para oferecer, conhecer novos lugares e pessoas. Fantinatti, em depoimento ao site Federação Paulista de Ciclismo comenta que:

Quando as pessoas pensam em viajar, poucas pensam em fazê-lo tão devagar. Usar a bicicleta depende muito do perfil do viajante e da aspiração de cada um. O que posso dizer é que a experiência de estar sobre uma bicicleta na estrada é o que faz a diferença. Não se viaja para chegar a um destino, e sim para desfrutar o caminho, lentamente (FEDERAÇÃO PAULISTA DE CICLISMO, 2015).

A modalidade do cicloturismo vem conquistando adeptos devido à associação da bicicleta aos interesses atuais em obter uma vida mais saudável e cuidados com o corpo, além das preocupações com danos ao meio ambiente, sendo ela uma forte aliada da sustentabilidade, pois seu uso no cotidiano e em viagens colabora com a

diminuição da degradação do ecossistema, bem como [...] “possibilita um retorno financeiro mais saudável para a população receptora, já que o ciclista não permanece em apenas um local, passa por vários ao decorrer do seu trajeto” (LANZILLOTTA, 2013, p. 23).

Além de que, o desenvolvimento do cicloturismo para as comunidades, se bem planejado, pode ser uma importante forma de entreter os visitantes, pois está ao alcance de todos. Segundo Resende (2011, p.178)

[...] pesquisadores e gestores do turismo consideram o cicloturismo como um segmento que tem muito a contribuir para o desenvolvimento das comunidades, principalmente em áreas rurais [...]. Embora os produtos de cicloturismo tenham pouco tempo de vida e ainda não tenham gerado grande quantidade de informações sobre seus benefícios, os indícios de que se trata de um segmento que pode contribuir para a sustentabilidade são fortes.

Em alguns países europeus o ciclismo é uma atividade bastante desenvolvida, “[...] isso provavelmente se deve à extensa, múltipla e bem conservada malha viária, o respeito às leis de trânsito por parte de seus personagens, e também ao alto valor cultural e educacional” (RUSCHEL, 2008, p.65). O autor ainda destaca que na Irlanda estima-se que o cicloturismo já responda por 7% do total de viagens realizadas com objetivo de férias, enquanto na Alemanha, calcula-se a participação de 25% em seu mercado turístico. Já a Holanda, se destaca pelo alto nível de utilização da bicicleta (Figura 3) e o motivo para ser tão popular no país é esclarecido devido aos terrenos planos com 35 mil quilômetros de ciclovias e sua variedade de belas paisagens, construções antigas e o auxílio de materiais de apoio, além da tradição holandesa em utilizar bicicletas (RUSCHEL, 2008). Em 2014, o país inaugurou a primeira ciclovia que brilha no escuro (Figura 4), inspirada na obra Noite Estrelada do pintor Vincent Van Gogh, com o objetivo de aumentar o uso da bicicleta em jornadas para o trabalho.





Figura 3: Estacionamento de bicicletas em Amsterdam  
Fonte: Site Aventure-se<sup>3</sup>



Figura 4: Ciclovía na Holanda que brilha no escuro  
Fonte: Site Ciclo Vivo<sup>4</sup>

No começo dos anos 2000, começaram surgir roteiros de peregrinação pelo Brasil, como o Caminho da Fé (São Paulo) e o Caminho da Luz (Minas Gerais),

---

<sup>3</sup> <https://goo.gl/AhDqKK>

<sup>4</sup> <https://goo.gl/Y9n7pQ>

inspirados no Caminho de Santiago de Compostela, para viagens a pé com traços religiosos, porém os cicloturistas enxergaram uma opção para a prática da atividade ciclística e começaram a utilizá-los. Melo apud Macedo (2011, p. 18) ressaltam que:

O cicloturismo é um fenômeno novo no Brasil, sendo assim poucas informações bibliográficas são encontradas sobre o assunto. Apesar disso, o cicloturismo está em processo de expansão, que pode ser observado através do crescimento de participantes, de relatos de viagens em livros, páginas na internet, e do surgimento de trabalhos e pesquisas acadêmicas sobre o tema.

De acordo com Ruschel (2008), “no Brasil, há diversas rotas em todo país que são percorridas informalmente por cicloturistas. Geralmente são rotas pelo interior brasileiro, por áreas rurais, em estradas de chão, como a rota da Estrada Real” (RUSCHEL, 2008, p. 65).

Entre outras opções de roteiros que são bastante utilizados para viagens de bicicleta pode-se citar a Chapada dos Veadeiros, em Goiás, Chapada Diamantina, na Bahia, Serra da Canastra, em Minas Gerais e o Vale dos Vinhedos, no Rio Grande do Sul. Apesar de não serem roteiros criados especificamente para viajar com uma bicicleta, isso não impede que os praticantes da modalidade realizem esses caminhos, uma vez que estes estão à procura de lugares que ofereçam contato com a natureza, novas culturas e diferentes desafios.

A atividade começa muito antes de sair de casa, pois o cicloturista deve levar em conta o planejamento da viagem com sua bicicleta, escolher equipamentos e bagagens necessárias, fazer um estudo do percurso e seus relevos, e estar atento a situações que podem vir acontecer “tal como uma súbita mudança no clima, e ter um plano secundário [...] E, o mais importante de todo o projeto: o preparo físico”. (ROLDAN, 2000, p. 23).

Viagens de longa extensão sobre uma bicicleta necessitam de conhecimento prévio e um bom preparo do ciclista, levando em conta distâncias percorridas diariamente, intensidade e velocidade, quantidade de bagagem, região, relevo e clima.

Para a realização de um roteiro de cicloturismo com segurança e qualidade, a ABNT juntamente com o Ministério do Turismo, elaborou a Norma NBR 15509-1 (2007) a qual especifica à operação de guias e condutores em cicloturismo. Segundo a Norma o condutor necessita ter conhecimentos em mecânica de bicicleta

para poder prestar apoio; ergonomia e regulagens do veículo; aptidão física condizente com o percurso e o uso de um veículo de apoio é essencial para garantir a segurança do roteiro, bem como a quantidade recomendada de condutores para certo número de clientes [...] ele ainda tem o dever de esclarecer algumas informações antes da partida, como o tempo de duração, pontos e horários para alimentação; descrição das características do local; tipo de percurso; procedimentos de mínimo impacto ambiental; descrição dos cuidados com a segurança; verificação e exigência de vestuário apropriado para a atividade; se o produto inclui seguro, entre outros (CARVALHO et al, 2013, p. 71).

De acordo com o site da Associação Brasileira das Empresas de Ecoturismo e Turismo de Aventura (ABETA, s/a), “os passeios de cicloturismo geralmente são oferecidos por operadoras especializadas. Essas viagens podem ter uma única base como local de estrada ou pode ainda haver deslocamento ao longo do trajeto com meios de hospedagem”. No site, ainda é possível encontrar recomendações para os praticantes do cicloturismo, como sempre usar capacete e roupas claras; pesquisar as dificuldades do roteiro e respeitar seus limites.

O modelo de bicicleta mais recomendado para a realização do cicloturismo é a *Mountain bike* (Figura 5), pois oferece um desempenho melhor já que as vias mais utilizadas no Brasil são estradas de terra.



Figura 5: Bicicleta estilo Mountain Bike  
Fonte: Site Decathlon <sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> <https://goo.gl/QhK3oC>

As malas utilizadas em viagens com bicicletas são conhecidas como alforjes (Figura 6), e podem ser colocadas na parte dianteira ou traseira do veículo. Um cicloturista pode carregar cerca de 30 a 60 quilos de bagagem, entre ferramentas e equipamentos, roupas, alimentos, produtos médicos e de higiene (RUSCHEL, 2008, p. 62-63).



Figura 6: Alforjes, malas utilizadas em viagens de bicicleta.  
Fonte: Blog Bem Vindo Cicloturista<sup>6</sup>

Ruschel ainda comenta que:

Se o ciclista optar por uma rota alternativa, como trilhas, por exemplo, ele deverá viajar, principalmente, com mais equipamentos e materiais de orientação geográfica, além de uma maior quantidade de alimentação e água (suficientes para qualquer imprevisto), mais os produtos de higiene e saúde, os quais permitam que o viajante possa realizar uma viagem realmente independente ao longo de caminhos ermos, despovoados ou com grandes distâncias entre as localidades mais próximas (RUSCHEL, 2008, p. 63).

De acordo com o autor os únicos itens considerados obrigatórios em uma viagem de bicicleta são: capacete de ciclismo, óculos e luvas (ROLDAN, 2000, p. 51).

Diferente de uma viagem de carro, onde se pode percorrer vários quilômetros sem realizar paradas para alimentação ou hospedagem, viajar em uma bicicleta “é um exercício constante, que possui uma baixa velocidade de locomoção (de 10 a 20

---

<sup>6</sup> <https://goo.gl/Fb8dXy>

km/h em média)”. Dessa forma, o cicloturismo tem como fator econômico a distribuição de renda, uma vez que os ciclistas consomem nas localidades por onde passam, além de se hospedarem em média a cada 50 ou 60 km, conforme planejamento e a capacidade física de cada um (RUSCHEL, 2008, p. 62).

O próximo capítulo irá abordar a roteirização turística e descrever roteiros utilizados atualmente como circuitos cicloturísticos.

#### 4 ROTEIROS TURÍSTICOS UTILIZADOS PARA O CICLOTURISMO

Os roteiros turísticos são desenvolvidos a partir da identificação e potencialização de um atrativo. São planejados para atrair turistas e desenvolver o turismo, proporcionando integração e organização na região onde se encontram, fazendo com que esse lugar se torne comercialmente viável, gerando desenvolvimento econômico.

Podemos entender roteiro turístico como um itinerário caracterizado por um ou mais elementos que lhe conferem identidade, definido e estruturado para fins de planejamento, gestão, promoção e comercialização turística das localidades que formam o roteiro. (...) pode-se dizer que a roteirização turística é o processo que visa propor, aos diversos atores envolvidos com o turismo, orientações para a constituição dos roteiros turísticos (MTUR, 2007, p. 13).

A roteirização turística tem como alguns dos seus objetivos: fortalecer a identidade regional; ampliar e qualificar serviços e equipamentos turísticos; consolidar e agregar valor aos produtos turísticos; identificar e apoiar a organização de segmentos turísticos e promover o desenvolvimento regional. Além disso, tem como ofício apontar a necessidade de investimentos em melhorias da estrutura atual, como a qualificação dos serviços turísticos oferecidos (MTUR, 2007).

Os roteiros são definidos segundo a oferta e demanda e caracterizados pelos segmentos turísticos específicos. Desse modo, sua criação contribui para o crescimento do número de visitantes em uma determinada localidade e a permanência destes no destino por mais tempo que o previsto.

Um exemplo de roteiro turístico, o Caminho de Santiago de Compostela (Figura 7), localizado na Espanha e declarado como Patrimônio da Humanidade pela UNESCO em 1993, é a peregrinação mais conhecida do mundo. O objetivo do roteiro é chegar à cidade de Santiago de Compostela, onde se encontram os restos mortais do apóstolo São Tiago.

Apesar deste roteiro ser de cunho religioso, “independente de qualquer religião ou crença, as diferentes rotas espalhadas pela Europa congregam pessoas de todos os tipos, idades e cores, do mundo todo”. Sua rota mais popular, o Caminho Francês, atrai cerca de 100 mil pessoas por ano, que peregrinam com inúmeros motivos de visitação (DIÁRIOS DE COMPOSTELA, s/a). Ruschel (2008, p 63) comenta que:

Apesar da falta de dados concretos e maiores informações (oficiais) sobre este consagrado percurso, a tradição e o reconhecimento que o Caminho de Santiago possui no mundo, indica que este provavelmente seja o circuito turístico mais freqüentado por turistas.

O roteiro não conta com um local de partida, sendo assim, os participantes escolhem por onde começar, quantos quilômetros percorrer e quantos dias o trajeto irá durar. Entre as rotas mais conhecidas estão o Caminho Português, Caminho do Norte, Caminho Finisterra e o já citado Caminho Francês, que possui 800 km de distância até Santiago de Compostela com aproximadamente 35 dias de caminhada (DIÁRIOS DE COMPOSTELA, s/a).



Figura 7: Localização e roteiros do Caminho de Santiago de Compostela  
Fonte: Mulher Viajante<sup>7</sup>

Realizar o Caminho de Santiago para algumas pessoas está relacionado a um reencontro consigo mesmo e com o modo simples de viver, bem como o fato de esquecer os problemas da vida e superar desafios. Também existem os que caminham em busca de autoconhecimento ou para descobrir/exercitar a sua espiritualidade. Para Silva (2004) *apud* Duarte (2016, p. 22), “a peregrinação não é

<sup>7</sup> <https://goo.gl/m7DMQG>

uma manifestação exclusivamente religiosa, embora esteja presente na maior parte das religiões”.

Ao longo do Caminho existe sinalização e locais para pernoite nas cidades que fazem parte da rota e o percurso compreende a infraestrutura necessária para que o peregrino possa realizar o trajeto sozinho, seja caminhando, a cavalo ou de bicicleta (DIÁRIOS DE COMPOSTELA, s/a). De acordo com Ruschel (2008, p. 63), “este percurso histórico, inicialmente era realizado pelos antigos peregrinos católicos durante o período medieval, se constituindo hoje em uma das rotas onde grande parte dos turistas optam por viajar de bicicleta”.

Atualmente, em alguns países europeus o ciclismo já se tornou uma realidade, considerando que no ano de 1996, a Federação Europeia de Ciclistas desenvolveu o projeto “EuroVelo” (Figura 8), com o objetivo de desenvolver 12 rotas cicláveis de longa distância para cruzar todo o continente Europeu. As rotas, destinadas à prática do cicloturismo e também para uso local, ultrapassam 60 mil quilômetros, sendo desenvolvidas e realizadas através do governo nacional, regional e local, provedores de serviços comerciais e ONGs. Entre seus principais objetivos está o incentivo aos cidadãos europeus a praticar o ciclismo e assim promover uma mudança para viagens saudáveis e sustentáveis (EUROVELO, s/a).





Figura 8: Mapa dos circuitos da EuroVelo.  
Fonte: Site Euro Velo<sup>8</sup>

No Brasil, o circuito da Estrada Real (Figura 9) é um dos maiores e mais antigos roteiros do país, antes percorrido por escravos e “um importante marco do período colonial brasileiro, pois ao longo do seu percurso podemos usufruir de uma rica paisagem cultural que reúne um significativo patrimônio histórico material e imaterial” (CALDEIRA; ABREU, s/a). Sua construção começou no século XVII para ligar a região do litoral carioca às produtoras de ouro no interior de Minas Gerais, resultando em uma extensão que ultrapassa 1.600 quilômetros, passando pelos Estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, e dividido em quatro roteiros: Caminho de Sabarabuçu, Caminho Velho, Caminho Novo e Caminho dos Diamantes (INSTITUTO ESTRADA REAL, 2015).

<sup>8</sup> <https://goo.gl/krxNDR>

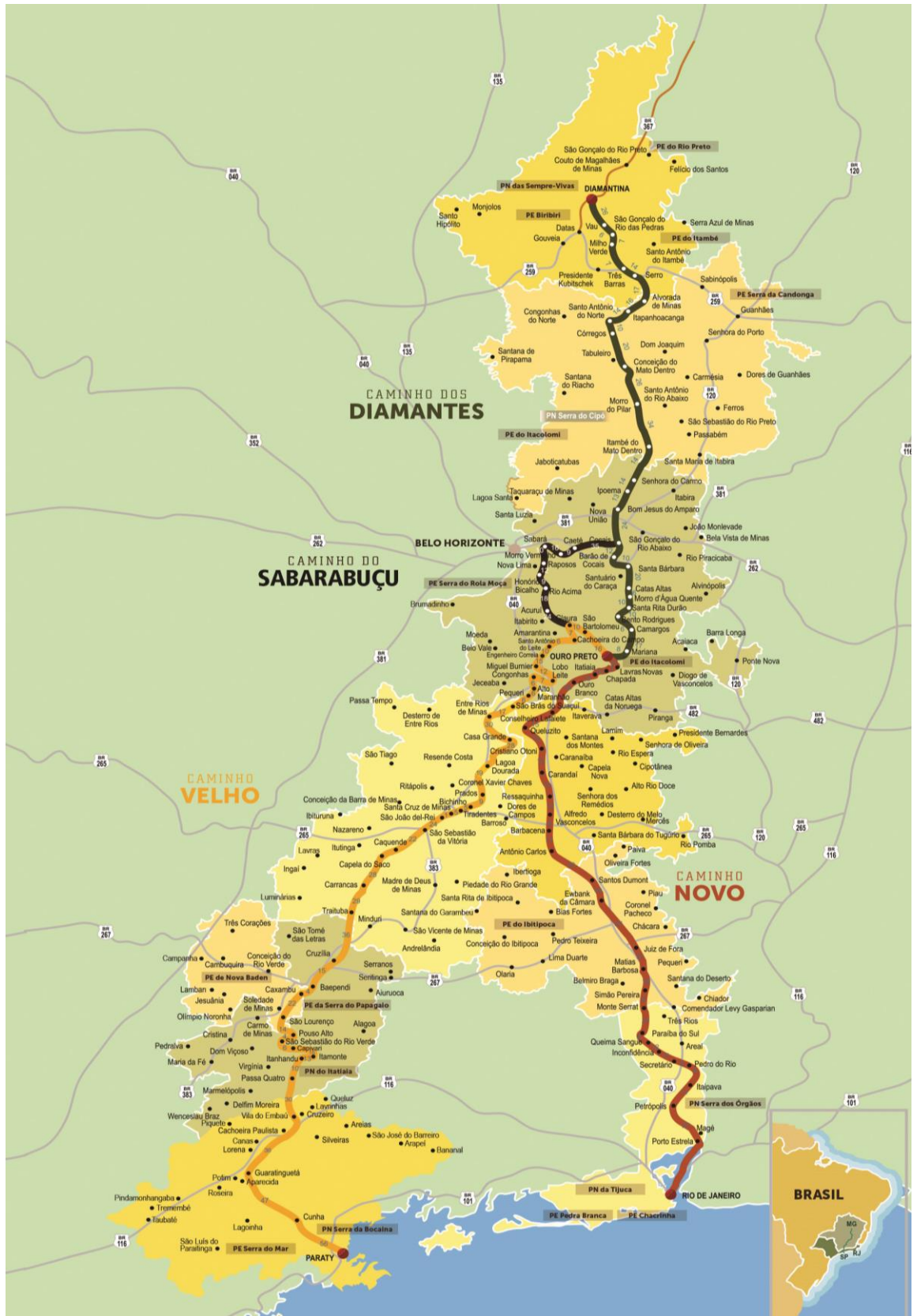


Figura 9: Localização do Circuito Estrada Real  
 Fonte: Instituto Estrada Real<sup>9</sup>

<sup>9</sup> <https://goo.gl/ePu3VV>

De acordo com o site Instituto Estrada Real (2015):

Sua história surge em meados do século 17, quando a Coroa Portuguesa decidiu oficializar os caminhos para o trânsito de ouro e diamantes de Minas Gerais até os portos do Rio de Janeiro. As trilhas que foram delegadas pela realeza ganharam o nome de Estrada Real.

Em 1999, o Instituto Estrada Real foi fundado com o objetivo de “organizar, fomentar e gerenciar o produto turístico Estrada Real”, promovendo os cento e setenta e sete municípios que fazem parte dos quatro roteiros e fomentando a criação de empregos e renda para a população residente em seu entorno (INSTITUTO ESTRADA REAL, 2015).

É possível realizar o percurso caminhando, de bicicleta, a cavalo ou de carro visto que todo o percurso é autoguiado através de totens de sinalização (Figura 10) que informam o lugar atual do visitante, coordenadas geográficas (latitude e longitude), informações históricas sobre o local além de indicações das cidades mais próximas (INSTITUTO ESTRADA REAL, 2015).

Os marcos da Estrada Real estão situados no eixo principal do destino. Isso significa que estão ao longo do traçado dos Caminhos Velho, Novo, dos Diamantes e de Sabarabuçu. Estão presentes sempre que há pontos de bifurcação ou em locais que geram dúvida para o viajante sobre o caminho a ser seguido. O viajante tem que seguir pelo caminho em que o marco está. Por exemplo: num caso de uma bifurcação, se o marco estiver à esquerda da via é para seguir à esquerda (INSTITUTO ESTRADA REAL, s/a, p. 04).



Figura 10: Sinalização da Estrada Real  
Fonte: Guia do Viajante<sup>10</sup>

<sup>10</sup> <https://goo.gl/EZGf4d>

O visitante recebe uma planilha como material de apoio que facilita o seu deslocamento pelo circuito. Cada planilha oferece informações necessárias e garante autonomia na viagem. O Instituto também disponibiliza um passaporte da Estrada Real que pode ser retirado nas cidades de Ouro Preto, Diamantina, Paraty, Petrópolis e Cocais, e um certificado de conclusão dos caminhos (Diamantes, Velho, Novo e do Sabarabuçu) que é entregue mediante confirmação de todos os carimbos nos pontos determinados (INSTITUTO ESTRADA REAL, s/a, p. 03).

Apesar de o Circuito Estrada Real ser mais antigo, o primeiro roteiro de cicloturismo oficial no país foi o Circuito de Cicloturismo Vale Europeu, lançado em 2006 no estado de Santa Catarina, que foi projetado especialmente para ser realizado de bicicleta. A região por onde o roteiro passa (Figura 11), traz grande ascendência alemã devido aos seus colonizadores que chegaram por volta do século XIX. A influência germânica é sentida desde a arquitetura, idioma, artesanato, culinária e festas típicas, como a Oktoberfest e o Fenarreco. O roteiro possui 300 km de extensão de que começa e termina na cidade de Timbó, passando por mais oito municípios, que juntos atuam para a sua expansão. Os trajetos fogem de estradas de asfalto e priorizam estradas de terra com atrativos naturais e culturais de cada lugar (CIRCUITO VALE EUROPEU, 2016).

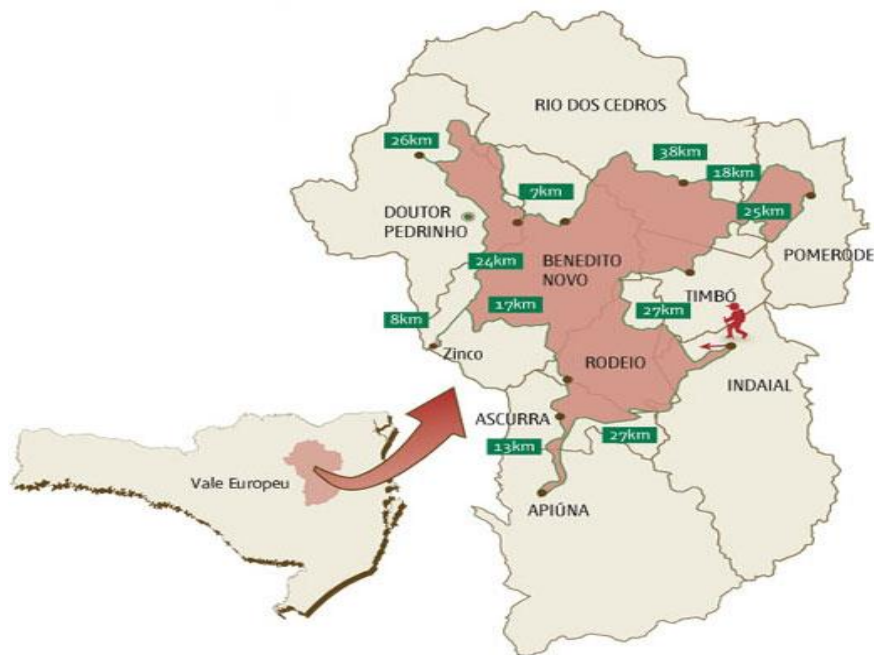


Figura 11: Localização do Circuito Vale Europeu  
Fonte: Circuito Vale Europeu<sup>11</sup>

<sup>11</sup> <https://goo.gl/5Cwk3e>

De acordo com o Manual de Circuitos de Cicloturismo (2014, p. 13):

O Circuito Cicloturismo Vale Europeu, além de ser o primeiro circuito oficial brasileiro, representou um novo produto turístico para a região do Vale do Itajaí, atraindo um novo e agradável tipo de visitante: o cicloturista. O Circuito permite que o turista permaneça na região por até 7 dias, onde conhece nossas belezas naturais e nossa tradição, contribuindo para o fortalecimento da economia local.

Segundo Ademir Winkelhaus, Gestor do Consórcio de Turismo da Região do Vale Europeu Catarinense, em depoimento ao Manual de Circuitos de Cicloturismo (2014), cerca de quatro mil ciclistas já se registraram desde o lançamento do roteiro, além de outros participantes que não se registraram e aqueles que não concluíram o circuito completo.

A região possui um relevo mais intenso que exige experiência e um bom preparo físico do cicloturista para realizar os trechos de subidas e cruzar locais menos habitados (VALE EUROPEU, 2012).

Para ajudar os visitantes, são disponibilizados materiais de apoio, como guias (*online* ou impressos) com informações sobre a distância percorrida, dificuldade física de cada parte do trajeto, também passaporte e certificado de conclusão do circuito.

Pode-se constatar que a utilização dos circuitos de cicloturismo contribui para o crescimento cultural e econômico dos municípios integrantes dos roteiros, visto que a atividade promove a geração de empregos, publicidade, valorização da herança cultural, material e imaterial (festas, danças, culinária e artesanato) e a preservação do patrimônio histórico e também do meio ambiente (SOARES, 2010 apud LANZILLOTTA, 2013, p. 30).

Os roteiros apresentados evidenciam o desenvolvimento da atividade do cicloturismo, bem como rotas utilizadas para sua prática. Assim, o próximo item, visa analisar o potencial da cidade de Castro (PR) como destino cicloturístico, com base em algumas características dos roteiros apresentados.

## 5 CASTRO (PR): DESTINO DE CICLOTURISMO

Castro é uma cidade histórica, localizada a cerca de 160 km de Curitiba, que teve o auge do seu povoamento através do ciclo do tropeirismo. Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010), a cidade possui aproximadamente 70 mil habitantes e sua área territorial corresponde a 2.674,6 km<sup>2</sup> de extensão. Sua base econômica está na atividade agropecuária, e consolidou-se como uma das maiores produtoras do Estado, além de ser considerada uma das principais bacias leiteiras do Brasil pela qualidade e quantidade de leite produzido, tendo sido declarada Capital Nacional do Leite em 2015.

Seu povoamento se fortaleceu a partir de 1704, quando a coroa portuguesa concedeu terras para famílias que quisessem habitar na região. Anos mais tarde, por volta de 1730, foi aberto o Caminho das Tropas, onde os tropeiros saíam de Viamão, no Rio Grande do Sul, levando muares para serem negociados nas feiras de Sorocaba, em São Paulo. Sendo assim, a região tornou-se passagem de inúmeras tropas, que em épocas de chuva, quando as águas do rio Iapó transbordavam, eram obrigados a pernoitarem à sua margem, o que deu origem a primeira nomeação “Pouso do Iapó”, que mais tarde elevou-se a categoria de Freguesia, posteriormente de Vila, até finalmente em 1854 ser elevada a Cidade com o nome Castro. A partir de 1885, Castro começou a receber um grande fluxo de imigrantes, entre eles italianos, alemães, holandeses e japoneses, que contribuíram para a formação de um centro de referência nacional e internacional de produção agrícola e pecuária (CASTRO TURISMO, 2016).

Por ser uma cidade histórica, ainda preserva antigas construções e museus que retratam a época do tropeirismo, como o Museu do Tropeiro, a Casa da Cultura e a Casa de Sinhara, todos tombados pelo Patrimônio Histórico Cultural do Paraná. Nas Colônias holandesa e alemã é possível conhecer um pouco mais sobre suas culturas através de museus, memorial, casarões centenários e suas tradições, passadas de geração em geração (CASTRO TURISMO, 2016).

Em relação aos atrativos naturais, Castro possui o Parque Lacustre, Prainha e Morro do Cristo. No espaço rural, é possível encontrar cachoeiras, lagos, cavernas, grutas, morros e picos dentro de propriedades particulares, além de pousadas. De acordo com o Plano Municipal de Desenvolvimento Turístico do município (2016, p. 46):

Os aspectos ambientais também formam parte do conjunto de recursos que podem ser utilizados para fins turísticos, a Escarpa Devoniana, formação geomorfológica que separa o primeiro e o segundo planalto paranaense contribui para a formação do Parque Estadual do Guartelá e, claro, o Rio Iapó que corta a cidade e, em seu curso, atua também para a formação do Cânion do Guartelá. [...] no território de Castro é possível encontrar rios, lagos, morros, cachoeiras, grutas, cavernas, unidades de conservação estadual e particulares espalhadas próximas à área urbana da cidade, mas também nas zonas rurais.

Esses diversos atrativos contribuem para potencializar a atividade turística na cidade. Considerando sua extensa área natural, história e belas paisagens, este trabalho busca averiguar o potencial do município de Castro e sua região como destino de cicloturismo.

Em 2013, a Secretaria Municipal de Indústria, Comércio e Turismo de Castro (SMICT) lançou o “Projeto Caminhadas e Pedaladas” com o seguinte objetivo:

Com o intuito de estimular os visitantes e residentes a descobrirem Castro, a Secretaria Municipal de Indústria, Comércio e Turismo – SMICT iniciou em 2013 o Projeto Caminhadas e Pedaladas. A ideia de proporcionar contato com a natureza por meio de atividades físicas aliadas a história e cultura do município foi bem aceita, e desde então todos os meses, intercalando entre caminhadas e o cicloturismo, a SMICT realiza passeios às diversas localidades existentes em Castro (SMICT, 2015).

De acordo com funcionários da SMICT, desde o lançamento do projeto até 2017, foram realizadas 13 edições de pedaladas que passavam por diversas localidades urbanas e rurais da cidade (Figura 12).



Figura 12: Cartazes de divulgação da 8ª e 10ª pedalada  
 Fonte: Arquivo da Secretaria Municipal de Indústria, Comércio e Turismo.

Em quatro anos, intercalando uma pedalada a cada dois meses, o projeto movimentou cerca de 800 ciclistas das cidades de Castro, Ponta Grossa, Tibagi, Curitiba, Guarapuava, Palmeira, Carambeí, Jaguariaíva, Piraí do Sul, Telêmaco Borba e Balneário Camboriú como mostra o quadro a seguir:

Quadro 2: Pedaladas realizadas em Castro (PR) através do Projeto "Caminhadas e Pedaladas".

EVENTO	DATA	Km	PERCURSO	ATRATIVOS	PARTIC.	CIDADES
1ª Pedalada	19/03/2013	40	Parque Lacustre, Terra Nova, São Sebastião, Maracanã e Parque Lacustre.	Museu do Imigrante Alemão e Igreja Santa Terezinha	06	Castro e Ponta Grossa
2ª Pedalada	19/10/2014	40	Parque Lacustre, Ilha, Maracanã, São Sebastião, Terra Nova e Parque Lacustre.	Festa de Santa Terezinha e Igreja Santa Terezinha	45	Castro e Ponta Grossa
3ª Pedalada	20/12/2014 (evento cancelado)	11	Morro do Cristo, Parque Lacustre, Prainha e Parque Natal	Morro do Cristo, Parque Lacustre, Prainha e Parque de Natal (bota)	0	-



(Continua)

NÚMERO	DATA	Km	PERCURSO	ATRATIVOS	PARTIC.	CIDADES
4ª Pedalada	25/01/2015	36/51	Parque Lacustre, Parque de Exposições, Santa Rita, São Sebastião e Parque Lacustre.	Festa em louvor a São Sebastião e Parque Lacustre	84	Castro, Ponta Grossa, Tibagi e Palmeira
5ª Pedalada	22/03/2015	60	Praça Manoel Ribas, Santo Antônio, Recanto Sol, Pedras, Estrada do Cerne, Fazenda Capão Alto, Castrolanda e Parque Lacustre.	Moinho da Castrolanda, Fazenda Capão Alto, Pousada Recanto Sol, Parque Lacustre.	78	Castro, Ponta Grossa, Carambeí, Tibagi e Guarapuava
6ª Pedalada	24/05/2015	35/60	Igreja dos Agostinho, Rio Abaixo, Pereiras, Canyon Guartelá (escarpa direita) e Igreja dos Agostinhos	Pousada do Canyon Guartelá, Escarpa direita do Canyon e Igreja dos Agostinhos	97	Castro, Ponta Grossa, Curitiba e Guarapuava
7ª Pedalada	19/07/2015 transferida para 02/08/2015	45	ACEC, Parque de Exposições, Castrolanda, Capão Alto, Cargill e Evonik	7ª Festa das Cerejeiras (Sakura Matsury, Distrito Industrial, Fazenda Capão Alto e Estrada do Cerne	108	Castro, Ponta Grossa, Tibagi e Telêmaco Borba
8ª Pedalada	13/09/2016 transferida para 08/11/2015	55	Recanto Sol, Floresta Nacional de Piraí do Sul, Guabiroba, Pedras, Estrada do Cerne e Recanto Sol	Recanto Sol, Pesqueiro 100 Árvores, Estrada do Cerne e FLONA	25	Castro, Ponta Grossa e Piraí do Sul
9ª Pedalada	17/01/2016	55	Parque Lacustre, Santinha, Tronco, Marmeleiro, São Sebastião e Terra Nova.	Festa em louvor a São Sebastião, Colônia Terra Nova	72	Castro, Ponta Grossa, Piraí do Sul e Carambeí
10ª Pedalada	13/03/2016	50	Pesqueiro Casa Branca, Colônia Santa Clara, Caxambu, Estrada dos Órfãos, Campina Alta, Agostinhos e Pesqueiro Casa Branca.	Parque Estadual do Caxambu, Igreja do Agostinhos e Pesqueiro Casa Branca	58	Castro e Ponta Grossa

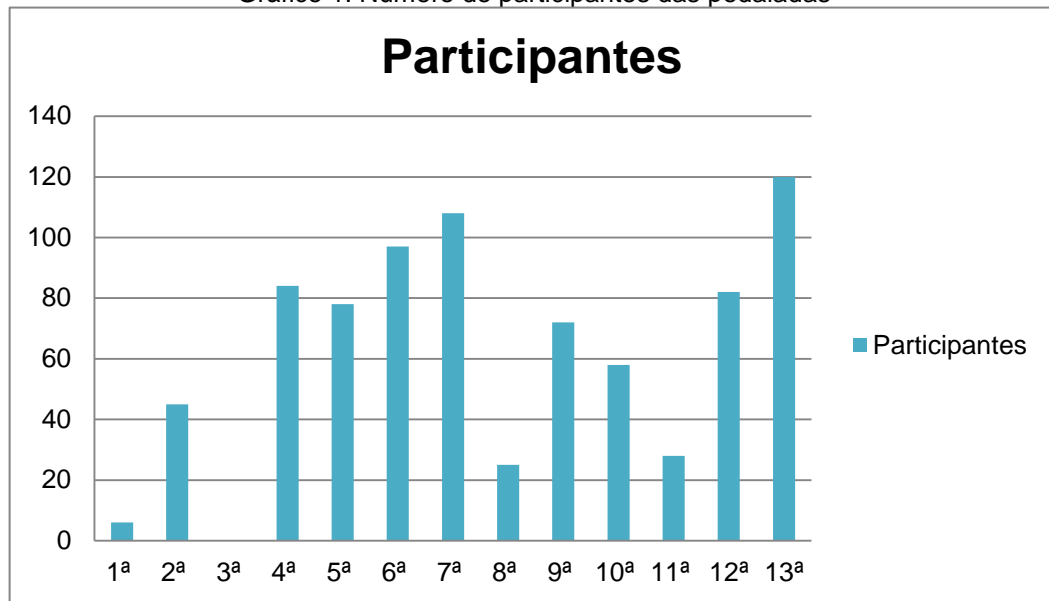
11ª Pedalada (Noturna)	25/05/2016	25	Santa Leopoldina e Passo dos Bois	Vista panorâmica da cidade	28	Castro e Ponta Grossa
12ª	27/11/2016	55	Castrolanda, Estrada da Ilha, São Sebastião, Marmeleiro, Terra Nova e Castrolanda	Colônia Castrolanda, Igreja de São Sebastião e Colônia Terra Nova	82	Castro, Ponta Grossa e Curitiba
13ª	21/05/2017 transferida para 04/06/2017	55	Castrolanda, Estrada da Ilha, Maracanã, São Sebastião, Marmeleiro, Terra Nova, Castrolanda	Colônia Castrolanda, Igreja de São Sebastião e Colônia Terra Nova	120	Castro, Ponta Grossa, Carambeí, Jaguariaíva , Telêmaco Borba e Balneário Camboriú

Fonte: A autora

Constatou-se um crescimento no número de participantes ao longo das edições (Gráfico 01), visto que na primeira pedalada o índice de ciclistas foi pequeno, já na sexta (Figura 13) e sétima (Figura 14) o número cresceu significativamente, o que pode ter sido ocasionado devido à divulgação em cartazes, redes sociais e grupos que participaram anteriormente, além do trajeto escolhido, que contemplou partes da Escarpa Direita do Canyon Guartelá e a 7ª Festa da Cerejeira (Sakura Matsury), evento realizado todos os anos na cidade pela comunidade japonesa.

A última edição foi realizada em função do movimento “Maio Amarelo”, o qual tem por objetivo chamar atenção para o alto índice de morte e feridos no trânsito, entre esta e a penúltima houve um intervalo de sete meses na realização dos eventos, o que pode ter gerado uma expectativa nos participantes e feito com que fosse a pedalada com maior número de ciclistas.

Gráfico 1: Número de participantes das pedaladas



Fonte: A autora

A oitava edição (figura 15) obteve uma queda, pois já havia sido cancelada devido às más condições climáticas e remarcada para o mês de novembro. Mesmo assim, no dia do evento o tempo chuvoso interferiu no número de participantes, que foi o menor comparado às outras edições.

Já a décima primeira edição (Figura 16) teve como diferencial o período do dia (pedalada noturna) e a quilometragem, esses fatores podem ter contribuído para que o número de participantes fosse um dos menores em relação às demais, talvez por falta de costume dos ciclistas.

Apesar de algumas pedaladas terem sido realizadas em meses de inverno (junho a setembro) onde a temperatura era baixa, isso não influenciou para que o número de participantes diminuísse, já em dias com chuva, esse número teve uma baixa.



Figura 13: 6ª Pedalada  
Fonte: A autora



Figura 14: 7ª pedalada prestigiando a Festa das Cerejeiras  
Fonte: A autora



Figura 15: 8ª Pedalada  
Fonte: A autora



Figura 16: 11ª Pedalada (noturna)  
Fonte: A autora

Os eventos contavam com apoio da Guarda Municipal, Exército, Corpo de Bombeiros, Secretaria Municipal de Saúde, além de caminhão, ônibus e carros de apoio oferecidos pela Secretaria de Turismo. No início de cada pedalada eram coletadas informações dos participantes (Figura 17), como nome, idade, cidade e e-mail.



Figura 17: Inscrições para as pedaladas  
Fonte: A autora

A organização acompanhava os ciclistas durante o trajeto com o carro de apoio e fazia paradas para oferecer frutas e água (Figuras 18 e 19). O ônibus, seguido do caminhão, vinha atrás fechando o caminho com participantes que por motivos de cansaço ou problemas com a bicicleta desistiram de pedalar.

Todo o percurso foi sinalizado com placas ou setas feitas em cal no chão (Figura 20), que orientava a direção correta aos cicloturistas. Se acaso existissem duas opções de trajeto, os ciclistas eram avisados pelos meios de divulgação das pedaladas e reforçados no momento da inscrição.



Figura 18: Ponto de apoio  
Fonte: A autora



Figura 19: Ponto de apoio  
Fonte: A autora



Figura 20: Marcações feitas em cal para sinalizar o trajeto  
Fonte: A autora

O projeto impulsionou o cicloturismo na cidade, incentivando novos ciclistas a pedalarem. Atualmente, existem dois grupos de pedalada em Castro, denominados de “MAC” e “Turma do Pedal”, que contam com cerca de 90 participantes. As saídas ocorrem às terças-feiras com percurso em torno de 40 km, geralmente utilizando rotas conhecidas através de pedaladas já realizadas.

Em novembro, a cidade irá realizar a primeira Pedalada Internacional na Natureza (Figura 21), explorando o título de “Terra do Leite” e as Colônias Holandesa e Alemã.



# 1ª Pedalada Internacional

## CASTRO CIDADE DO LEITE

# 19/11

TRAJETO  
CASTROLANDA  
TERRA NOVA  
50 Km

INSCRIÇÕES:  
PELO SITE  
[www.ecobooking.com.br](http://www.ecobooking.com.br)  
INFORMAÇÕES:  
(42) 2122-5089 OU (42) 2122-5091  
[turismocastro@gmail.com](mailto:turismocastro@gmail.com)

REALIZAÇÃO

APOIO

**PREFEITURA DE CASTRO**

**ANPA BRASIL**  
[www.andabrazil.com.br](http://www.andabrazil.com.br)

**EMATER**

**ECO BOOKING**  
SISTEMA DE GESTÃO DO TURISMO

Figura 21: Cartaz 1ª Pedalada Internacional na Natureza.  
Fonte: Diretoria Municipal de Turismo (2017)

Saint-Hilarie (1978, p 15-16), em sua passagem pelo Brasil, descreve a região dos Campos Gerais como:

Esses campos constituem inegavelmente uma das mais belas regiões que já percorri desde que cheguei à América; suas terras são menos planas e não se tornam tão monótonas como as nossas planícies de Beauce, mas as ondulações do terreno não chegam a ser tão acentuadas de maneira a limitarem o horizonte. Até onde a vista pode alcançar, descortinam-se extensas paisagens; pequenos capões onde sobressai a valiosa e imponente araucária surgem aqui e ali nas baixadas, o tom carregado de suas folhagens contrastando com o verde claro e viçoso do capinzal. De vez em quando apontam rochas nas encostas dos morros, de onde se despeja uma cortina de água que se vai perder no fundo dos vales; uma numerosa quantidade de éguas e bois pastam pelos campos e dão vida à paisagem, vêem-se poucas casas, mas todas bem cuidadas, com pomares plantados de macieiras e pessegueiros. O céu ali não é tão luminoso quanto na zona dos trópicos, mas talvez convenha mais à fragilidade da nossa vista.

A região dos Campos Gerais oferece belas paisagens e cenários que favorecem a prática do cicloturismo, e que podem contribuir para o fortalecimento da atividade. Sendo assim, esse capítulo busca analisar os roteiros Circuito Estrada Real e Circuito Vale Europeu, aonde o cicloturismo já é uma atividade consolidada, com o município de Castro, que ainda está trabalhando para isso.

O quadro 3, tem por objetivo mostrar informações sobre a estrutura de cada local em relação a um roteiro.

Quadro 3: Análise comparativa dos circuitos Estrada Real e Vale Europeu com o município de Castro

Roteiro	Vale Europeu	Estrada Real	Castro – PR
Percurso/Km	300 km	1.600 km	-
Altitude	936 m	550 m	988 m
Dificuldade	Moderado	Alta	Moderada
Sinalização	Percurso todo sinalizado com placas personalizadas do roteiro	Percurso todo sinalizado com totens que mostram coordenadas geográficas e informações históricas sobre o local	Não sinalizado
Autoguiado	Sim	Sim	Não

(continua)

Hospedagem e Alimentação	O roteiro sugere locais de hospedagem e alimentação em cada cidade onde os ciclistas irão passar	No site, é possível ter acesso aos serviços de alimentação e hospedagem disponíveis pelo percurso.	Recanto Sol, Pousada do Canyon Guartelá, Hotel Buganville
Atrativos	Arquitetura colonial, atrativos naturais, Jardim Botânico, culinária típica.	Serra dos Órgãos, cachoeiras, Mirante da Pedra, Canyon do Funil.	Colônia Alemã Terra Nova, Pousada do Canyon Guartelá, Recanto Sol, Castrolanda e Centro Histórico
Municípios	O circuito compreende 09 municípios	São 04 trajetos dentro do roteiro que passam por 177 cidades entre os estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais	01
Duração de Roteiro	07 dias	38 dias	-
Material de apoio	Passaporte, mapa, planilhas de orientação e certificado	Passaporte, certificado e planilhas de navegação	-

Fonte: A autora

O próximo quadro analisa uma cidade de cada roteiro que possuem características semelhantes com a cidade de Castro, como o número de habitantes, a distância até a capital e as colonizações.

Quadro 4: Análise comparativa entre cidades que fazem parte dos circuitos.

	Indaial – SC	Ouro Preto - MG	Castro – PR
População	63.489	70.227	67.082
Área	466 km <sup>2</sup>	1.245,114 km <sup>2</sup>	2.531,506 km <sup>2</sup>
Altitude	64 m	1179 m	988 m
Distancia da Capital	160 km até Florianópolis	95 km até Belo Horizonte	160 km até Curitiba
Roteiro	Circuito Vale Europeu	Circuito Estrada Real	-
Dificuldade	Moderado	Alta	Moderado
Imigração	Alemães, Italianos e Poloneses	Italianos, Franceses, Judeus	Holandeses, Alemães, Japoneses

Fonte: A autora

Pode-se verificar que os dois roteiros analisados juntamente com Castro (Quadro 2) possuem preparação para receber cicloturistas em qualquer mês do ano, pois oferecem sinalização por toda a rota e possuem material de apoio para que o passeio possa ser autoguiado. Além disso, são formados por vários municípios que atuam em conjunto para sua operação, o que contribui para que as comunidades fortaleçam seus vínculos e deem continuidade as suas heranças culturais. Em relação ao quadro 3, as cidades de Ouro Preto (MG) e Indaial (SC) possuem características semelhantes à cidade de Castro (PR), o que contribui para o fortalecimento da ideia de tornar o município um destino consolidado de cicloturismo como os demais.

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A bicicleta é um veículo acessível e sustentável, utilizado para fins de deslocamento, prática de esportes competitivos ou não e lazer. Desde seu surgimento, o ciclismo evoluiu e sofreu mudanças que resultaram em modalidades que conhecemos atualmente. O cicloturismo ainda é uma atividade nova no país, ao contrário do que ocorre em alguns países europeus, mas seu crescimento pode ser percebido através do aumento de participantes e dos relatos de viagens e experiências em redes sociais, *blogs*, *sites* e livros.

Essa modalidade “está ao alcance de todos aqueles que possam praticar uma atividade física” se associando a capacidades de superação física e o prazer em viajar, “sempre ‘ouvindo’ e ‘respeitando’ nosso corpo” (ROLDAN, 2000, p. 70).

Assim, uma viagem de bicicleta proporciona mais do que conhecimentos de novos lugares, pessoas ou costumes para o cicloturista, pois faz com que este descubra e enfrente seus próprios desafios e limites.

Esses fatores podem ter contribuído para o crescimento da atividade no município de Castro ao longo de 13 edições de pedaladas realizadas por meio do projeto, visto que cada uma contemplava localidades ou eventos diferentes das anteriores, além da quilometragem e altitude serem variadas, o que torna um diferencial.

Sendo assim, constatou-se através dos dados de acontecimentos realizados, que os objetivos determinados para este trabalho foram alcançados, uma vez que, Castro possui demanda para o cicloturismo e atrativos que podem contribuir para a consolidação da atividade no município. Porém, analisados os roteiros utilizados para viagens de bicicleta, para ser considerado um destino de cicloturismo e obter um roteiro permanente, é necessário estabelecer rotas que beneficiem atrativos turísticos, implementar sinalização adequada que disponibilize as informações necessárias para sua realização e formar parcerias com hotéis, restaurantes e outros empreendimentos para que haja movimento na economia local.

A realização de uma Pedalada Internacional na Natureza pode vir a ser um ótimo investimento para a promoção de Castro como destino de cicloturismo, levando em conta que tanto pedaladas, quanto caminhadas internacionais, realizadas com o apoio da Anda Brasil - Confederação Brasileira de Esportes

Populares, Caminhadas na Natureza e Inclusão social, movimentam milhares de pessoas todos os anos por todo o país. Porém, considerando as características dos roteiros analisados, Castro necessita de infraestrutura para o fortalecimento de tal produto turístico e se tornar um destino para a atividade.

Contudo, é muito importante que o projeto “Caminhadas e Pedaladas” tenha continuidade, considerando que a cidade ainda não possui um roteiro permanente para cicloturismo, fazendo com que os ciclistas dependam da realização desses eventos para utilizarem as rotas da cidade.

## REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS DE ECOTURISMO E TURISMO DE AVENTURA. Disponível em: <<http://abeta.tur.br/pt/atividades/cicloturismo-2/>> Acesso em: 30/09/2017

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 15509-1**: Cicloturismo — Parte 1: Requisitos para produto. 2007.

BARRETTO, Margarita. **MANUAL DE INICIAÇÃO AO ESTUDO DO TURISMO**. Campinas, SP: Papirus, 1995.

BESSA, Altamiro Sérgio Mol. **A CONSTRUÇÃO DAS PAISAGENS TURÍSTICAS NOS DESCAMINHOS DA ESTRADA REAL**. 2011. 280 f. Tese (Doutorado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

BRASIL, Ministério do Turismo. **SEGMENTAÇÃO DO TURISMO: MARCOS CONCEITUAIS**. Brasília: Ministério do Turismo, 2006.

Brasil. Ministério do Turismo. **TURISMO DE AVENTURA: ORIENTAÇÕES BÁSICAS**. / Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação Geral de Segmentação. – Brasília: Ministério do Turismo, 2008.

Brasil. Ministério do Turismo. **TURISMO DE AVENTURA: ORIENTAÇÕES BÁSICAS**. / Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação Geral de Segmentação. – Brasília: Ministério do Turismo, 2008.

Brasil. Ministério do Turismo. Coordenação Geral de Regionalização. **PROGRAMA DE REGIONALIZAÇÃO DO TURISMO – ROTEIROS DO BRASIL**: Módulo Operacional 7 Roteirização Turística/ Ministério do Turismo. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento turístico. Coordenação Geral de Regionalização – Brasília, 2007.

Brasil. Ministério do Turismo. **SEGMENTAÇÃO DO TURISMO E O MERCADO**. / Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação Geral de Segmentação. – Brasília: Ministério do Turismo, 2010.

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 (TO)**. Anais do IX Congresso Nacional de Ecoturismo e do V Encontro Interdisciplinar de Turismo em Unidades de Conservação. Revista Brasileira de Ecoturismo, São Paulo, v.6, n.4, nov-2013, pp.63-82.

CASTRO TURISMO. Disponível em: <<http://castro.tur.br/>>. Acesso em: 29 de dezembro de 2016.

CHARMOSO VALE EUROPEU. Disponível em: <http://charmosovaleeuropeu.blogspot.com.br/p/historia-do-vale-europeu.html>  
Acesso em: 18/07/2017.

CICLOTURISMO NO BRASIL. Disponível em: <http://www.olinto.com.br/index.php/dicas-cicloturismo/conceito-cicloturismo/>  
Acesso em: 30/09/2017.

CLUBE DE CICLOTURISMO. Disponível em: <http://www.clubedecicloturismo.com.br/artigos-1/55-filosofando/530-breve-historico-do-cicloturismo-no-brasil>  
Acesso em 22/07/2017.

DIÁRIOS DE COMPOSTELA. Disponível em: <https://www.diariosdecompostela.com.br/rotas-do-caminho-de-santiago>  
Acesso em: 01/08/17.

EURO VELO. Disponível em: <http://www.eurovelo.org/home/what-is-eurovelo/>  
Acesso em: 30/09/2017

FEDERAÇÃO PAULISTA DE CICLISMO. Disponível em: <http://fpciclismo.org.br/2015/05/cicloturismo-a-uniao-de-dois-prazeres/>  
Acesso em: 03/08/2017.

GAUTHIER, Aimee et al. **Guia de planejamento de sistemas de bicicletas compartilhadas**. Rio de Janeiro: 2014. 156 p.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=410490>  
Acesso em: 09/08/2017.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO. Disponível em: <http://itdpbrasil.org.br/>  
Acesso em: 26/09/2017

INSTITUTO ESTRADA REAL. Disponível em: <http://www.institutoestrada-real.com.br/>  
Acesso em 19/05/2017

LANZILLOTTA, Alessandra de Souza. **CICLOTURISMO: POR UMA DIVERSIFICAÇÃO DO TURISMO REALIZADO NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO**. 2013. 90 f. TCC (Graduação) - Curso de Turismo, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2013.

LESSA, Priscila Requião. **O CICLISMO DE ESTRADA COMO UMA EXPERIÊNCIA ESTÉTICA: UM OLHAR SOBRE O TOUR DE FRANCE**. 2016. 138 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Educação Física, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2016.

MACEDO, H. **A história da bicicleta e o cicloturismo no Brasil**. São Paulo: [s.n.], 2011.

MACHADO, Álvaro; BAZOTTI, Leandro. **A CERTIFICAÇÃO NO TURISMO DE AVENTURA: UMA ANÁLISE DO DESTINO SERRA GAÚCHA**. 2012. 19 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Turismo, Universidade Caxias do Sul, Caxias do Sul, 2012.



PEDRINI, Luana. **CICLOTURISMO NO CIRCUITO DO VALE EUROPEU CATARINENSE: UM ESTUDO DO COMPORTAMENTO DO CLIENTE**. 2013. 102 f. Monografia (Especialização) - Curso de Turismo e Hotelaria, Universidade do Vale do Itajaí, Balneário Camboriú, 2013.

PEREIRA, Marco Aurélio Monteiro; IEGELSKI, Francine. **O PARAÍSO TERRESTRE NO BRASIL: OS CAMPOS GERAIS DO PARANÁ NO RELATO DE AUGUSTE DE SAINT-HILAIRE**. Curso de História, Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa.

Plano Municipal de desenvolvimento turístico, 2016

PREFEITURA DE CASTRO. Disponível em: <<http://www.castro.pr.gov.br/>>. Acesso em 11/07/2017.

RESENDE, Júlio Corrêa; VIEIRA FILHO, Nelson Antônio Quadros. **CICLOTURISTAS NA ESTRADA REAL: PERFIL, FORMA DE VIAGEM E IMPLICAÇÕES PARA O SEGMENTO**. Minas Gerais: Turismo em Análise, 2011.

REVISTA BICICLETA. Disponível em: <[http://www.revistabicicleta.com.br/bicicleta.php?a\\_historia\\_da\\_bicicleta\\_no\\_mundo&id=931](http://www.revistabicicleta.com.br/bicicleta.php?a_historia_da_bicicleta_no_mundo&id=931)> acesso em: 18/07/2017.

ROLDAN, Thierry Roland Roldan. **CICLOTURISMO: PLANEJAMENTO E TREINAMENTO**. Monografia (Especialização) - Curso de Educação Física, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2000.

RUSCHEL, Diego Trelles. **A BICICLETA COMO MEIO DE TRANSPORTE SUSTENTÁVEL NO TURISMO**. 2008. 87 f. TCC (Graduação) - Curso de Turismo, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008.

SEBRAE. **TURISMO DE EXPERIÊNCIA**. Recife, 2015.

SILVA, Julio Borges da. **O PRAZER DO CICLOTURISMO**. 2015. Disponível em: <<http://www.artigos.com/artigos/19082-o-prazer-do-cicloturismo>>. Acesso em: 26 jun. 2016.

SILVEIRA, Mariana Oliveira da. **MOBILIDADE SUSTENTÁVEL: A BICICLETA COMO UM MEIO DE TRANSPORTE INTEGRADO**. 2010. 168 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Engenharia de Transportes, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010.

SMICT. **Projeto Caminhadas e Pedaladas em Castro**. Castro, 2015

SOARES, André Geraldo. **CIRCUITOS DE CICLOTURISMO: MANUAL DE INCENTIVO E ORIENTAÇÃO PARA OS MUNICÍPIOS BRASILEIROS**. Florianópolis: 2010.

SOARES, J. S. R. **TURISMO DE AVENTURA: POTENCIALIDADE PARA O SEGMENTO NA CIDADE DE NITERÓI**. Niterói, 2007.

TRAVINHA ESPORTES. Disponível em: <<https://travinha.com.br/2010/02/11/ciclismo-as-modalidades/>> Acesso em: 25/09/2017

UVINHA, Ricardo Ricci. **TURISMO DE AVENTURA: REFLEXÕES E TENDÊNCIAS** – São Paulo: Aleph, 2005 – (Série Turismo).

VALE EUROPEU. Disponível em: <<http://cicloturismo.circuitovaleeuropeu.com.br/>> acesso em 23/07/2017.

VASCONCELOS, Fabrício Peixoto; SILVA, Alan Curcino Pedreira; COSTA, Luciana Ferreira da. **TURISMO DE AVENTURA E ECOTURISMO: ENTRE PRÁTICAS E NORMAS NO CONTEXTO BRASILEIRO**. Revista Iberoamericana de Turismo, Penedo, v. 2, n. 2, p.1-31, dez. 2012. Disponível em: <<http://www.seer.ufal.br/index.php/ritur>>. Acesso em: 11 ago. 2017.

VELIB. Disponível em: <<http://www.velib.paris/>> Acesso em: 27/09/2017

Viaciclo - Associação dos Ciclousuários da Grande. **Circuitos de Cicloturismo: manual de incentivo e orientação para os municípios brasileiros**. 2014. Blumenau, 2014.