

ANÁLISE DOS PADRÕES DE GOVERNANÇA DE ROTAS DE
CICLOTURISMO NO BRASIL

Luiz Emerson da Cruz Saldanha

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Engenharia de Transportes, COPPE, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Doutor em Engenharia de Transportes.

Orientador: Ronaldo Balassiano

Rio de Janeiro
Junho de 2022

ANÁLISE DOS PADRÕES DE GOVERNANÇA DE ROTAS DE
CICLOTURISMO NO BRASIL

Luiz Emerson da Cruz Saldanha

TESE SUBMETIDA AO CORPO DOCENTE DO INSTITUTO ALBERTO LUIZ
COIMBRA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA DE ENGENHARIA DA
UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO COMO PARTE DOS
REQUISITOS NECESSÁRIOS À OBTENÇÃO DO GRAU DE DOUTOR EM
CIÊNCIAS EM ENGENHARIA DE TRANSPORTES.

Orientador: Ronaldo Balassiano

Aprovada por: Prof. Ronaldo Balassiano, Ph.D.

Prof. Matheus Henrique de Sousa Oliveira, Ph.D.

Profa. Andrea Santos, D.Sc.

Prof. Antônio Néelson Rodrigues da Silva, Ph.D.

Prof. Vicente Aprigliano Fernandes, D.Sc.

Profa. Carla Conceição Lana Fraga, D.Sc.

RIO DE JANEIRO, RJ - BRASIL

JUNHO DE 2022

Saldanha, Luiz Emerson da Cruz

Análise dos padrões de governança de rotas de
cicloturismo no Brasil/Luiz Emerson da Cruz Saldanha –
Rio de Janeiro: UFRJ/COPPE, 2022.

XVI, 230 p.: il.; 29,7 cm

Orientador: Ronaldo Balassiano

Tese (doutorado) – UFRJ/ COPPE/ Programa de
Engenharia de Transportes, 2022.

Referências Bibliográficas: p. 125-138.

1. Governança. 2. Cicloturismo. 3. Bicicleta. 4.
Turismo. I. Balassiano, Ronaldo. II. Universidade Federal
do Rio de Janeiro, COPPE, Programa de Engenharia de
Transportes. III. Título.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço à minha família, em especial os meus pais, meu irmão e minha prima, que estiveram em todos os momentos de minha vida e sempre incentivaram minha pesquisa desde a graduação. Agradeço mais ainda ao meu sobrinho Daniel, que nasceu em meio à jornada do doutorado para abrilhantar a minha vida com sua alegria e energia infinita.

À Helô, que passou comigo dos momentos mais divertidos aos mais complicados na construção deste trabalho, principalmente durante o período mais pesado da pandemia e nos meses finais para entrega das últimas versões da tese.

À Ju e à Milla, que continuam como a grande constante na amizade e parceria de sempre. Estendo também ao Ricardo, que em pouco tempo passou de colega para amigo, também me apoiando bastante nesta reta final da tese.

Ao meu orientador Ronaldo e à minha eterna orientadora Carla, sempre apoiando e direcionando sobre ideias, métodos e devaneios no desenvolvimento da tese e de iniciativas paralelas. Deixo meu sincero agradecimento ao Marcio Santos, que não tive a oportunidade de me despedir, mas que foi um dos grandes responsáveis pela minha introdução na academia.

Aos demais membros da banca que, com suas considerações e críticas, permitiram que eu pudesse agregar mais valor ao trabalho. Destaco a contínua disposição da Jane para nos ajudar quando necessário, mantendo a engrenagem do PET sempre rodando. A todos que permitiram que esta tese se tornasse realidade, seja no âmbito da conversa informal ou indiretamente relacionada, mas principalmente aos especialistas e gestores entrevistados que gentilmente disponibilizaram de seu tempo (inclusive, durante a pandemia) para engrandecer os resultados.

Aos meus grandes amigos de longa data que me acompanharam nessa jornada e me deram todo o apoio possível direta ou indiretamente, comprovando o quanto essas amizades são essenciais no meu cotidiano. E, por fim, à CAPES, pela bolsa de doutorado concedida que possibilitou a minha dedicação para a conclusão deste trabalho

Resumo da Tese apresentada à COPPE/UFRJ como parte dos requisitos necessários para obtenção do grau de Doutor em Ciências (D.Sc.)

ANÁLISE DOS PADRÕES DE GOVERNANÇA DE ROTAS DE CICLOTURISMO NO BRASIL

Luiz Emerson da Cruz Saldanha

Junho/2022

Orientador: Ronaldo Balassiano

Programa: Engenharia de Transportes

Na interface com a bicicleta, o planejamento de destinos turísticos pode ser realizado sob a luz das políticas cicloinclusivas ao alinhar a implementação de infraestrutura e serviços a uma gestão multisetorial e participativa. Ciente do aumento da representatividade nacional do cicloturismo, o presente trabalho visa analisar os padrões de governança existentes na estruturação e organização de destinos orientados à bicicleta no Brasil. Por meio da revisão da literatura, fundamentou-se um procedimento metodológico que foi aplicado a oito rotas de cicloturismo brasileiras em diferentes estágios de consolidação. Os indicadores de governança utilizados para a investigação dos estudos de caso foram compostos a partir da identificação das temáticas de gestão estratégica, monitoramento, acesso, funcionamento e apoio e comunicação. As métricas de Análise de Redes Sociais (ARS) foram integradas aos modelos de entrevista para avaliar o formato, os atributos e a articulação de atores em cada contexto investigado. Constatou-se que os padrões de governança se dimensionam em três grandes grupos relacionados à constituição da entidade gestora e seus principais atores relacionados. Enquanto o associativismo combinado entre sociedade civil e poder público se apresenta como instrumento efetivo na estruturação de uma governança propositiva e resiliente, fases incipientes de envolvimento apontam para cenários de menor resposta a mudanças internas e externas. Conclui-se que a complementaridade dos indicadores de governança à ARS é fundamental para avaliar tanto a eficácia das ações realizadas quanto a eficiência de sua estrutura de gestão estabelecida – podendo contribuir, também, na aplicação a destinos orientados a outros modos de transporte ativo.

Abstract of Thesis presented to COPPE/UFRJ as a partial fulfillment of the requirements for the degree of Doctor of Science (D.Sc.).

GOVERNANCE PATTERNS ANALYSIS OF CYCLE TOURISM ROUTES IN
BRAZIL

Luiz Emerson da Cruz Saldanha

June/2022

Advisor: Ronaldo Balassiano

Department: Transportation Engineering

The tourist destination planning at the interface with the bicycle can be carried out in the light of cycle-inclusive policies by aligning the implementation of infrastructure and services with multisectoral and participatory management. Aware of the increase in the national representativeness of cycle tourism, the present work aims to analyze the existing governance patterns in the structuring and organization of Brazilian bicycle-oriented destinations. Throughout a literature review, a methodological procedure was structured and applied to eight Brazilian cycle tourism routes in different stages of consolidation. The governance indicators used for the investigation of the case studies were composed of the themes of strategic management, monitoring, access, operation and support, and communication. Social Network Analysis (SNA) metrics were integrated into the interview models to assess format, attributes, and actors' articulation in each investigated context. It was found that the governance patterns are dimensioned in three large groups related to the constitution of the management entity and its main related actors. While the combined associativism between civil society and public power proves to be a crucial tool for the consolidation of proactive and resilient governance, incipient stages of involvement point to scenarios of less response to internal and external changes. It is concluded that the complementarity of governance indicators to the SNA is essential to assess the effectiveness of the actions carried out and the efficiency of the management structure established to guarantee the continuity of these actions. This may also contribute to the application to other active transport-oriented destinations.

SUMÁRIO

| | |
|--|-----------|
| 1. INTRODUÇÃO..... | 17 |
| 1.1. Objetivos | 19 |
| 1.2. Hipótese..... | 19 |
| 1.3. Justificativa..... | 19 |
| 1.4. Delimitação da pesquisa e estrutura do trabalho | 21 |
| 2. SLOW TOURISM: PLANEJAMENTO DE DESTINOS TURÍSTICOS À VELOCIDADE DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL | 23 |
| 2.1. Planejamento participativo: Turismo como estratégia de desenvolvimento local .. | 23 |
| 2.1.1. Turismo lento: Mobilidade sustentável na era da experiência..... | 25 |
| 2.1.2. Organização e articulação dos destinos de turismo lento | 28 |
| 2.2. Planejamento e gestão do cicloturismo | 31 |
| 2.2.1. Reconhecimento das modalidades de destinos de cicloturismo | 33 |
| 2.2.2. Perspectiva sistêmica de um destino de cicloturismo | 36 |
| 3. CONFIGURAÇÕES INTERNACIONAIS E BRASILEIRAS DO CICLOTURISMO | 40 |
| 3.1. Levantamento internacional sobre políticas de cicloturismo | 40 |
| 3.1.1. Norte global: Planejamento no nível continental e nacional | 41 |
| 3.1.2. Norte global: Planejamento em países insulares e no nível estadual..... | 44 |
| 3.1.3. Sul global: Estágios de envolvimento para o cicloturismo..... | 48 |
| 3.2. Identificação do desenvolvimento do cicloturismo no Brasil | 51 |
| 3.2.1. Evolução dos trabalhos acadêmicos brasileiros para o cicloturismo | 51 |
| 3.2.2. Articulações institucionais sobre a demanda e oferta de cicloturismo no Brasil | 53 |
| 3.2.3. Panorama do cicloturismo brasileiro pré-pandemia | 57 |
| 4. METODOLOGIA..... | 62 |
| 4.1. Composição dos indicadores de governança | 64 |
| 4.1.1. Gestão estratégica | 66 |
| 4.1.2. Monitoramento | 67 |
| 4.1.3. Acesso..... | 68 |
| 4.1.4. Funcionamento e apoio..... | 69 |
| 4.1.5. Comunicação | 70 |
| 4.2. Validação dos indicadores por consulta a especialistas | 71 |
| 4.3. Coleta e sistematização dos dados: Aplicação de entrevista aos gestores..... | 75 |
| 4.4. Apresentação, análise e discussão dos resultados | 77 |
| 5. ANÁLISE DOS PADRÕES DE GOVERNANÇA SOBRE AS ROTAS DE CICLOTURISMO | 81 |
| 5.1. Contextualização: Apresentação individual das rotas investigadas | 81 |
| 5.1.1. Caminho da Fé – SP/MG (2003) | 82 |

| | |
|--|------------|
| 5.1.2. Circuito Vale Europeu – SC (2006)..... | 85 |
| 5.1.3. Circuito Costa Verde e Mar – SC (2009) | 88 |
| 5.1.4. Circuito Cascatas e Montanhas – RS (2014) | 91 |
| 5.1.5. Volta das Transições – MG (2016)..... | 94 |
| 5.1.6. CRER: Caminho Religioso da Estrada Real – MG/SP (2017)..... | 97 |
| 5.1.7. Caminho dos Anjos – MG (2018) | 100 |
| 5.1.8. Via Ecológica Serra dos Tapes – RS (2018) | 103 |
| 5.2. Compilação dos dados: Benchmarking do cicloturismo brasileiro | 106 |
| 5.3. Análise: Agrupamento dos modelos de governança | 113 |
| 5.4. Discussão: Atores envolvidos no desenvolvimento do cicloturismo brasileiro | 117 |
| 6. CONCLUSÃO..... | 120 |
| 6.1. Implicações..... | 122 |
| 6.2. Sugestão de trabalhos futuros..... | 123 |
| REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 125 |
| APÊNDICE A – ARTIGOS PUBLICADOS EM PERIÓDICOS E EVENTOS.. | 139 |
| APÊNDICE B – MONOGRAFIAS E DISSERTAÇÕES NO BRASIL | 142 |
| APÊNDICE C – COMPOSIÇÃO DO QUESTIONÁRIO..... | 143 |
| APÊNDICE D – MODELO DE QUESTIONÁRIO..... | 144 |
| APÊNDICE E –MODELOS DE GOVERNANÇA DAS ROTAS INVESTIGADAS | |
| 148 | |
| I. Caminho da Fé – SP/MG (2003)..... | 148 |
| II. Circuito Vale Europeu – SC (2006)..... | 161 |
| III. Circuito Costa Verde e Mar – SC (2009) | 173 |
| IV. Circuito Cascatas e Montanhas – RS (2014)..... | 186 |
| V. Volta das Transições – MG (2016)..... | 197 |
| VI. CRER: Caminho Religioso da Estrada Real – MG/SP (2017)..... | 205 |
| VII. Caminho dos Anjos – MG (2018)..... | 215 |
| VIII. Via Ecológica Serra dos Tapes – RS (2018) | 222 |

LISTA DE FIGURAS

| | |
|---|----|
| Figura 1: Estrutura do trabalho..... | 22 |
| Figura 2: Modos de transportes mais sustentáveis na relação intradestino e interdestinos. | 27 |
| Figura 3: Tipologias mais comuns de rotas terrestres de turismo lento. | 30 |
| Figura 4: Dimensões das políticas cicloinclusivas aplicadas ao contexto do turismo. .. | 32 |
| Figura 5: Fatores e elementos constituintes dos arranjos para o cicloturismo à perspectiva do planejamento cicloinclusivo. | 38 |
| Figura 6: EuroVelo, a rede cicloviária transcontinental da Europa..... | 42 |
| Figura 7: U.S. Bicycle Route System, o sistema nacional de ciclorrotas do Estados Unidos | 43 |
| Figura 8: Mapa da rede cicloviária principal de Taiwan que circunda toda a ilha..... | 45 |
| Figura 9: New Zealand Cycle Trail, a rede de ciclorrotas nas ilhas da Nova Zelândia. 46 | |
| Figura 10: Route Verte, a rede de ciclorrotas do estado canadense de Quebec. | 47 |
| Figura 11: Síntese dos gastos por categorias de usuários na Route Verte..... | 47 |
| Figura 12: Tour d’Afrique, projeto de desenvolvimento do cicloturismo no continente africano. | 50 |
| Figura 13: Quantitativo brasileiro de artigos publicados e monografias/dissertações defendidas. | 52 |
| Figura 14: Hábitos de viagem estratificados por categorias de renda familiar segundo a pesquisa O Cicloturista Brasileiro 2018. | 55 |
| Figura 15: Rotas de cicloturismo autodeclaradas ativas identificadas até 2019..... | 58 |
| Figura 16: Diagrama representativo do processo metodológico. | 63 |
| Figura 17: Representação básica do modelo de AHP. | 72 |
| Figura 18: Mapa com todas as rotas investigadas. | 81 |
| Figura 19: Identidade visual e roteiro do Caminho da Fé. | 83 |
| Figura 20: Visão geral dos indicadores de governança do Caminho da Fé (ano base 2019). | 84 |
| Figura 21: Identidade visual e roteiro do Circuito de Cicloturismo do Vale Europeu Catarinense. | 86 |
| Figura 22: Visão geral dos indicadores de governança do Circuito Vale Europeu (ano base 2019). | 87 |
| Figura 23: Identidade visual e roteiro do Circuito Costa Verde e Mar. | 89 |

| | |
|---|-----|
| Figura 24: Visão geral dos indicadores de governança do Circuito Costa Verde e Mar (ano base 2019)..... | 90 |
| Figura 25: Identidade visual e roteiro do Circuito Cascatas e Montanhas. | 92 |
| Figura 26: Visão geral dos indicadores de governança do Circuito Cascatas e Montanhas (ano base 2019)..... | 93 |
| Figura 27: Identidade visual e roteiro da Volta das Transições | 95 |
| Figura 28: Visão geral dos indicadores de governança da Volta das Transições (ano base 2019)..... | 96 |
| Figura 29: Identidade visual e roteiro do CRER | 98 |
| Figura 30: Visão geral dos indicadores de governança do CRER (ano base 2019). | 99 |
| Figura 31: Identidade visual e roteiro do Caminho dos Anjos..... | 101 |
| Figura 32: Visão geral dos indicadores de governança do Caminho dos Anjos (ano base 2019)..... | 102 |
| Figura 33: Identidade visual e roteiro da Via Ecológica Serra dos Tapes..... | 104 |
| Figura 34: Visão geral dos indicadores de governança da Via Ecológica Serra dos Tapes (ano base 2019)..... | 105 |
| Figura 35: Visão geral dos índices das rotas investigadas (ano base 2019)..... | 107 |
| Figura 36: Visão geral dos índices por área temática das rotas investigadas (ano base 2019)..... | 108 |
| Figura 37: Visão geral dos indicadores de Gestão estratégica (ano base 2019)..... | 109 |
| Figura 38: Visão geral dos indicadores de Monitoramento (ano base 2019). | 109 |
| Figura 39: Visão geral dos indicadores de Acesso (ano base 2019). | 110 |
| Figura 40: Visão geral dos indicadores de Funcionamento e apoio (ano base 2019). . | 111 |
| Figura 41: Visão geral dos indicadores de Comunicação (ano base 2019). | 111 |
| Figura 42: Correlação entre índice geral e índice de Gestão estratégica de cada rota investigada. | 114 |
| Figura 43: Comparativo das centralidades de grau normalizadas entre as rotas investigadas (ano base 2019)..... | 115 |
| Figura 44: Justaposição dos índices de Gestão estratégica por agrupamento das rotas investigadas. | 116 |
| Figura 45: Repasses por fonte do balanço financeiro anual da AACF, em percentual, para o período entre 2017 e 2020. | 149 |
| Figura 46: Evolução do fluxo de caminhantes e ciclistas no Caminho da Fé desde o ano de lançamento até o período delimitado da pesquisa. | 151 |

| | |
|---|-----|
| Figura 47: Identidade visual aplicada na sinalização do Caminho da Fé..... | 154 |
| Figura 48: Sociograma da rede de governança do Caminho da Fé (ano base 2019).... | 160 |
| Figura 49: Aportes de recurso por Gestão 2018-2019 dos municípios consorciados no CIMVI. | 161 |
| Figura 50: Padrões de sinalização direcional adotados pelo Circuito Vale Europeu... | 164 |
| Figura 51: Estabelecimentos - hotéis, restaurantes e similares - cenário 2006 e 2018. | 166 |
| Figura 52: Bike station implementada em praça do município do Rio dos Cedros, em 2019..... | 167 |
| Figura 53: Aplicação do Programa Vale Muito Conhecer em escola de município participante do Circuito Vale Europeu. | 169 |
| Figura 54: Evolução do número de participantes no Velotour desde a primeira edição até 2016. | 170 |
| Figura 55: Sociograma da rede de governança do Circuito Vale Europeu (ano base 2019). | 173 |
| Figura 56: Recursos fixos aportados por município..... | 174 |
| Figura 57: Evolução sobre sinalização utilizada no Circuito Costa Verde e Mar (2010 - 2018)..... | 179 |
| Figura 58: Infraestrutura cicloviária da Região Turística Costa Verde e Mar sobreposta à rota de cicloturismo. | 180 |
| Figura 59: Convite e foto do 1º Seminário de Capacitação do Circuito de Cicloturismo Costa Verde e Mar..... | 182 |
| Figura 60: Trechos do panfleto de divulgação do Seminário Catarinense de Circuitos de Cicloturismo. | 183 |
| Figura 61:Sociograma da rede de governança do Circuito Costa Verde e Mar (ano base 2019)..... | 186 |
| Figura 62: Mapa estratégico DEL de Rolante - Visão 2035..... | 188 |
| Figura 63: Perfil do cicloturista passante no Ponto de Atendimento ao Cicloturista no Circuito Cascatas e Montanhas. | 189 |
| Figura 64: Diferentes formatos de sinalização do Circuito Cascatas e Montanhas. | 191 |
| Figura 65: Ponto de Atendimento ao Cicloturista, em Rolante (RS). | 193 |
| Figura 66:Sociograma da rede de governança do Circuito Cascatas e Montanhas (ano base 2019)..... | 196 |
| Figura 67: Identidade visual do certificado de conclusão e do carimbo deixado nos estabelecimentos, assim como o registro de um passaporte completo. | 198 |

| | |
|---|-----|
| Figura 68: Primeiro processo de confecção e instalação da sinalização da Volta das Transições, entre 2015 e 2016. | 200 |
| Figura 69: Processo de reestruturação da sinalização à nova identidade visual adaptada ao manual da Rede Trilhas. | 201 |
| Figura 70: Sociograma da rede de governança da Volta das Transições (ano base 2019). | 205 |
| Figura 71: Modelos de sinalização do CRER acompanhando os totens da Estrada Real | 207 |
| Figura 72: Modelos de sinalização informativa na forma de placas diretórios. | 208 |
| Figura 73: Aplicações da marca CRER em produtos oficiais. | 210 |
| Figura 74: Trecho de divulgação do 4º Santure. | 211 |
| Figura 75: Sociograma da rede de governança do CRER (ano base 2019). | 214 |
| Figura 76: Modelos antigos e atuais de passaporte e certificado do Caminho dos Anjos, além da sede de sua entidade gestora. | 215 |
| Figura 77: Recepção de cicloturistas na sede da operadora e aplicação de carimbo no passaporte. | 216 |
| Figura 78: Disposição da sinalização do Caminho dos Anjos por meio de setas amarelas integradas à estrutura viária preexistente. | 218 |
| Figura 79: Página oficial do Caminho dos Anjos pela antiga gestão (à esquerda) e nova gestão (à direita). | 220 |
| Figura 80: Sociograma da rede de governança do Caminho dos Anjos (ano base 2019). | 222 |
| Figura 81: Mapeamento das propriedades de agricultura familiar realizado. | 224 |
| Figura 82: Padrão utilizado para sinalização direcional da Via Ecológica Serra dos Tapes. | 225 |
| Figura 83: Padrão utilizado para placa diretório na Via Ecológica Serra dos Tapes. .. | 225 |
| Figura 84: Disposição da Via Ecológica Serra dos Tapes em relação ao centro urbano de Pelotas (RS). | 226 |
| Figura 85: Sociograma da rede de governança da Via Ecológica Serra dos Tapes (ano base 2019). | 230 |

LISTA DE TABELAS

| | |
|---|-----|
| Tabela 1: Aspectos da acessibilidade real de um destino de turismo lento..... | 29 |
| Tabela 2: Categorias de cicloturismo e suas respectivas características principais. | 32 |
| Tabela 3: Atributos qualificadores de destinos de cicloturismo..... | 35 |
| Tabela 4: Documentos europeus sobre organização da rede cicloviária EuroVelo. | 42 |
| Tabela 5: Localização dos estudos de caso e suas respectivas IES identificadas relacionadas às monografias e dissertações defendidas e publicadas até 2019..... | 53 |
| Tabela 6: Principais entraves identificados na operação de cicloturismo no Brasil..... | 56 |
| Tabela 7: Cruzamento sobre o detalhamento das rotas autodeclaradas ativas e lançadas pré-pandemia identificadas e sua presença nos arranjos institucionais da Rede Trilhas e Caminhos do Brasil | 59 |
| Tabela 8: Índices assumidos por performance de indicadores. | 64 |
| Tabela 9: Indicadores consolidados para o estudo e suas respectivas áreas temáticas e subtemas. | 65 |
| Tabela 10: Distribuição dos pesos obtidos entre os indicadores | 74 |
| Tabela 11: Hierarquia dos indicadores do estudo a partir dos pesos obtidos na entrevista com especialistas. | 75 |
| Tabela 12: Lista das rotas investigadas com dados primários dos respectivos gestores entrevistados. | 76 |
| Tabela 13: Métricas utilizadas para a ARS neste estudo e suas respectivas descrições. 79 | |
| Tabela 14: Lista com rotas investigadas e suas respectivas análises individualizadas. . | 80 |
| Tabela 15: Índices de governança do Caminho da Fé por indicador (ano base 2019)... | 85 |
| Tabela 16: Índices de governança do Circuito Vale Europeu por indicador (ano base 2019)..... | 88 |
| Tabela 17: Índices de governança do Circuito Costa Verde Mar por indicador (ano base 2019)..... | 91 |
| Tabela 18: Índices de governança do Circuito Cascatas e Montanhas por indicador (ano base 2019)..... | 94 |
| Tabela 19: Índices de governança da Volta das Transições por indicador (ano base 2019). | 97 |
| Tabela 20: Índices de governança do CRER por indicador (ano base 2019)..... | 100 |
| Tabela 21: Índices de governança do Caminho dos Anjos por indicador (ano base 2019). | 103 |

| | |
|--|-----|
| Tabela 22: Índices de governança da Via Ecológica Serra dos Tapes por indicador (ano base 2019)..... | 106 |
| Tabela 23: Visão geral das métricas de Análise das Redes Sociais das rotas investigadas. | 112 |
| Tabela 24: Categoria de atores envolvidos por rota investigada. | 118 |
| Tabela 25: Lista de artigos..... | 139 |
| Tabela 26: Lista de monografias e dissertações brasileiras relacionadas diretamente com o cicloturismo. | 142 |
| Tabela 27: Referências utilizadas para a composição de cada indicador e seus respectivos elementos qualificadores. | 143 |
| Tabela 28: Tabela síntese dos ramais apresentados pelo Caminho da Fé. | 153 |
| Tabela 29: Destaque dos nós com centralidades de grau normalizada mais elevados na rede de governança do Caminho da Fé (ano base 2019). | 158 |
| Tabela 30: Destaque dos nós com centralidades de intermediação normalizada mais elevados na rede de governança do Caminho da Fé (ano base 2019). | 159 |
| Tabela 31: Diversidade dos atores da rede de governança do Caminho da Fé (ano base 2019)..... | 159 |
| Tabela 32: Destaque dos nós com centralidades de grau normalizada mais elevados na rede de governança do Circuito Vale Europeu (ano base 2019). | 171 |
| Tabela 33: Destaque dos nós com centralidades de intermediação normalizada mais elevados na rede de governança do Circuito Vale Europeu (ano base 2019)..... | 171 |
| Tabela 34: Diversidade dos atores da rede de governança do Circuito Vale Europeu (ano base 2019)..... | 172 |
| Tabela 35: Compilação do perfil de cicloturistas registrados no Circuito Costa Verde e Mar. | 177 |
| Tabela 36: Destaque dos nós com centralidades de grau normalizada mais elevados na rede de governança do Circuito Costa Verde e Mar (ano base 2019). | 184 |
| Tabela 37: Destaque dos nós com centralidades de intermediação normalizada mais elevados na rede de governança do Circuito Costa Verde e Mar (ano base 2019). | 185 |
| Tabela 38: Diversidade dos atores da rede de governança do Circuito Costa Verde e Mar (ano base 2019)..... | 185 |
| Tabela 39: Destaque dos nós com centralidades de grau normalizada mais elevados na rede de governança do Circuito Cascatas e Montanhas (ano base 2019)..... | 195 |

| | |
|---|-----|
| Tabela 40: Destaque dos nós com centralidades de intermediação normalizada mais elevados na rede de governança do Circuito Cascatas e Montanhas (ano base 2019). | 195 |
| Tabela 41: Diversidade dos atores da rede de governança do Circuito Cascatas e Montanhas (ano base 2019)..... | 196 |
| Tabela 42: Destaque dos nós com centralidades de grau normalizada mais elevados na rede de governança da Volta das Transições (ano base 2019). | 203 |
| Tabela 43: Destaque dos nós com centralidades de intermediação normalizada mais elevados na rede de governança da Volta das Transições (ano base 2019). | 204 |
| Tabela 44: Diversidade dos atores da rede de governança da Volta das Transições (ano base 2019)..... | 204 |
| Tabela 45: Rotas estabelecidas para o Desafio CRER de MTB..... | 208 |
| Tabela 46: Destaque dos nós com centralidades de grau normalizada mais elevados na rede de governança do CRER (ano base 2019). | 212 |
| Tabela 47: Destaque dos nós com centralidades de intermediação normalizada mais elevados na rede de governança do CRER (ano base 2019). | 212 |
| Tabela 48: Diversidade dos atores da rede de governança do CRER (ano base 2019). | 213 |
| Tabela 49: Destaque dos nós com centralidades de grau normalizada mais elevados na rede de governança do Caminho dos Anjos (ano base 2019)..... | 220 |
| Tabela 50: Destaque dos nós com centralidades de intermediação normalizada mais elevados na rede de governança do Caminho dos Anjos (ano base 2019)..... | 221 |
| Tabela 51: Diversidade dos atores da rede de governança do Caminho dos Anjos (ano base 2019)..... | 221 |
| Tabela 52: Destaque dos nós com centralidades de grau normalizada mais elevados na rede de governança da Via Ecológica Serra dos Tapes (ano base 2019). | 228 |
| Tabela 53: Destaque dos nós com centralidades de intermediação normalizada mais elevados na rede de governança da Via Ecológica Serra dos Tapes (ano base 2019).. | 229 |
| Tabela 54: Diversidade dos atores da rede de governança da Via Ecológica Serra dos Tapes (ano base 2019). | 229 |

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

- AHP – Método de Análise Hierárquica
- ARS – Análise de Redes Sociais
- BDTD – Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações
- CCNE – Centros de Coordenação Nacional do EuroVelo
- CRER – Caminho Religioso da Estrada Real
- ECF – European Cyclists' Federation
- EDESC – Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo
- ENAP – Encontro Nacional de Peregrinos
- GEE – Gases do Efeito Estufa
- ICMBio – Instituto Chico Mendes de Biodiversidade
- IES – Instituições de Ensino Superior
- IGR – Instância de Governança Regional
- MTUR – Ministério do Turismo
- NZCT – New Zealand Cycle Trail
- PIB – Produto Interno Bruto
- PRT – Programa de Regionalização do Turismo
- TDA – Fundação Tour d'Afrique
- TNZ – Tourism New Zealand
- UF – Unidade Federativa
- USBRS – United State Bicycle Route System

1. INTRODUÇÃO

A mobilidade sustentável, quando percebida dentro da perspectiva de desaceleração do estilo de vida e de padrões tradicionais de planejamento de cidades e regiões, potencializa os mais diversos setores para melhora da qualidade de vida de seus residentes. A orientação de investimentos e de tomadas de decisão deve se dedicar desde a priorização de modos ativos e coletivos no sistema de transportes até a aplicação de intervenções no território para reduzir as demandas por deslocamentos mais longos. O novo paradigma da mobilidade debatido por Bannister (2008) traz uma abordagem de planejamento de transportes focada nas dimensões sociais e na acessibilidade, entendendo as ruas como espaço e a necessidade de integrar as pessoas ao tráfego. Este planejamento na escala humana chama atenção para que setores como habitação, educação, saúde, agricultura, esporte e lazer, meio ambiente e turismo possam dialogar e instituir medidas e iniciativas relacionadas aos sistemas de transportes urbano e rural.

Discutir o papel da mobilidade sustentável na interface do planejamento do turismo remete ao debate sobre a instituição de iniciativas e políticas que fomentem arranjos produtivos locais e soluções baseadas na natureza (DICKINSON; LUMSDON, 2010). Em consonância à Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas (ONU, 2015), esta interface se envolve diretamente com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) de: Cidades e comunidades sustentáveis; Consumo e produção responsáveis; e Trabalho decente e crescimento econômico. Modos ativos de transporte, como caminhada e bicicleta, oportunizam à atividade turística uma capilarização da demanda pelo território pouco provável quando se aumenta a velocidade dos modos utilizados para se deslocar de um ponto a outro. Assim, a conceituação do turismo lento (*slow tourism*) se envolve na qualidade da experiência vivenciada em detrimento da mera contabilização de carimbos no passaporte ou de atrativos visitados (KHAN, 2015).

Desacelerar a atividade turística na perspectiva deste visitante reside na ideia de amplificar a experimentação sobre as sensações possíveis da jornada em si, aprofundando-se na natureza e interagindo de forma significativa com a população e cultura local. Configura-se, como elemento básico da transformação deste paradigma de consumo à atividade turística, a relação direta com os modos ativos para composição de destinos focados no turismo lento. Neste sentido, Moscarelli (2019) evidencia as

diferentes perspectivas de planejamento do turismo ao centralizar a infraestrutura para caminhantes ou ciclistas na conexão aos bens naturais, culturais construídos e culturais intangíveis de uma região. As necessidades da população local e as dinâmicas de conservação ambiental, portanto, devem ser o ponto de partida do planejamento das atividades turísticas.

DeCastro *et al.* (2018) apontam a interface do turismo por bicicleta, dentro do planejamento de cidades, como uma oportunidade oferecida para o estabelecimento de novas relações econômicas. O cicloturismo – como se denomina esta interface – se caracteriza pelo potencial de capilarização do fluxo de visitantes a recursos naturais e construídos menos movimentados tanto em destinos urbanos quanto rurais. Ao ser compreendido como qualquer atividade com fins de recreação a partir do uso da bicicleta – seja por turismo ou lazer (SARTORI, 2020), residentes das regiões de destino podem se beneficiar pela reapropriação de espaços ociosos e facilidades subutilizadas (DEENIHAN; CAULFIED, 2015). Há, inclusive, a possibilidade de estruturação de rotas cênicas aliadas a motivações utilitárias dentro de um contexto urbano para o cicloturismo – alternativas de caminhos por orlas de praias e lagoas para ir ao trabalho (SALDANHA, 2017).

O primeiro destino estruturado especificamente para o cicloturismo no Brasil foi o Circuito Vale Europeu (SC), no ano de 2006 (PEDRINI *et al.*, 2012). Após a inauguração e grande visibilidade deste destino, diversas foram as rotas de cicloturismo implementadas no país. Parte considerável destas rotas se consolidaram e continuam recebendo cicloturistas até os dias atuais, enquanto muitas outras não conseguiram manter uma demanda mínima de visitantes e logo descontinuaram – muitas vezes foram inauguradas sem ao menos receber uma infraestrutura mínima para o atendimento específico a viajantes por bicicleta (TELLES, 2018).

Com a pandemia causada pelo novo coronavírus, o aumento da demanda pela atividade pode ser sentido pela consolidação da tendência por turismo consciente ao ar livre (RIMT, 2022) e pelos recordes positivos de vendas de bicicletas no setor varejista nos últimos dois anos (ALIANÇA BIKE, 2022). No “Manual de Incentivo e Orientação para os Municípios Brasileiros” (SOARES, 2010) para a elaboração de rotas de cicloturismo, o sistema de gestão de qualquer destino é o principal responsável para a articulação e

execução das demandas contempladas ao monitoramento, à infraestrutura do percurso e à sua divulgação. Nestes quase 20 anos de inauguração de destinos de cicloturismo no Brasil, faz-se relevante compreender a consolidação e as perspectivas da atividade de forma incisiva a partir dos seguintes questionamentos: Como se configura o desenvolvimento de destinos de cicloturismo no Brasil? Existe um padrão de governança que propicie maior capacidade de gestão e continuidade das ações?

1.1. Objetivos

Tendo em vista que o alinhamento da investigação sobre conexões e prioridades de atuação em múltiplos níveis é capaz de fundamentar novas estratégias de desenvolvimento local e regional, o objetivo geral deste trabalho é analisar padrões nos processos de governança entre os destinos de cicloturismo no Brasil. Os objetivos específicos são: (a) compreender a interface entre turismo e bicicleta no que concerne à governança de destinos de cicloturismo; (b) investigar as articulações das rotas brasileiras de cicloturismo a partir da perspectiva do gestor; e (c) identificar setores e atores mais frequentes e estratégicos para o planejamento e o desenvolvimento do cicloturismo no Brasil.

1.2. Hipótese

Existem fatores associados à governança que determinam a sustentação e continuidade dos destinos de cicloturismo. Mesmo um destino com forte atuação em todos os aspectos de infraestrutura e promoção pode estar suscetível à descontinuidade devido a fragilidade das articulações.

1.3. Justificativa

A necessidade da implementação de novos modelos de gestão se evidencia através das imposições unilaterais por parte de grupos ou indivíduos que integram modelos centralizados e verticalizados. Esta necessidade norteia a busca por mecanismos de transparência das iniciativas, eficácia das políticas desenvolvidas, receptividade aos interesses da sociedade, monitoramento e produção de dados para prospectar mudanças e comprometimento com direitos e deveres (NATÁRIO *et al.*, 2012). A governança pode ser definida como a descentralização e o compartilhamento de competências e poder de decisão, de forma a estabelecer, em determinado território, o “equilíbrio dinâmico entre autonomia, inserção e regulação de múltiplos atores” (KNOPP, 2011, p. 58).

Blakely e Leigh (2010) ressaltam que políticas para atingir os objetivos de desenvolvimento regional demandam investimentos continuados, criação de empregos de médio e longo prazo, e construção de instituições locais capazes de perpetuar a vitalidade econômica da área. A integração das políticas de planejamento de cidades às políticas de uso do solo e de mobilidade sustentável eleva o dinamismo das funções urbanas que valorizam o espaço público, a qualidade ambiental e o desenvolvimento socioeconômico (MASON *et al.*, 2015).

Pautado nesta premissa, observa-se que o Ministério do Turismo (MTUR, 2019) incentiva a diversificação da oferta turística nacional elaborando instrumentos de gestão compartilhada para promover a sustentabilidade, fomentar a inovação e melhorar a qualidade e a competitividade de atividades regionalizadas. A institucionalização de Instâncias de Governança Regional (IGR) é vista pelo órgão federal como mecanismo crucial na perpetuação de políticas públicas no setor do turismo. No reforço das condições de prioridade dos modos ativos de deslocamento frente aos motorizados, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012) aponta o caminho para a redução de desigualdades e promoção da inclusão social através da gestão democrática. Assim, assumir uma visão transectorial sob uma gestão participativa é capaz de fomentar a mobilidade por bicicleta no desenvolvimento de um turismo sustentável.

É possível sintetizar a dinâmica de planejamento e organização de destinos de cicloturismo para três dimensões interdependentes: (i) análise do desempenho da atividade; (ii) desenvolvimento da infraestrutura para o cicloturismo; e (iii) promoção da região de destino (SALDANHA *et al.*, 2015). Para uma atividade em desenvolvimento no Brasil e com uma crescente criação de novos roteiros e ampla introdução de praticantes, é necessário que se produzam dados consistentes e elucidativos para a compreensão do fenômeno aos tomadores de decisão. O monitoramento ativo sobre o envolvimento da oferta e da demanda de roteiros estabelecidos e em fase de envolvimento deve ser viabilizado junto a gestores e consultores de destinos de cicloturismo.

O levantamento de dados integrado à uma governança regional tem a capacidade de orientar ações e iniciativas para organização institucional, resolução de problemas recorrentes e previsão de desafios. Destes últimos, citam-se: impactos de sazonalidade,

manutenção e contenção de vandalismo, conflitos com tráfego motorizado, desgastes interpessoais, entre outros. Há, também, a possibilidade de desencadeamento de uma sinergia entre as rotas de cicloturismo consolidadas e em implementação pelo estabelecimento de uma rede de trocas de expertises e boas práticas associadas à gestão e operação da atividade – fomentando e orientando investimentos e ações inovadoras por toda a sua cadeia produtiva e arranjos locais.

1.4. Delimitação da pesquisa e estrutura do trabalho

No Brasil, muitas rotas de cicloturismo têm se estabelecido com a perspectiva da crescente demanda pela atividade (SOARES, 2010), principalmente após o início da pandemia do novo coronavírus (primeiro trimestre de 2020). No entanto, sem o reconhecimento de modelos de governança para gerenciar a qualidade da rota nos mais diversos aspectos, aumenta a probabilidade de não atingimento da expectativa dos visitantes e pode ocasionar em fechamento do produto com pouco tempo de atividade (TELLES, 2018). A última pesquisa de perfil do cicloturista brasileiro consolidada (SALDANHA *et al.*, 2019a) indica que há uma demanda maior por rotas próximas ao local de residência e por regiões em que existem rotas de cicloturismo consolidadas. Os destinos mais citados pelos respondentes, inclusive, foram: Circuito Vale Europeu, Caminho da Fé e Estrada Real – todos com 15 anos ou mais de funcionamento.

A presente tese delimita seu escopo geográfico para destinos de cicloturismo consolidados do período anterior à pandemia até o final de 2019. Desta forma, é possível estabelecer um recorte claro na evolução da atividade em um momento significativo na mudança de hábitos e fortalecimento da tendência com prospecção de futuros estudos longitudinais e comparativos. À delimitação teórica, optou-se por realizar uma pesquisa exploratória e descritiva de caráter quali-quantitativo na combinação de métodos de análises de indicadores de governança, análise de redes sociais e análises multicritérios no processo de validação por especialistas. A Figura 1 apresenta o encadeamento da estrutura do trabalho dedicada ao atingimento dos respectivos objetivos para além deste capítulo de introdução e do capítulo de conclusão.

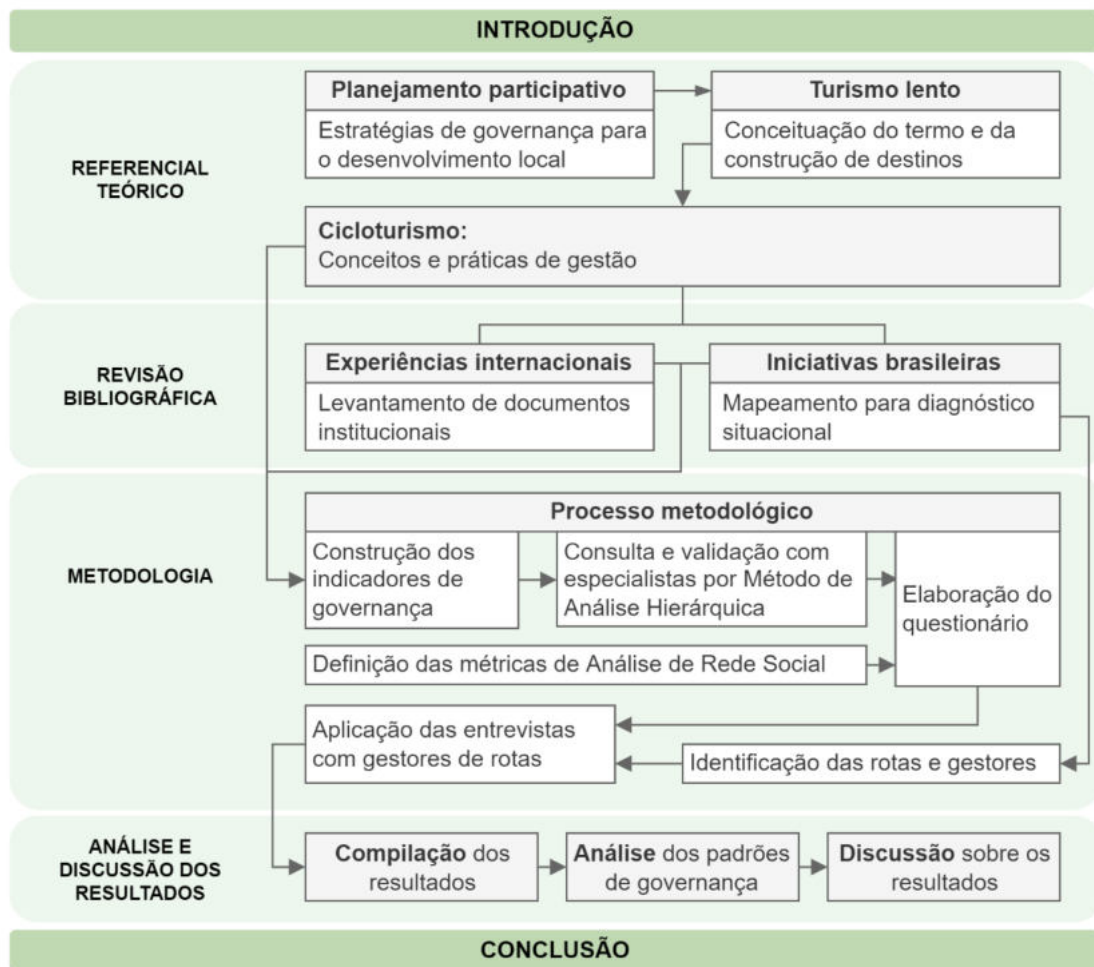


Figura 1: Estrutura do trabalho.
 Fonte: Elaboração própria.

O segundo capítulo busca consolidar os conceitos-chave de planejamento e gestão do cicloturismo a partir do referencial teórico sobre planejamento participativo ao desenvolvimento econômico local e sobre construção de destinos de turismo lento como estratégia de atuação. Com a definição dos elementos e aspectos significativos sobre governança para o cicloturismo, o capítulo seguinte de revisão bibliográfica é inserido no contexto de fundamentar os instrumentos metodológicos da pesquisa por meio do levantamento de boas práticas e documentos institucionais pelo mundo e do mapeamento das iniciativas brasileiras no âmbito da academia, arranjos institucionais e formação de destinos. O quarto capítulo consiste na apresentação da metodologia, considerando todas as etapas do procedimento metodológico desde a composição dos indicadores até as métricas de análise utilizadas. Por fim, o quinto capítulo de análise e discussão dos resultados se divide em três etapas, contendo a apresentação comparativa dos resultados, a análise sobre o cruzamento das informações obtidas e a discussão referente aos cenários identificados pelo estudo.

2. *SLOW TOURISM*: PLANEJAMENTO DE DESTINOS TURÍSTICOS À VELOCIDADE DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

O presente capítulo apresentará, dentro das dinâmicas de planejamento participativo, o turismo lento como estratégia de desenvolvimento econômico local para que seja possível a consolidação conceitual dos aspectos para a governança de destinos orientados pelo cicloturismo. Na identificação inicial de como as regras (políticas, regulações e protocolos), atores (indivíduos e instituições) e práticas (tarefas e interações) se relacionam e definem os processos de governança, compreende-se a estruturação de um destino turístico na perspectiva da mobilidade sustentável. Na sequência, aprofunda-se o debate na dinâmica da mobilidade cicloviária, utilizando o referencial teórico de turismo lento na justaposição da abordagem intersetorial e colaborativa das políticas cicloinclusivas.

2.1. Planejamento participativo: Turismo como estratégia de desenvolvimento local

As inequidades nos ambientes rurais e urbanos estão associadas à má distribuição dos serviços básicos de saúde e educação e da disposição de habitação frente às centralidades de emprego (BLAKELY; LEIGH, 2010). Entende-se que a concepção de um desenvolvimento regionalizado entre estes ambientes requer políticas públicas que fortaleçam uma rede de arranjos locais e a cooperação intermunicipal (SOUZA, 2018). Com isso, prevê-se o estabelecimento de uma estrutura de governança capaz de conduzir ações dedicadas às potencialidades endógenas da região na qual se insere.

Segundo Cullinane e Stokes (1998), a complexidade do desenvolvimento rural se configura pela transversalidade de disciplinas – como geografia, economia, sociologia, história, agronomia e política – e pontua a relação entre perspectivas em micro e macroescala de planejamento para atingir eficiência, equidade e sustentabilidade nas políticas rurais. A abordagem micro, focada no indivíduo, busca a eficiência entre os interesses da sociedade ao uso efetivo dos recursos humanos e materiais de determinada região (LOWE, 1996). Por exemplo, a oferta de empregos fora do primeiro setor apenas aos centros urbanos limita o acesso da população rural ao seu maior potencial produtivo, o que é prejudicial à própria economia como um todo (CULLINANE; STOKES, 1998).

A abordagem macro engloba as relações entre entidades de setores distintos para a integração de políticas que elevem o padrão de qualidade de vida para toda a comunidade, especialmente aos grupos minoritários e de baixa renda (STARLEY *et al.*, 2002). O aprofundamento dos valores comunitários é uma diretriz importante para desenvolver mecanismos de estímulo a novas atividades econômicas alinhadas aos seus recursos originários – como políticas adequadas de educação, transporte e habitação (CARR, 1999).

Kneib e Portugal (2017) ressaltam o ordenamento dos sistemas de transportes comprometido com a mobilidade sustentável nas diferentes escalas espaciais para alcançar uma forma urbana ambientalmente inclusiva. Na escala global, a qual abrange toda a cidade ou região metropolitana, tem-se a premissa de promover maior facilidade de acesso aos destinos a partir de uma rede estruturante de transporte público de alta capacidade. À escala local, por sua vez, projeta-se “uma autonomia e uma oferta de infraestrutura de transporte e de atividades-oportunidades-empregos equilibrada e compatível com as necessidades dos moradores” (KNEIB; PORTUGAL, 2017, p.75).

O planejamento deste desenvolvimento econômico local, apontam Blakely e Leigh (2010), é um processo dedicado a entregar a construção de capacidade comunitária, afetando o seu ambiente de forma física, regulatória e atitudinal. Identificados os planejadores e delimitado o respectivo escopo geográfico, os autores separam o planejamento para o desenvolvimento econômico local em seis fases: levantamento e análise de dados; seleção de estratégia de desenvolvimento local; seleção de projetos de desenvolvimento local; construção de planos de ação; especificação do escopo do projeto; e implementação do plano de desenvolvimento geral.

O turismo pode ser considerado uma estratégia de desenvolvimento local caso oportunize a justaposição de valores e identidades endógenas em um planejamento dedicado às demandas e características dos residentes antes do posicionamento frente aos visitantes (MTAPURI; GIAMPICCOLI, 2016). Há, aponta Ehlers (2005), a necessidade de instituir políticas públicas que fomentem investimentos em infraestrutura, monitoramento, capacitação, assistência técnica, divulgação, entre outros instrumentos fundamentais à governança local e regional de destinos turísticos.

De acordo com Benur e Bramwell (2015), para o desenvolvimento de destinos turísticos sustentáveis e representativos, é crucial a diversificação, intensificação e conexão entre as atividades existentes. Os autores atentam que a intensificação de um único produto tende a concentrar um turismo de massa no destino e, através de processos de governança focados na resposta da comunidade ao turismo e no legado dos atributos naturais, construídos e socioculturais, é possível potencializar as experiências e satisfação dos turistas em relação à variedade de oferta.

A proposta de diversificação das atividades turísticas vai ao encontro das tendências da demanda global em busca de vivências e aprendizagens inseridas em um contexto de responsabilidade social e ambiental. Irving (2009, p. 108) declara que esta relação abre um horizonte para a “concepção e desenvolvimento de alternativas criativas e inovadoras de um tipo de turismo que internalize a variável local e as identidades envolvidas como elemento central de planejamento”. Estes novos mecanismos de gestão sustentam um turismo de base comunitária, no qual se fundamentam elementos endógenos de desenvolvimento local. Fabrino *et al.* (2016) identificaram os seguintes elementos: domínio da população local sobre o controle, propriedade e gestão da atividade turística; democratização de oportunidades e repartição de benefícios; integração econômica a partir de novos arranjos produtivos, intercâmbio cultural entre visitantes e residentes; e inserção da comunidade no manejo dos recursos locais.

Em termos regionais, o estabelecimento de roteiros que estimulem a cooperação entre localidades através de temáticas de contexto geográfico, histórico ou sociocultural proporciona o efeito multiplicador da atividade turística (DENG; HU, 2019). A catalisação da demanda de um destino mais representativo dentro de uma região pode induzir o desenvolvimento socioeconômico para cidades, vilas e áreas protegidas de menor repercussão turística no seu entorno. Na primeira subseção deste capítulo, a mobilidade sustentável é introduzida como ferramenta central de um conceito de turismo focado tanto na experiência do visitante, quanto na experiência do residente.

2.1.1. Turismo lento: Mobilidade sustentável na era da experiência

No destaque ao transporte como principal transformador do turismo, Dickinson e Lumsdon (2010) atentam à intrínseca relação dos deslocamentos lentos (*slow travel*) na instauração de uma atividade turística na escala humana. As dinâmicas da mobilidade

sustentável aliadas à atividade turística centram o seu planejamento a partir da desaceleração desde os aspectos da vida cotidiana até a democratização do acesso ao lazer e turismo. A abordagem se justifica na busca pela redução do ritmo de vida implicado na sociedade moderna e estas estratégias de planejamento contrapõem o tradicional estímulo para o turismo como um mero escapismo do dia a dia.

O turismo lento, que se insere como um novo paradigma ao turismo, parte da premissa do prazer acima do lucro, ser humano acima do trabalho e lentidão acima da pressa (KHAN, 2015). Em oposição à abordagem do desenvolvimento econômico como crescimento econômico, o desenvolvimento local deve seguir os princípios de redução da desigualdade e fomentar a criação de produtos e serviços sustentáveis (BLAKELY; LEIGH, 2010). As raízes do turismo lento estão no movimento de cidades lentas implementado por destinos turísticos italianos que são encorajados a adotar estratégias de longo prazo que contemplam processos de governança multissetorial integrados à oferta turística. Posteriormente, estes destinos são medidos pela implementação de políticas ambientais, de infraestrutura, de qualidade de vida urbana, de agricultura, de turismo, de coesão social, entre outras (PRESENZA *et al.*, 2015).

A partir do aprofundamento do debate sobre *slow travel*, Lumsdon e McGrath (2011) complementam a relação dos sistemas de transportes dentro do contexto do turismo para avaliação do quão lento e sustentável este paradigma de fato se propõe a ser. Em sua discussão sobre a terminologia “lenta” associada ao turismo, Khan (2015) levantou, além do conceito de cidades lentas, a visão sobre (a) consumismo lento (*slow consumerism*); (b) acomodações lentas (*slow accommodation*); e (c) transportes lentos (*slow transport*).

O consumismo lento (também associado ao termo consumerismo) é oriundo de um movimento que foca em reduzir as demandas por bens e luxo, na busca por um estilo de vida mais simples. Esta minimização do consumo em massa global de produtos e serviços disponíveis é capaz de fomentar o que se faz autêntico e único. Seguindo esta mesma perspectiva a elementos do turismo, a autenticidade e unicidade de acomodações lentas se conceitua em experienciar “lar longe do lar” por meio de hospedagem em casas de família ou em pequenas propriedades rurais. Ainda, afirma Khan (2015), a atividade componente em quaisquer acomodações lentas é mais baseada no conhecimento e aprendizado do que simplesmente na diversão.

Concernente aos transportes na perspectiva do turismo, Khan (2015) ressalta que modos lentos de deslocamento são vistos por dois diferentes aspectos: transportes usados para chegar ao destino; e transportes usados dentro do destino. A Figura 2 demonstra alternativas de imersão em destinos turísticos em níveis de sustentabilidade entre opções de modos de transporte, considerando o cenário de deslocamentos para chegar ao destino, entre destinos e dentro dos destinos.

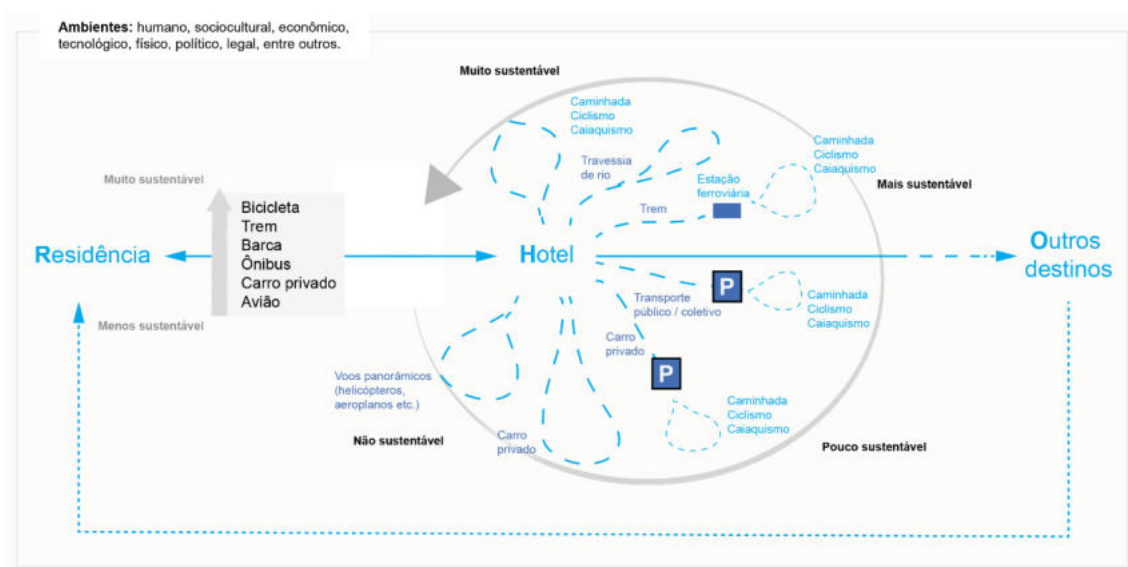


Figura 2: Modos de transportes mais sustentáveis na relação intradestino e interdestinos.
Fonte: Saldanha *et al.* (2021a).

Faz-se relevante reforçar que o contexto de sustentabilidade não se atém somente à dimensão ambiental, o que poderia trazer incompatibilidade entre escolhas de modos para chegar ao destino (DICKINSON; LUMSDON, 2010). Por exemplo, quando um turista opta por pedalar dentro de um destino devido a não emissão de poluentes no ar, mas chegou à região utilizando modos extremamente poluentes como o avião. Desta forma, integram-se as dimensões social e econômica consolidadas nas perspectivas “lentas” de cidades, consumismo e acomodações anteriormente tratadas para que a experiência do visitante e do residente esteja na centralidade do planejamento de um destino de turismo lento.

Para que os aspectos do turismo lento sejam, de fato, implementados ao planejamento de destinos turísticos, é necessário que haja uma governança intersetorial e colaborativa entre os mais diversos atores da sociedade. Da mesma forma que o turismo pode ser visto

como um catalisador de oportunidades de trabalho, deve-se atentar para que não haja uma descaracterização da cultura local (SCHNEIDER; FIALHO, 2000). A falta de planejamento integrado para determinada localidade pode direcionar um rápido adensamento populacional, elevando o custo de vida pelo aumento da especulação imobiliária e da competição por serviços públicos (EHLERS, 2005). Por meio de publicações acadêmicas de revisão e de estudos de caso, a subseção seguinte apresentará os principais conceitos e instrumentos para o desenvolvimento de destinos orientados ao turismo lento.

2.1.2. Organização e articulação dos destinos de turismo lento

Como visto anteriormente, a mobilidade ativa – representada pelo caminhar, pedalar, nadar e remar – é capaz de capilarizar visitantes pelo território, integrando áreas rurais e naturais até então distantes dos tradicionais fluxos turísticos (SALDANHA *et al.*, 2020). Portanto, o planejamento de destinos baseado no turismo lento deve considerar sua diversidade natural e sua identidade cultural para construir roteiros e narrativas na proposição de experiências para visitantes e para residentes (MOSCARELLI, 2019).

A experiência turística, no entanto, não é um produto que pode ser simplesmente ofertado e comprado – assim como nem o próprio turista possui o controle da experiência que pode ter. Andersson (2007) aponta que o reconhecimento de diferentes recursos é importante para atender às necessidades intelectuais da demanda por novidades, excitações e desafios. Estes recursos são: (a) *tempo* para consumir experiências; (b) *habilidades e técnicas* que podem influenciar no grau de novidade e tipo de atividade; (c) *bens adquiridos* para realização das atividades – sejam equipamentos e vestimentas próprios ou alugados, por exemplo; e (d) *serviços de funcionamento e apoio* relacionados direta ou indiretamente. O próprio autor utiliza como exemplo a implementação de cursos de mergulho, atividade turística baseada na mobilidade ativa para sua execução, como forma de diversificação da oferta para aumentar a taxa de permanência e de retorno ao destino.

Na perspectiva estrutural do destino, Apollo e Rettinger (2018) avaliam o potencial de Cuba como polo de montanhismo a partir de duas diferentes categorias de acessibilidade. A primeira delas é a *acessibilidade do destino*, contemplando a conexão de vias e terminais de acesso ao destino como um todo e para a área específica à prática da atividade, assim como os serviços e infraestrutura necessária para habilitar esta atividade

turística no destino – meios de hospedagem, gastronomia e traslados, por exemplo. A segunda categoria, por sua vez, denomina-se *acessibilidade real* e possui as cinco subdivisões relevantes expostas no Tabela 1.

Tabela 1: Aspectos da acessibilidade real de um destino de turismo lento.

| Subdivisão | Descrição |
|----------------------------|---|
| Acessibilidade social | Destacam-se três escalas de atenção aos aspectos sociais da acessibilidade: <ul style="list-style-type: none"> - Acessibilidade política (escala internacional): dispostas nos trâmites diplomáticos e migratórios de entrada e circulação de pessoas no país ou em determinada região; - Acessibilidade administrativa (escalas nacional, estadual e municipal): Estabelecimento de normas técnicas e políticas públicas para regular, restringir ou fomentar a atividade em questão; e - Hábitos e costumes (escala local): potenciais conflitos entre residentes e praticantes da atividade pela presença de tradições e crenças nos locais em que são exercidas. |
| Acessibilidade econômica | Um destino de montanha, por exemplo, depende dos meios financeiros do turista e é determinado pelas diferentes taxas para estabelecer a atividade, inclusive ligadas à escala administrativa da acessibilidade social. A cobrança destas taxas é importante para a manutenção e a segurança do destino como um todo. |
| Acessibilidade climática | Fatores climáticos podem influenciar diretamente na sazonalidade da atividade, como períodos de chuvas torrenciais (riscos de deslizamentos e enchentes) ou de neve para localidades com estações bem determinadas. |
| Acessibilidade psicofísica | Necessidade de levantar o grau técnico, físico, biológico e psicológico de acordo com os padrões de referência. No Brasil, associa-se este levantamento às normas técnicas da ABNT para adequação e legitimação de roteiros e serviços de ecoturismo, turismo de aventura e cicloturismo. |
| Capacidade de carga | Levantamento necessário para organizar a atividade e evitar os extremos de superlotação ou abandono, degradando as trilhas pelo excesso de uso ou pela falta de manejo e aumento da percepção de segurança. |

Fonte: Adaptado de Apollo e Rettinger (2018).

Na organização e gestão de um destino focado na experiência através de rotas de turismo lento, Moscarelli (2019) salienta a complementaridade de estratégias de base endógenas pelas perspectivas cultural, econômica e administrativa. A *perspectiva cultural* é centrada na interface da morfologia do destino às narrativas consolidadas pelas comunidades locais. Enquanto isso, a *perspectiva econômica* tem seu recorte nas oportunidades de geração de renda e de estabelecimento de novos negócios para esta população residente. Por fim, a *perspectiva administrativa* foca na estruturação de políticas intersetoriais ligados aos processos de governança para orientar a comunicação interna e a respectiva cooperação regional.

Concernente ao desenvolvimento de rotas de turismo lento, desde seu desenho ao seu manejo, Gómez-Martin (2019) ressalta quatro fatores prioritários a serem considerados com base de seu estudo de caso sobre trilhas de longo curso na Espanha. Primeiramente, os modelos territoriais implicam diretamente na *morfologia dos percursos* a serem traçados, tendo a ciência que a motivação principal é quase sempre o percurso em si. Desta forma, a Figura 3 resume os seis tipos básicos apresentados pela autora, podendo existir composições mistas em diferentes contextos. Integra-se a este primeiro fator a compreensão de que há uma *hipersegmentação da demanda*, ou seja, é impossível considerar um perfil único de usuário. A popularização midiática e a facilidade cada vez maior no acesso a bens e serviços especializados permitiram ampliar a pluralidade de gênero, idade, renda e motivação de praticantes do turismo lento. A acessibilidade psicofísica apresentada na Tabela 1 é fundamental para compreender quais demandas conseguem ser atendidas pela oferta existente.

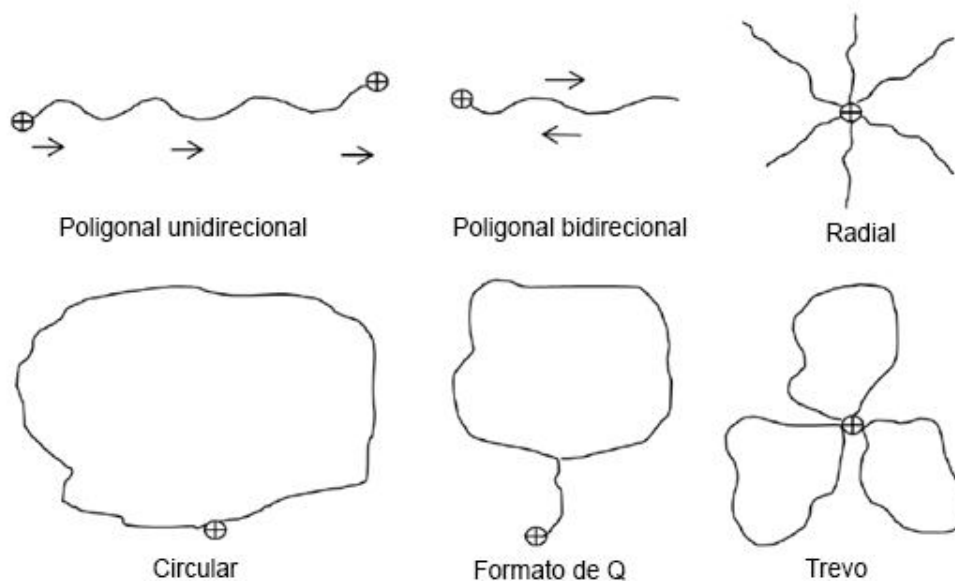


Figura 3: Tipologias mais comuns de rotas terrestres de turismo lento.
Fonte: Adaptado de Gómez-Martin (2019).

O terceiro fator é corroborado por Westcycle (2019) na necessidade de transformar ou implementar *facilidades e serviços especializados* para a atividade em questão. De pontos de apoio à meios de hospedagem e restaurantes, a capacitação dos prestadores e a certificação de estabelecimentos têm papel fundamental na operação segura e atrativa do destino. A sinalização padronizada é vista por Gómez-Martin (2019) como desdobramento importante deste fator. O quarto e último fator é enfatizado pela

necessidade de *consolidar parcerias* entre atores da região e o coordenador responsável pelo destino. Pankiv e Roik (2019) afirmam que a participação ativa da população lindeira à rota garante a manutenção da infraestrutura implantada e a continuidade da prestação de serviços associados. Ademais, Andryeyeva *et al.* (2018) apontam que a formalização de mecanismos regionais estabelece uma credibilidade para atração de investimentos à conservação ambiental e estimula o uso do espaço por residentes para ciclismo e caminhada.

A bicicleta emerge como principal alternativa a modos de viagens mais rápidos, devido a sua capacidade de significar melhor a experiência dentro de destinos turísticos (MALUCELLI *et al.*, 2015; SIMEONI; DE CRESCENZO, 2018). Sobretudo à caminhada, pois consegue abranger uma distância maior em menos tempo, sem perder detalhes à contemplação da natureza e à interação com a cultura local. No entanto, da mesma forma que o cicloturismo pode ampliar o espectro de experiências e beneficiar à comunidade receptora, esta atividade requer atenção a diversas especificidades para garantir a segurança do usuário e mitigar potenciais conflitos entre visitantes e residentes. A segunda seção deste capítulo se fundamenta nas políticas cicloinclusivas para encadear os conceitos-chave na compreensão sobre desenvolvimento de destinos de cicloturismo.

2.2. Planejamento e gestão do cicloturismo

A integração de diferentes setores e grupos de atores para a composição de destinos baseados no turismo lento permite associar, na perspectiva da bicicleta, os preceitos básicos das políticas cicloinclusivas. Resumidamente, estas políticas buscam incluir as demandas do ciclismo em todas as pautas da governança (ITDP, 2017). Quando o turismo se aplica no contexto da bicicleta, deve seguir a mesma proposição holística segmentada pelas dimensões da Figura 4. Subsequentemente, cada dimensão fundamentará os elementos associados aos processos de governança para construção de ambientes favoráveis ao cicloturismo.

| | |
|---|--|
| Aspectos normativos e regulação | Infraestrutura e serviços |
| Abordagem multinível e transtorial para fomentar e orientar incentivos, parcerias e investimentos na consolidação do cicloturismo. | Implementação de estrutura e oferta de serviços adequados aos destinos, seja em relação ao tipo da atividade ou sobre o ambiente associado ao roteiro. |
| Gestão, controle e operação | Participação cidadã |
| Governança estabelecida para o manejo da atividade a partir de processos colaborativos com diferentes atores da comunidade local, poder público, iniciativa privada e academia. | Protagonismo nas tomadas de decisão da rota e na gestão dos empreendimentos e serviços que atenderão a demanda para o cicloturismo. |

Figura 4: Dimensões das políticas cicloinclusivas aplicadas ao contexto do turismo.
Fonte: Adaptado de BID (2015); Saldanha *et al.* (2021a).

O turismo por bicicleta, ou cicloturismo, é uma interface para o ciclismo com fins recreativos de grande relevância para a integração desta demanda pelo planejamento de transportes em uma cidade (SARTORI, 2020). Não restrito apenas às viagens de bicicleta, o cicloturismo abrange desde passeios com duração menor do que um dia até viagens com longas durações entre diversos pernoites – podendo ser realizado em ambientes urbanos, rurais e áreas protegidas (LUMSDON, 2000). Devido à corroboração por diversos autores representativos, a Tabela 2 sintetiza as principais considerações sobre as diferentes categorias de cicloturistas.

Tabela 2: Categorias de cicloturismo e suas respectivas características principais.

| Categoria | Características principais |
|-----------------------|---|
| Excursionista | Passeios sem pernoite no local de residência do praticante ou em seus arredores. Pode ser representado por passeios urbanos ou trilhas fora de estrada de forma autônoma ou por eventos não competitivos. |
| Ciclismo em férias | Passeios de bicicleta dedicados a parte de um conjunto de atividades pertencentes a uma viagem – podendo ser decidido antecipadamente ou casualmente ao se sensibilizar por alguma oportunidade. |
| Viagens por bicicleta | O principal modo de transporte da viagem é a bicicleta, que pode ser realizada de forma autônoma ou organizada por terceiros. |

Fonte: Adaptado de Ritchie (1998).

Em consonância entre os autores Faulks *et al.* (2007), Lamont e Causley (2010), Lee e Huang (2014) e Nickerson *et al.* (2014), são considerados fatores determinantes para garantir a experiência do cicloturista em uma rota: (a) atrações turísticas, contemplando recursos materiais (naturais e construídos) e recursos imateriais (bens intangíveis da cultura local, como práticas, representações e conhecimentos); (b) abrangência, diversificação e qualidade das rotas; (c) serviços de hospedagem e de apoio (p. ex. alimentação, descanso) ao cicloturista; (d) serviços complementares, como companhias de turismo, sistemas de segurança e serviços de informação.

Ressalta-se, em termos de planejamento, que o cicloturismo não deve ser resumido apenas a um nicho e restrito a um segmento de turismo de aventura ou ecoturismo. Lamont (2010), em sua incursão na discussão de modelagem sistêmica da atividade, caracterizou o cicloturismo com uma atividade que envolve múltiplos segmentos. Por sua vez, Malucelli *et al.* (2015) apontam o cicloturismo como estratégia socioeconômica para redistribuir a renda de um crescente fluxo de visitantes a uma região inteira.

Cox (2012) atribui o sucesso de casos representativos no planejamento do cicloturismo, como Bélgica e Holanda, aos investimentos iniciais conduzidos pelos governos aliados a acordos intersetoriais consistentes para o desejo de abranger o ciclismo em uma gama de circunstâncias. Com provisões a longo prazo e ações de engajamento direcionadas à população e aos turistas, foi possível construir ambiente favorável para a consolidação da bicicleta como elemento básico do turismo em suas cidades – e não apenas para fins utilitários.

Para executar qualquer planejamento no território, um diagnóstico situacional é requerido para compreensão dos diferentes espaços e modalidades para destinos de cicloturismo. Ao entender a bicicleta sempre como um meio de transporte na conexão do usuário a experiências memoráveis, faz-se necessária a introdução inicial dos aspectos de infraestrutura e serviços das políticas cicloinclusivas. A começar pela delimitação de roteiros e rotas turísticas, para que atributos qualificadores consigam distinguir possíveis modalidades para destinos de cicloturismo.

2.2.1. Reconhecimento das modalidades de destinos de cicloturismo

Os roteiros turísticos se definem como um itinerário estruturado a partir de atrativos tangíveis para fins de planejamento, gestão e promoção turística. (MTUR, 2010) Contudo, quando se confere narrativas que atribuem uma identidade própria na utilização turística, implica-se a classificação de rota turística. A partir deste entendimento, distingue-se roteiros e rotas de cicloturismo como a representatividade e sentidos de pertencimento agregados à governança do destino. Enquanto uma rota pode conter diversos roteiros, os roteiros podem servir para interligar rotas e diversificar a oferta da atividade por bicicleta em um destino.

Assim, permite-se inserir as rotas de cicloturismo no contexto de uma ou mais regiões turísticas que, ainda segundo o MTur (2010, p. 32), “é a base para planejamento e ordenamento da oferta turística existente” – agrupando municípios por vocações, paisagens ou históricos similares. Na identificação dos principais atributos qualificadores de destinos turísticos na interface do cicloturismo, o presente estudo os investiga através de quatro grandes dimensões: geomorfologia, abrangência, formato e duração prevista.

A geomorfologia do destino, conforme apresentado por Lohmann e Duval (2014), influencia diretamente nas relações entre turismo e mobilidade em suas diferentes categorias propostas: centros urbanos, áreas rurais e ilhas e arquipélagos. Em centros urbanos, existe a intensa sobreposição de motivações de uso dos diferentes modos de transportes e, pensar a bicicleta para fins de recreação requer uma série de critérios para garantia da qualidade do destino: segurança, atratividade, conforto, coerência e linearidade (SALDANHA *et al.*, 2020). As áreas rurais, por sua vez, têm no isolamento geográfico reduzidas opções de transporte público e suscetibilidade aos efeitos da sazonalidade (baixas e altas temporadas) como principais janelas de oportunidade para se fomentar a bicicleta como ferramenta para o turismo e o lazer (SALDANHA *et al.*, 2021b).

Em ambos os casos, a integração com outros modos de transportes tem papel significativo na facilitação de acessar ou regressar de pontos de partida ou final de um roteiro específico e na permeabilização de barreiras construídas e naturais. Nesta última questão, observa-se tanto a necessidade no uso de outros modos ou de grandes desvios pela falta de segurança viária de locais sem a infraestrutura cicloviária adequada, quanto a percepção de insegurança pública devido a índices e relatos representativos de criminalidade em determinados pontos, bairros ou estradas rurais remotas. Esta intermodalidade é a principal representação da última categoria proposta por Lohmann e Duval (2015), as ilhas e arquipélagos, nas quais, independentemente de seu tamanho, existe sempre a restrição dos corpos hídricos para que um cicloturista possa iniciar ou continuar um determinado roteiro.

A partir destes aspectos geomorfológicos, outras três dimensões se entrelaçam na composição de um destino de cicloturismo. O percurso traçado pode abranger áreas dentro de um ou mais municípios dentro de contextos local e regional, como também

pode ser configurado na escala estadual, nacional e internacional (WESTON *et al.*, 2012). Em relação ao formato, compreendem-se os mesmos fatores, apresentados na Figura 3, de Gómez-Martins (2019). O roteiro deverá se adaptar às formações geológicas e urbanas na concepção de seu desenho em circular, poligonal, trevo, radial ou misto. Por fim, é importante introduzir as categorias apresentadas na Tabela 3 para proposição de pernoites ou não, para conclusão dos roteiros ofertados no destino (RITCHIE, 1998). A questão sobre a duração sugerida é fundamental para mobilização da oferta e para certificação dos meios de hospedagem envolvidas pelo respectivo percurso.

Tabela 3: Atributos qualificadores de destinos de cicloturismo.

| Dimensão | Fator determinante |
|------------------|--|
| Geomorfologia | Ambiente urbano, áreas rurais e naturais, misto |
| Abrangência | Local, regional, estadual, nacional, internacional |
| Formato | Circular, poligonal, trevo, radial, misto |
| Duração proposta | Sem pernoite na rota, com pernoite na rota |

Fonte: Elaboração própria a partir de Lohmann e Duval (2015); Weston *et al.* (2012); Gómez-Martins (2019); Ritchie (1998).

As conexões entre ambientes urbanos e rurais pela bicicleta são debatidas por diversos autores brasileiros como uma grande contribuição do cicloturismo para o desenvolvimento socioeconômico das comunidades rurais (MALUCELLI *et al.*, 2015) e para ampliar movimentos de conservação de áreas naturais (SIMEONI; DE CRESCENZO, 2018). O aumento do fluxo de ciclistas para estas localidades mais afastadas é capaz de orientar investimentos para a implementação ou melhoria da infraestrutura cicloviária que poderá ser utilizada, também, para fins utilitários (SALDANHA *et al.*, 2021a).

Salienta-se, sobre a Tabela 3, que a apresentação de roteiros de um dia em formato de trevo ou radial pode se tornar uma estratégia interessante na gestão de destinos para aumentar a permanência e a taxa de retorno de cicloturistas. Esta estratégia é significativa nas perspectivas do viajante e do prestador de serviço para os quais, em épocas de alta temporada, há uma dificuldade maior em conseguir contratar ou ofertar diárias separadas nos meios de hospedagem, respectivamente.

Conforme apontado anteriormente, a diferenciação de rotas e roteiros na operacionalização do cicloturismo se configura a partir de narrativas explicitamente associadas para sua identidade do nível local ao internacional. Uma mesma rota pode se

decompor em diversas rotas menores, como o exemplo de uma rota nacional se formar por diversas rotas regionais com narrativas complementares. No desafio epistemológico de definição das modalidades para destinos de cicloturismo, o entendimento sobre o papel da classificação de roteiros turísticos permite orientar o planejamento cicloinclusivo sem restringir as tomadas de decisão.

Além das *rotas de cicloturismo*, que podem abranger todos os atributos qualificadores de destinos turísticos, compreendem-se duas modalidades de roteiros de cicloturismo que se caracterizam pela geomorfologia do território: os *roteiros de cicloturismo urbano* e as *trilhas de ciclismo de montanha*. Com possibilidades de interligações entre ambas as modalidades, estas não necessariamente dependem uma da outra para coexistirem. A diversidade de suas demandas, inclusive, explicita a complexidade das políticas cicloinclusivas em que ora predominam a visão do planejamento urbano, ora do manejo de áreas naturais. Neste sentido, faz-se necessário convergir os instrumentos conceituais fundamentados na subseção 2.1.2 às políticas cicloinclusivas para compor uma visão de sistema ao desenvolvimento de destinos de cicloturismo.

2.2.2. Perspectiva sistêmica de um destino de cicloturismo

Os *roteiros de cicloturismo urbano*, como a própria denominação implica, são os roteiros turísticos por bicicleta dentro das cidades. Esta modalidade é associável à definição de caminhos turísticos exposto no Guia Brasileiro de Sinalização Turística (BRASIL, 2001), que correspondem a trajetos que ligam pontos e zonas de interesse turístico dentro de centros urbanos. Sua implementação pode ser fundamentada de maneira estratégica tanto para alinhamento a rotas de cicloturismo, no que concerne à integração de pontos de partida, pernoite ou término de uma viagem (LAMONT, 2010), quanto para fomentar o uso para excursionistas e ciclistas em férias apresentados na Tabela 2. O seu alinhamento com as linhas de desejo dos residentes permite a consolidação de um fluxo de ciclistas multissegmentado para motivações utilitárias, recreacionais e esportivas (SALDANHA, 2017). Este é um fator que garante a demanda por uma manutenção constante, por maior segurança viária na redução de velocidade de veículos motorizado e por menores índices de criminalidade.

As *trilhas de ciclismo de montanha*, por sua vez, são roteiros configurados em áreas naturais ou rurais. Especialmente em áreas naturais, seja dentro ou no entorno de

Unidades de Conservação ou de parques privados, o seu planeamento requer uma preocupação maior com a implementação adequada para que a atividade não cause erosão no solo e possua um manejo participativo (BARTOLETTI; LINDENKAMP, 2021). Mesmo com a interseção entre esportivo e recreativo, o deslocamento para a prática esportiva do ciclismo de montanha movimenta desde os serviços de apoio aos meios de hospedagem (CICLOTRILHAS FLORIPA, 2021). Independentemente da motivação esportiva ou recreacional, a consolidação de roteiros de ciclismo de montanha requer a provisão de elementos-chave como serviços de apoio especializados, sistemas de informação, acesso e sinalização – além de meios de hospedagem, no caso de passeios com pernoites (WESTCYCLE, 2019).

Conforme proposto por Apollo e Rettinger (2018), os aspectos de acessibilidade do destino devem se associar aos da acessibilidade real na estruturação básica de um destino de cicloturismo. Seja este destino com uma ou mais modalidades distintas envolvidas no território, faz-se necessário compreender a configuração de cada elemento-chave na governança para que a participação da comunidade local se efetive de forma continuada. Os aspectos do turismo de base comunitária identificados por Fabrino *et al.* (2016) – apontados na subseção 2.1.1 – se transformam em instrumentos para o estabelecimento de processos colaborativos na gestão do cicloturismo.

Neste último aspecto a ser observado dentro das políticas cicloinclusivas, a participação cidadã, compreende-se a integração das comunidades locais desde a tomada de decisão até o acesso aos benefícios como prestadores de serviço e como usuário. O entendimento sobre a cadeia produtiva de uma atividade turística não deve mais recorrer ao tradicional método de maximização total a seus elementos (DICKINSON; LUMSDON, 2010). Seguindo as indagações de base comunitária de Moraes *et al.* (2020), deve-se reconhecer cada elemento dos arranjos locais na distribuição em nível regional dos processos produtivos associados ao cicloturismo. A partir disto, fomenta-se a criação de capacidades para uma oferta organizada de serviços especializados, mantendo a identidade de cada povo e ampliando a sensação de pertencimento sobre o destino.

O conceito de polo de ciclismo, apresentado por NTA (2007) e explorado por Saldanha *et al.* (2021a) e Sepulveda *et al.* (2021), pode ser integrado às modalidades para destinos de cicloturismo a fim de explorar ao máximo o potencial de um destino de cicloturismo.

Ainda, ao analisar a Figura 5, visualiza-se a integração dos elementos constituintes para o desenvolvimento de um destino de cicloturismo das políticas públicas aos arranjos locais a partir de cada dimensão das políticas cicloinclusivas. Nela, exploram-se as relações dos polos de ciclismo e de eventuais centros de trilhas, que podem se localizar em áreas urbanas ou rurais. As rotas de cicloturismo se configuram na conexão de dois ou mais polos de ciclismo ou centros de trilhas dentro de determinada região de destino.

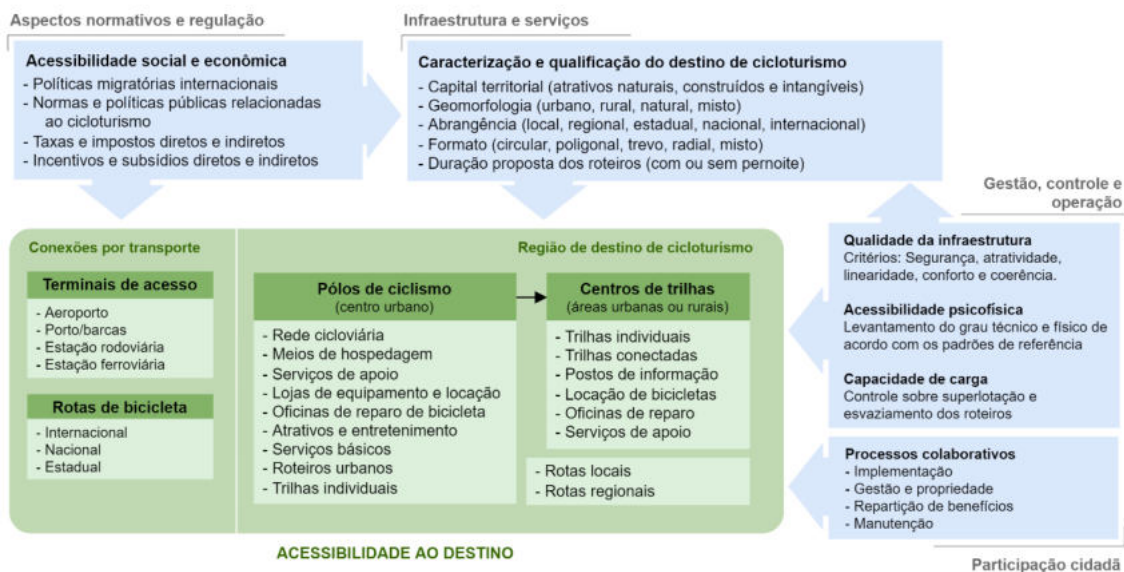


Figura 5: Fatores e elementos constituintes dos arranjos para o cicloturismo à perspectiva do planejamento cicloinclusivo.

Fonte: Elaboração própria a partir de Apollo e Rettinger (2018); Fabrino *et al.* (2016); Saldanha (2017); Moscarelli (2019); NTA (2007); ITDP (2017); Westcycle (2019).

Todavia, é imprescindível ressaltar que o cicloturismo não somente contribui para o desenvolvimento socioeconômico das localidades em que ocorre a atividade em si. Existe um efeito de transbordamento aos arranjos produtivos para além de onde a atividade ocorre, trazendo a perspectiva da cadeia produtiva da bicicleta em escala nacional. No Brasil, a Aliança Bike (2022) registrou, apenas na retomada após o primeiro ano de pandemia do novo coronavírus, um aumento de quase 50% das vendas de bicicletas por todo o país. Nesta dinâmica, justifica-se um maior engajamento da esfera federal nas atribuições das acessibilidades social e econômica apontadas na Figura 5, especialmente na condução de políticas públicas voltadas ao fomento de bens e serviços relacionados ao ciclismo de forma geral.

A Fundação SwitzerlandMobility (2019), visando a promoção do turismo lento na Suíça, implementou uma plataforma com a sobreposição de rotas nacionais, regionais e locais a serem realizadas por bicicleta, caminhada, canoagem e patins. Agregado a estes mapas, são expostas as conexões por transporte público, opções de hospedagem e serviços de apoio e informações básicas e de interesse sobre os ambientes naturais e construídos. Este exemplo demonstra que o conhecimento de boas práticas internacionais apoia o estabelecimento de incursões e iniciativas dedicadas a casos nacionais. Assim, o próximo capítulo introduz o levantamento internacional realizado para o presente trabalho e apresenta resultados obtidos por pesquisas acadêmicas e institucionais para identificar o panorama atual da oferta e demanda do cicloturismo brasileiro.

3. CONFIGURAÇÕES INTERNACIONAIS E BRASILEIRAS DO CICLOTURISMO

A observação e entendimento de boas práticas internacionais e nacionais contribui diretamente para a composição de uma abordagem alinhada à aplicação prática da implementação e gestão do cicloturismo aprofundadas no capítulo anterior. Em relação aos casos internacionais analisados na primeira seção deste capítulo, considerou-se as experiências de países consolidados internacionalmente para o cicloturismo e de países em estágios iniciais de envolvimento da atividade. Na seção seguinte, a investigação sobre o estado da arte do cicloturismo brasileiro é fundamentada pelo levantamento de pesquisas acadêmicas e institucionais e de destinos regionalmente consolidados em território nacional.

3.1. Levantamento internacional sobre políticas de cicloturismo

Saldanha *et al.* (2015) realizaram um levantamento que relacionou documentos estratégicos orientados por políticas públicas de dez países com representatividade na organização do cicloturismo. Nele, foi possível compreender algumas correlações nas etapas de planejamento da atividade na Europa, Oceania e América do Norte. Esta pesquisa abriu margem para que seja possível analisar iniciativas não apenas em países e em continentes com o cicloturismo mais desenvolvido, como também em contextos que estejam mais próximos da realidade brasileira. As boas práticas apresentadas para esta seção foram definidas por conta de sua relação direta com o engajamento institucional ou científico para gerenciar, organizar ou promover ações envolvidas na interface do cicloturismo.

Utilizou-se, nesta incursão, a divisão geopolítica mundial de Norte-Sul, na qual o agrupamento de países por suas características socioeconômicas retrata a divisão global além dos aspectos geográficos. Ao contemplar países com relativas similaridades sobre os processos de transformações econômicas e históricos recentes de dominação e exploração por países e atores dos países do Norte Global, a alcunha de Sul Global se estabelece em detrimento de termos considerados pejorativos como “terceiro mundo” ou “em desenvolvimento”. Orientados pelas tendências, nestes países, para o aumento da exportação de manufaturados e da predominância do fluxo comercial entre Sul-Sul e não

mais Norte-Sul, os debates impostos ao termo de Sul Global surgem para fortalecer laços transnacionais de cooperação política, econômica e social (HORNER; NADVI, 2018).

Inicialmente, serão tratadas as melhores práticas de países do Norte Global em dois momentos: o primeiro, contemplando iniciativas nas escalas continentais e nacionais; o segundo, adotando a visão de países com morfologia insular e com articulações subnacionais. Na sequência, casos específicos ao Sul Global trarão o aspecto geral de países com maior similaridade com o contexto brasileiro.

3.1.1. Norte global: Planejamento no nível continental e nacional

O primeiro caso de boas práticas na organização do cicloturismo destacado é a articulação entre os países europeus para o estabelecimento de uma rede de rotas de cicloturismo transnacional. Alinhado à provisão de melhora do bem-estar e da qualidade de vida por formas sustentáveis às gerações do presente e do futuro do bloco econômico europeu, o cicloturismo se desenvolveu com base em dimensões socioeconômicas e ambientais: (i) redução da emissão de Gases do Efeito Estufa (GEE); (ii) interação com as redes de transporte dos países europeus, como trem e ônibus; (iii) estímulo ao empreendedorismo de pequenos negócios e microempresas relacionadas direta ou indiretamente à atividade; (iv) possibilidades de apoiar a conservação da biodiversidade, proteção de patrimônios culturais e estimular economias locais e criação de empregos em áreas rurais; e (v) promoção de processos participativos no envolvimento de gestão e coordenação das rotas (WESTON *et al.*, 2012).

Denominada de EuroVelo, esta rede cicloviária transcontinental já teve a implementação de mais da metade dos 90.000 km de suas 17 rotas de longa distância projetadas para atravessar 38 países europeus (ECF, 2021). As rotas são formadas por temáticas de abordagem geográfica, como as Rotas do Mediterrâneo e da Costa do Atlântico, de abordagem histórico-cultural, como o Caminho da Cortina de Ferro e Rota das Capitais, e pelo contexto de peregrinação, como a Rota dos Peregrinos e a Via Romea. A Figura 6 indica a disposição de cada rota, com sua respectiva cor e nome.

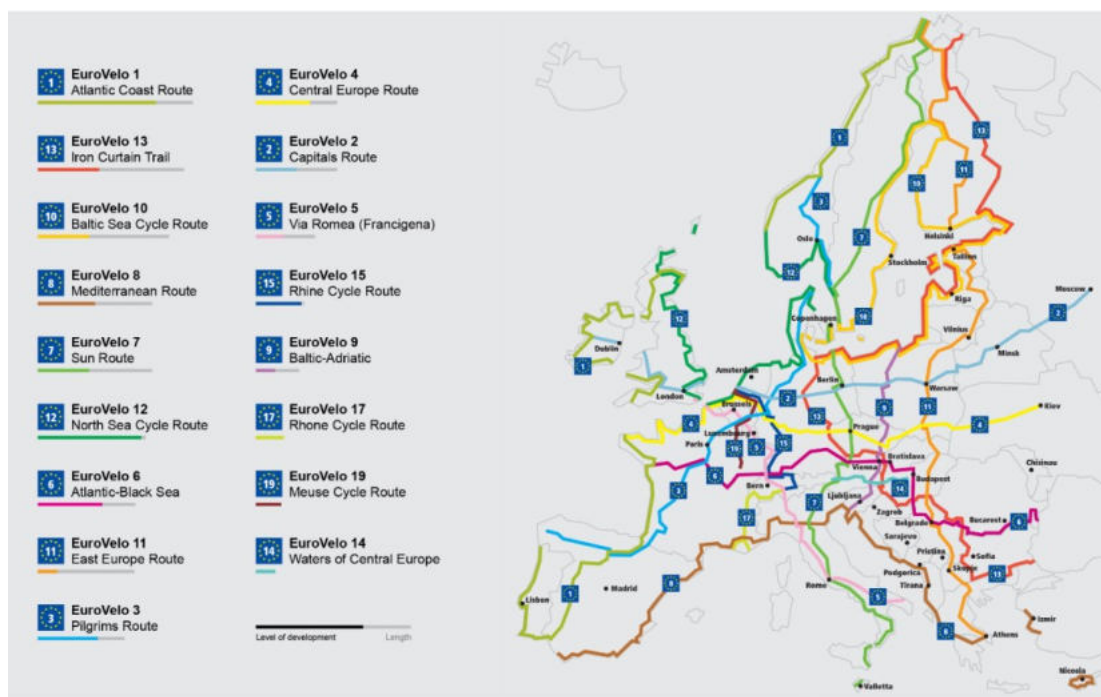


Figura 6: EuroVelo, a rede cicloviária transcontinental da Europa
 Fonte: ECF (2021).

A coordenação geral de todas essas rotas é orientada por uma equipe dedicada ao EuroVelo dentro da European Cyclists' Federation (ECF, 2011a). Através de protocolos consolidados de integração de atores multiníveis e multisetoriais, estimulam-se gestores de rotas nacionais ou regionais a elevar a abrangência destas para um padrão de qualidade de serviço e alinhado aos valores do programa. As diretrizes básicas que conduzem a sinergia entre países e regiões conectados pelo EuroVelo são reproduzidas didaticamente por uma coleção de cartilhas e manuais disponibilizados pela ECF, conforme exposto no Tabela 4.

Tabela 4: Documentos europeus sobre organização da rede cicloviária EuroVelo.

| Nome do documento | Ano | Descrição |
|---|------|---|
| EuroVelo, the European cycle route network, Development Strategy 2012-2020" | 2011 | Visão geral sobre tópicos a serem observados na organização de ciclorrotas. |
| EuroVelo, Signing of EuroVelo cycle routes | 2010 | Diretrizes para implantação da sinalização em nível continental. |
| EuroVelo, National Coordination Centres, guidance on application process | 2011 | Diretrizes para credenciamento ao cargo de Centro de Coordenação Nacional. |
| EuroVelo, Guidance on route development process | 2011 | Diretrizes para desenvolvimento de infraestrutura de rota para o cicloturismo. |
| EuroVelo, European Certification Standard | 2013 | Diretrizes para certificação europeia visando a manutenção da alta qualidade dos roteiros oficiais. |
| EuroVelo, Corporate design of EuroVelo cycle routes | 2017 | Disposições de padrões geométricos em cada localidade da Rota EuroVelo 8. |

Fonte: Elaboração própria a partir de ECF (2011a; 2010; 2011b; 2011c; 2013; 2017).

Ressalta-se, destes documentos, o mecanismo de governança em nível continental aplicado no EuroVelo baseado na descentralização por meio de Centros de Coordenação Nacional do EuroVelo (CCNE). Estes centros possuem o objetivo de dar suporte às ações da ECF sobre as rotas sobrepostas em cada território e de conduzir as iniciativas de acordo com os contextos culturais e regulatórios de cada país (ECF, 2011b). Atualmente, são 18 países que foram bem-sucedidos no processo de candidatura para constituírem um CCNE, que requer, entre outros critérios, um plano de ação contemplando tarefas de gestão de rotas, gestão de sinalização, comunicação, relatoria, gestão de serviços, intermodalidade e monitoramento.

Em dinâmica similar ao caso do EuroVelo, a associação estadunidense Adventure Cycling Association (ACA, 2019a) elaborou um plano estratégico de um corredor nacional de ciclorrotas, chamado United States Bicycle Route System (USBRS), com extensão acima de 80.000 km. Conforme é possível verificar na Figura 7, as linhas pontilhadas representam a rede ciclovária ainda a implementar (podendo ser alterada ou ampliada), enquanto as linhas sólidas representam os mais de 20.000 km da rede implementada nos 26 estados que já integram o sistema.



Figura 7: U.S. Bicycle Route System, o sistema nacional de ciclorrotas do Estados Unidos
Fonte: ACA (2019b).

A articulação não se limita apenas ao aspecto estrutural das rotas, mas também são conduzidos estudos de impactos econômicos, proposições de políticas públicas, organização dos processos de governança, entre outras iniciativas ACA (2019c). Para estabelecer uma rota, inclusive, são propostas diretrizes para etapas desde o desenho até os formatos de gestão, passando por financiamento e divulgação.

3.1.2. Norte global: Planejamento em países insulares e no nível estadual

No recorte aos países insulares do Norte Global, identificamos um caso na Ásia e outro na Oceania de integração nacional que consideram a própria geomorfologia dos destinos. A começar sobre Taiwan, que se destaca pelas publicações de alto impacto com pesquisas significativas para a organização da atividade no país (LEE *et al.*, 2014; HSU *et al.*, 2014). O cicloturismo, inclusive, foi integrado ao posicionamento estratégico internacional para captação de demanda estrangeira na divulgação de seus roteiros nacionais e regionais. A partir de suas áreas protegidas, o Escritório de Turismo de Taiwan (TTB, 2021) dedicou um ano inteiro de promoção da atividade em 2021 com o “2021 Taiwan Year of Cycling Tourism”.

Destaca-se que a promoção se direcionou tanto aos usuários reais e potenciais dos roteiros taiwaneses quanto à oferta de hospedagem e serviços complementares para conscientização e certificação para atendimento especializado (TTB, 2021). O programa Taiwan on 2 Wheels (TTB, 2019) é responsável pela compilação e promoção dos produtos turísticos relacionados a bicicleta, indicando desde as rotas principais a serem percorridas até eventos ciclísticos de grande porte. Encartes físicos e digitais em inglês trazem o mapa com a rede cicloviária principal que circunda toda a ilha de Taiwan com todas as informações detalhadas por cada rota e local de interesse para o planejamento prévio dos cicloturistas estrangeiros que visitarão o país (ver Figura 8).

locais) de cerca de 80 milhões de dólares neozelandeses para fundamentar e iniciar a estruturação das 22 rotas com mais de 2.500 km de extensão (Figura 9).

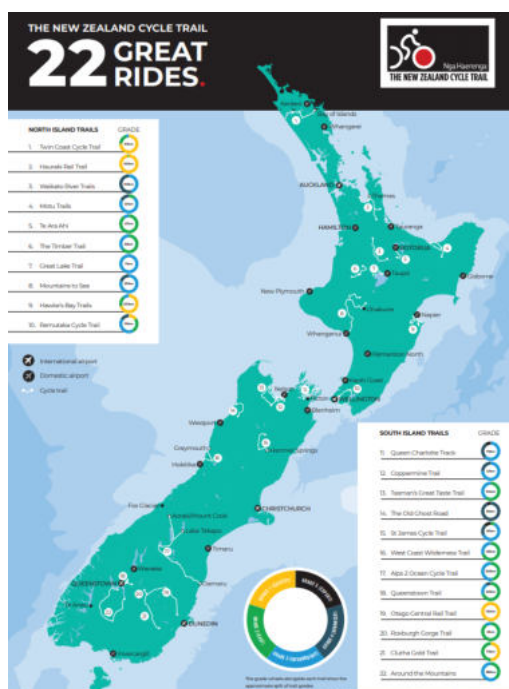


Figura 9: New Zealand Cycle Trail, a rede de ciclorrotas nas ilhas da Nova Zelândia.
Fonte: NZCT (2019).

Ao atuar sistemicamente com órgãos públicos nos mais diversos níveis, instituições de pesquisa e associações de sociedade civil e empresariado, a NZCT elevou o cicloturismo ao patamar de setor de interesse especial da empresa nacional de turismo Tourism New Zealand (TNZ). Hoje, segundo a própria TNZ (2017), cicloturistas movimentam mais de 670 milhões de dólares neozelandeses por ano, tendendo a ficar o dobro do tempo da média geral dos turistas que visitam as diferentes regiões do país.

Em nível subnacional, explicita-se o caso canadense que, apesar de contar com uma forte sinergia nacional pelo cicloturismo, organiza suas rotas por departamentos estaduais. Nacionalmente, orienta-se a atividade por pesquisas de demanda (TAMS, 2007) e encontros nacionais para a discussão dos rumos a serem tomados (ONTARIO BY BIKE, 2019). Dos estados ocidentais aos centrais e orientais, nota-se, no Estado de Quebec, uma maior estruturação, promoção e representatividade da Rota Verde (Route Verte, no original em francês, ver Figura 10).



Figura 10: Route Verte, a rede de ciclorrotas do estado canadense de Quebec.
 Fonte: Dubois (2017).

O estado de maior influência francesa do Canadá tem quatrocentas de suas cidades em dezesseis regiões administrativas atravessadas por 5.300 km de infraestrutura cicloviária, que movimentou cerca de quinhentos milhões de Euros – apenas em 2015 – com o cicloturismo (VÉLO-QUÉBEC, 2015). Em uma pesquisa para compreender os impactos da Route Verte nas pequenas cidades envolvidas na rede, Dubois (2017) identificou que a rota estadual induziu o estabelecimento de rotas alimentadoras para o deslocamento utilitário de seus habitantes. Outro estudo, realizado pela Tourisme Québec (2006), levantou o comportamento de usuários da Route Verte pelas categorias de residentes, veranistas (pessoas com residência secundária na região) e turistas de fora do estado (Figura 11).

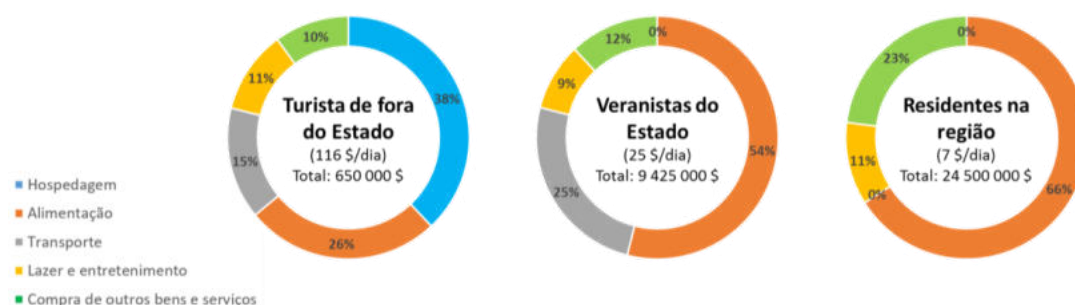


Figura 11: Síntese dos gastos por categorias de usuários na Route Verte.
 Fonte: Adaptado de Tourisme Québec (2006).

Evidencia-se, na análise dos gastos de cada categoria, que mesmo com gastos muito mais baixos e sem a utilização de serviços de transporte e hospedagem, os residentes das

idades integrantes da Route Verte são os que mais utilizam e movimentam a economia regional através do cicloturismo. Este fator demonstra a relevância de se planejar o cicloturismo a partir das três categorias expostas na Tabela 2: excursionistas, ciclismo em férias e cicloviantes. Por fim, ao levantar todos os atores públicos, privados e da sociedade civil contemplados para cada uma destas cidades, identificou-se uma paridade importante na proporção de representantes do setor de turismo (19,8%) e do setor de transportes (16,7%) – setores de meio ambiente e de esporte e lazer aparecem entre 6% e 7% cada (VÉLO-QUÉBEC, 2018).

3.1.3. Sul global: Estágios de envolvimento para o cicloturismo

Dentro do continente americano, existe uma grande discrepância no nível de organização do cicloturismo entre os países da América Latina e Caribe e a dupla Canadá e Estados Unidos. Enquanto o primeiro grupo ainda desenvolve a atividade por meio de iniciativas pontuais e sem muita articulação entre níveis de governança, Canadá e Estados Unidos possuem um planejamento em níveis estaduais e nacionais dentro de seus territórios com escalas continentais.

Para a avaliação de casos da América Latina, definiu-se a Costa Rica na América Central devido aos seus fortes investimentos na infraestrutura e na promoção do turismo de natureza nas últimas décadas. O Plano Nacional de Desenvolvimento Turístico (ICT, 2017) da Costa Rica se pauta nos eixos de sustentabilidade, inovação e inclusão para a execução das políticas de turismo na diversificação da oferta no posicionamento internacional frente a destinos como México, Peru e Nova Zelândia. O desenvolvimento do ciclismo de montanha é contemplado como estratégia para reduzir os efeitos da sazonalidade no país, devido a sua possibilidade de realização durante o ano inteiro. A partir da representatividade dos eventos de ciclismo de montanha em seu território, o cicloturismo é divulgado na interface dos parques nacionais de paisagens vulcânicas a litorâneas (ICT, 2019).

Contudo, em uma incursão realizada antes deste plano de turismo em vigor, Benavides (2016) ressaltou a dificuldade das poucas agências de turismo receptivo especializados em cicloturismo para operar este tipo de passeio. Além dos altos custos de aquisição de equipamentos e manutenção, notou-se uma falta de suporte por parte de entidades públicas para o reconhecimento da atividade, auxílio em capacitações técnicas e

promoção para turistas estrangeiros que visitam o país. A consideração do cicloturismo nas estratégias do novo Plano Nacional de Desenvolvimento Turístico traz uma perspectiva positiva pelo reconhecimento da atividade no âmbito federal (ICT, 2017). Contudo, resta a necessidade declarada pelo autor da criação de uma aliança empresarial para solicitar benefícios ao setor de maneira mais incisiva e consistente (BENAVIDES, 2016).

Na América do Sul, o Chile se destaca pela criação do Projeto Cicloturismo Chile pelo Servicio Nacional de Turismo (SERNATUR, 2016), o qual reconheceu o potencial da atividade como produto internacional. Este documento considera que os principais operadores de cicloturismo no mundo já oferecem passeios dentro do território chileno – especialmente no imaginário global de travessias pela Carretera Austral e do Deserto do Atacama. O objetivo do projeto é desenvolver produtos de cicloturismo autoguiado com foco no pequeno empresário rural, capacitando-o e estabelecendo uma infraestrutura adequada. A primeira rota definida para o projeto foi para o Circuito Cuenca del Lago Llanquihue, que perpassa Unidades de Conservação localizada na região da Patagônia Chilena (SERNATUR, 2016).

Desde a consolidação da rota de 82 km no entorno do Lago Llanquihue, o cicloturismo se tornou um indutor de visitantes à região turística da Rota Cênica Lagos e Vulcões na representatividade de maior roteiro de bicicleta do Chile (CHILE TRAVEL, 2021). Ressalta-se a descrição da ciclovia construída para esta rota como um dos quatro principais atrativos desta região que abrange um dos destinos chilenos mais representativos, a cidade de Puerto Varas (RUTA LAGOS Y VOLCANES, 2022). A bicicleta é notada nos órgãos de turismo nacional e regional com o papel de integrar áreas naturais e urbanas na sua imposição como ferramenta de desenvolvimento socioeconômico na provisão da conservação ambiental.

Assim como nos exemplos da América Latina, os países do continente africano se encontram em fase incipiente de organização do cicloturismo em seus territórios – ainda com dados escassos disponíveis sobre a temática (DECASTRO *et al.*, 2018). Contudo, identificam-se iniciativas sociais utilizando a interface do turismo e bicicleta para a melhoria da qualidade de vida, principalmente, nas áreas rurais. Nestas áreas rurais, a

bicicleta possui um papel importante no acesso a serviços e suprimentos básicos como também nas etapas de produção e comercialização de produtos agrários.

O caso da Fundação Tour d’Afrique (TDA, 2019) chama a atenção pela abrangência continental de sua ação e pela representatividade internacional que se posiciona frente às particularidades africanas. Desde o ano de 2003, é realizada uma expedição turística de quatro meses de duração atravessando o continente africano de norte a sul (Figura 12). O foco da expedição, não somente para viver experiências memoráveis, é a sensibilização e conexão de atores externos e internos aos países contemplados a causas socioambientais. De acordo com dados da própria fundação, existe um programa de apoio às organizações locais com suporte a ações de cicloativismo e de proteção ambiental. Já foram doadas, por exemplo, mais de 2300 bicicletas a comunidades e organizações de base.



Figura 12: Tour d’Afrique, projeto de desenvolvimento do cicloturismo no continente africano. Fonte: TDA (2019).

As experiências apresentadas nesta seção demonstram que os países representativos na organização do cicloturismo possuem elementos participativos evidentes nos processos de governança. Observada a relação entre produção científica e a implementação de políticas públicas e de iniciativas para o desenvolvimento de cicloturismo, justifica-se uma revisão complementar sobre o estado da arte brasileiro no âmbito acadêmico e institucional nas dimensões sobre a oferta e a demanda no país.

3.2. Identificação do desenvolvimento do cicloturismo no Brasil

A revisão da literatura nacional sobre cicloturismo desta seção dá sequência ao levantamento realizado por Saldanha (2017), que consolidou os artigos científicos publicados em periódicos e em anais de eventos brasileiros. As seguintes subseções se encadeiam na perspectiva de estabelecer um estado da arte por meio do mapeamento de pesquisadores, instituições e abordagens sobre a atividade com a ampliação do escopo do levantamento. A primeira subseção atualiza o levantamento dos artigos científicos de Saldanha (2017) e soma as monografias e dissertações publicadas nas Instituições de Ensino Superior (IES) localizadas em solo nacional. As subseqüentes, por sua vez, analisam a evolução das pesquisas e arranjos institucionais em prol da atividade e identifica os principais destinos de cicloturismo consolidados no país.

3.2.1. Evolução dos trabalhos acadêmicos brasileiros para o cicloturismo

O levantamento sobre as monografias, dissertações e teses publicadas nas IES brasileiras se concluiu por busca sistematizada e por coleta espontânea na abordagem direta de pesquisadores. Investigou-se, no dia 17 de outubro de 2019, o termo “cicloturismo” nas bases Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações (BDTD) – do Instituto Brasileiro de Informação em Ciência e Tecnologia – e no Catálogo de Teses e Dissertações da CAPES. Concomitantemente, a mesma estratégia foi utilizada à base do Google Acadêmico, com recorte para este formato de produção científica para abrangência de monografias de graduação, cursos técnico e especialização.

Por último, introduziram-se os documentos coletados de forma espontânea através do canal institucionalizado dentro do Observatório do Cicloturismo para recepção e divulgação de trabalhos acadêmicos (PLANETT, 2020). O Observatório do Cicloturismo consiste em uma iniciativa de produção científica consolidada por pesquisadores e organizações do terceiro setor, que atua em consonância com as atividades bienais de disseminação do conhecimento pelo Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo (EDESC).

Até o período de investigação e atualização do estado da arte, em outubro de 2019, foram identificados 47 artigos científicos brasileiros contendo o cicloturismo como temática central. Destes, 68% estão publicados em anais de eventos, sendo o EDESC, em suas duas primeiras edições, responsável por mais da metade deste quantitativo (EDRA *et al.*, 2017;

SALDANHA *et al.*, 2019b). A Figura 13 apresenta, também, a evolução das monografias e dissertações defendidas e publicadas por IES brasileiras até o final de 2019, atingindo a marca de 17 identificadas com o cicloturismo como objeto central do estudo.

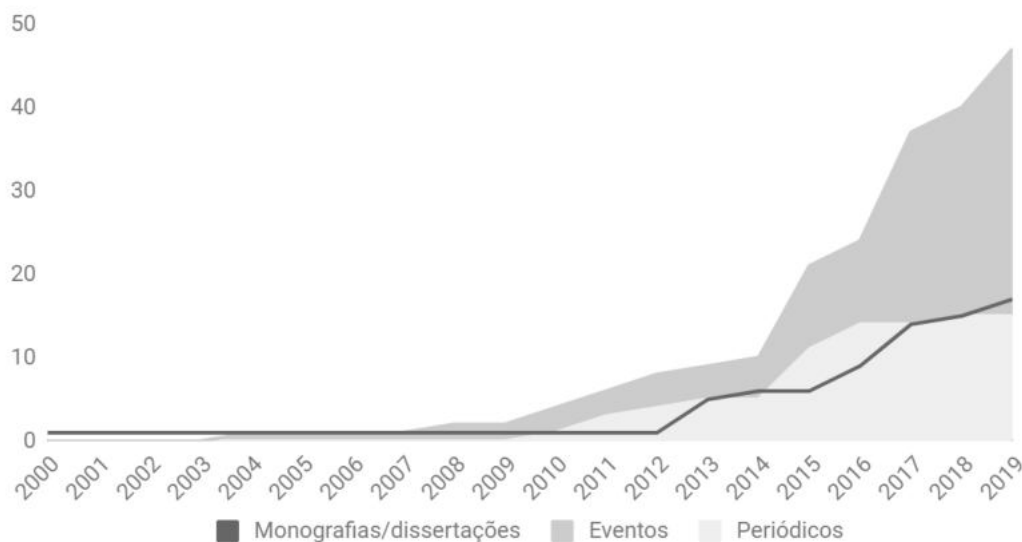


Figura 13: Quantitativo brasileiro de artigos publicados e monografias/dissertações defendidas.
Fonte: Elaboração própria.

O primeiro registro acadêmico contendo o cicloturismo como objeto de estudo se deu no ano de 2000 com a monografia de Roldan (2000) na área de Educação Física sobre o planejamento e o treinamento para a realização de uma viagem de bicicleta. Observa-se que, na virada para o Século XXI, a atividade já se encontrava em desenvolvimento pelas primeiras demandas de se explorar abertamente as necessidades de cicloturistas. Após este primeiro momento, como identificado em levantamento bibliográfico por Saldanha (2017) e atualizado durante a produção do presente trabalho (ver APÊNDICE A), até o ano de 2008, apenas três artigos científicos sobre cicloturismo foram publicados em anais de eventos ou em periódicos.

Referente às defesas de monografias e dissertações (ver APÊNDICE B), somente no ano de 2013 é que trabalhos defendidos em cursos de graduação e de pós-graduação no Brasil retomaram à temática do cicloturismo. Com a grande maioria de IES de estados do Sul e do Sudeste (apenas dois trabalhos são de fora deste eixo, na Bahia e no Ceará), onze se originam de cursos de graduação, cinco de cursos de mestrado e um de curso técnico. Os cursos ligados ao Turismo também são a grande maioria, contemplando doze trabalhos, enquanto cursos de Educação Física possuem duas publicações e Engenharia de

Transportes, Gestão Urbana e Ecologia possuem uma. A Tabela 5 sintetiza a localização de cada estudo (município ou região) às suas respectivas Unidades Federativas e IES identificadas.

Tabela 5: Localização dos estudos de caso e suas respectivas IES identificadas relacionadas às monografias e dissertações defendidas e publicadas até 2019.

| Localização do estudo | Quantidade | IES identificadas |
|---|-------------------|----------------------------------|
| Brasil | 4 | <i>UNICAMP, UENP, UFF, UFRRJ</i> |
| Rio de Janeiro | 5 | |
| <i>Niterói</i> | <i>1</i> | <i>UFF</i> |
| <i>Rio de Janeiro</i> | <i>4</i> | <i>UNIRIO, UFF, UFRJ</i> |
| Paraná | 4 | |
| <i>Castro</i> | <i>1</i> | <i>UEPG</i> |
| <i>Curitiba</i> | <i>1</i> | <i>PUC-PR</i> |
| <i>Irati</i> | <i>1</i> | <i>UNICENTRO</i> |
| <i>Prudentópolis</i> | <i>1</i> | <i>UNICENTRO</i> |
| Santa Catarina | 2 | |
| <i>Sombrio</i> | <i>1</i> | <i>IFC</i> |
| <i>Vale Europeu Catarinense</i> | <i>1</i> | <i>UNIVALI</i> |
| Bahia | 1 | |
| <i>Costas do Cacau e do Descobrimento</i> | | <i>IPE</i> |
| Ceará | 1 | |
| <i>Fortaleza</i> | <i>1</i> | <i>UEC</i> |

Fonte: Elaboração própria.

Os objetos de estudo, no geral, costumam ser relacionados às regiões inseridas no contexto da respectiva IES. Aplicações práticas a demandas locais de implementação de iniciativas associadas ao cicloturismo são propostas a partir de pesquisas de perfil do usuário, levantamento da oferta, levantamento da vocação turística local e análise de políticas públicas, por exemplo. Existem, todavia, os trabalhos que abordam o fenômeno do cicloturismo no Brasil como um todo, buscando conhecer maiores informações sobre comportamentos de consumo de cicloturistas e na predileção por determinados aspectos em viagem.

3.2.2. Articulações institucionais sobre a demanda e oferta de cicloturismo no Brasil

Trabalhos pioneiros sobre o cicloturismo no Brasil, como o Projeto de Cicloturismo no Brasil (OLINTO; ASPRINO, 2021) e do Clube de Cicloturismo do Brasil (CCB, 2019), foram responsáveis pela popularização da atividade por meio de diferentes iniciativas. Citam-se, entre estas atividades, a publicação de livros-guias para passeios autoguiados, fóruns digitais e eventos presenciais para a troca de experiências e aprendizagens e

eventos ciclísticos não-competitivos com foco no autoconhecimento e promoção de destinos. A evolução e consolidação de diferentes mídias perante a atividade é reconhecida desde revistas impressas, como a Revista Bicicleta, até os diversos influenciadores digitais que mostram o cotidiano e detalhes de viagens pelas redes sociais.

Cada vez mais, o cicloturismo é colocado na pauta do planejamento de destinos turísticos e se instituem empresas que não apenas operam, como também prestam consultorias para implementação e capacitação de roteiros (CDS, 2021; CICLOTUR EXPERIENCE, 2021). Como apresentado na seção anterior, eventos científicos das mais diferentes disciplinas (p. ex. transportes, turismo, urbanismo e meio ambiente) passaram a receber e publicar trabalhos tendo o cicloturismo na centralidade da pesquisa.

A primeira pesquisa sobre o perfil do cicloturista brasileiro foi realizada no ano de 2008, trazendo informações pioneiras sobre hábitos, preferências e ponderações sobre a demanda desta atividade no país (PAUPITZ, 2008). Na sequência, a primeira publicação institucional em parceria entre a academia, sociedade civil, poder público e setor privado foi lançada no Brasil em 2010 para incentivar e orientar municípios brasileiros a implementar rotas de cicloturismo (SOARES, 2010).

Em 2018, foi publicado o relatório da Economia da Bicicleta no Brasil (ANDRADE; RODRIGUES, 2018) com o intuito de trazer análises sobre o impacto da bicicleta na economia a partir das dimensões: cadeia produtiva, políticas públicas, transporte, benefícios e atividades afins. O tópico sobre cicloturismo se fez presente na categoria de Atividades afins, tendo como objeto de estudo o Circuito Vale Europeu – reconhecido como o primeiro destino estruturado para a atividade no Brasil. Devido à ausência de informações sobre a demanda, a pesquisa se ateve ao levantamento dos dados a partir da oferta para o cicloturismo e em eventos ciclísticos realizados na região. Ao pautar a investigação no conceito de polo de ciclismo, foram cruzadas as informações do itinerário proposto da rota aos meios de hospedagem, facilidades para ciclistas, terminais de acesso e perfil dos visitantes para gerar estimativas básicas de gastos diários dos cicloturistas.

O ano de 2019 ficou marcado pela publicação da pesquisa intitulada “O Cicloturista Brasileiro 2018” (SALDANHA *et al.*, 2019a). Aplicada durante o ano de 2018, a pesquisa teve por objetivo revisitar a pesquisa de perfil do cicloturista brasileiro realizada em 2008

e agregar mais informações pertinentes a tomadores de decisão, iniciativa privada e pesquisadores em geral. Além da coleta de dados sobre hábitos e comportamentos em ciclovagens, a pesquisa buscou compreender o perfil básico dos passeios diários e do uso da bicicleta no cotidiano dos respondentes. Houve, inclusive, a preocupação em obter informação de não-cicloturistas e seus respectivos fatores impeditivos para realização da atividade.

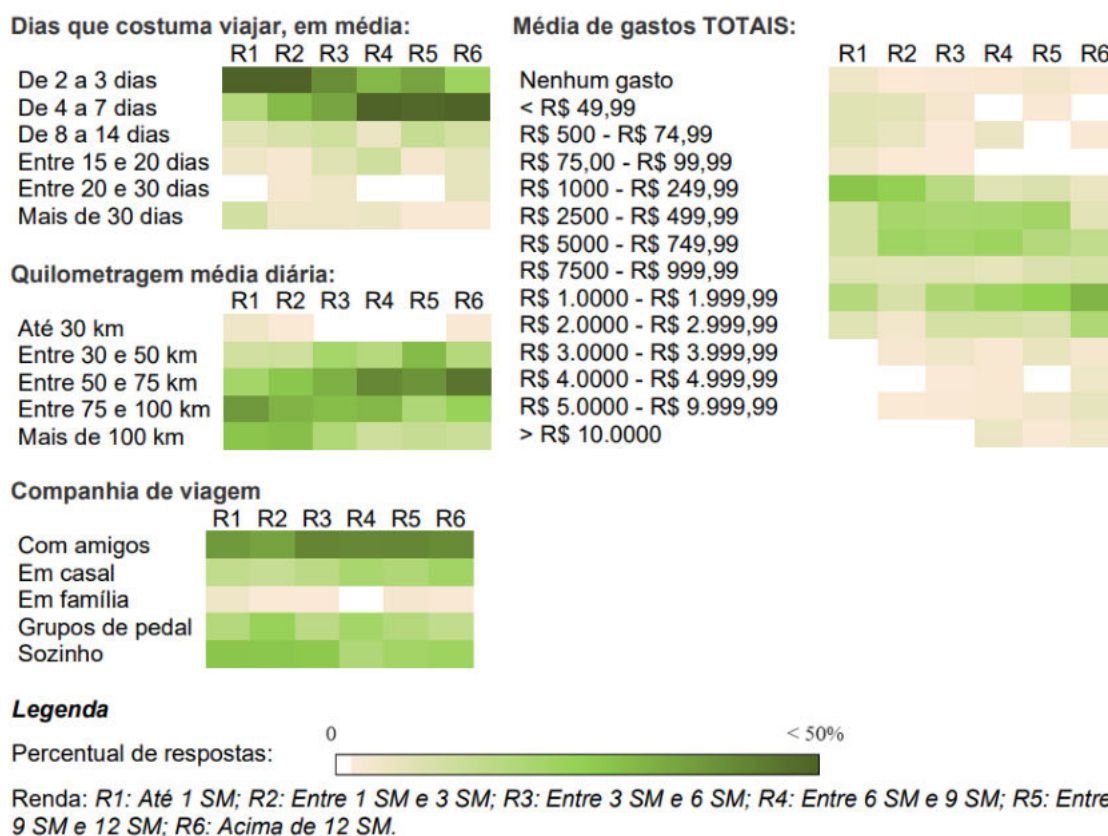


Figura 14: Hábitos de viagem estratificados por categorias de renda familiar segundo a pesquisa O Cicloturista Brasileiro 2018. Fonte: Saldanha *et al.* (2019c).

A Figura 14 expõe a hipersegmentação encontrada sobre a demanda para o cicloturismo no Brasil. Distribuída pelas respectivas faixas de renda, destaca-se que não há um único comportamento ou perfil de cicloturista médio, mas sim a composição de padrões mais comuns – como a prevalência de duração de viagem de até 7 dias, de quilometragem média acima de 30 km e de poucas experiências em família.

A pesquisa “Cenário do Receptivo do Cicloturismo” (PLANETT, 2019) uniu academia aos empresários do setor da bicicleta e do turismo de natureza para investigar percepções e entraves para a operação de passeios ciclísticos no Brasil. Oito empresas de três regiões

brasileiras diferentes (Sul, Sudeste e Nordeste) foram entrevistadas, considerando desde empresas recém-abertas até empresas estabelecidas há mais de 10 anos de mercado. Esta pesquisa exploratória identificou cinco categorias de entraves relacionados à operação de cicloturismo no país, os quais estão expostos na Tabela 6 com seus respectivos destaques. Nota-se, inclusive, algumas similaridades com o estudo junto aos operadores da Costa Rica por Benavides (2016) apresentados na seção anterior, principalmente no que se refere aos altos custos de aquisição de equipamentos e falta de estímulos públicos à atividade.

Tabela 6: Principais entraves identificados na operação de cicloturismo no Brasil.

| Categoria | Principais entraves encontrados |
|------------------|--|
| Oferta | Escassez de guias capacitados para a atividade, ausência de estrutura geral de turismo, sistema viário precário, segurança pública e dificuldade de hospedagens curtas (de uma diária) em períodos de feriados para passeios com pernoites em diferentes cidades (como travessias ou circuitos) – fazendo com que estes operadores moldem seus serviços com dinâmicas de passeios em trevo, ou seja, centralizando todas as saídas e retornos para uma mesma cidade. |
| Demanda | Necessidade de convencimento ao público geral sobre o que é viajar por bicicleta, redução da demanda e aumento de operadores de receptivo oferecendo serviços de cicloturismo. |
| Burocracia | Falta de fiscalização efetiva para quem atua irregularmente e dificuldade de atender os requisitos das normas ABNT. |
| Custos | Elevados custos para manter o padrão de segurança e qualidade dos serviços de bicicleta como estrutura de apoio exigida (carros, condutores, mecânicos etc.) e para a aquisição de equipamentos para operação (como bicicletas para locação, por exemplo) |
| Outros | Falta de políticas públicas para a promoção do turismo nas escalas estaduais e municipais, sazonalidade climática da região, logísticas de deslocamento por transporte rodoviário e aeroviário e o fato do turismo ainda não conseguir se firmar como fonte de renda principal dos guias e a administradores de alguns operadores de receptivo |

Fonte: Planett (2019).

Durante o ano de 2020, o coletivo Ciclotrilhas Floripa (2021) conduziu um estudo dedicado à compreensão do perfil do ciclista de montanha no Brasil. Caracterizados pelas categorias de ciclismo em férias e excursionismo dispostas na Tabela 2, a pesquisa envolveu perguntas relacionadas aos hábitos de consumo e de uso de trilhas tanto na cidade de residência do respondente quanto nas viagens que realizam para praticar esta atividade. Ressalta-se que cerca de 85% dos respondentes moram a menos de 20 km de áreas com trilhas, o que indica a importância de como a estruturação de centros de cicloturismo ou redes de trilhas e rotas locais estimula o mercado interno da atividade. A consolidação de excursionistas em uma trilha ou rede de trilhas, inclusive, garante o funcionamento e demanda a manutenção necessária e adequada para captar ciclistas de outras regiões.

A transversalidade do cicloturismo como atividade representativa no contexto do turismo lento se faz explícita quando novos arranjos nacionais absorvem a bicicleta como componente relevante na execução dos destinos. A Rede Brasileira de Trilhas de Longo Curso, ou simplesmente Rede Trilhas (2020), é uma associação formalizada em 2019 e referendada pelo ICMBio e pelos Ministérios do Meio Ambiente e do Turismo com a principal finalidade de agrupar voluntários na implementação, manutenção e suporte à gestão de rotas turísticas dentro, no entorno e entre Unidades de Conservação (UC) no Brasil. Uma análise realizada em novembro de 2020 na plataforma da própria entidade identificou o total de 73 trilhas cadastradas, sendo que 6 das 19 trilhas apresentadas como totalmente implementadas se autodeclaravam como cicláveis e recomendavam o uso da bicicleta como alternativa de deslocamento.

Destaca-se, também, a recente formalização da entidade Caminhos do Brasil através de uma publicação que apresenta 36 rotas de peregrinação distribuídas no território nacional (ROCHA; PAULA, 2021). Os caminhos peregrinos brasileiros já se articulam através de um antigo movimento consolidado no Encontro Nacional de Peregrinos (ENAP) que, inicialmente, foi pensado para trocas de experiências de viagens de peregrinação pelo país e pelo mundo (em especial ao Caminho de Santiago de Compostela). No entanto, o ENAP expandiu seu espaço para o aprofundamento de debates sobre gestão e operação de rotas de peregrinação pelo Brasil. Entre as 36 rotas apresentadas nesta publicação, 15 explicitam a possibilidade de uso da bicicleta em seus roteiros por meio de suas respectivas mídias digitais. Este fato reforça a necessidade de delimitar parâmetros para identificação e validação de destinos de cicloturismo consolidados no Brasil.

3.2.3. Panorama do cicloturismo brasileiro pré-pandemia

Conforme observado desde o Capítulo 2, o cicloturismo se discute e se apresenta em diferentes frentes e abordagens de articulação. Mesmo possuindo um ecossistema próprio, com diversas modalidades de destinos e uma respectiva hipersegmentação da demanda, o cicloturismo ainda integra todo um sistema multimodal do turismo lento. O cicloturismo brasileiro deve ser explorado de maneira transversal a todos os arranjos existentes para que se compreenda o real estado de desenvolvimento da atividade no país. Define-se, entre os três grandes grupos de destinos de cicloturismo, os possíveis recortes de análise da atividade, a necessidade de começar pelas tradicionais rotas de cicloturismo de caráter

regional. Essa escolha se deve a sua abrangência a maior diversidade da demanda e da conexão entre centros urbanos, espaços rurais e áreas naturais.

O mapeamento das rotas de cicloturismo no Brasil sempre foi uma lacuna para pesquisadores, planejadores e viajantes, principalmente pela carência de critérios bem estabelecidos na condução e validação do levantamento. Nesta perspectiva, Saldanha *et al.* (2021a) optaram por correlacionar respostas referentes à pesquisa “O Cicloturista Brasileiro 2018” a portais virtuais de referência sobre o cicloturismo: Clube de Cicloturismo do Brasil, Revista Bicicleta, Ciclotur Experience e Peregrinos Sem Fronteiras – este último dedicado às rotas de peregrinação. Os seis critérios utilizados pelos autores para identificar estes destinos foram: (a) lançamento oficial da rota até o final de 2019; (b) existência de site ou rede social ativa; (c) apontamento para uso da bicicleta na rota; (d) indicação de pernoite; (e) indicação de contato; (f) indicação de como iniciar de forma 100% autônoma ou de como contratar para realização guiada ou autoguiada. A distribuição das 31 rotas identificadas segue conforme Figura 15.



Figura 15: Rotas de cicloturismo autodeclaradas ativas identificadas até 2019
Fonte: SALDANHA *et al.* (2021a).

Devido ao mapeamento não ter sido oportunizado na disponibilização de dados da plataforma da Rede Trilhas (2020) e na listagem do Caminhos do Brasil (ROCHA;

PAULA, 2021), a Tabela 7 atualiza sobre quais rotas identificadas por Saldanha *et al.* (2021a) estão envolvidas com estes arranjos. Assim, além de evidenciar a predominância dos estados das regiões Sul e Sudeste, é possível compreender melhor sobre o envolvimento e evolução aos contextos distintos em cada Unidade Federativa (UF) listada. Compreende-se, também, a importância dos caminhos peregrinos para o fortalecimento e desenvolvimento da atividade no Brasil.

Tabela 7: Cruzamento sobre o detalhamento das rotas autodeclaradas ativas e lançadas pré-pandemia identificadas e sua presença nos arranjos institucionais da Rede Trilhas e Caminhos do Brasil

| UF | Nome da rota | Ano | Rede Trilhas | Caminhos do Brasil |
|------------|--|------|--------------|--------------------|
| MG, SP, RJ | Estrada Real | 1999 | | |
| MG | Caminho da Luz | 2001 | | |
| RS | Caminho das Missões | 2002 | | X |
| SP | Caminho do Sol | 2002 | | X |
| SP, MG | Caminho da Fé | 2003 | X | X |
| SC | Circuito do Vale Europeu | 2006 | | X |
| ES | Caminho da Sabedoria | 2007 | | X |
| SC | Circuito Costa Verde e Mar | 2008 | | |
| SC | Acolhida na Colônia | 2009 | | |
| MG | Caminho de Aparecida | 2011 | | X |
| SC | Circuito das Araucárias | 2012 | | |
| SP | Caminho do Sal | 2014 | | |
| MG | Caminhos de Rosa | 2014 | | X |
| RS | Cascatas e Montanhas | 2014 | | |
| MG | Trilha Verde da Maria Fumaça | 2014 | X | |
| MG | Caminho da Prece | 2015 | | X |
| SP, PR | Circuito Lagamar | 2015 | | |
| MG | Volta das Transições | 2016 | X | |
| SP | Rota da Luz SP | 2016 | | |
| SP | Caminho da Paz SP | 2017 | | |
| GO | Caminho de Cora Coralina | 2017 | X | X |
| MG, SP | Caminho Religioso da Estrada Real (CRER) | 2017 | | |
| RS | Caminho Pomerano | 2018 | | |
| MG | Circuito Caminho dos Anjos | 2018 | | X |
| RS | Via Ecológica da Serra dos Tapes | 2018 | | |
| MG | Caminho de Nhá Chica | 2019 | | |
| SP | Caminho pro Interior | 2019 | | X |
| RS | Caminhos de Caravaggio | 2019 | | X |
| SC | Circuito de Cicloturismo Vale dos Encantos | 2019 | | |
| SC | Vale Sagrado Cicloturismo | 2019 | | |
| SC | Circuito Cicloturístico Cidade das Praias | 2019 | | |

Fonte: Adaptado de Saldanha *et al.* (2021a); Rede Trilhas (2020); Rocha e Paula (2021).

O estado de Minas Gerais abrange cerca de um terço do total de rotas autodeclaradas ativas até 2019, sendo notável a dedicação inicial para a prática de peregrinação e, posteriormente, orientando-se para o cicloturismo nas ações de promoção e sinalização. Nestes casos, é recorrente o uso do termo “bicigrino”, neologismo consolidado em um dos mais famosos destinos de peregrinação – o espanhol Caminho de Santiago de Compostela. O estado de Santa Catarina, por sua vez, teve a primeira rota desenvolvida especificamente para o cicloturismo no Brasil, o Circuito Vale Europeu. Desde o seu lançamento em 2006, diversas rotas foram desenvolvidas focadas no cicloturismo e tornaram o estado como o detentor da maior quantidade de destinos motivados inicialmente para a atividade. Posteriormente, o Circuito Vale Europeu também se tornou referência para a criação de diversas rotas pelo Brasil, especialmente após 2014.

Dentro destes critérios estabelecidos, a única rota de cicloturismo identificada fora do eixo Sul-Sudeste se localiza em Goiás, o Caminho de Cora Coralina. Desenvolvida a partir da narrativa sobre a escritora goiana que leva seu nome, a rota se insere no contexto da Rede Trilhas como uma trilha regional com papel fundamental na estruturação da trilha nacional Caminho dos Goyazes (GOIÁS TURISMO, 2018). Outra rota identificada que se estabeleceu como componente de um projeto nacional da Rede Trilhas é a Volta das Transições que, após seu lançamento em 2016, verificou a oportunidade de participar da construção da trilha nacional Transmantiqueira (CSI, 2019a).

Independentemente dos arranjos aos quais estão envolvidos, a cooperação intermunicipal para sua governança requer uma estrutura formal ou informal para tomadas de decisão sobre implementação, gestão e manutenção. A união de esforços entre municípios ainda sem o turismo muito consolidado resulta na aposta na cooperação regional e na proximidade com centros urbanos de maior densidade demográfica para estimular o fluxo de cicloturistas em seus territórios (SALDANHA *et al.*, 2021a).

No entanto, devido a conflitos de competências entre administrações locais e sua respectiva entidade estadual, a complexidade no gerenciamento de regiões implica na necessidade de estabelecer a gestão em níveis intermediários para reformulação de capacidades regulatórias e administrativas (RIO DE JANEIRO, 2015). Em articulações junto à sociedade civil, por exemplo, possibilitam-se respostas mais breves e diretas em defesa da equidade e da promoção social.

Dentro do contexto brasileiro do Programa de Regionalização do Turismo (PRT), o Ministério do Turismo (MTUR, 2019) estabeleceu a Instância de Governança Regional (IGR) como principal mecanismo de gestão da atividade turística em território nacional. Posicionado estrategicamente para convergir políticas municipais de forma coordenada e compartilhada, as estratégias da IGR se fundamentam no mapeamento do território, na capacitação de gestores públicos, na comunicação em nível nacional com outras IGR e no monitoramento das iniciativas implementadas pelo PRT na região. A instituição da IGR também habilita estados, regiões e municípios ao apoio financeiro do MTur na implantação de projetos. Em formato associativo, recomenda-se que as IGR sejam compostas por gestores municipais de turismo, representantes do setor privado, membros da sociedade civil, lideranças locais e atores do Sistema S (Sesc, Senai, Sebrae, Sesi e Senac).

A transversalidade dos setores também é indicada na representação do meio ambiente, de transportes, de infraestrutura, de saúde e de segurança (MTUR, 2019). Portanto, os processos organizacionais para destinos de cicloturismo, assim como outras atividades abrangidas pelo turismo lento, devem ser alinhados na relação entre microgestão (como o destino se estrutura) e para a macrogestão (como os atores se articulam). A necessidade de aproximar, de forma prática, a perspectiva de gestores e tomadores de decisão contribui para a elaboração de uma pesquisa que busque compreender os processos de governança em torno das rotas de cicloturismo brasileiras. Assim, o capítulo a seguir apresentará as delimitações metodológicas utilizadas neste trabalho e o respectivo formato para apresentação, análise e discussão dos resultados obtidos.

4. METODOLOGIA

Este trabalho consiste em uma pesquisa exploratória com abordagem quali-quantitativa sobre o desenvolvimento de rotas de cicloturismo no Brasil por meio da análise de suas redes de governança. Para compreensão sobre os diferentes padrões de governança existentes no Brasil, optou-se por um processo metodológico sequenciado por etapas de construção de indicadores, consulta e validação de especialistas, coleta dos dados por entrevistas estruturadas e análise dos resultados. Contempla-se uma perspectiva holística no encadeamento e na análise dos indicadores para possibilitar a identificação dos níveis de gestão que se sobrepõem durante as tomadas de decisão,

Devido à abrangência nacional proposta neste estudo, é importante que os indicadores sejam desenhados para maximizar uma dinâmica global e, ao mesmo tempo, traduzir panoramas regionalizados. Davis *et al.* (2013) afirmam que não existe uma abordagem definitiva para avaliação de governança, mas apontam a identificação das prioridades e a elaboração de um processo customizado por meio de uma estrutura pré-determinada de agrupamento dos indicadores a partir de categorias e subcategorias. A partir da construção dos indicadores, o formulário das entrevistas foi estruturado utilizando perguntas fechadas e sistematizadas para quantificar respostas qualitativas.

Na sequência, tendo em vista a validação do questionário e a atribuição de pesos aos indicadores para um alinhamento maior ao contexto nacional, foram consultados especialistas brasileiros com experiência na atuação sobre o cicloturismo. Fundamentado pelos estudos de cicloturismo em Taiwan de Lee *et al.* (2014) e Lee e Huang (2014), definiu-se a utilização da análise multicritério na hierarquização dos indicadores construídos, culminando na normalização dos índices de cada rota segundo as reais demandas dos cicloturistas e contemplando a realidade de cenários de gestão de destinos.

A etapa da coleta de dados se fez por meio da aplicação de entrevistas junto aos gestores de rotas de cicloturismo no Brasil. A seleção dos gestores a serem investigados resultou no levantamento presente em Saldanha *et al.* (2021a), o qual identificou 31 rotas de cicloturismo autodeclaradas ativas até o final de 2019. Estas entrevistas permitem a justaposição de diferentes padrões de governança, com o objetivo de compreender as implementações de políticas públicas e a operação real das rotas. Concomitantemente,

verificam-se as potencialidades entre os estágios de maturidade na organização dos destinos para que um diagnóstico situacional do desenvolvimento de rotas de cicloturismo no Brasil seja fundamentado.

O tratamento e a análise dos dados são realizados em dois momentos, sendo o primeiro focado na tabulação e compilação das entrevistas em contraponto às performances dos indicadores e áreas temáticas. O segundo momento se desenvolve a partir da ferramenta de Análise de Redes Sociais (ARS), que possui o foco na investigação das redes-chave dentro de organizações e na vetorização de relacionamento entre atores (MERTENS *et al.*, 2011). A escolha por esta técnica se deve pelo seu amplo uso em estudos aplicados sobre governança de forma geral (BORGATTI *et al.*, 2009; CHAMBERS *et al.*, 2012) e no contexto de análises comparativas entre destinos e arranjos turísticos (PULIDO-FERNÁNDEZ; MERINERO-RODRÍGUEZ, 2018; IANNOLINO; RUGGIERI, 2017).

Por fim, a discussão que concluirá o trabalho se pautará em análises agregadas para identificação de padrões de governança entre as rotas, considerando aspectos de responsabilização dos atores frente aos indicadores e de organização da instituição gestora. A Figura 16 traz o diagrama com o encadeamento deste processo metodológico apresentado.



Figura 16: Diagrama representativo do processo metodológico.
Fonte: Elaboração própria.

As ferramentas utilizadas durante o estudo foram: Microsoft Excel para introdução, tratamento e visualização dos dados referentes às entrevistas com especialistas e gestores das rotas; UCINET para modelagem das redes sociais e rodagem das respectivas métricas para a ARS; e Kumu para gerar a visualização das redes de governança de forma mais intuitiva e padronizada. Cada tópico supracitado e apresentado na Figura 16 será detalhado nas próximas seções para melhor conhecimento de suas fundamentações teóricas.

4.1. Composição dos indicadores de governança

A construção dos indicadores de governança fundamentou-se em Davis *et al.* (2013), que propõem a aplicação de um modelo simples e adaptável para diferentes contextos, tendo em vista a quantificação de variáveis qualitativas. Inicialmente, a definição de áreas temáticas (categorias) e seus respectivos subtemas (subcategorias) simplifica e agiliza o desenho, a priorização e a organização dos indicadores. A partir deste ponto, definem-se de três a seis perguntas fechadas para efetivar a coleta de dados e orientar o respondente a preencher o respectivo indicador.

Estas perguntas, denominadas de elementos qualificadores, devem ser estruturadas para receber respostas binárias, consistindo em duas alternativas ao entrevistado: afirmativo ou negativo. Com isso, obtém-se a performance de cada indicador de acordo com a proporção de elementos qualificadores positivos sobre o total possível (DAVIS *et al.*, 2013). A Tabela 8 aponta a proporção utilizada pelos autores, assumidas pelo presente estudo para consolidação dos índices a partir da variação obtida durante a coleta de dados junto aos entrevistados.

Tabela 8: Índices assumidos por performance de indicadores.

| Pontuação do indicador (n) | Proporção | Índice |
|----------------------------|------------|-------------|
| n = 0,000 | 0,0% | Nulo |
| 0,000 > n < 0,250 | Até 25,0% | Muito baixo |
| 0,251 > n < 0,375 | Até 37,5% | Baixo |
| 0,376 > n < 0,625 | Até 62,5% | Médio |
| 0,626 > n < 0,875 | Até 87,5% | Alto |
| 0,876 > n < 1,000 | Até 100,0% | Muito alto |

Fonte: Davis *et al.* (2013).

A Tabela 9 aponta as cinco categorias (áreas temáticas) com suas respectivas duplas de subcategorias (subtemas) definidas para agrupar o total de 24 indicadores constituídos para coleta dos dados deste estudo. Os elementos de qualidade desenhados consistem em

questionamentos referentes à realização ou não de determinada tarefa dentro do contexto do respectivo indicador. Em caso de resposta afirmativa do entrevistado, adiciona-se uma pergunta sobre que ator é responsável pela realização desta tarefa, considerando apenas a coleta por cargo e instituição, e não por nome de indivíduos, para que a rede analisada possa compreender os arranjos institucionais dentro da governança da rota (HAWE *et al.*, 2004).

Tabela 9: Indicadores consolidados para o estudo e suas respectivas áreas temáticas e subtemas.

| Área temática | Subtema | Indicador |
|-----------------------|----------------------------------|-------------------------------|
| Gestão estratégica | Subsistência | Recursos internos fixos |
| | | Captação de recursos |
| | Cooperação | Estrutura regional |
| | | Articulação externa |
| Monitoramento | Análise da demanda real | Coleta de dados quantitativos |
| | | Coleta de dados qualitativos |
| | | Análise dos dados |
| | Análise do mercado | Mercado interno |
| | | Mercado externo |
| | | |
| Acesso | Infraestrutura da rota | Ciclabilidade da rota |
| | | Sinalização da rota |
| | | Atratividade da rota |
| | Acessibilidade ao destino | Terminais de acesso |
| | | Transporte intrarregional |
| | | |
| Funcionamento e apoio | Serviços de turismo e amenidades | Atrativos e receptivo |
| | | Meios de hospedagem |
| | | Alimentação e pontos de apoio |
| | Serviços complementares | Facilidades para ciclistas |
| | | Sistema de informações |
| | | Serviços básicos |
| | | |
| Comunicação | Coordenação do destino | Capacitação |
| | | Comunicação interna |
| | Divulgação do destino | Promoção digital |
| | | Atuação em rede |
| | | |

Fonte: Elaboração própria.

As subseções que se seguem apresentam o processo de construção de cada indicador a partir da área temática proposta. A literatura nacional e internacional utilizada na composição dos indicadores está presente no APÊNDICE C. Esta listagem abrange de artigos científicos a documentos institucionais de referência dentro do contexto do cicloturismo e da consolidação de destinos turísticos sustentáveis. O APÊNDICE D apresenta o modelo de questionário resultante do encadeamento de todos os elementos qualificadores em relação à cada indicador.

4.1.1. Gestão estratégica

A área temática de *Gestão estratégica* se fundamenta em duas dinâmicas complementares, a *Subsistência* e a *Cooperação*. *Subsistência* é o subtema que trata sobre as relações internas da rota para sua sustentação por recursos humanos e financeiros. Enquanto isso, o subtema de *Cooperação* foca em como as articulações se consolidam entre atores que integram ou não a rota em questão.

O indicador de *Recursos internos fixos* é formado por elementos qualificadores que se alinham para organizar a gestão do destino através de planos estratégicos e táticos para o compromisso entre as partes envolvidas. Formalizar diferentes alternativas para o aporte de recursos financeiros, humanos ou de serviços específicos, garante uma continuidade das ações sobre a respectiva rota de cicloturismo. Insere-se, nesta primeira dinâmica de questionamentos, a designação de um coordenador local para tomadas de decisão no plano operacional e estabelecimento de diálogo direto com atores do percurso.

Concernente à *Captação de recursos*, seus elementos qualificadores se dedicam à identificação e articulação para manutenção e implementação de modelos de geração de receita. Definiu-se um enfoque na consolidação de parceiros externos para apoio ou financiamento e na prospecção de editais de fomento para projetos regionais ou locais. Além disso, modelos alternativos de geração de receita, como venda de produtos oficiais e passaportes, foram identificados como importantes no aumento de verbas para execução de tarefas e na aproximação e interação com o visitante.

A identificação dos atores estratégicos para o funcionamento geral da rota e dos residentes favoráveis ou não à atividade turística na região de implementação é pontuada diretamente no indicador de *Estrutura regional*. Nele, elementos qualificadores se configuram desde a existência de estratégias regionais com diretrizes e metas para o cicloturismo até o mapeamento e participação efetiva de entes e atores do setor público, empresariado local, academia e sociedade civil. Neste contexto, destacam-se o papel das IGR, dos consórcios não-governamentais e da própria comunidade local em si.

Na *Articulação externa*, integra-se a perspectiva de atuação transetorial que sustentem ou fomentem políticas públicas e tomadas de decisão em nível estadual ou nacional, em

vistas de poder público, associações e representações de classes e academia – além de outras rotas de cicloturismo.

4.1.2. Monitoramento

O *Monitoramento* é considerado como fundamental para orientar tomadas de decisão dentro das perspectivas de “gestão, controle e operação” nas políticas cicloinclusivas (BID, 2015; SALDANHA *et al.*, 2021a). Assim, os indicadores desta temática foram construídos com a finalidade de compreender o que de fato ocorre dentro do território, tal como a abrangência do público-alvo de dentro e fora dos municípios integrantes da respectiva rota.

Os indicadores que compõem o subtema de *Análise da demanda real* se posicionam de forma complementar. Em *Coleta de dados quantitativos*, estão previstas ações de monitoramento nos formatos de contagem manual e de contagem automatizada temporária ou permanente. A *Coleta de dados qualitativos*, por sua vez, foca no levantamento a partir de dados fornecidos pela oferta turística local (meios de hospedagem, operadores de receptivo, postos de informação e termos de usuário) e em pesquisas de interceptação com usuários da rota para obter dados de perfil e satisfação do destino. Os elementos qualificadores destes indicadores se encadeiam para possibilitar a articulação da *Análise dos dados*. Este último indicador aponta para os tópicos de sazonalidade da rota, de perfil de cicloturista, dos residentes beneficiados direta e indiretamente, do custo-benefício e de impactos negativos e positivos em áreas verdes e corpos hídricos, além da criação de uma série histórica para investigações longitudinais.

Dentro do subtema de *Análise do mercado*, os indicadores possuem claras distinções para entendimento de uma demanda real pouco ou não abrangida no subtema anterior e na demanda potencial ou análise de tendências pelo Brasil e pelo mundo. No indicador de *Mercado interno*, foca-se na identificação dos diferentes usos da rota por residentes da região – fins utilitários e recreacionais da bicicleta e de não-ciclistas, como caminhantes, motociclistas e cavaleiros. Ademais, a instituição de pesquisas de satisfação e de captação da demanda potencial junto aos moradores é primordial para consolidar sensações de pertencimento à respectiva rota. O indicador de *Mercado externo* tem sua abordagem na identificação de público-alvo por fontes primárias e secundárias, como também na análise

de visitantes às plataformas digitais e de tendências nacionais e internacionais a partir do comportamento da demanda turística e de destinos similares.

4.1.3. Acesso

Conforme fundamentado por Dencker (1998), o acesso é a primeira variável a se considerar na avaliação de atrativos naturais e construídos, seguido pelas variáveis de funcionamento e de apoio. Ao considerar que no cicloturismo o próprio percurso é o principal atrativo, cabe corroborar esta visão sobre a acessibilidade pelo modelo sistêmico do turismo de Leiper (1990) e sua adaptação ao cicloturismo por Lamont (2010). Estes autores evidenciam o deslocamento entre a região de origem e a região de destino do turista, tal como os deslocamentos dentro do território visitado. Desta maneira, o tema de *Acesso* possui o objetivo de avaliar as articulações estabelecidas para garantir a melhor experiência ao usuário da rota por meio da infraestrutura implementada, dos terminais de acesso e do sistema de transporte público ou privado da região. A perspectiva da acessibilidade é essencial na atração de novos visitantes, no estímulo ao retorno do usuário e no aumento de seu tempo de permanência no destino.

O subtema *Infraestrutura da rota* é composto por três indicadores que, juntos, garantem a segurança, atratividade, coerência, linearidade e conforto necessários para o deslocamento por bicicleta dentro e no entorno do percurso da rota em questão (ITDP, 2017; ECF, 2013). Destacam-se os indicadores e seus principais elementos qualificadores que focam na experiência dos deslocamentos em si: (a) *Ciclabilidade da rota*, contemplando manutenção periódica, continuidade, levantamento de altimetria e dos tipos de superfície e redução de conflitos pelo planejamento para segurança viária; (b) *Sinalização da rota*, contendo manutenção periódica, padronização, periodização e previsão de adicionais em pontos de junções ou bifurcações; e (c) *Atratividade da rota*, com levantamento de paisagens e mirantes, diversificação por rotas secundárias, abrangência a diferentes tipos de usuários (frequente, ocasional e demandante) e conexão a atrativos afastados do traçado principal.

A *Acessibilidade ao destino* se divide nas dinâmicas de acesso por usuários à região do destino em questão e de deslocamento entre localidades da própria região do destino. O indicador de *Terminais de acesso* põe luz ao nível de articulação ou de existência de políticas cicloinclusivas em rodoviárias, estações ferroviárias, aeroportos ou portos

dentro ou nas proximidades da região de destino investigada. Os elementos qualificadores em *Transporte intrarregional* apontam para a identificação e articulação de condições de transporte de bicicleta no transporte público coletivo dos municípios participantes e em táxi e transporte por aplicativo. Considera-se, também, a conexão do terminal de acesso principal da rota ao seu ponto de partida por infraestrutura cicloviária.

4.1.4. Funcionamento e apoio

Seguindo os processos de operacionalização de variáveis em turismo de Dencker (1998), o funcionamento consiste na segunda variável para mensuração de destinos, contemplando a oferta turística nos atrativos e nos centros urbanos, como receptivo local, meios de hospedagem e Centros de Atendimento ao Turista (CAT). A terceira variável, o apoio, consiste na identificação de estabelecimentos e serviços que complementam a atividade turística, mesmo não estando diretamente em sua vocação inicial, por exemplo: restaurantes, lojas de artesanato e comércios locais. Portanto, nesta área temática, os indicadores visam agregar as demandas e comportamentos dos cicloturistas dentro dos subtemas de *Serviços de turismo e amenidades* e *Serviços complementares*.

Concernente ao primeiro subtema citado, há uma padronização nos elementos qualificadores aos três indicadores estabelecidos: *Atrativos e receptivo*, *Meios de hospedagem e Alimentação e pontos de apoio*. Nesta padronização, segue-se o encadeamento nos processos de levantamento, articulação, categorização e identificação sobre a receptividade à bicicleta. O que difere estes indicadores, é o objeto representado por cada elemento qualificador, que varia entre atrativos culturais e naturais, patrimônios intangíveis, eventos de interesse, artesãos, operadores de receptivo, meios de hospedagem, agricultores locais e estabelecimentos de alimentação. Adiciona-se, ao indicador de *Alimentação e pontos de apoio*, a estruturação e viabilização de pontos de descanso e de hidratação no traçado da rota.

Os indicadores em *Serviços complementares*, em proposta similar ao subtema anterior, avaliam a identificação e articulação às dimensões de *Facilidades para ciclistas*, *Sistema de informação* e *Serviços de apoio*. O indicador *Facilidades para ciclistas* se dedica ao levantamento e à articulação de lojas de equipamento e locação de bicicleta e de oficinas de reparo pelo percurso. Outros elementos qualificadores apontam para a implementação ou identificação de locais para autorreparo e de serviços de assistência durante o uso da

rota. Em *Sistema de informações* se faz presente a disponibilização de mapas impressos e digitais, a divulgação da situação de trechos da rota em tempo real e a articulação com CATs pelo percurso – desde a simples divulgação de material da rota até um atendimento especializado para recepção de cicloturistas. De forma menos aprofundada, os elementos qualificadores em *Serviços básicos* se atêm à identificação e divulgação dos equipamentos de segurança (delegacias de polícia, bombeiros) e de saúde (hospitais, unidades de pronto atendimento) de cada município integrante à rota.

4.1.5. Comunicação

Entende-se que a temática de *Comunicação* é tão significativa para a coordenação quanto para a divulgação de um destino. Sendo assim, optou-se pela composição de subtemas intrinsecamente ligados a estes dois aspectos. Os indicadores definidos buscam, na internalização da rota, capacitar todos os públicos-alvo para o cicloturismo e otimizar a comunicação entre atores participantes, e na externalização, publicizar a rota como destino de cicloturismo por meios digitais e eventos e parcerias estratégicas.

Em relação às dinâmicas da *Coordenação do destino*, o indicador de *Capacitação* avalia os esforços dedicados para sensibilização, engajamento, treinamento e certificação referente à importância da atividade do cicloturismo e das necessidades específicas de seus usuários aos serviços de hospedagem, serviços de apoio, serviços básicos, atrativos turísticos, condutores e moradores em geral. Concomitantemente, estrutura-se à *Comunicação interna* uma avaliação que reforce a participação ativa da comunidade local, a transparência dos atores ativos à governança da rota e os respectivos instrumentos de gestão, como relatorias situacionais e reuniões para desenvolvimento do destino.

Por fim, o último subtema de *Divulgação do destino* é compreendido pelos indicadores de *Promoção digital e Atuação em rede*. O primeiro deles possui uma visão mais voltada à construção da marca do destino e suas respectivas ferramentas de interação virtual com o usuário. Seus elementos qualificadores foram assumidos pela organização interna, como consolidação da identidade visual, existência de site e presença nas redes sociais; e pela conexão, por mídias digitais, a parceiros externos como outros destinos de cicloturismo e níveis de governança estadual, nacional e internacional. Concernente à *Atuação em rede*, avaliam-se as ações articuladas para divulgação de abordagem presencial. Contemplam-se atividades no âmbito da participação em feiras e eventos

especializados (p. ex. fóruns, congressos, encontros) e da organização de eventos ciclísticos recreativos e competitivos, além dos tradicionais passeios de familiarização e divulgação – também conhecidos como *famtrip*, *famtour* ou *fampress*.

4.2. Validação dos indicadores por consulta a especialistas

No entendimento da governança como um encadeamento de relações entre atores para a execução de tarefas sobrepostas, busca-se a utilização de metodologias para apoiar tomadas de decisão em ordem de prioridade e grau de impacto. Os métodos de Apoio Multicritério à Decisão são reconhecidos por racionalizar a subjetividade envolvida em um conjunto de escolhas de determinado processo decisório (GOMES *et al.*, 2003). Diferentes modelos e escolas se apresentam para a análise de cenários com números finitos de variáveis a partir da atribuição de valores ou pesos entre estas por especialistas entrevistados.

No caso desta tese, o esclarecimento sobre a complexidade da gestão de destinos de cicloturismo requer a atribuição de importância na justaposição dos indicadores estabelecidos na seção anterior. Assim, identifica-se que o Método de Análise Hierárquica (AHP, do inglês *Analytical Hierarchic Process*) é amplamente utilizado tanto em pesquisas de transportes quanto de turismo para conferir pesos em indicadores pelas perspectivas de usuários ou de especialistas (SIPAHI; TIMOR, 2010). No contexto específico ao planejamento do cicloturismo, inclusive, duas pesquisas complementares de relevância tiveram resultados importantes na contextualização sobre quais aspectos operacionais de um destino possuíam maior relevância na ótica dos tomadores de decisão (LEE *et al.*, 2014) e na visão dos usuários (LEE; HUANG, 2014).

O contraste das respostas trouxe um ponto de debate relevante sobre quais prioridades na estruturação de destinos de cicloturismo, principalmente em relação à importância de serviços de hospedagem e alimentação envolvidos nas dinâmicas do percurso. Enquanto aos tomadores de decisão seu peso combinado não chegava a um quinto na escala hierárquica, na perspectiva dos usuários sua presença lidera a escala de relevância – com quase um terço do peso total e equiparado às questões de acessibilidade (LEE *et al.*, 2014; LEE; HUANG, 2014). Alinha-se estes resultados às dimensões das políticas cicloinclusivas, em que a infraestrutura e serviços devem estar associados de forma intrínseca à gestão e operação dos destinos (Figura 4).

Optou-se por seguir os encaminhamentos de abranger visões alinhadas ao contexto da organização e operação do cicloturismo ao utilizar a mesma técnica de análise multicritério dos estudos supracitados. O AHP consiste na atribuição de pesos a um conjunto de critérios para auxiliar nas tomadas de decisão a partir da consulta a especialistas sobre determinado assunto. A cada especialista são pareados cada critério de uma mesma categoria para que este os hierarquize em nível de importância seguindo a escala apresentada na Figura 17. Após todas as interações, deve ser realizado o teste de consistência para validação das respostas e, em caso de inconsistência, deve-se repetir todo o processo. Se estes critérios estiverem agrupados em mais de uma categoria ou subcategoria (Figura 17), estas deverão ser pareadas e questionadas igualmente aos especialistas.

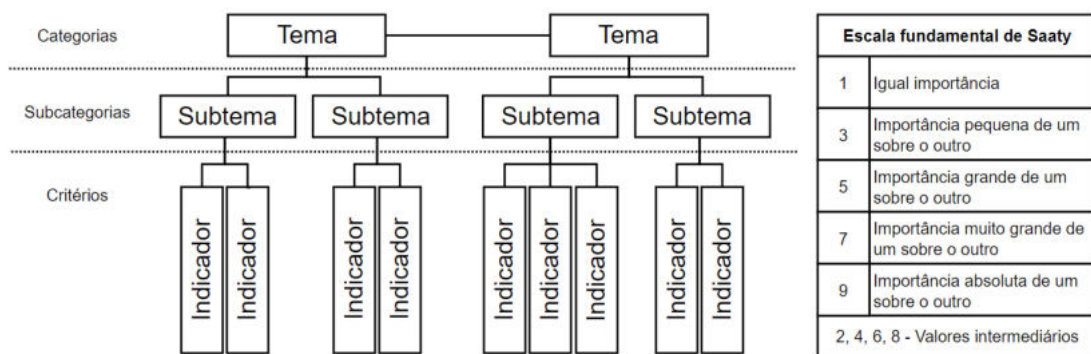


Figura 17: Representação básica do modelo de AHP.
 Fonte: Adaptado de Gomes *et al.* (2003).

Tendo em vista a conciliação entre as demandas específicas para cicloturistas e as prioridades de tomadores de decisão, definiu-se que os especialistas a serem entrevistados deveriam atuar ativamente na consultoria a gestores de rotas de cicloturismo em sua implementação, na organização das atividades ou na capacitação de atores estratégicos. No Brasil, o nicho de mercado para este tipo de consultoria em rotas de cicloturismo ainda é incipiente e poucas entidades e consultores possuem dada representatividade.

Entre os dias 05 e 18 de junho de 2020, foram entrevistados seis especialistas entre os oito abordados para consulta. Todos os especialistas são afiliados de entidades de referência na temática do cicloturismo e se distribuíram conforme: três representantes do

Clube de Cicloturismo do Brasil, um consultor autônomo, um representante do Lobi Ciclotur Experience e um representante da empresa Caminhos do Sertão. Todos foram questionados para definir a hierarquia em termos de importância dos indicadores dentro de um mesmo subtema, seguido da comparação entre os subtemas pertencentes a uma mesma área temática, culminando na contraposição entre as cinco áreas temáticas. Com um total de 33 interações por entrevista, convergiram-se aos resultados apresentados na Tabela 10 através de uma média aritmética na formação dos pesos definitivos para cada indicador.

Enquanto os índices apresentados na seção 4.1 são utilizados para a avaliação de cada indicador separadamente, o peso global instituído nas entrevistas com os especialistas possui a função de analisar o indicador dentro do processo de governança como um todo. As três escalas constituídas e apresentadas no Tabela 10 (P1, P2 e P3) são necessárias para a avaliação entre os indicadores de um mesmo subtema (P3), entre os indicadores de um mesmo tema (P2) e entre os indicadores em nível global (P1). Este último é o responsável por consolidar o índice final da rota. Para melhor visualização dos resultados das entrevistas, a Tabela 11 lista, em ordem hierárquica, os indicadores com maior peso consolidado e sua respectiva área temática.

Destaca-se, entre os três primeiros indicadores da lista, a preocupação em relação aos meios de hospedagem que todos os especialistas trouxeram em suas falas: o cicloturista demanda necessidades relevantes não apenas para guardar a bicicleta durante o pernoite, mas para eventuais consertos e lavagens, além de horários diferenciados para saída (e seu respectivo horário de café da manhã) e de lavagem e secagem das poucas roupas que costuma carregar para ter o mínimo de peso em sua bagagem. Os dois indicadores seguintes focam na subsistência e cooperação, confirmadas pelos especialistas com maior representatividade à continuidade da rota mesmo em caso de mudanças de gestores e das fontes de entrada de receita.

Tabela 10: Distribuição dos pesos obtidos entre os indicadores após aplicação da AHP junto aos especialistas.

| Área temática (P1) | P1 | Pos. | Subtema (P2) | P2 | P1 | Pos. | Indicador (P3) | P3 | P2 | P1 | Pos. |
|-----------------------|-------|------|----------------------------------|-------|-------|------|-------------------------------|-------|-------|--------------|------|
| Gestão estratégica | 0,238 | 2 | Subsistência | 0,489 | 0,111 | 3 | Recursos internos fixos | 0,736 | 0,361 | 0,083 | 3 |
| | | | | | | | Captação de recursos | 0,264 | 0,128 | 0,028 | 15 |
| | | | Cooperação | 0,511 | 0,127 | 2 | Estrutura regional | 0,792 | 0,405 | 0,103 | 2 |
| | | | | | | | Articulação externa | 0,208 | 0,106 | 0,025 | 18 |
| Monitoramento | 0,149 | 5 | Análise da demanda real | 0,618 | 0,082 | 7 | Coleta de dados quantitativos | 0,324 | 0,202 | 0,024 | 19 |
| | | | | | | | Coleta de dados qualitativos | 0,276 | 0,162 | 0,024 | 20 |
| | | | | | | | Análise dos dados | 0,400 | 0,254 | 0,034 | 12 |
| | | | Análise do mercado | 0,382 | 0,067 | 9 | Mercado interno | 0,378 | 0,106 | 0,017 | 22 |
| | | | | | | | Mercado externo | 0,622 | 0,276 | 0,050 | 7 |
| Acesso | 0,155 | 4 | Infraestrutura da rota | 0,736 | 0,108 | 4 | Ciclabilidade da rota | 0,480 | 0,364 | 0,053 | 6 |
| | | | | | | | Sinalização da rota | 0,244 | 0,183 | 0,027 | 16 |
| | | | | | | | Atratividade da rota | 0,276 | 0,189 | 0,028 | 14 |
| | | | Acessibilidade ao destino | 0,264 | 0,046 | 10 | Terminais de acesso | 0,625 | 0,149 | 0,025 | 17 |
| | | | | | | | Transporte intrarregional | 0,375 | 0,115 | 0,021 | 21 |
| Funcionamento e apoio | 0,283 | 1 | Serviços de turismo e amenidades | 0,639 | 0,192 | 1 | Atrativos e receptivo | 0,243 | 0,159 | 0,042 | 9 |
| | | | | | | | Meios de hospedagem | 0,551 | 0,346 | 0,120 | 1 |
| | | | | | | | Alimentação e pontos de apoio | 0,206 | 0,134 | 0,030 | 13 |
| | | | Serviços complementares | 0,361 | 0,091 | 6 | Facilidades para ciclistas | 0,192 | 0,068 | 0,016 | 23 |
| | | | | | | | Sistema de informações | 0,628 | 0,226 | 0,061 | 4 |
| | | | | | | | Serviços básicos | 0,180 | 0,066 | 0,014 | 24 |
| Comunicação | 0,175 | 3 | Coordenação do destino | 0,583 | 0,103 | 5 | Capacitação | 0,583 | 0,344 | 0,057 | 5 |
| | | | | | | | Comunicação interna | 0,417 | 0,240 | 0,046 | 8 |
| | | | Divulgação do destino | 0,417 | 0,072 | 8 | Promoção digital | 0,556 | 0,215 | 0,037 | 10 |
| | | | | | | | Atuação em rede | 0,444 | 0,201 | 0,035 | 11 |

Legenda: P1 = Peso Global; P2 = Peso no Tema; P3 = Peso no Subtema; Pos. = Posição.

Fonte: Elaboração própria.

Tabela 11: Hierarquia dos indicadores do estudo a partir dos pesos obtidos na entrevista com especialistas.

| Posição | Área temática | Indicador | Peso |
|---------|------------------------------|-------------------------------|-------|
| 1 | <i>Funcionamento e apoio</i> | Meios de hospedagem | 0,120 |
| 2 | <i>Gestão estratégica</i> | Estrutura regional | 0,103 |
| 3 | <i>Gestão estratégica</i> | Recursos internos fixos | 0,083 |
| 4 | <i>Funcionamento e apoio</i> | Sistema de informações | 0,061 |
| 5 | <i>Comunicação</i> | Capacitação | 0,057 |
| 6 | <i>Acesso</i> | Ciclabilidade da rota | 0,053 |
| 7 | <i>Monitoramento</i> | Mercado externo | 0,050 |
| 8 | <i>Comunicação</i> | Comunicação interna | 0,046 |
| 9 | <i>Funcionamento e apoio</i> | Atrativos e receptivo | 0,042 |
| 10 | <i>Comunicação</i> | Promoção digital | 0,037 |
| 11 | <i>Comunicação</i> | Atuação em rede | 0,035 |
| 12 | <i>Monitoramento</i> | Análise dos dados | 0,034 |
| 13 | <i>Funcionamento e apoio</i> | Alimentação e pontos de apoio | 0,030 |
| 14 | <i>Acesso</i> | Atratividade da rota | 0,028 |
| 15 | <i>Gestão estratégica</i> | Captação de recursos | 0,028 |
| 16 | <i>Acesso</i> | Sinalização da rota | 0,027 |
| 17 | <i>Acesso</i> | Terminais de acesso | 0,025 |
| 18 | <i>Gestão estratégica</i> | Articulação externa | 0,025 |
| 19 | <i>Monitoramento</i> | Coleta de dados quantitativos | 0,024 |
| 20 | <i>Monitoramento</i> | Coleta de dados qualitativos | 0,024 |
| 21 | <i>Acesso</i> | Transporte intrarregional | 0,021 |
| 22 | <i>Monitoramento</i> | Mercado interno | 0,017 |
| 23 | <i>Funcionamento e apoio</i> | Facilidades para ciclistas | 0,016 |
| 24 | <i>Funcionamento e apoio</i> | Serviços básicos | 0,014 |

Fonte: Elaboração própria.

Nota-se um equilíbrio entre a hierarquia das áreas temáticas, das quais nenhuma está fixada em uma mesma posição. O tema de Funcionamento e apoio, por exemplo, aparece ao mesmo tempo com o indicador de maior peso e os dois de menor peso. A pluralidade de todas as variáveis listadas é imprescindível na manutenção das diferentes atividades da rota e deve ser buscada por qualquer governança, mesmo que a médio e longo prazo. Após a validação do formulário de entrevista e sua respectiva hierarquização dos indicadores, a etapa que se sucedeu foi a coleta dos dados das rotas de cicloturismo por meio de entrevista aos gestores.

4.3. Coleta e sistematização dos dados: Aplicação de entrevista aos gestores

Para seleção das rotas a serem investigadas, utilizou-se o mesmo processo que culminou na Figura 15 da subseção 3.2.3. A partir das 31 rotas identificadas por meio dos critérios apresentados por Saldanha *et al.* (2021a), foram levantados os contatos diretos de e-mail ou de telefone de 19 gestores responsáveis. Destes, 16 deram retorno e oito se efetivaram em entrevista para a pesquisa. A Tabela 12 destaca informações relacionadas ao cargo da

pessoa entrevistada na instituição gestora da rota, contemplando o seu respectivo gênero. A ordem listada segue a sequência de aplicação das entrevistas, que ocorreram de acordo com a disponibilidade de cada gestor entre os meses de julho e novembro de 2020.

Tabela 12: Lista das rotas investigadas com dados primários dos respectivos gestores entrevistados.

| Sede | Nome da rota | Tipo de instituição gestora | Cargo (em 2020) | Gênero |
|-------------|-------------------------------|------------------------------------|------------------------|---------------|
| MG | Volta das Transições | IGR | Presidente | Masculino |
| RS | Circuito Cascatas e Montanhas | Associação civil | Vice-presidente | Feminino |
| SC | Circuito Costa Verde e Mar | Consórcio Intermunicipal | Diretora executiva | Feminino |
| SC | Circuito Vale Europeu | Consórcio Intermunicipal | Diretora executiva | Feminino |
| RS | Serra dos Tapes | Empresa de turismo | Sócio | Masculino |
| MG | Caminho dos Anjos | Empresa de turismo | Sócio | Masculino |
| SP | Caminho da Fé | Associação civil | Gestora executiva | Feminino |
| MG | CRER | Empresa de turismo | Sócio | Masculino |

Fonte: Elaboração própria.

Ressalta-se que o período delimitado aos entrevistados é para o período pré-pandemia do novo coronavírus, contemplando todas as atividades realizadas desde o lançamento da rota até o final do ano base de 2019. Ações previstas e em andamento para após este período foram consideradas para compor as avaliações qualitativas, mas não foram inseridas na performance dos indicadores e sua subsequente Análise de Redes Sociais (ARS).

A metodologia ARS, por sua vez, baseia-se na perspectiva de Angst e Hirschi (2017) que reconhecem o dinamismo dos processos de governança e indicam ferramentas de análise de grafos para avaliar as relações entre atores institucionais ou individuais. Diferentes técnicas e abordagens podem ser utilizadas para conduzir a coleta dos dados da ARS, sua escolha depende dos fatores e contextos apresentados para cada situação (VALENTE, 2012).

A amostragem, de acordo com Hanneman e Riddle (2005) e Valente (2013), pode ser definir em: (a) rede completa ou censo, em que todos (ou quase todos) os atores integrantes de uma rede são contemplados na coleta de informação para um panorama completo de todas as relações existentes; (b) sequenciado, no qual se parte de um ator aleatório ou pré-determinado e, a partir de suas respostas, identificam-se os próximos atores da rede a serem investigados – a quantidade de rodadas sequenciais é definida de acordo com o nível de detalhamento requerido ou com a limitação de custo e prazo da pesquisa; e (c) egocentrada, em que ego é o ator focal e único para a aplicação da coleta

de informações, amostragem relevante para identificar a perspectiva de um indivíduo ou cargo para a realização de um processo determinado. Este processo pode considerar ou não a conexão entre os atores citados pelo ego.

Devido ao objetivo de compreender os arranjos para a governança de um destino de cicloturismo, a amostragem egocentrada se apresenta como a mais incisiva para visualizar o contexto das tomadas de decisão deste gestor. A coleta de dados, conforme já indicado anteriormente, integra-se aos métodos de entrevistas egocentradas propostos por Wasserman e Faust (1994), em que um formulário de perguntas estruturadas ou semiestruturadas se dedicam a identificar atores conectados para determinada atividade ou relacionamento. Ainda, Howe *et al.* (2004) implicam na possibilidade de delimitação das respostas tanto para “geração de nomes” (tratando as relações com base nos indivíduos) quanto para “geração de posições” (tratando as relações com base nas instituições e cargos). Da entrada ao tratamento dos dados coletados, a próxima seção detalhará o processo de compilação e análise dos resultados para possibilitar uma discussão integrada e assertiva.

4.4. Apresentação, análise e discussão dos resultados

A análise sobre os indicadores de governança se iniciou pela quantificação das respostas afirmativas e negativas ao questionário aplicado nas entrevistas em índices, conforme apresentado na Tabela 8. Com a consolidação destes índices para cada indicador, subtema e área temática foi possível realizar o cruzamento da análise de discurso (obtidos nas observações extras para cada pergunta) e da pesquisa documental sobre a respectiva rota. A pesquisa documental foi composta por informações oficiais de cada destino investigado, arquivos concedidos pelos próprios gestores entrevistados e apresentações realizadas em palestras e seminários do Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo (EDESC). Por fim, desenvolveu-se uma análise descritiva contendo a explanação e destaque para as áreas temáticas de cada rota, incluindo sua contextualização histórica e geográfica no cenário brasileiro do cicloturismo.

A etapa seguinte consiste na aplicação do método de ARS indicado na seção anterior, que se refere às perguntas de responsabilização dos elementos qualificadores dispostos no questionário do APÊNDICE D. Ao quantificar os relacionamentos entre os atores integrantes da governança de cada rota, verifica-se não apenas o papel e a força de cada

ator, mas também o quão resistente é a gestão em casos de mudanças pontuais ou se há uma representatividade de diferentes setores da sociedade. Para composição da rede a partir das entrevistas realizadas, a natureza dos nós e das conexões deve seguir uma sistematização que garanta a mensuração e visualização adequada durante as análises (WASSERMAN; FAUST, 1994).

Assim, duas categorias de nós foram atribuídas: os atores, considerando cargos, instituições, nível de abrangência e setor de atuação; e os indicadores, considerando seu índice e área temática. As conexões resultam em relações de pertencimento e realização de tarefa entre atores e indicadores e de atores entre si, apontando para uma rede complexa de afiliações e ator-ator. Hanneman e Riddle (2005) evidenciam as oportunidades de compreender os padrões resultantes destas afiliações para caracterizar como que grupos de atores aparentemente desconectados se aliam para uma mesma atividade. As métricas consideradas para este estudo se definiram com base na aplicação em estudos de análises comparativas de municípios e regiões, seja no contexto de destinos turísticos (PULIDO-FERNÁNDEZ; MERINERO-RODRÍGUEZ, 2018; IANNOLINO; RUGGIERI, 2017), seja em contextos fora do turismo (SCHOEN *et al.*, 2014).

Divididas em três grandes aspectos de análise, as métricas se configuram em (a) Formato, ao analisar a coesão da rede como um todo, as métricas contempladas neste aspecto evidenciam padrões de densidade e centralização relevantes na contextualização sobre o destino investigado; (b) Centralidade, focadas nos nós, estas métricas visam identificar os atores mais proeminentes dentro de uma rede, aqui retratados pelas centralidades de grau e de intermediação; (c) Atributos, integrando as características de cada nó e conexão para avaliar e justificar a diversificação dos processos de governança. A descrição de cada métrica definida para o estudo e suas aplicações na avaliação estão compiladas na Tabela 13.

Tabela 13: Métricas utilizadas para a ARS neste estudo e suas respectivas descrições.

| Métrica | Descrição |
|------------------------|--|
| Formato da rede | |
| Tamanho | Número de nós integrantes na rede. |
| Densidade | Número total de conexões divididos pelo total de conexões possíveis. |
| Núcleo | Identificação dos atores centrais alinhados com suas atribuições a partir da dependência de um ou mais nós para intermediar |
| Centralidade | |
| Grau | Número total de conexões diretas de um nó aos outros. Os nós com maior quantidade de conexões em uma rede se definem como conectores e implicam na representatividade de suas atribuições. |
| Intermediação | Número de vezes que um nó conecta pares de outros nós que, sem esta conexão, não estariam aptos de se alcançarem. Um nó com alta centralidade de intermediação é considerado um “guardião” de fluxos relacionais na rede e, se for retirado, há uma grande possibilidade da rede se desconectar em partes. |
| Atributos | |
| Diversidade | Quantidade de setores e níveis de atores no relacionamento entre si e na atribuição dos indicadores. A identificação da diversidade das vozes que conduzem as pautas é importante para compreender o quão colaborativo é o processo de governança. |

Fonte: Adaptado de MERTENS *et al.* (2011); Hawe *et al.* (2004).

Buscou-se a utilização de métricas normalizadas de centralidade para equalizar os valores de referência na comparação entre rotas. Desta forma, divide-se o total das centralidades calculadas pelo total de nós na rede (FREEMAN, 1979). Conclui-se esta segunda etapa com a representação gráfica das relações sociais a partir da matriz estabelecida pelo tratamento dos dados, denominada de sociograma (LUKE; HARRIS, 2007). Cada sociograma apresenta o ego da rede em destaque, com todos os nós customizados a partir de seus respectivos atributos de setor – além dos indicadores com índices acima de zero.

Os resultados obtidos são apresentados de forma desagregada e agregada. A apresentação desagregada consiste no detalhamento por rota investigada por meio da seguinte sequência: (a) histórico e contextualização geográfica; (b) índices atingidos por indicador; (c) exposição qualitativa dos destaques de cada área temática; e (d) correlação das métricas de ARS apontadas na Tabela 13. A apresentação dos dois primeiros itens consta na primeira seção do Capítulo 5, enquanto as demais estão compiladas no APÊNDICE E. A Tabela 14 dispõe das páginas exatas para verificação direta por rota investigada – tal como sua respectiva sigla utilizada nas análises deste trabalho.

Tabela 14: Lista com rotas investigadas e suas respectivas análises individualizadas.

| Nome da rota – UF (ano de lançamento/reinauguração) | Sigla no estudo | Apêndice E |
|--|------------------------|-------------------|
| Caminho da Fé – SP/MG (2003) | CF | p. 148 |
| Circuito Vale Europeu – SC (2006) | VE | p. 161 |
| Circuito Costa Verde e Mar – SC (2009) | CV | p. 173 |
| Circuito Cataratas e Montanhas – RS (2014) | CM | p. 186 |
| Volta das Transições – MG (2016) | VT | p. 197 |
| CRER: Caminho Religioso da Estrada Real – MG/SP (2017) | CR | p. 205 |
| Circuito Caminho dos Anjos – MG (2018) | CA | p. 215 |
| Via Ecológica Serra dos Tapes – RS (2018) | ST | p. 222 |

Fonte: Elaboração própria.

A agregação dos resultados pela compilação de todas as rotas investigadas é apresentada na primeira seção do Capítulo 5. Nela, uma visão geral sobre os índices globais é acompanhada de uma sequência similar à apresentação desagregada do APÊNDICE E. Após uma comparação dos índices por área temática, destaca-se as melhores práticas e os maiores desafios encontrados em cada bloco de indicadores, culminando na demonstração das principais impressões da ARS. Por fim, a relação dos aspectos convergentes e divergentes de cada caso oriunda do cruzamento dos resultados obtidos possibilitou a identificação e o agrupamento de padrões de governança replicáveis ao cenário nacional. Esta análise final permite a discussão sobre quais atores e setores de planejamento são mais frequentes nos processos de governança em rotas de cicloturismo no Brasil e que tipos de arranjos institucionais garantem maior solidez e perspectiva de longo prazo na continuidade da execução das iniciativas voltadas para a atividade.

5. ANÁLISE DOS PADRÕES DE GOVERNANÇA SOBRE AS ROTAS DE CICLOTURISMO

Este capítulo se divide em quatro momentos: panorama geral sobre as rotas investigadas e seus respectivos índices de governança atingidos, compilação dos resultados obtidos, análise destes resultados e discussão sobre as principais relações identificadas. Devido ao extenso processo de investigação em oito rotas de cicloturismo, a apresentação individual dos resultados na primeira seção deste capítulo se atém à contextualização e exposição dos índices atingidos por cada indicador de governança. O detalhamento aprofundado por área temática e as análises de rede social de cada rota se faz presente no APÊNDICE E, conforme indicado na Tabela 14. A segunda seção, por sua vez, traz a compilação dos resultados a partir do cruzamento entre todos os casos observados. A terceira e a quarta seções dispõem, respectivamente, da análise dos resultados por meio da identificação dos padrões de governança e da discussão sobre o papel e poder de decisão por atributos dos atores que participam ou não dos processos de governança das rotas de cicloturismo brasileiras.

5.1. Contextualização: Apresentação individual das rotas investigadas

A presente seção se estabelece na contextualização inicial sobre cada rota investigada, seguida da apresentação dos índices de governança resultantes das entrevistas aplicadas aos seus respectivos gestores. A distribuição das oito rotas investigadas no território nacional está exposta na Figura 18, junto a suas respectivas siglas utilizadas para este trabalho.

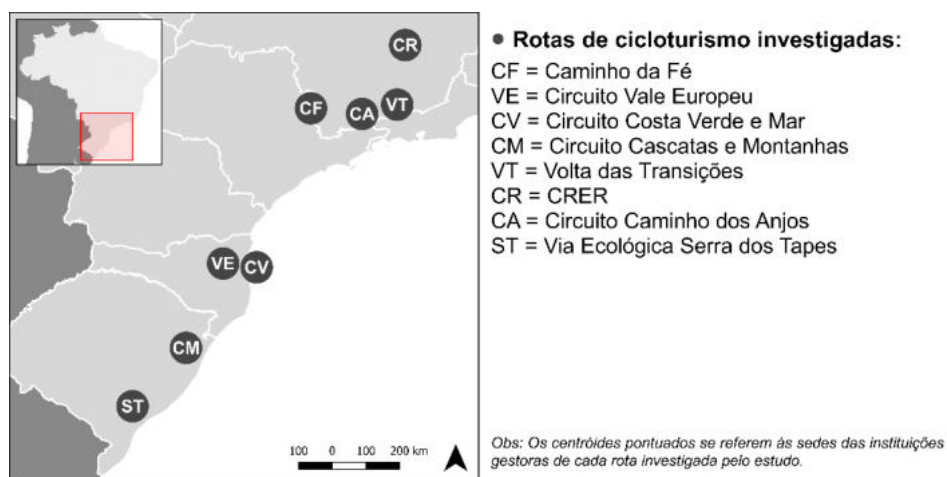


Figura 18: Mapa com todas as rotas investigadas.
Fonte: Elaboração própria.

A ordem de apresentação dos resultados segue a data de lançamento oficial de cada rota e, no caso do Caminho dos Anjos, a data de seu relançamento após alguns anos sem a representação de uma instituição gestora. Conforme apontado anteriormente, as incursões mais aprofundadas sobre as áreas temáticas do estudo e a aplicação das métricas e visualizações de ARS estão consolidadas no APÊNDICE E e apontadas na Tabela 14.

5.1.1. Caminho da Fé – SP/MG (2003)

Inspirado no Caminho de Santiago de Compostela, na Espanha, o Caminho da Fé foi inaugurado em fevereiro de 2003 após um de seus organizadores percorrer pela segunda vez a rota espanhola e notar a possibilidade de estabelecer algo similar no Brasil. Com um grupo formado por amigos peregrinos e outros voluntários, articularam-se com as prefeituras e paróquias no entorno de um traçado que fosse mais lógico na perspectiva do perfil peregrino. Concebeu-se, desta forma, uma rota que saísse do município de Águas da Prata (SP) em direção ao Santuário Nacional de Aparecida (Aparecida, SP), passando por cidades e distritos paulistas e mineiros dentro de estradas vicinais, trilhas, bosques e asfalto (AACF, 2016a).

Inicialmente pensado para caminhantes, o cicloturismo foi integrado no planejamento estratégico devido ao crescente interesse e demanda pela atividade. Atualmente, são os dois formatos oficiais de se realizar a rota – não impedindo que seja realizada por modos motorizados ou a cavalo (BASSI, 2021). No momento de sua concepção, a rota possuía cerca de 300 km entre Águas da Prata (SP) e Aparecida (SP). Todavia, diversos municípios se interessaram em participar do projeto e, para que se tornasse realidade, estabeleceu-se a dinâmica dos ramais secundários integrados ao traçado original (denominado de ramal principal). Presentemente, dispõe-se de um total de 18 ramais (Figura 19), envolvendo 70 municípios através de 970 km de extensão (AACF, 2017a). Na Figura 19, é possível visualizar a abrangência do Caminho da Fé pelos estados de São Paulo e Minas Gerais.



Figura 19: Identidade visual e roteiro do Caminho da Fé.
 Fonte: AACF (2017a).

A Associação dos Amigos do Caminho da Fé (AACF, 2016a) foi criada em agosto de 2003 para realizar a gestão da rota de forma transparente ao compor um conselho deliberativo representada pelas prefeituras integrantes da rota. Junto a outros caminhos peregrinos pelo Brasil, os gestores do Caminho da Fé se reúnem em eventos nacionais como o Encontro Nacional de Peregrinos (ENAP) e o Salão Nacional de Turismo Religioso (Santure). Durante o período da aplicação da entrevista, a gestão da rota se encontrava em momento de incorporação à Rede Brasileira de Trilhas de Longo Curso.

A entrevista com a gestora da rota se deu no dia 13 de outubro de 2020, a qual cumpre a função de Gestora executiva na AACF. Explicitado na Figura 20, o índice geral atribuído como alto se destaca pelo índice, também alto, da temática de *Monitoramento*, permitindo uma variância baixa entre todos os temas investigados. Tendo os temas de *Gestão estratégica* e *Funcionamento e apoio* associados ao índice máximo de muito alto, é na temática de *Acesso* em que se encontram maiores barreiras para a governança do Caminho da Fé.

Caminho da Fé

Índice geral:

Índices por tema:

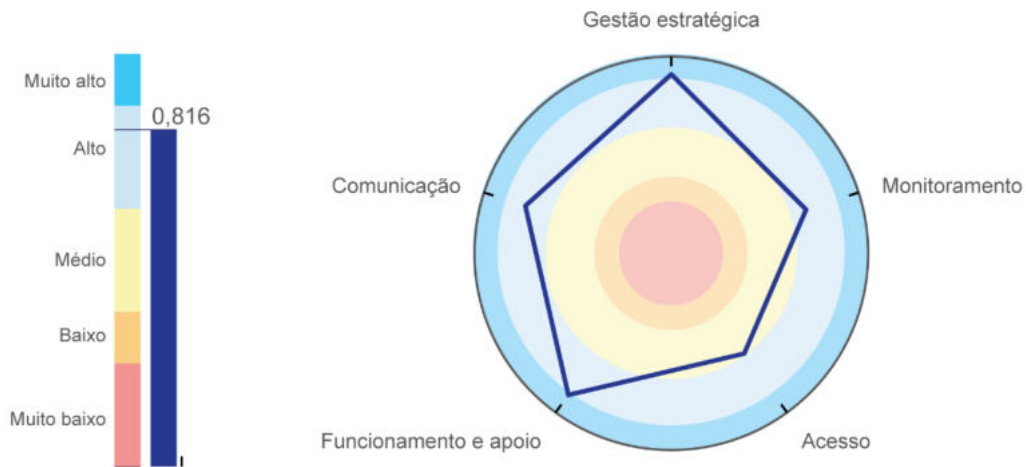


Figura 20: Visão geral dos indicadores de governança do Caminho da Fé (ano base 2019).
Fonte: Elaboração própria.

Em uma análise mais aprofundada pelos indicadores de cada tema pela Tabela 15 verifica-se que as maiores dificuldades na governança do Caminho da Fé se encontram no subtema de *Acessibilidade ao destino*. Os indicadores relacionados aos índices nulo e muito baixo, indicam a dificuldade de articulação com os terminais de acesso dentro e fora dos municípios integrantes à rota, principalmente aos terminais de nível nacional localizado nos grandes centros urbanos. A operação cicloinclusiva dos transportes intrarregionais não se faz explícita ou articulada à gestão da rota. Contudo, a solução encontrada de conectar municípios mais distantes do percurso original (Ramal Principal) por meio de Ramais Secundários se mostrou bastante acertada para atração de cicloturistas e caminhantes residentes em localidades mais distantes sem a necessidade de integração a outros modos de transporte.

Tabela 15: Índices de governança do Caminho da Fé por indicador (ano base 2019).

| Área temática | Subtema | Indicador | Índice | Valor |
|-----------------------|----------------------------------|-------------------------------|-------------|-------|
| Gestão estratégica | Subsistência | Recursos internos fixos | Alto | 0,066 |
| | | Captação de recursos | Muito alto | 0,028 |
| | Cooperação | Estrutura regional | Muito alto | 0,103 |
| | | Articulação externa | Alto | 0,020 |
| Monitoramento | Análise da demanda real | Coleta de dados quantitativos | Nulo | 0,000 |
| | | Coleta de dados qualitativos | Alto | 0,016 |
| | | Análise dos dados | Muito alto | 0,034 |
| | Análise do mercado | Mercado interno | Alto | 0,013 |
| | | Mercado externo | Muito alto | 0,050 |
| Acesso | Infraestrutura da rota | Ciclabilidade da rota | Alto | 0,039 |
| | | Sinalização da rota | Muito alto | 0,027 |
| | | Atratividade da rota | Alto | 0,021 |
| | Acessibilidade ao destino | Terminais de acesso | Nulo | 0,000 |
| | | Transporte intrarregional | Muito baixo | 0,005 |
| Funcionamento e apoio | Serviços de turismo e amenidades | Atrativos e receptivo | Muito alto | 0,042 |
| | | Meios de hospedagem | Muito alto | 0,120 |
| | | Alimentação e pontos de apoio | Muito alto | 0,030 |
| | Serviços complementares | Facilidades para ciclistas | Médio | 0,008 |
| | | Sistema de informações | Alto | 0,040 |
| | | Serviços básicos | Muito alto | 0,014 |
| Comunicação | Coordenação do destino | Capacitação | Alto | 0,038 |
| | | Comunicação interna | Muito alto | 0,046 |
| | Divulgação do destino | Promoção digital | Alto | 0,029 |
| | | Atuação em rede | Alto | 0,024 |

Fonte: Elaboração própria.

Os destaques por subtema e área temática para maior compreensão do panorama geral da governança do Caminho da Fé e de sua respectiva ARS se encontram no item I do APÊNDICE E. A indicação de sua página pode ser encontrada diretamente na Tabela 14, no capítulo anterior.

5.1.2. Circuito Vale Europeu – SC (2006)

O Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (ou apenas Circuito Vale Europeu) foi a primeira rota no Brasil a ser estruturada com foco nos usuários de bicicleta, tendo seu lançamento no ano de 2006 (BUSARELLO, 2020). Sua gestão deriva de uma articulação contínua entre o poder público, na figura do Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí (CIMVI), e a sociedade civil organizada pela Associação Vale Europeu – formada, principalmente, por empresários do segmento turístico da mesma região do CIMVI.

Conforme levantado por Busarello (2020) em sua pesquisa, o histórico da rota tem início com integrantes da Associação Vale Europeu que, inspirados pelo Caminho de Santiago de Compostela, desenharam a proposta do percurso e executaram o projeto junto ao Clube de Cicloturismo do Brasil. A identificação de uma estrutura já existente no CIMVI, que até então era focado na gestão de resíduos entre os municípios da região, permitiu o diálogo e consolidação da parceria para introduzir a competência de turismo com o intuito de absorver a gestão da nova rota. A formação desta parceria possibilitou a oficialização do Circuito Vale Europeu durante o 5º Encontro Nacional de Cicloturismo e Aventura, ocorrido na cidade de Timbó (SC).

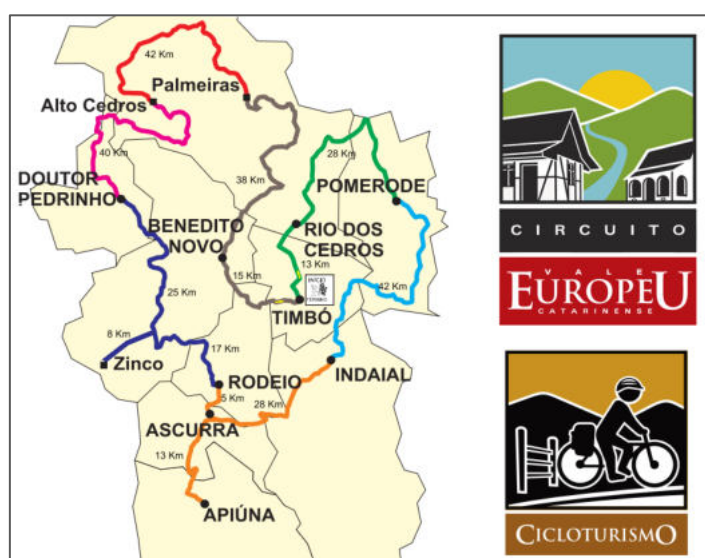


Figura 21: Identidade visual e roteiro do Circuito de Cicloturismo do Vale Europeu Catarinense. Fonte: Adaptado de CIMVI (2021a).

Os 280 km de extensão da rota atravessam nove municípios catarinenses: Apiúna, Ascurra, Benedito Novo, Doutor Pedrinho, Indaial, Pomerode, Rio dos Cedros, Rodeio e Timbó. A Figura 21 apresenta o traçado do roteiro do Circuito Vale Europeu entre seus municípios participantes juntamente a sua identidade visual definida para o destino como um todo. Nesta mesma figura, acompanha-se o selo específico para o cicloturismo, pois no decorrer dos anos outras atividades turísticas foram integradas à oferta de produtos do destino – p. ex. rota de caminhantes, turismo rural e roteiro gastronômico.

Por ter sido a primeira rota brasileira a ser projetada pensando no usuário da bicicleta, o Circuito Vale Europeu tornou-se referência a novas rotas de cicloturismo estabelecidas nos anos seguintes (como será possível observar nos outros estudos de caso desta

pesquisa). Este fator se deve não apenas ao seu pioneirismo, mas também ao fato de alguns marcos para a atividade no país terem seu território como base, como a produção do Manual de Circuitos de Cicloturismo (SOARES, 2010) e a realização de eventos ciclísticos com grande repercussão e com desdobramentos a outras localidades (CCB, 2016). O recente reconhecimento do Circuito Vale Europeu como rota turística pela Assembleia Legislativa de Santa Catarina como Lei nº 18.207/2021 demonstra a evolução da rota como produto e do cicloturismo como política pública (CIMVI, 2021b).

Aplicada no dia 14 de agosto de 2020, a entrevista com a gestora representante da rota – a qual é Diretora de Turismo do CIMVI – obteve os dados referentes à Figura 22. Nota-se que o índice geral, classificado como alto, é consolidado pelos altos índices de quatro temas: *Gestão estratégica*, *Acesso*, *Funcionamento e apoio* e *Comunicação*. Destes, apenas o terceiro atinge a classificação de muito alto. Identifica-se, também, no tema de *Monitoramento* a principal lacuna no que concerne à governança da rota.

Circuito do Vale Europeu Catarinense

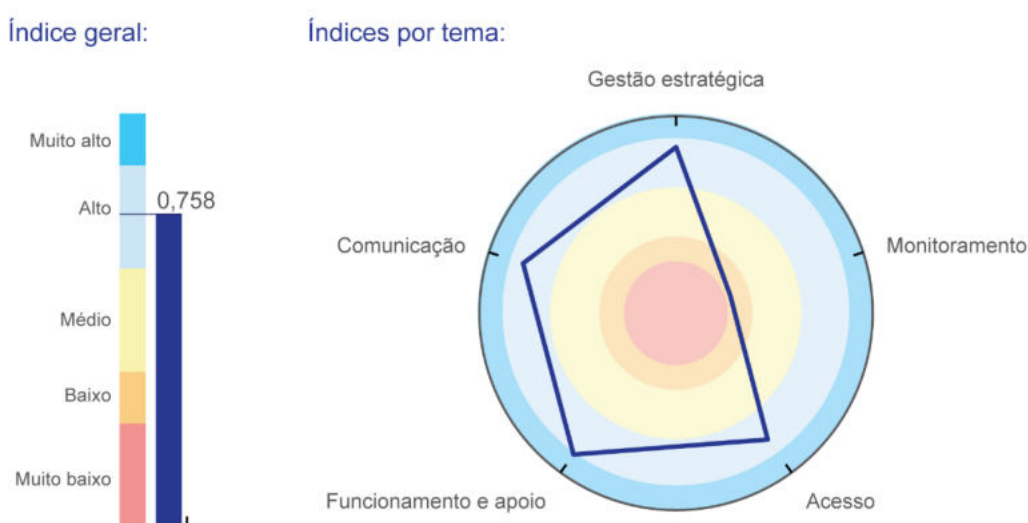


Figura 22: Visão geral dos indicadores de governança do Circuito Vale Europeu (ano base 2019).
Fonte: Elaboração própria.

Para uma compreensão mais detalhada nos processos de governança do Circuito Vale Europeu, dedica-se uma análise dos indicadores de duas áreas temáticas na Tabela 16: *Monitoramento* e *Acesso*. Sobre o tema de *Monitoramento*, é perceptível o não preenchimento dos elementos qualificadores tanto no subtema de *Análise da demanda real* quanto na *Análise de mercado*. Contudo, a proposição existente de consolidar um

observatório de dados para o Circuito Vale Europeu traz uma perspectiva de sistematização desde a coleta de dados até a análise do mercado interno e externo. Concernente ao índice alto do tema de *Acesso*, salienta-se que, apesar da dificuldade em articular-se com os terminais de acesso no subtema de *Acessibilidade ao destino*, há uma compensação aos indicadores de *Ciclabilidade*, *Sinalização* e *Atratividade* dentro do contexto de *Infraestrutura da rota*.

Tabela 16: Índices de governança do Circuito Vale Europeu por indicador (ano base 2019).

| Área temática | Subtema | Indicador | Índice | Valor |
|-----------------------|----------------------------------|-------------------------------|-------------|-------|
| Gestão estratégica | Subsistência | Recursos internos fixos | Alto | 0,066 |
| | | Captação de recursos | Muito alto | 0,028 |
| | Cooperação | Estrutura regional | Alto | 0,086 |
| | | Articulação externa | Alto | 0,020 |
| Monitoramento | Análise da demanda real | Coleta de dados quantitativos | Nulo | 0,000 |
| | | Coleta de dados qualitativos | Alto | 0,016 |
| | | Análise dos dados | Médio | 0,017 |
| | Análise do mercado | Mercado interno | Nulo | 0,000 |
| | | Mercado externo | Muito baixo | 0,010 |
| Acesso | Infraestrutura da rota | Ciclabilidade da rota | Muito alto | 0,053 |
| | | Sinalização da rota | Muito alto | 0,027 |
| | | Atratividade da rota | Muito alto | 0,028 |
| | Acessibilidade ao destino | Terminais de acesso | Nulo | 0,000 |
| | | Transporte intrarregional | Médio | 0,011 |
| | | | | |
| Funcionamento e apoio | Serviços de turismo e amenidades | Atrativos e receptivo | Muito alto | 0,042 |
| | | Meios de hospedagem | Muito alto | 0,120 |
| | | Alimentação e pontos de apoio | Muito alto | 0,030 |
| | Serviços complementares | Facilidades para ciclistas | Muito alto | 0,016 |
| | | Sistema de informações | Médio | 0,030 |
| | | Serviços básicos | Muito alto | 0,014 |
| Comunicação | Coordenação do destino | Capacitação | Alto | 0,048 |
| | | Comunicação interna | Alto | 0,037 |
| | | | | |
| | Divulgação do destino | Promoção digital | Alto | 0,029 |
| | | Atuação em rede | Alto | 0,029 |

Fonte: Elaboração própria.

Os destaques por subtema e área temática para maior compreensão do panorama geral da governança do Circuito Vale Europeu e de sua respectiva ARS se encontram no item II do APÊNDICE E. A indicação de sua página pode ser encontrada diretamente na Tabela 14, no capítulo anterior.

5.1.3. Circuito Costa Verde e Mar – SC (2009)

Segundo a própria relatoria de atividade do Consórcio Intermunicipal de Turismo Costa Verde e Mar (CITMAR, 2008), a motivação de desenvolver uma rota de cicloturismo

para os municípios desta região turística surgiu após o Circuito Vale Europeu ter se estabelecido com sucesso. Com elaboração do projeto durante o ano de 2008 pelo Clube de Cicloturismo do Brasil e execução deste pelo CITMAR em 2009, o lançamento oficial se deu em setembro deste mesmo ano em um evento em São Paulo denominado Adventure Sports Fair (CITMAR, 2009). Atualmente, o Circuito Costa Verde e Mar conta com 212,1 km abrangendo 10 municípios (ver Figura 23).



Figura 23: Identidade visual e roteiro do Circuito Costa Verde e Mar.
Fonte: Adaptado de CITMAR (2020).

O seu traçado, no entanto, obteve mudanças por saídas e reentradas de municípios no consórcio que acarretaram certos entraves na gestão e necessidades de alteração. No ano de 2009, marcado pela construção e lançamento da rota, foi firmada uma parceria com o Parque Unipraias, na cidade de Balneário Camboriú, para se tornar o ponto de partida do Circuito Costa Verde e Mar (CITMAR, 2009). Contudo, entre os anos de 2012 e 2016, a saída deste município da estrutura organizacional do consórcio levou a mudança, em 2013, do modelo de promoção da rota. Deste momento em diante, deixou-se de existir um ponto de início e término na rota, sendo encorajado aos cicloturistas que comecem suas viagens por qualquer um dos municípios (CITMAR, 2013).

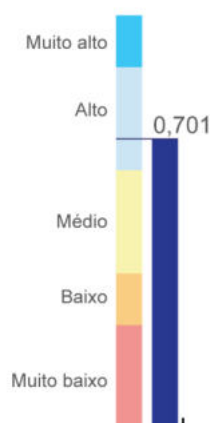
O retorno de Balneário Camboriú para o CITMAR, em 2017, possibilitou a busca por novos parceiros e um reposicionamento no mercado turístico – fator que ressalta a importância estratégica deste município tanto para a rota quanto para o destino como um todo. O pioneirismo deste roteiro de cicloturismo criou expertises e estabeleceu parâmetros para o desenvolvimento de outros produtos dentro da estrutura do CITMAR.

Atualmente, são cinco produtos temáticos trabalhados no consórcio, contando o de cicloturismo: Ecoturismo e Aventura, Roteiro Cultural, Guia Náutico e Tour da Experiência (CITMAR, 2021).

Em 03 de agosto de 2020, a gestora representante da rota foi entrevistada para coleta das informações necessárias sobre os indicadores da pesquisa para composição dos índices presentes na Figura 24. A posição da entrevistada na instituição gestora, o CITMAR, é a de Diretora Executiva. Classificado como alto, o índice geral de 0,701 remete, especialmente, às temáticas de *Acesso*, *Funcionamento e apoio* e *Comunicação*. Enquanto estas se igualam na classificação alta, a área temática de *Gestão estratégica* e de *Monitoramento* são notadas como principais questões para uma governança ainda mais consolidada.

Circuito Costa Verde e Mar

Índice geral:



Índices por tema:



Figura 24: Visão geral dos indicadores de governança do Circuito Costa Verde e Mar (ano base 2019).

Fonte: Elaboração própria.

A estratificação dos indicadores da Tabela 17 demonstra o equilíbrio entre as três áreas temáticas classificadas com índice alto. Um destaque importante é justamente o tema de *Acesso*, no qual se identificou articulações bem consolidadas com atores estratégicos presentes no território para execução de atividades relacionadas à *Acessibilidade ao destino*. Por outro lado, a classificação média da maioria dos índices dos subtemas de *Subsistência* e *Cooperação* aponta a necessidade de distribuição de responsabilidades no processo de governança a maior quantidade de atores representativos da sociedade civil

e da iniciativa privada. Quanto ao tema de *Monitoramento*, salienta-se a dificuldade de coletar informações completas sobre o uso da rota em áreas de maior densidade populacional. A sobreposição de diferentes motivações ao uso da bicicleta abre uma oportunidade para se estruturar levantamentos integrados entre as áreas de mobilidade urbana e de turismo, consolidando a perspectiva de convergência do planejamento cicloinclusivo.

Tabela 17: Índices de governança do Circuito Costa Verde Mar por indicador (ano base 2019).

| Área temática | Subtema | Indicador | Índice | Valor |
|-----------------------|----------------------------------|-------------------------------|-------------|-------|
| Gestão estratégica | Subsistência | Recursos internos fixos | Médio | 0,050 |
| | | Captação de recursos | Médio | 0,011 |
| | Cooperação | Estrutura regional | Médio | 0,051 |
| | | Articulação externa | Alto | 0,020 |
| Monitoramento | Análise da demanda real | Coleta de dados quantitativos | Nulo | 0,000 |
| | | Coleta de dados qualitativos | Alto | 0,016 |
| | | Análise dos dados | Baixo | 0,011 |
| | Análise do mercado | Mercado interno | Muito baixo | 0,003 |
| | | Mercado externo | Médio | 0,030 |
| Acesso | Infraestrutura da rota | Ciclabilidade da rota | Alto | 0,039 |
| | | Sinalização da rota | Muito alto | 0,027 |
| | | Atratividade da rota | Alto | 0,021 |
| | Acessibilidade ao destino | Terminais de acesso | Muito alto | 0,025 |
| | | Transporte intrarregional | Alto | 0,016 |
| Funcionamento e apoio | Serviços de turismo e amenidades | Atrativos e receptivo | Muito alto | 0,042 |
| | | Meios de hospedagem | Muito alto | 0,120 |
| | | Alimentação e pontos de apoio | Médio | 0,012 |
| | Serviços complementares | Facilidades para ciclistas | Alto | 0,012 |
| | | Sistema de informações | Alto | 0,040 |
| | | Serviços básicos | Muito alto | 0,014 |
| Comunicação | Coordenação do destino | Capacitação | Muito alto | 0,057 |
| | | Comunicação interna | Médio | 0,028 |
| | Divulgação do destino | Promoção digital | Alto | 0,029 |
| | | Atuação em rede | Alto | 0,024 |

Fonte: Elaboração própria.

Os destaques por subtema e área temática para maior compreensão do panorama geral da governança do Circuito Costa Verde e Mar e de sua respectiva ARS se encontram no item III do APÊNDICE E. A indicação de sua página pode ser encontrada diretamente na Tabela 14, no capítulo anterior.

5.1.4. Circuito Cascatas e Montanhas – RS (2014)

Com o intuito de fomentar o turismo rural por meio da difusão do cicloturismo, o Circuito Cascatas e Montanhas foi idealizado por um grupo de trabalho da Associação do

Comércio, Indústria, Serviços e Agropecuária de Rolante e Riozinho (Acisa) e lançado em agosto de 2014 (AMICAM, 2014a). Inspirado no Circuito Vale Europeu (MAHLER, 2021), a rota foi implementada em parceria com as prefeituras dos municípios gaúchos de Rolante, Riozinho e São Francisco de Paula e contempla 123 km de extensão segmentados em quatro etapas, conforme Figura 25.



Figura 25: Identidade visual e roteiro do Circuito Cascatas e Montanhas.
Fonte: Adaptado de AMICAM (2015).

A fim de centralizar e otimizar a gestão da rota a partir de um processo participativo entre entes públicos, privados e membros da sociedade civil, a Associação dos Amigos do Circuito das Cascatas e Montanhas (AMICAM) foi formalizada em abril de 2015. Considerou-se, também, a perspectiva de estabelecer convênios e parcerias pelo próprio formato associativo deste movimento (AMICAM, 2015). Assim, a aproximação com as prefeituras dos municípios integrantes da rota foi possibilitada de maneira mais efetiva, principalmente à cidade de Rolante, definida como sede do Circuito Cascatas e Montanhas e ponto de início e fim do percurso.

A gestora representante concedeu a entrevista durante o dia 14 de julho de 2020. No momento da entrevista, a esta se atribuíam duas funções de relevância à rota, a de vice-presidente da instituição gestora AMICAM e a de coordenadora de turismo do município de Rolante. O índice de 0,607, classificado como médio, agrega valores limítrofes de alto para médio referentes aos índices de *Acesso, Funcionamento e apoio* e *Comunicação*, ao mesmo tempo que as áreas temáticas de *Gestão estratégica* e *Monitoramento* se sustentam com índices considerados médios – conforme Figura 26.

Circuito Cascatas e Montanhas

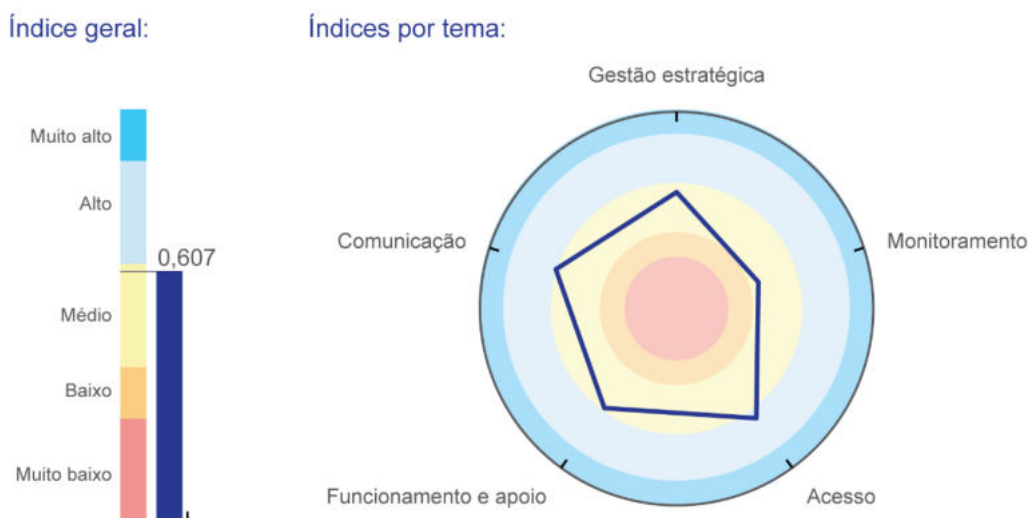


Figura 26: Visão geral dos indicadores de governança do Circuito Cascatas e Montanhas (ano base 2019).
Fonte: Elaboração própria.

Observa-se, na Tabela 18, uma variação maior entre a classificação dos indicadores em todos os temas. Com predominância de índices altos e médios, faz-se necessário compreender como os processos de governança se encadeiam para sua otimização e para proporcionar um cenário mais favorável à articulação de indicadores com índices muito baixos ou nulos. Dentro de cada área temática, é possível identificar um subtema com maior consolidação de processos de governança em contraste ao outro. No destaque para o *Acesso*, a elevada classificação nos indicadores de *Infraestrutura da rota* incide de forma compensatória no valor global do tema, no qual é impactado pela ausência de elementos de qualidade preenchidos aos indicadores do subtema de *Acessibilidade ao destino*.

A relação entre os pesos atribuídos para cada indicador (vide Capítulo 4) e o valor global resultante da pesquisa se faz presente ao caso de estudo do Circuito Cascatas e Montanhas. Entre os três indicadores de peso abaixo de 0,020 no valor global da pesquisa, um possui índice nulo (*Serviços básicos*) e dois possuem índices muito baixo (*Mercado interno e Facilidade para ciclistas*). Reforça-se que são indicadores sobre a articulação da instituição gestora perante a estes serviços na coordenação da rota, e não necessariamente que estes serviços não existam para o usuário durante o percurso.

Tabela 18: Índices de governança do Circuito Cascatas e Montanhas por indicador (ano base 2019).

| Área temática | Subtema | Indicador | Índice | Valor |
|-----------------------|----------------------------------|-------------------------------|-------------|-------|
| Gestão estratégica | Subsistência | Recursos internos fixos | Médio | 0,050 |
| | | Captação de recursos | Alto | 0,022 |
| | Cooperação | Estrutura regional | Médio | 0,051 |
| | | Articulação externa | Alto | 0,016 |
| Monitoramento | Análise da demanda real | Coleta de dados quantitativos | Nulo | 0,000 |
| | | Coleta de dados qualitativos | Médio | 0,012 |
| | | Análise dos dados | Alto | 0,023 |
| | Análise do mercado | Mercado interno | Muito baixo | 0,003 |
| | | Mercado externo | Médio | 0,030 |
| Acesso | Infraestrutura da rota | Ciclabilidade da rota | Muito alto | 0,053 |
| | | Sinalização da rota | Muito alto | 0,027 |
| | | Atratividade da rota | Alto | 0,021 |
| | Acessibilidade ao destino | Terminais de acesso | Nulo | 0,000 |
| | | Transporte intrarregional | Nulo | 0,000 |
| Funcionamento e apoio | Serviços de turismo e amenidades | Atrativos e receptivo | Médio | 0,021 |
| | | Meios de hospedagem | Alto | 0,090 |
| | | Alimentação e pontos de apoio | Médio | 0,018 |
| | Serviços complementares | Facilidades para ciclistas | Muito baixo | 0,004 |
| | | Sistema de informações | Alto | 0,051 |
| | | Serviços básicos | Nulo | 0,000 |
| Comunicação | Coordenação do destino | Capacitação | Baixo | 0,019 |
| | | Comunicação interna | Alto | 0,037 |
| | Divulgação do destino | Promoção digital | Alto | 0,029 |
| | | Atuação em rede | Alto | 0,029 |

Fonte: Elaboração própria.

Os destaques por subtema e área temática para maior compreensão do panorama geral da governança do Circuito Cascatas e Montanhas e de sua respectiva ARS se encontram no item IV do APÊNDICE E. A indicação de sua página pode ser encontrada diretamente na Tabela 14, no capítulo anterior.

5.1.5. Volta das Transições – MG (2016)

A Volta das Transições foi lançada no ano de 2016, mas seu processo de criação se iniciou em 2013, quando um operador de receptivo da região se certificou da disposição da Associação dos Municípios do Circuito Turísticos Serra de Ibitipoca (ou, simplesmente, Circuito Serra de Ibitipoca – CSI) para a execução de um projeto focado no turismo de experiência. Após apresentar, com sucesso, a proposta de um “Roteiro de bicicleta pelos dez municípios do Circuito”, juntou-se a dois turismólogos para estabelecer um grupo de trabalho com a atribuição de definir o traçado base da rota e de planejar e executar o projeto como um todo projeto (FORTES, 2018). O roteiro implementado, conforme Figura 27, consiste em um traçado circular de 408 km divididos em sete etapas que são

apresentadas como sugestão, mas que podem ser realizadas de acordo com a vontade, disponibilidade e preparo físico de cada cicloturista (CSI, 2021).

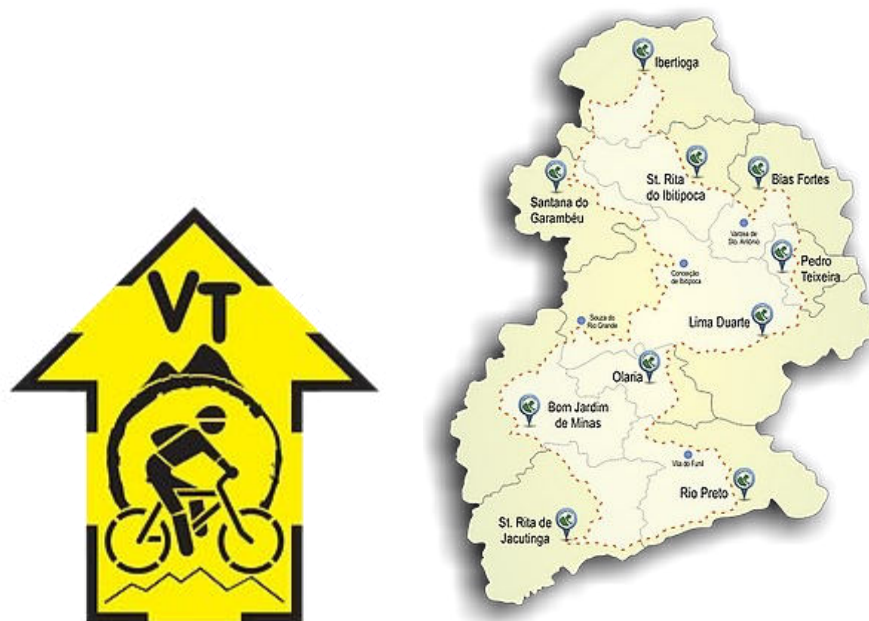


Figura 27: Identidade visual e roteiro da Volta das Transições
Fonte: Adaptado de CSI (2021).

O nome Volta das Transições foi escolhido por melhor representar a mudança constante da bio e geodiversidade e da composição histórico-cultural dos atrativos construídos na região durante todo o percurso (CSI, 2015). O envolvimento do cicloturismo como atividade âncora para os municípios do CSI se faz relevante ao observar a presença de um polo indutor de visitantes representativo na região, o Parque Estadual de Ibitipoca. O PE Ibitipoca obteve cerca de 430 mil visitas em 2016, sendo a terceira UC estadual com maior movimentação de visitantes no Brasil neste ano (RODRIGUES *et al.*, 2018). Assim, o cicloturismo surge como uma atividade capaz de distribuir o fluxo de visitantes aos municípios do entorno que não possuem tanta visibilidade frente à Lima Duarte (em seu distrito de Conceição de Ibitipoca), considerado o principal município de acesso a esta UC.

É importante salientar que a consolidação da Volta das Transições no decorrer dos anos contribuiu para o amadurecimento dos atores envolvidos e para o fortalecimento da CSI, oportunizando a incorporação da rota à Rede Trilhas e da região ao projeto Destino Mantiqueira. Segundo CSI (2019a), o principal produto do Destino Mantiqueira é a Trilha Transmantiqueira que, na proposta de conexão de UCs da Serra da Mantiqueira, se resume

em uma trilha com mais de 750 km cruzando 44 municípios de três estados: São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro. Ao se posicionar como agente regional na implementação deste projeto aos municípios da Serra de Ibitipoca, o CSI tem sua representatividade na prestação de “apoio técnico, logístico e financeiro nas ações de capacitação dos voluntários, transporte, sugestão de traçados, articulações institucionais, promoção, entre outras” (CSI, 2019a, p. 7).

O idealizador da Volta das Transições e então presidente da instituição gestora CSI concedeu a entrevista no dia 07 de julho de 2020, resultando no índice geral de 0,603 – conforme Figura 28. Este índice, classificado como médio, é composto pela presença de um alto índice de Funcionamento e apoio em contraposição de um índice baixo para muito baixo de *Monitoramento*. Os temas de *Gestão estratégica*, *Acesso* e *Comunicação* se situam em um índice médio se aproximando do alto.

Volta das Transições

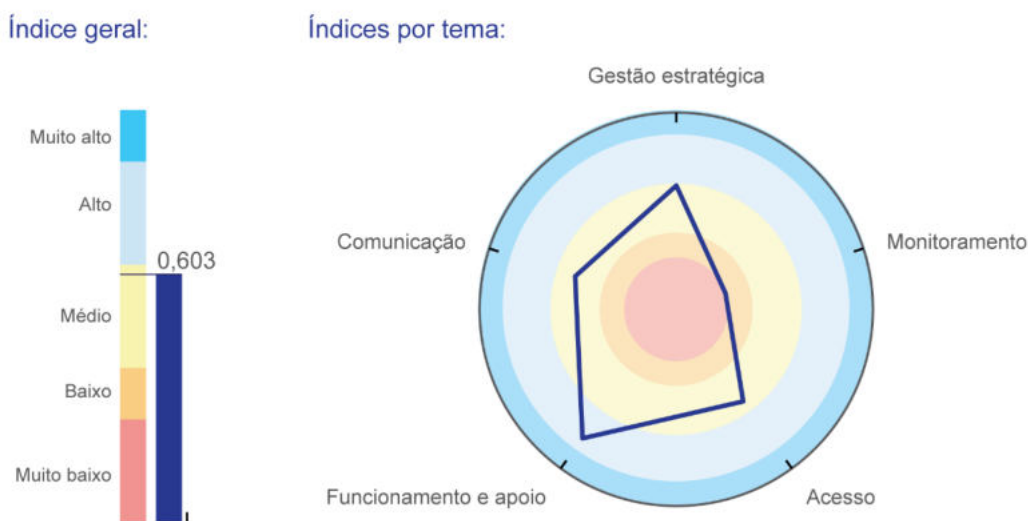


Figura 28: Visão geral dos indicadores de governança da Volta das Transições (ano base 2019).
Fonte: Elaboração própria.

Conforme apontam os números da Tabela 19, a força na *Gestão estratégica* da Volta das Transições se encontra mais nos arranjos do subtema de *Subsistência*, enquanto os indicadores de *Cooperação* devem ser vistos como oportunidades para otimização da relação entre cada município e extrarregional. A *Coordenação do destino*, nas dinâmicas de *Capacitação* e *Comunicação interna*, também retrata esta mesma oportunidade e indica mais um caminho para atingir maior consolidação dos processos de governança.

Denota-se o cenário favorável na condução da *Infraestrutura da rota* com seus respectivos *Serviços de turismo e amenidades* e *Serviços complementares*. Todavia, a ausência de terminais de acesso em nível nacional ou interestadual dificulta a articulação para melhor oferta de *Acessibilidade ao destino* sem a dependência dos centros urbanos de maior representatividade mais próximos.

Tabela 19: Índices de governança da Volta das Transições por indicador (ano base 2019).

| Área temática | Subtema | Indicador | Índice | VG |
|-----------------------|----------------------------------|-------------------------------|-------------|-------|
| Gestão estratégica | Subsistência | Recursos internos fixos | Alto | 0,066 |
| | | Captação de recursos | Alto | 0,022 |
| | Cooperação | Estrutura regional | Médio | 0,051 |
| | | Articulação externa | Baixo | 0,008 |
| Monitoramento | Análise da demanda real | Coleta de dados quantitativos | Nulo | 0,000 |
| | | Coleta de dados qualitativos | Médio | 0,012 |
| | | Análise dos dados | Médio | 0,017 |
| | Análise do mercado | Mercado interno | Nulo | 0,000 |
| | | Mercado externo | Muito baixo | 0,010 |
| Acesso | Infraestrutura da rota | Ciclabilidade da rota | Alto | 0,039 |
| | | Sinalização da rota | Muito alto | 0,027 |
| | | Atratividade da rota | Médio | 0,014 |
| | Acessibilidade ao destino | Terminais de acesso | Nulo | 0,000 |
| | | Transporte intrarregional | Muito baixo | 0,005 |
| Funcionamento e apoio | Serviços de turismo e amenidades | Atrativos e receptivo | Médio | 0,021 |
| | | Meios de hospedagem | Muito alto | 0,120 |
| | | Alimentação e pontos de apoio | Muito alto | 0,030 |
| | Serviços complementares | Facilidades para ciclistas | Médio | 0,008 |
| | | Sistema de informações | Alto | 0,040 |
| | | Serviços básicos | Muito alto | 0,014 |
| Comunicação | Coordenação do destino | Capacitação | Muito baixo | 0,010 |
| | | Comunicação interna | Médio | 0,028 |
| | Divulgação do destino | Promoção digital | Alto | 0,029 |
| | | Atuação em rede | Alto | 0,029 |

Fonte: Elaboração própria.

Os destaques por subtema e área temática para maior compreensão do panorama geral da governança da Volta das Transições e de sua respectiva ARS se encontram no item V do APÊNDICE E. A indicação de sua página pode ser encontrada diretamente na Tabela 14, no capítulo anterior.

5.1.6. CRER: Caminho Religioso da Estrada Real – MG/SP (2017)

O Caminho Religioso da Estrada Real (CRER), como sugere o próprio nome, nasce de um desdobramento do Instituto Estrada Real (IER) em parceria com a Secult-MG e inspirado no Caminho de Santiago de Compostela (IER, 2017). A Estrada Real,

consolidada desde 1999 sob a alcunha de maior roteiro turístico do país – com mais de 1600 km de extensão, já se desencadeava em quatro caminhos: Caminho Velho, Caminho Novo, Caminho dos Diamantes e Caminho Sabarabuçu (IER, 2021). O CRER, no entanto, surgiu com a proposta de ser uma rota de peregrinação com gestão independente do IER, mas dialogando fisicamente e administrativamente.

Sendo assim, em 2017, o CRER foi lançado para conectar dois importantes santuários nacionais: Santuário de Nossa Senhora da Piedade (Caeté, MG) e Santuário Nacional de Nossa Senhora Aparecida (Aparecida, SP). Não por acaso, este ano marcou justamente os aniversários de 250 anos de devoção à N. Sra. da Piedade e de 300 anos de devoção à N. Sra. Aparecida. Tendo isso em mente, o principal evento de inauguração da rota foi a Romaria 550 (soma de ambos os aniversários), que ocorreu entre os meses de setembro e outubro para caminhantes, ciclistas e motoristas de veículos *off-road* – também conhecido por “jipeiros” (IER, 2017). A Figura 29 expõe a identidade visual do CRER, junto ao traçado de seus 828,4 km de extensão – somados de acordo com informações por trecho na página oficial da rota.

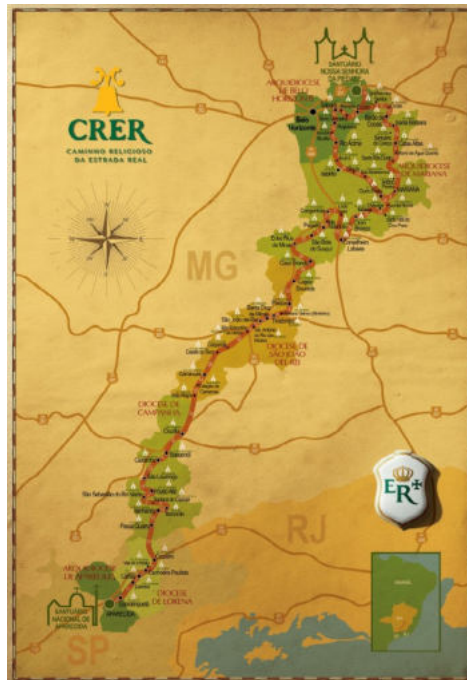


Figura 29: Identidade visual e roteiro do CRER
Fonte: CRER (2020).

Para esta gestão destacada do IER, segundo resultados da entrevista realizada, optou-se por uma governança integrada por diferentes entidades, porém centralizada em uma

organização privada. A Sacrum Brasilidades foi criada no mesmo ano de 2017 e, desde então, seus integrantes atuam em sintonia à Puc-Minas, através do Núcleo de Estudos e Pesquisa em Pastoral da Cultura (Nepac), e à Conferência Nacional dos Bispos do Brasil (CNBB), pela Comissão Episcopal Pastoral para Cultura e Educação. Em um período de dois anos, é possível realçar o fortalecimento de uma rede de rotas peregrinas pelo Salão Nacional de Turismo Religioso (Santure) e do fomento a outro roteiro que surge com bastante representatividade dentro da grande região de atuação do CRER, a Rota Nhá Chica (CRER, 2019).

Nos dias 05 e 12 de novembro de 2020, a entrevista foi conduzida junto ao representante da instituição gestora do CRER, a Sacrum Brasilidades. A classificação média obtido pelo índice geral de 0,588 (Figura 30) se deve a soma de índices limítrofes entre alto para médio das áreas temáticas de *Gestão estratégica*, *Funcionamento e apoio* e *Comunicação*, em equilíbrio ao índice muito baixo sobre o *Monitoramento*. O índice do tema relacionado ao *Acesso*, por sua vez, configura-se em situação intermediária.

CRER - Caminho Religioso da Estrada Real

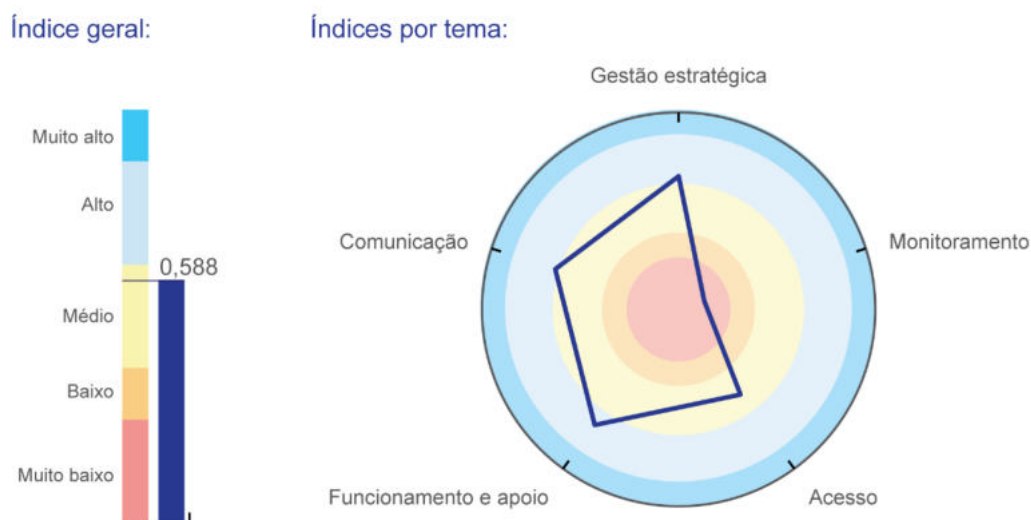


Figura 30: Visão geral dos indicadores de governança do CRER (ano base 2019).
Fonte: Elaboração própria.

Sustentado por uma classificação mais alta dos indicadores de maior peso conforme hierarquização realizada pelos especialistas – apresentado no Capítulo 4, a governança da rota estabelece uma classificação média para alta tendo em vista suas articulações nos subtemas de *Cooperação*, *Infraestrutura da rota* e *Serviços complementares* (Tabela 20).

Os indicadores de *Subsistência* trazem uma significativa contraposição quando o índice de *Captação de recursos* é muito alto e o de *Recursos internos fixos*, muito baixo – consequente de uma centralização dos aportes fixos de recursos à instituição gestora. Assim como outras rotas já analisadas neste trabalho, os subtemas que compõem o *Monitoramento* e o subtema de *Acessibilidade ao destino* se posicionam como grandes desafios aos processos de governança do CRER.

Tabela 20: Índices de governança do CRER por indicador (ano base 2019).

| Área temática | Subtema | Indicador | Índice | Valor |
|-----------------------|----------------------------------|-------------------------------|-------------|-------|
| Gestão estratégica | Subsistência | Recursos internos fixos | Muito baixo | 0,017 |
| | | Captação de recursos | Muito alto | 0,028 |
| | Cooperação | Estrutura regional | Muito alto | 0,103 |
| | | Articulação externa | Alto | 0,016 |
| Monitoramento | Análise da demanda real | Coleta de dados quantitativos | Nulo | 0,000 |
| | | Coleta de dados qualitativos | Muito baixo | 0,004 |
| | | Análise dos dados | Nulo | 0,000 |
| | Análise do mercado | Mercado interno | Nulo | 0,000 |
| | | Mercado externo | Médio | 0,020 |
| Acesso | Infraestrutura da rota | Ciclabilidade da rota | Alto | 0,039 |
| | | Sinalização da rota | Médio | 0,014 |
| | | Atratividade da rota | Alto | 0,021 |
| | Acessibilidade ao destino | Terminais de acesso | Nulo | 0,000 |
| | | Transporte intrarregional | Muito baixo | 0,005 |
| Funcionamento e apoio | Serviços de turismo e amenidades | Atrativos e receptivo | Médio | 0,021 |
| | | Meios de hospedagem | Alto | 0,090 |
| | | Alimentação e pontos de apoio | Médio | 0,018 |
| | Serviços complementares | Facilidades para ciclistas | Alto | 0,012 |
| | | Sistema de informações | Alto | 0,051 |
| | | Serviços básicos | Muito alto | 0,014 |
| Comunicação | Coordenação do destino | Capacitação | Alto | 0,048 |
| | | Comunicação interna | Médio | 0,028 |
| | | Divulgação do destino | Médio | 0,022 |
| | Divulgação do destino | Promoção digital | Médio | 0,022 |
| | | Atuação em rede | Médio | 0,018 |

Fonte: Elaboração própria.

Os destaques por subtema e área temática para maior compreensão do panorama geral da governança do CRER e de sua respectiva ARS se encontram no item VI do APÊNDICE E. A indicação de sua página pode ser encontrada diretamente na Tabela 14, no capítulo anterior.

5.1.7. Caminho dos Anjos – MG (2018)

O caso do Circuito Caminho dos Anjos (ou simplesmente Caminho dos Anjos) possui, de fato, uma contextualização diferenciada entre as rotas investigadas. No ano de 2007, a

rota foi criada por ação individual do representante da operadora de receptivo Madá Turismo, inspirado pela conclusão do Caminho de Santiago de Compostela pela sétima vez. O desenvolvimento da rota se fez com base em parceiros locais e, inicialmente, foram distribuídos 235 km por dez etapas (Figura 31). Com o ponto de partida indicado pelo município mineiro de Caxambu, a sugestão de tempo para conclusão do percurso era de dez dias para caminhantes e de cinco dias para cicloturistas (MADÁ TURISMO, 2014).



Figura 31: Identidade visual e roteiro do Caminho dos Anjos.
Fonte: Pousada Pico do Papagaio (2015).

Depois de operar por alguns anos, uma redução nas atividades da Madá Turismo levou ao estabelecimento de uma parceria com outra operadora de receptivo, a Araucária Ecoturismo. Esta parceria na operação da rota durou até 2015, quando a gestão do Caminho dos Anjos foi interrompida de vez. Após assumir a gestão da rota de forma oficial, o representante da Araucária Ecoturismo iniciou o trabalho de reativação do percurso e seus respectivos atores estratégicos entre os anos de 2017 e 2018. Até o momento da entrevista para esta pesquisa, o gestor confirma alguns ajustes realizados no traçado original, resultando na extensão atual de 247 km por dez municípios mineiros – com transferência do ponto de partida de Caxambu para São Lourenço.

O fato de São Lourenço abranger quatro rotas de cicloturismo consolidadas até o momento anterior à pandemia (SALDANHA *et al*, 2021a) coincide à governança do Caminho dos Anjos possuir canais abertos com gestores do CRER, Estrada Real e Rota Nhá Chica. Esta última, antes de seu lançamento oficial em 2019, acontecia anualmente por meio de romarias e tratada como Caminho de Nhá Chica e seu trajeto consistia de

“São Lourenço em sentido a Caxambu e Baependi, percorrendo o mesmo trajeto do Caminho dos Anjos, porém em sentido contrário” (MADÁ TURISMO, 2014).

O representante da atual gestão do Caminho dos Anjos, a Araucária Ecoturismo, foi entrevistado em 02 de setembro de 2020 e resultou nos índices apresentados na Figura 32. Com classificação média, o índice geral de 0,478 retrata o momento desafiador de reestruturação que a rota se encontra na transição de inativada para a presença de um novo gestor. Apesar da compreensível prioridade à temática de *Funcionamento e apoio*, a qual apresenta um índice alto e agrega naturalmente as expertises como operadora de receptivo, a governança ainda enfrenta grandes pendências nos temas de *Comunicação* e *Monitoramento*.

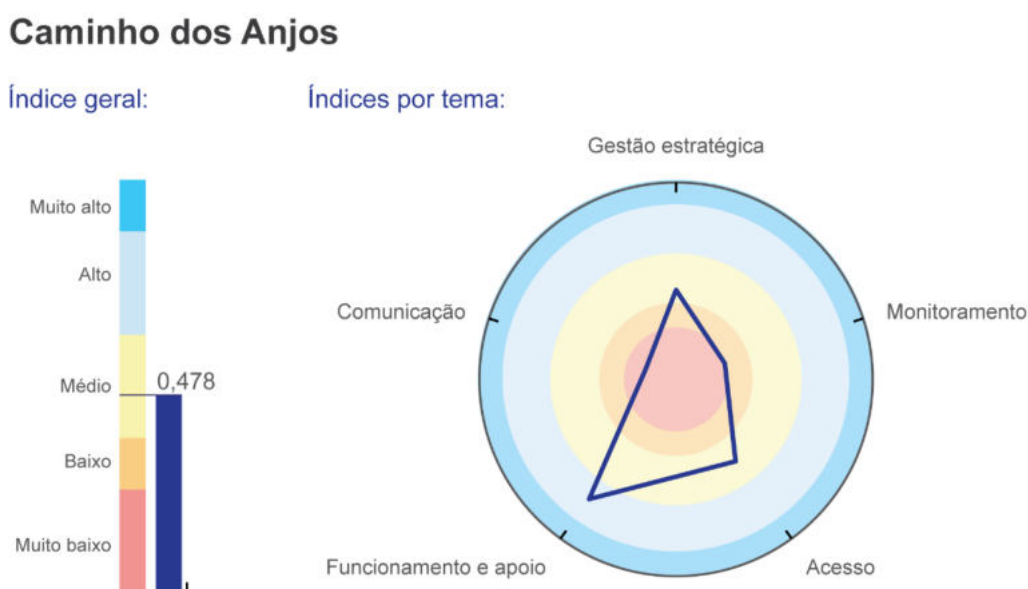


Figura 32: Visão geral dos indicadores de governança do Caminho dos Anjos (ano base 2019).
Fonte: Elaboração própria.

Para compreender mais amplamente a composição destes índices anteriores, a Tabela 21 detalha em quais indicadores a governança para o Caminho dos Anjos se faz mais articulada e em quais existe a necessidade de maiores esforços para fluidez e consolidação de uma gestão cada vez mais integrada. Os índices mais elevados nos subtemas de *Infraestrutura da rota*, *Serviços de turismo e amenidades* e *Serviços complementares* garantem a experiência de um destino de cicloturismo ao usuário final. Contudo, a efetivação de elementos importantes nos indicadores de *Comunicação* pode garantir as

visibilidades interna e externa necessárias para fortalecimento dos indicadores de *Gestão estratégica* e de *Monitoramento*.

Tabela 21: Índices de governança do Caminho dos Anjos por indicador (ano base 2019).

| Área temática | Subtema | Indicador | Índice | Valor |
|-----------------------|----------------------------------|-------------------------------|-------------|-------|
| Gestão estratégica | Subsistência | Recursos internos fixos | Muito baixo | 0,017 |
| | | Captação de recursos | Médio | 0,017 |
| | Cooperação | Estrutura regional | Alto | 0,069 |
| | | Articulação externa | Baixo | 0,008 |
| Monitoramento | Análise da demanda real | Coleta de dados quantitativos | Nulo | 0,000 |
| | | Coleta de dados qualitativos | Alto | 0,016 |
| | | Análise dos dados | Muito baixo | 0,006 |
| | Análise do mercado | Mercado interno | Nulo | 0,000 |
| | | Mercado externo | Médio | 0,020 |
| | | | | |
| Acesso | Infraestrutura da rota | Ciclabilidade da rota | Alto | 0,039 |
| | | Sinalização da rota | Alto | 0,020 |
| | | Atratividade da rota | Muito baixo | 0,007 |
| | Acessibilidade ao destino | Terminais de acesso | Nulo | 0,000 |
| | | Transporte intrarregional | Médio | 0,011 |
| | | | | |
| Funcionamento e apoio | Serviços de turismo e amenidades | Atrativos e receptivo | Médio | 0,021 |
| | | Meios de hospedagem | Muito alto | 0,120 |
| | | Alimentação e pontos de apoio | Médio | 0,018 |
| | Serviços complementares | Facilidades para ciclistas | Alto | 0,012 |
| | | Sistema de informações | Alto | 0,040 |
| | | Serviços básicos | Alto | 0,010 |
| | | | | |
| Comunicação | Coordenação do destino | Capacitação | Nulo | 0,000 |
| | | Comunicação interna | Nulo | 0,000 |
| | Divulgação do destino | Promoção digital | Médio | 0,022 |
| | | Atuação em rede | Muito baixo | 0,006 |
| | | | | |

Fonte: Elaboração própria.

Os destaques por subtema e área temática para maior compreensão do panorama geral da governança do Caminho dos Anjos e de sua respectiva ARS se encontram no item VII do APÊNDICE E. A indicação de sua página pode ser encontrada diretamente na Tabela 14, no capítulo anterior.

5.1.8. Via Ecológica Serra dos Tapes – RS (2018)

A Via Ecológica Serra dos Tapes surge de uma iniciativa do responsável pelo Pedal Curticeira que, desde 2010, é uma empresa que tem como principal objetivo o fomento do ciclismo para o desenvolvimento sustentável. Suas ações para envolvimento dos atores do poder público, sociedade civil, iniciativa privada e academia se consolidam por meio de seminários, palestras, cursos e passeios de bicicleta (SCHETINO, 2013). Localizada a sudeste do Rio Grande do Sul, a região da Serra dos Tapes possui a maior concentração

de propriedades de agricultura familiar da América Latina (SERRA DOS TAPES, 2020). A partir desta vocação, a equipe do Pedal Curticeira se inspirou no projeto da Acolhida na Colônia (SC), no qual roteiros agroecológicos associados ao cicloturismo foram estabelecidos, para estruturação do projeto Via Ecológica Serra dos Tapes.

Em incursões junto ao Sebrae-RS, o respectivo projeto foi pensado de forma a potencializar o turismo agroecológico da região, agregando roteiros municipais dentro de uma rota de cicloturismo indutora. O ano de 2018 ficou marcado pelo lançamento da rota, formatada a partir do Manual de Circuito de Cicloturismo e com testagens do traçado por eventos ciclísticos organizados pelo próprio Pedal Curticeira. Concebido por uma extensão de 114 km, a Via Ecológica Serra dos Tapes abrange diretamente os municípios gaúchos de Pelotas e Morro Redondo, com sugestão de ser realizada em três dias (Figura 33).



Figura 33: Identidade visual e roteiro da Via Ecológica Serra dos Tapes.
Fonte: Karam (2021)

Após a fase de consolidação da rota na região, produtos focados na operação de receptivo foram construídos e lançados durante a pandemia para serem ofertados a visitantes e aumentar a visibilidade do destino dentro e fora do estado do Rio Grande do Sul (KARAM, 2021). Especula-se o envolvimento de municípios limieiros, como o de Canguçu, assim como o suporte e o envolvimento de novos roteiros de cicloturismo em nível local que se situem na área de abrangência da Via Ecológica da Serra dos Tapes.

A entrevista junto ao idealizador da rota e responsável pela respectiva empresa gestora, Pedal Curticeira, foi conduzida no dia 31 de agosto de 2020 e contemplou o índice geral de 0,607 – classificado como médio e apontado na Figura 34. Observam-se, nesta mesma figura, a presença de três escalas nos quais se distribuem as áreas temáticas a partir de seus índices: a mais elevada, contendo o tema de *Funcionamento e apoio*; a limítrofe entre alto e médio, composto pelas temáticas de *Acesso* e *Comunicação*; e os valores intermediários para baixo, com a *Gestão estratégica* e o *Monitoramento*.

Via Ecológica Serra dos Tapes

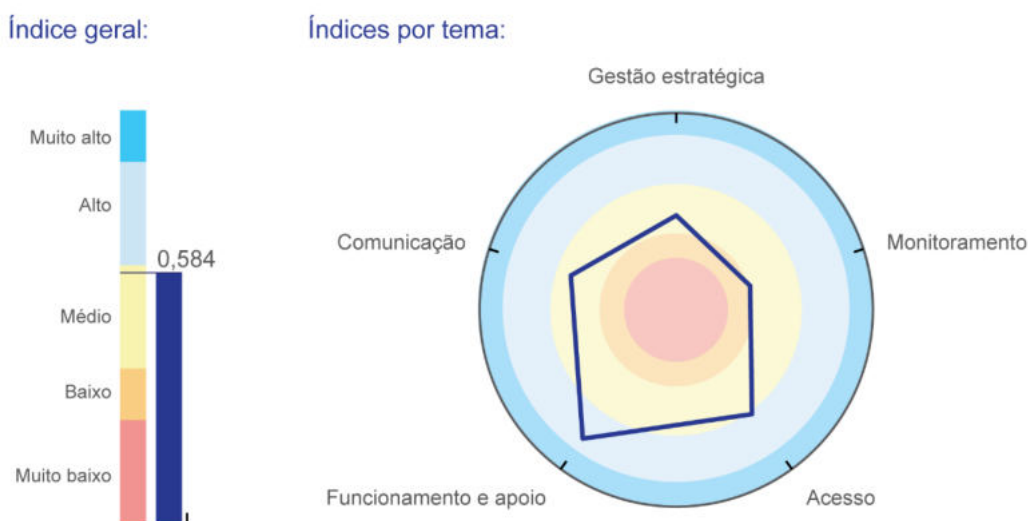


Figura 34: Visão geral dos indicadores de governança da Via Ecológica Serra dos Tapes (ano base 2019).
Fonte: Elaboração própria.

Identifica-se, por meio da Tabela 22, que a força dos indicadores em *Serviços de turismo e amenidades* sobrepõe algumas demandas não atingidas dentro do subtema de *Serviços complementares*. Outro destaque positivo se encontra no indicador de *Capacitação*, o qual envolve as atividades elencadas na estratégia de consolidação da rota junto aos atores locais. Esta mesma estratégia é notada no movimento de otimização dos aspectos referentes à *Subsistência e Cooperação* dentro da temática de *Gestão estratégica* para a Via Ecológica Serra dos Tapes. Por fim, observam-se as dificuldades para maior dedicação de esforços aos indicadores de *Monitoramento*, que se limitam às ações pontuais de maior fluxo de visitantes (como eventos ciclísticos) e à leitura de fontes secundárias sobre a atividade no país.

Tabela 22: Índices de governança da Via Ecológica Serra dos Tapes por indicador (ano base 2019).

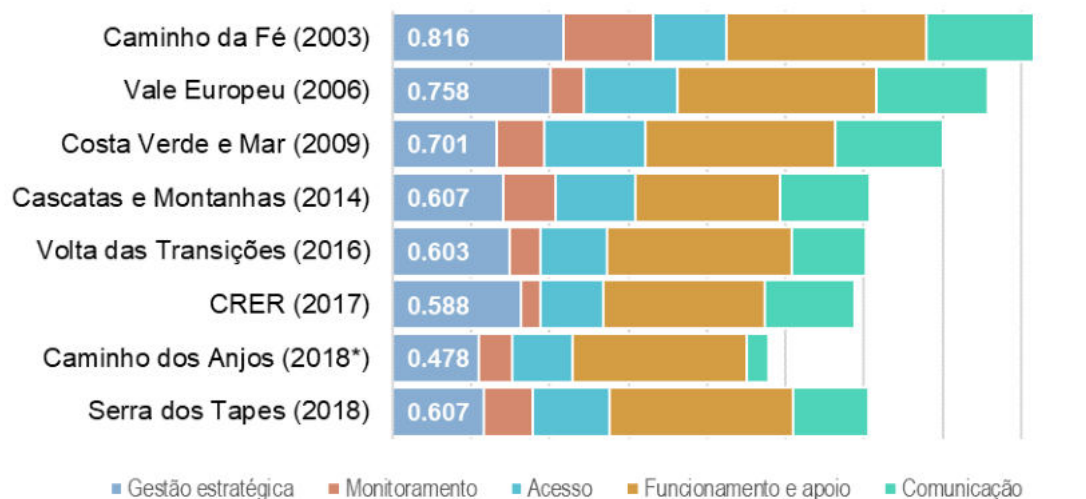
| Área temática | Subtema | Indicador | Índice | Valor |
|-----------------------|----------------------------------|-------------------------------|-------------|-------|
| Gestão estratégica | Subsistência | Recursos internos fixos | Muito baixo | 0,017 |
| | | Captação de recursos | Alto | 0,022 |
| | Cooperação | Estrutura regional | Alto | 0,069 |
| | | Articulação externa | Baixo | 0,008 |
| Monitoramento | Análise da demanda real | Coleta de dados quantitativos | Nulo | 0,000 |
| | | Coleta de dados qualitativos | Médio | 0,012 |
| | | Análise dos dados | Médio | 0,017 |
| | Análise do mercado | Mercado interno | Muito baixo | 0,003 |
| | | Mercado externo | Médio | 0,030 |
| Acesso | Infraestrutura da rota | Ciclabilidade da rota | Muito alto | 0,053 |
| | | Sinalização da rota | Médio | 0,014 |
| | | Atratividade da rota | Alto | 0,021 |
| | Acessibilidade ao destino | Terminais de acesso | Nulo | 0,000 |
| | | Transporte intrarregional | Médio | 0,011 |
| Funcionamento e apoio | Serviços de turismo e amenidades | Atrativos e receptivo | Alto | 0,035 |
| | | Meios de hospedagem | Muito alto | 0,120 |
| | | Alimentação e pontos de apoio | Muito alto | 0,030 |
| | Serviços complementares | Facilidades para ciclistas | Muito baixo | 0,004 |
| | | Sistema de informações | Médio | 0,030 |
| | | Serviços básicos | Muito alto | 0,014 |
| Comunicação | Coordenação do destino | Capacitação | Alto | 0,048 |
| | | Comunicação interna | Muito baixo | 0,009 |
| | Divulgação do destino | Promoção digital | Médio | 0,022 |
| | | Atuação em rede | Médio | 0,018 |

Fonte: Elaboração própria.

Os destaques por subtema e área temática para maior compreensão do panorama geral da governança da Via Ecológica Serra dos Tapes e de sua respectiva ARS se encontram no item VIII do APÊNDICE E. A indicação de sua página pode ser encontrada diretamente na Tabela 14, no capítulo anterior.

5.2. Compilação dos dados: Benchmarking do cicloturismo brasileiro

Conforme apresentado individualmente na seção anterior e no APÊNDICE E, a Figura 35 expõe os índices atingidos por cada rota investigada em ordem de seu respectivo lançamento oficial. Nesta exposição, considera-se o peso estipulado na validação dos especialistas por indicador agregado por área temática (Tabela 10). Optou-se pela utilização do gráfico de barras empilhadas para que seja possível verificar quais áreas temáticas influenciaram no índice geral de cada rota. É notável a consolidação do tema de *Funcionamento e apoio* na governança das rotas, mas a articulação do tema de *Gestão estratégica* é um dos pontos com mais influência na pontuação final.



*Ano de lançamento após período de descontinuação.

Figura 35: Visão geral dos índices das rotas investigadas (ano base 2019).

Fonte: Elaboração própria.

Na visão geral dentro do contexto de cada área temática apresentada na Figura 36, nota-se o nível de maturidade e dedicação de esforços das rotas investigadas para os indicadores. Destaca-se, também, as áreas temáticas em que os gestores costumam encontrar maior facilidade na execução de suas tarefas e nas que os desafios superam a capacidade de articulação e expertise de atuação. Mesmo com algumas exceções, é possível generalizar a dificuldade que os gestores investigados possuem na efetivação dos indicadores referentes ao *Monitoramento*. As outras áreas temáticas variam de acordo com o contexto de cada caso: localização geográfica, setor e escala de atuação da instituição ou empresa gestora, parceiros envolvidos, entre outros.

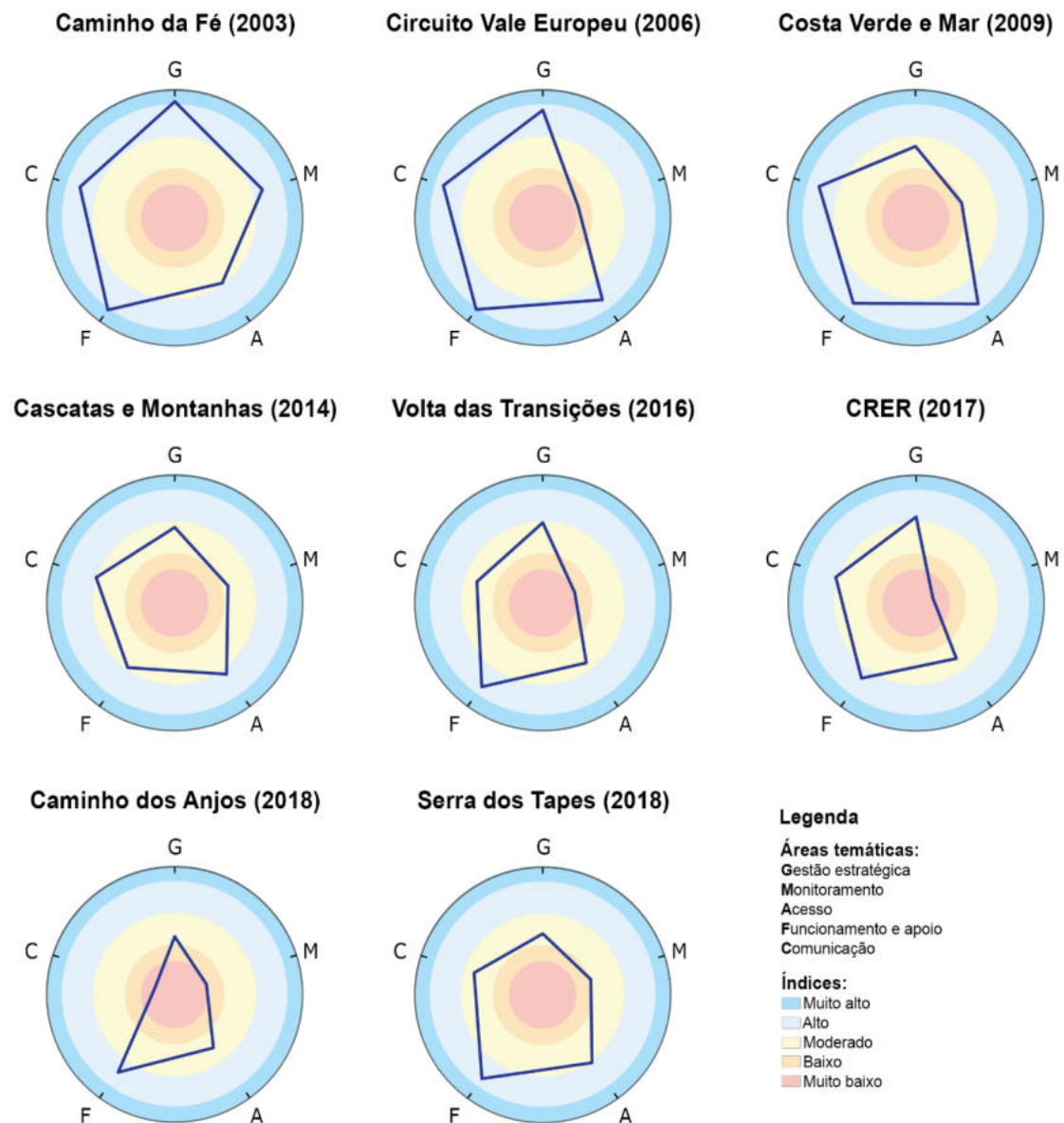


Figura 36: Visão geral dos índices por área temática das rotas investigadas (ano base 2019).
 Fonte: Elaboração própria.

Quando analisamos os indicadores de *Gestão estratégica* (Figura 37), notamos a representatividade dos casos do Caminho da Fé e do Circuito Vale Europeu. Em ambos os cenários, há uma composição associativa na gestão principal da rota conectada a uma segunda rede de atores em consonância na execução das tarefas e na alocação de recursos humanos ou financeiros. De outro lado, é possível aprender com as experiências de descontinuidade na gestão do Circuito Costa Verde e Mar e do Caminho dos Anjos – conforme reforçado na apresentação inicial de cada rota no APÊNDICE E. No primeiro, a saída de um dos principais municípios do consórcio intermunicipal gestor resultou na alteração do traçado da rota – assim como o seu retorno fez com que o traçado se alterasse

mais uma vez. Enquanto isso, a troca da empresa responsável pela gestão do Caminho dos Anjos, após alguns anos de interrupção, trouxe dificuldades na retomada na articulação, operação e manutenção da rota.

Gestão estratégica: Indicadores

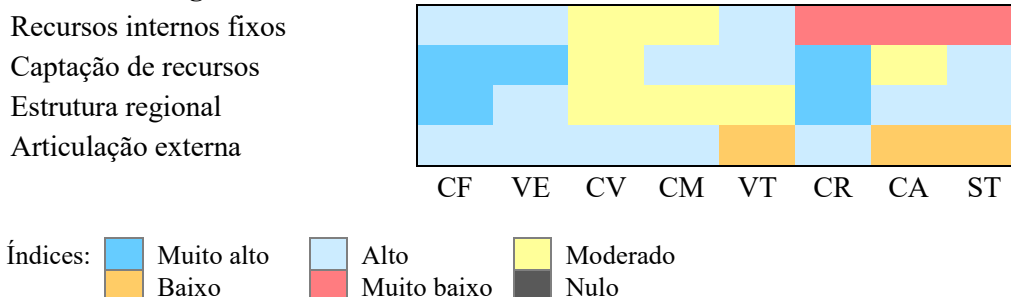


Figura 37: Visão geral dos indicadores de Gestão estratégica (ano base 2019).
Fonte: Elaboração própria.

Concernente aos indicadores de *Monitoramento* expostos na Figura 38, é notável a dificuldade apresentada pela *Coleta de dados quantitativos* e na análise do *Mercado interno*. De forma geral, considera-se o formulário para aquisição de passaporte ou certificado como a principal fonte de dados sobre os usuários das rotas. O destaque principal desta área temática é o Caminho da Fé que, além de realizar um levantamento continuado desde o ano de lançamento por diferentes fontes, ainda sistematiza as análises de usuários e prestações de contas detalhadas por meio de uma transparência ativa no portal virtual da rota.

Monitoramento: Indicadores

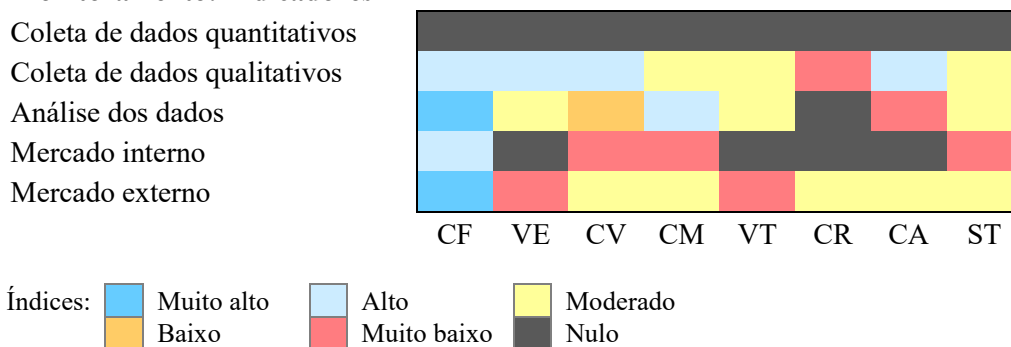


Figura 38: Visão geral dos indicadores de Monitoramento (ano base 2019).
Fonte: Elaboração própria.

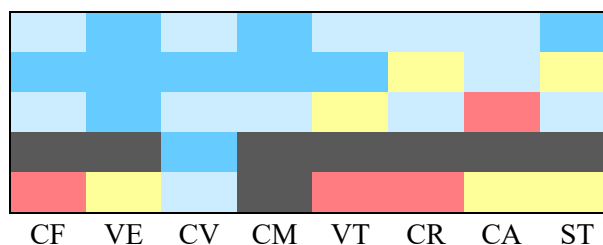
No que se refere à área temática de *Acesso*, há um grande contraste entre os índices apresentados pelos subtemas de *Infraestrutura da rota* e de *Acessibilidade ao destino*

(Figura 39). Os indicadores de Infraestrutura da rota possuem, em sua grande maioria, índices altos ou muito altos. Deve-se à priorização sobre o desenvolvimento dos percursos e suas respectivas sinalizações, consideradas como parte da própria identidade do destino. Todavia, é no subtema de *Acessibilidade ao destino* que se apresentam barreiras comuns entre as rotas investigadas. A intermodalidade necessária para se acessar a região de destino e para o deslocamento intrarregional esbarra na falta de políticas claras sobre o embarque de bicicletas em transportes coletivos públicos e privados.

A falta de articulação com os terminais de acesso mais próximos aos municípios integrantes da rota, como aeroportos e rodoviárias de nível nacional e internacional, também possui uma alta frequência entre os casos investigados. A única exceção é o Circuito Costa Verde e Mar, que tem uma representatividade na articulação com os terminais de entrada existentes na sua região que contempla centros urbanos adensados e vastas áreas rurais. Há, inclusive, estudos regionalizados sobre o uso da bicicleta em todos os municípios abrangidos pela rota, que podem servir de base para incursões futuras na integração do cicloturismo para o desenvolvimento de longo prazo de uma cultura por bicicleta.

Acesso: Indicadores

Ciclabilidade da rota
Sinalização da rota
Atratividade da rota
Terminais de acesso
Transporte intrarregional



Índices: ■ Muito alto ■ Alto ■ Moderado
■ Baixo ■ Muito baixo ■ Nulo

Figura 39: Visão geral dos indicadores de Acesso (ano base 2019).

Fonte: Elaboração própria.

Alguns destaques relevantes podem ser feitos para os indicadores de *Funcionamento e apoio*, ao compreender que é uma área temática que todas as rotas atingiram índices acima de moderado (Figura 40). O Circuito Cascatas e Montanhas estabeleceu, em seu respectivo ponto de partida do percurso, um Centro de Atendimento ao Cicloturista totalmente dedicado à rota. Fruto de uma parceria entre a associação gestora, poder público e iniciativa privada, este local presta um serviço especializado aos usuários e

serve como ponto de encontro de residentes e como loja de produtos oficiais da rota. Outras rotas possuem locais de destaque para o atendimento especializado ao cicloturista, como é o caso do Centro de Apoio ao Ciclista parceiro ao CRER e da hospedagem Pousada e Pesqueiro 13 Lagos, integrante ao Caminho dos Anjos.

Funcionamento e apoio: Indicadores

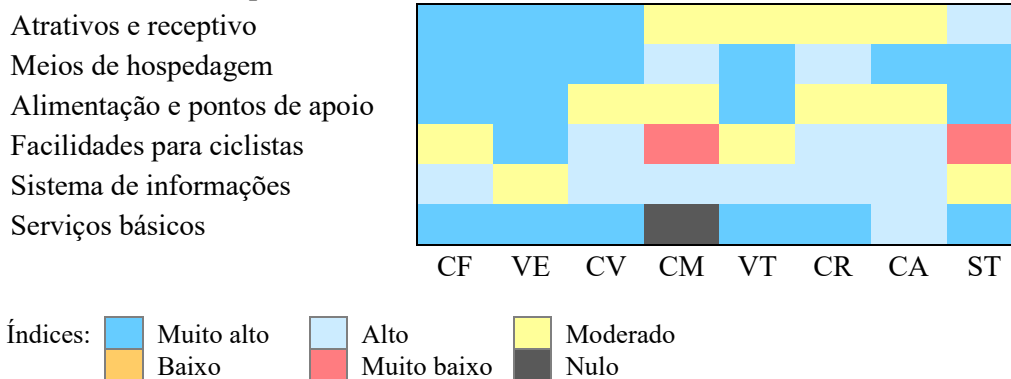


Figura 40: Visão geral dos indicadores de Funcionamento e apoio (ano base 2019).
Fonte: Elaboração própria.

A área temática de *Comunicação* apresenta diferentes dinâmicas em cada rota investigada, conforme aponta a Figura 41. Ressalta-se o uso do cicloturismo como ferramenta de fomento e capacitação dos pequenos produtores rurais dos municípios envolvidos na Via Ecológica Serra dos Tapes. A Volta das Transições, também no viés de capacitação e comunicação interna, reforça sua atuação no treinamento de atores locais com o envolvimento a entidades de escalas nacionais, como o Destino Mantiqueira associado à Rede Trilhas.

Comunicação: Indicadores

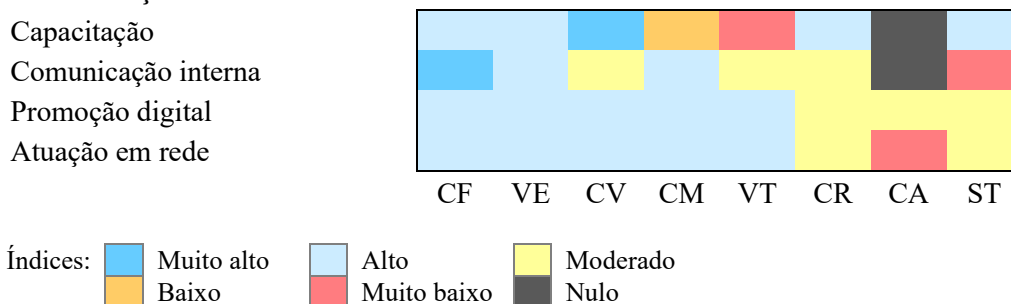


Figura 41: Visão geral dos indicadores de Comunicação (ano base 2019).
Fonte: Elaboração própria.

É recorrente a organização e participação de eventos para debate sobre o tema, como o Salão Nacional de Turismo Religioso (Santure), Encontro Nacional de Peregrinos

(ENAP) e Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo (EDESC). No entanto, nota-se que existe uma necessidade de articulação prévia com atores que possuam expertise e possibilidade de aportar investimentos para a execução de eventos ciclisticos ou de promoção do destino (*famtour* e *presstrip*).

Ao analisar as configurações das redes sociais resultantes das rotas investigadas (ver APÊNDICE E), encontram-se diferenças significativas entre cada caso. O Caminho da Fé e o CRER, por exemplo, abrangem uma dimensão interestadual com mais de 100 nós (entre atores e agrupamentos pelos indicadores), que faz com que sua densidade seja menor e mais dependente de uma descentralização das atribuições na rede. Os outros casos contêm um tamanho reduzido devido ao menor número de municípios integrantes aos respectivos percursos, o que proporciona uma maior densidade à rede de governança.

O caso do Caminho dos Anjos se mostra como uma exceção, pois se encontra em fase de envolvimento a um número elevado de atores no território de atuação. A Tabela 23 agrega, para além dos números relacionados ao formato da rede, uma visão geral das centralidades de grau e intermediação – assim como a diversidade de seus atributos.

Tabela 23: Visão geral das métricas de Análise das Redes Sociais das rotas investigadas.

| Métricas | CF | VE | CV | CM | VT | CR | CA | ST |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Formato da rede | | | | | | | | |
| Tamanho (nós) | 200 | 69 | 85 | 57 | 50 | 106 | 72 | 40 |
| Conexões (arestas) | 1120 | 243 | 314 | 140 | 135 | 284 | 105 | 100 |
| Densidade | 0,028 | 0,052 | 0,044 | 0,044 | 0,055 | 0,026 | 0,021 | 0,064 |
| Centralidade de grau (% do total) | | | | | | | | |
| $N_G > 20\%$ | 1 | 1 | - | - | 1 | 1 | 1 | 1 |
| $20\% > N_G > 10\%$ | 3 | 1 | 1 | 2 | - | - | - | - |
| Centralidade de intermediação | | | | | | | | |
| $N_I > 10\%$ | 2 | 3 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 4 |
| N_I (valor máximo) | 0,455 | 0,361 | 0,226 | 0,333 | 0,699 | 0,805 | 0,764 | 0,459 |
| $N_I = 0$ (% do total) | 55,5% | 63,8% | 70,6% | 66,7% | 86,0% | 84,0% | 73,6% | 67,5% |

Legenda: N_G – Quantidade de nós em relação à centralidade de grau; N_I - Quantidade de nós em relação à centralidade de intermediação.

Fonte: Elaboração própria.

Na observação sobre a quantidade de nós com maior centralidade de grau nas rotas investigadas, temos os recortes dos nós com mais de 20% e de 10% do total de conexões realizadas em cada rede. Esta distribuição permite uma distribuição inicial de padrões entre cada dinâmica de governança. Concernente à centralidade de intermediação, a quantidade de nós com representatividade acima de 10% indica a quantidade de atores

capazes de articular a rede de forma mais incisiva. Por outro lado, os atores com esta centralidade nula ($N_I = 0$) são considerados “subordinados” (HANNEMAN; RIDDLE, 2005) e dependem de mais de um ator para quaisquer articulações para a governança do cicloturismo na rota. Quanto maior o percentual destes atores na rede, menos proativa esta será para respostas a mudanças e para a resolução de problemas.

A próxima seção, portanto, traz a correlação de todos os casos investigados e apresentados no APÊNDICE E. Desta forma, é possível identificar padrões de governança através da compreensão sobre os atributos dos atores envolvidos e suas respectivas posições dentro das redes sociais referente a cada indicador.

5.3. Análise: Agrupamento dos modelos de governança

Assim como Pulido-Fernández e Merinero-Rodríguez (2018) identificaram agrupamentos sobre diferentes destinos na Espanha, o presente estudo justapôs os indicadores de governança aos resultados obtidos pelas análises de redes sociais para identificar três grandes grupos entre as rotas investigadas. A partir do cruzamento entre os índices de cada área temática e os atributos das redes e os respectivos níveis de poder e influência dos gestores, observamos a convergência das rotas conforme os seguintes agrupamentos:

- a. *Grupo 1: Associação-associação.* Modelos de governança em que duas ou mais associações ou aglomerados de atores comuns se combinam para o fortalecimento das atribuições e para garantir a continuidade das ações a longo prazo. Rotas identificadas: Caminho da Fé; Circuito Vale Europeu.
- b. *Grupo 2: Associação gestora.* Modelos de governança em que uma associação de atores do poder público, sociedade civil ou empresariado lidera a gestão de forma individualizada. Consideram-se os casos em que há um envolvimento direto com atores pontuais (p. ex. prefeituras ou empresas de receptivo) na execução das tarefas de rotina, mas sem uma consolidação. Rotas identificadas: Circuito Costa Verde e Mar; Circuito Cascatas e Montanhas; Volta das Transições.
- c. *Grupo 3: Empresa gestora.* Gestões marcadas pela iniciativa de uma empresa de promoção do turismo local ou regional, sem a formalização de entidades associativas para instituir uma cooperação continuada. O contexto desta gestão pode ser tanto o objetivo desta empresa em manter a gestão individualizada quanto

um estágio inicial de envolvimento e articulação de atores e entidades para ampliar a rede de governança da rota. Rotas identificadas: Circuito Caminho dos Anjos; CRER; Via Ecológica Serra dos Tapes.

A Figura 42 apresenta o gráfico de dispersão contemplando a correlação dos índices gerais e de *Gestão estratégica* de todas as oito rotas investigadas e seu respectivo grupo. Aponta-se para um distanciamento mais evidente do Grupo 1 e uma maior confluência entre o Grupo 2 e Grupo 3. Esta confluência destaca a relevância de se compreender a posição e responsabilização de cada gestor e parceiros conectados na sua rede de governança para distinguir as dinâmicas que cada agrupamento compartilha.

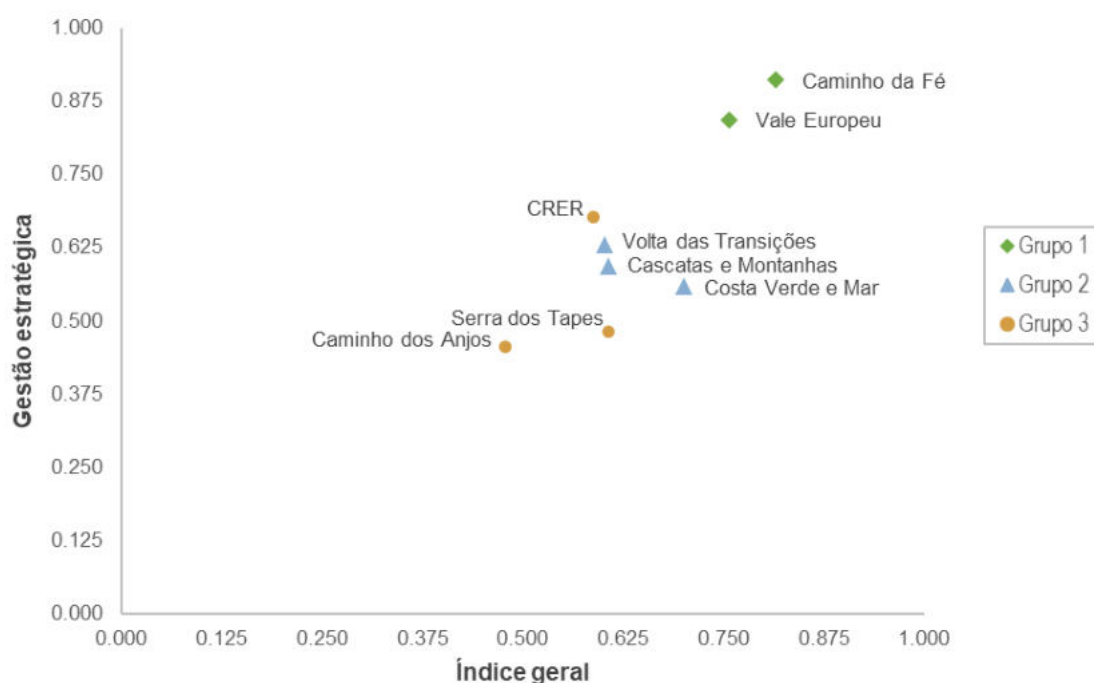


Figura 42: Correlação entre índice geral e índice de Gestão estratégica de cada rota investigada.
Fonte: Elaboração própria.

À primeira vista, nota-se que o simples agrupamento a partir dos índices poderia bastar para comparação entre os processos de governança de cada rota. Reforça-se que a numeração referente ao grupo não implica no ranqueamento destas, mas sim no nível de maturidade organizacional que cada rota atingiu na sua gestão. A quantidade de nós (atores ou indicadores, representando a articulação entre atores para um mesmo fim) com significativa força dentro da rede é relevante para o entendimento da distribuição dos poderes e capacidade de resiliência da governança de uma rota. Nesta dinâmica, a Figura

43 apresenta a quantidade de atores com centralidade de grau significativa em relação a rede, de forma normalizada para se ter um comparativo mais apropriado.

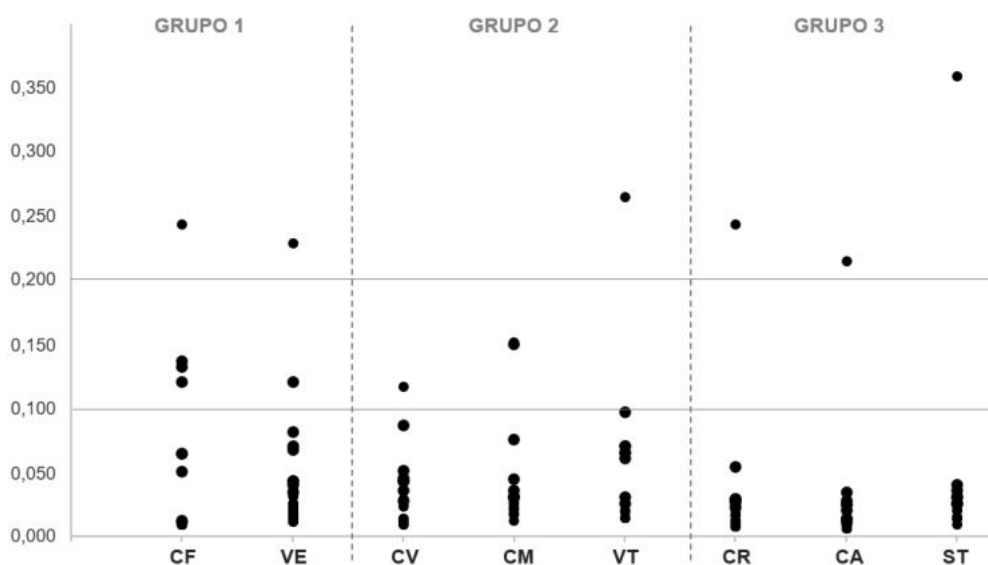


Figura 43: Comparativo das centralidades de grau normalizadas entre as rotas investigadas (ano base 2019).
Fonte: Elaboração própria.

O Grupo 1 apresenta mais de um nó com peso acima de 10% das conexões totais no contexto da governança da rota, sendo um deles contendo mais de 20% destas conexões. Em comparação ao Grupo 3, as rotas do Grupo 2 obtêm uma representatividade na quantidade de nós com mais de 5% das conexões totais e contam com pelo menos um nó próximo dos 10%. Assim, o aparente distanciamento do CRER aos índices correlacionados da Serra dos Tapes e do Caminho dos Anjos na Figura 42 não indicam sua principal semelhança no objeto da gestão: ambas as rotas são geridas por microempresas dedicadas à operação ou gestão do turismo local e regional.

Desta forma, mesmo que tenham índices altos ou muito altos, existe uma fragilidade na rede como um todo no caso desta entidade central se desligar da gestão da rota – resultando na interrupção da manutenção do percurso e tratativas com prestadores de serviços. Exemplo disto é o próprio caso do Caminho dos Anjos, o qual foi descontinuado devido à empresa que fazia a gestão anterior e, na retomada com a nova empresa, exige-se todo um processo de reconstrução.

A subsistência do Grupo 3 em relação aos *Recursos internos fixos* também é uma constante apresentada pela Figura 44, na qual é notável o índice muito baixo deste

indicador em seus três casos. Este fato demonstra um processo inicial de envolvimento e engajamento de novos parceiros para mantenedores do destino ou de um possível aporte por uma única fonte de entrada que, caso deixe de contribuir, acarretará na descontinuidade do projeto como um todo.

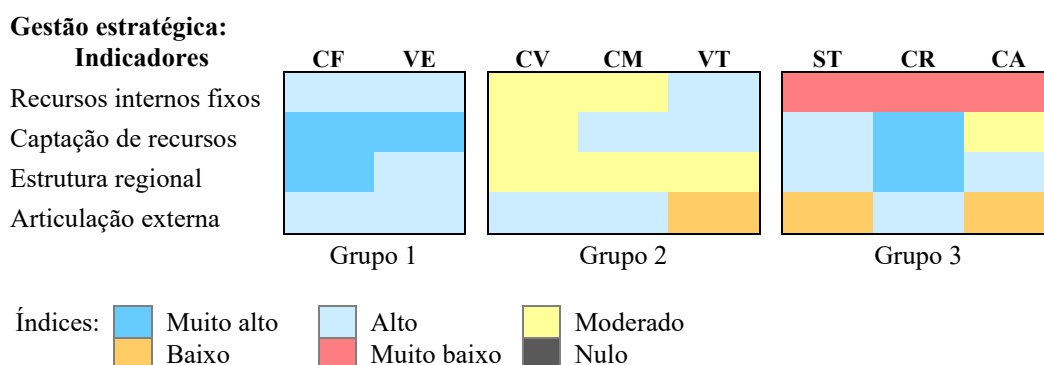


Figura 44: Justaposição dos índices de Gestão estratégica por agrupamento das rotas investigadas.
 Fonte: Elaboração própria.

Entre o Grupo 1 e o Grupo 2, todas as instituições gestoras possuem um caráter associativo, seja pelo poder público ou seja pela sociedade civil. Todavia, o grande diferencial do Grupo 1 é justamente a presença de uma ou mais associações de outro setor na responsabilização de tarefas. Para o Circuito Vale Europeu, a presença destes atores ou grupos de atores é representada pela cogestão da Associação Vale Europeu na execução de tarefas e na participação do Conselho do CIMVI e na atribuição de associados aos cargos anuais de gestor operacional da rota. Soma-se a presença da recém formalizada IGR Vale Europeu, que tem uma relevância na articulação externa à região do destino. No caso do Caminho da Fé, os indicadores apontam para uma mobilização significativa e coordenada dos mais de 70 municípios integrantes, tal como as respectivas IGR de cada região abrangida pela rota.

Ao Grupo 2, entende-se que há um movimento consolidado na governança da rota que não a torne dependente de indivíduos e, desta maneira, não fique suscetível a qualquer mudança pessoal para sua continuidade. O associativismo como valor agregado também traz uma formalização das responsabilidades internas e das relações externas, configurando a transparência necessária para o estabelecimento de um ambiente favorável e crível aos repasses de recursos públicos, doações ou investimentos privados. Nas rotas pertencentes a este Grupo 2, contudo, observam-se parcerias pontuais com os atores do

território de forma individualizada que não garantem uma distribuição à totalidade de parceiros possíveis pelos municípios envolvidos.

5.4. Discussão: Atores envolvidos no desenvolvimento do cicloturismo brasileiro

De modo geral, há um padrão seguido para cada rota em seus parceiros articulados, com algumas diferenças entre um caso e outro – como a aproximação da gestão do CRER com as arquidioceses pelo CNBB e a interlocução da Serra dos Tapes com secretarias de desenvolvimento agrário. A Tabela 24 expõe a presença de cada tipo de parceiro em todas as rotas, independente das respectivas centralidades de grau e intermediação.

Os consórcios intermunicipais (sejam de turismo ou não), assim como as IGR, possuem papel frequente nos processos de governança das rotas. Todavia, observa-se uma variação entre o nível de comprometimento e atuação entre os oito destinos investigados. Em alguns casos, eles aparecem de forma mais propositivas na gestão executiva da rota, como no Circuito Vale Europeu, Circuito Costa Verde e Mar e Volta das Transições. Em outros, sua participação se faz de forma mais ativa junto aos gestores, com aporte de recursos fixos e com iniciativas integradas, ou de forma mais passiva, dedicando-se mais a apoios pontuais sobre algumas ações.

Sobre as áreas de planejamento associadas ao poder público municipal, temos a maior representatividade dos órgãos de turismo como principal interlocução para as tratativas da atividade em cada região. Esta informação se faz relevante para o entendimento dos atores com maior sensibilidade e disposição para articular o cicloturismo no território. Citam-se, também, a participação de órgãos relacionados à cultura, meio ambiente, desenvolvimento econômico e desenvolvimento agrário. Este último, presente nas articulações da Serra dos Tapes e Circuito Vale Europeu, pode ser considerado como essencial para arranjos locais na dinâmica dos serviços ecossistêmicos que, em parceria com os outros órgãos supracitados, consolidam-se por estratégias de capacitação e empoderamento frente à atividade turística como um todo.

Tabela 24: Categoria de atores envolvidos por rota investigada.

| Nome | n | CF | VE | CV | CM | VT | CR | CA | ST |
|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|
| Associação civil/empresariado (Nacional) | 4 | x | x | x | - | x | - | - | - |
| Associação civil/empresariado (Regional) | 4 | G | x | - | G | - | - | x | - |
| Operadores de Turismo Local | 5 | - | x | - | - | x | G | G | G |
| Academia | 5 | - | x | x | x | - | x | - | x |
| Conferência Nacional dos Bispos do Brasil | 1 | - | - | - | - | - | x | - | - |
| Federações setoriais e Sistema S | | | | | | | | | |
| Federação Estadual das Indústrias | 2 | - | - | x | - | - | x | - | - |
| Fecomércio Estadual | 3 | - | x | - | x | - | x | - | - |
| Sebrae Regional | 5 | x | x | x | - | x | x | - | x |
| Senac Regional | 3 | - | x | - | x | - | x | - | - |
| Senai Regional | 2 | x | - | - | - | - | x | - | - |
| Sesi Regional | 1 | - | - | - | - | - | x | - | - |
| Poder público | | | | | | | | | |
| Ministério do Turismo | 1 | - | - | x | - | - | - | - | - |
| IPHAN | 1 | - | x | - | - | - | - | - | - |
| Ministério do Des. Agrário | 1 | - | x | - | - | - | - | - | - |
| Governo do Estado | 1 | - | - | x | - | - | - | - | - |
| Órgão Estadual de Turismo | 5 | x | x | x | - | x | x | - | - |
| Órgão Estadual de Agricultura | 1 | - | x | - | - | - | - | - | - |
| Órgão Estadual de Meio Ambiente | 1 | - | - | - | - | - | - | x | - |
| Instâncias de Governança Regional | 5 | x | x | - | - | G | x | x | - |
| Consórcio Intermunicipal | 3 | - | G | G | - | - | - | - | x |
| Prefeitura municipal | 8 | x | x | x | x | x | x | x | x |
| Órgão Municipal Turismo | 6 | x | x | x | x | - | - | x | x |
| Órgão Municipal Cultura | 1 | - | - | - | x | - | - | - | - |
| Órgão Municipal Des. Econômico | 1 | - | - | - | x | - | - | - | - |
| Órgão Municipal Agricultura | 1 | - | - | - | - | - | - | - | x |

Legenda: G = Instituição gestora

Fonte: Elaboração própria.

No entanto, à visão da infraestrutura cicloviária requer uma participação ativa de órgãos responsáveis pelo planejamento da mobilidade, para que se possa garantir a segurança, conforto e atratividade no uso da bicicleta dentro e fora dos centros urbanos. Considera-se, para questões diretamente envolvidas à implementação e operação da estrutura e serviços de mobilidade, os órgãos referentes a transportes, urbanismo e obras/infraestrutura. Ainda, há uma expectativa para uma aproximação efetiva de órgãos inseridos na dinâmica da saúde coletiva, educação, esporte e lazer. Estes, além de se integrarem no debate holístico para o uso da bicicleta como um todo na cidade, são capazes de estabelecer sensações de pertencimento pelo cunho pedagógico desde a infância e da conscientização no trânsito e aumento do fluxo de ciclistas em prol de vidas

mais ativas – resultando numa menor pressão ao sistema público de saúde a longo prazo (ZOVKO, 2013).

O destaque especial se faz para as instituições do Sistema S (principalmente nas figuras do Sebrae e Senac) nas suas participações, mesmo que muitas vezes de forma pontual, que são relatadas como primordiais para os primeiros passos no envolvimento da rota ou na tomada de decisão para um marco de mudança nos processos de governança. As associações comerciais, como Fecomércio, CDL e CVB, têm sua relevância declarada por gestores na articulação organizacional – inclusive, com o caso do Circuito Cascatas e Montanhas, em que a AMICAM oportunizou o estabelecimento da instituição gestora da rota. Por fim, ressalta-se que a participação de atores nos níveis estaduais ou nacionais tem influência direta no desenvolvimento da atividade por meio de intercâmbios entre destinos e da promoção integrada. Com base na declaração dos entrevistados e na posição identificada nas análises de redes sociais, denotam-se as entidades estaduais de turismo de Minas Gerais (Secult) e de Santa Catarina (Santur), assim como o Programa DEL Turismo, com sua representatividade nacional e internacional no fluxo de conhecimento entre diferentes destinos turísticos.

Assim, na necessidade latente de se estruturar o cicloturismo além das redes informais de governança, a implementação desta atividade como política pública pode garantir a visão multisetorial e a transversalidade dos atores nos níveis locais, regionais e nacionais. As quatro dimensões das políticas cicloinclusivas (aspectos normativos, infraestrutura e serviços, participação cidadã e gestão, controle e operação) se encadeiam como fios condutores dos processos de governança aos destinos de cicloturismo – contemplando toda a diversidade apresentada pelas dinâmicas dos polos de ciclismo da Figura 5).

Todavia, não é possível reconhecer as ameaças ou vislumbrar oportunidades para um desenvolvimento pleno da atividade no país sem a compreensão real do que ocorre nos ambientes internos e externos de cada região. O monitoramento, mais uma vez, é reforçado como principal temática para inclusão da bicicleta em todas as pautas, desde o diagnóstico situacional da oferta e da demanda até a legitimação para que se implementem políticas e estratégias no âmbito socioeconômico e ambiental.

6. CONCLUSÃO

A definição por identificar e analisar padrões de governança entre os destinos de cicloturismo no Brasil se deve pelo aumento observado de rotas de cicloturismo lançadas ou implementadas de forma insuficiente ou insustentável. Citam-se exemplos de casos de destinos sem uma preocupação real por aspectos além da sinalização e identidade visual, sem o envolvimento das comunidades tangenciadas pelos novos percursos ou sem a continuidade de manutenção e assistência ao usuário. Nestes casos, quando não se trata de mero instrumento de autopromoção, nota-se uma centralização total das ações em um único ator. Este, sobrecarregado, muitas vezes não consegue abranger todas as funções necessárias e se limita às atribuições que julga serem mais convenientes pelos resultados obtidos a curto prazo.

Confirma-se, com os resultados apresentados e discutidos nesta tese, a hipótese de que os fatores associados à governança determinam a sustentação e continuidade de destinos orientados à bicicleta. Nesta abordagem, explicitou-se que os elementos necessários para consolidar uma rota de cicloturismo envolvem além do que está à vista do usuário final, como sinalização, estrutura turística e de apoio. Faz-se necessário, portanto, todo um trabalho de gestão, monitoramento e comunicação interna que proporcionem maior qualidade e resiliência aos prestadores de serviços e experiências associadas ao destino.

O debate consolidado sobre a interface de transportes e turismo envolve, principalmente, as relações de conectividade de regiões turísticas e da própria infraestrutura necessária para cada modo em determinado destino. Na intensificação do debate para os novos paradigmas da mobilidade sustentável, especialmente aos modos ativos de transporte, expõe-se a questão da experiência associada aos diferentes aspectos que compõem a atividade turística. Com isso, o capítulo de referencial teórico antecede ao de revisão da literatura para uma conceituação sobre a inferência da mobilidade sustentável ao turismo – o turismo lento – como estratégia de desenvolvimento econômico local.

O levantamento e entendimento sobre os aspectos e fatores que se estabelecem na organização e articulação de destinos orientados ao turismo lento foram capazes de sintetizar uma série de conceitos. Estes, quando justapostos às políticas cicloinclusivas, fundamentaram os princípios básicos para o planejamento holístico e gestão multisetorial

de destinos de cicloturismo. Conseqüentemente, houve o apontamento de quais elementos deveriam ser investigados na configuração das melhores práticas internacionais sobre governança de destinos de cicloturismo. A pesquisa documental não apenas buscou compreender a organização da atividade em países representativos do Norte Global, mas também de destinos em estágios similares ao brasileiro na África e América Latina. Assim, a realização subsequente do diagnóstico situacional dos arranjos acadêmicos e institucionais brasileiros para o cicloturismo permitiu a contextualização dos parâmetros levantados para a realidade dos destinos a serem investigados.

A delimitação dos casos para estudo se fez a partir da identificação de 31 rotas autodeclaradas ativas até o final do ano de 2019. Buscou-se, entre as oito rotas definidas para análise, a abrangência de diferentes estágios de implementação, localizações geográficas e quantidade de municípios envolvidos na sua extensão. Na estruturação da avaliação destes destinos, optou-se pela composição de indicadores capazes de apontar a performance das temáticas de *Gestão estratégica*, *Monitoramento*, *Acesso*, *Funcionamento e Apoio* e *Comunicação*.

A revisão da literatura demonstrou, contudo, que apenas a investigação sobre a performance de indicadores não é suficiente para compreender os processos de governança intrínsecos aos destinos de cicloturismo. Para uma avaliação aprofundada dos estudos de caso foi preciso que as relações estabelecidas para execução de cada tarefa fossem analisadas por métricas de ARS referentes a: formato desta rede de atores; diversidade dos atributos destes atores; e identificação de quais atores possuem posições mais estratégicas e mais subalternas dentro do contexto de governança da respectiva rota de cicloturismo.

Enquanto se observou uma grande dificuldade de efetivar as ações relacionadas ao *Monitoramento*, os índices de *Funcionamento e apoio* foram notados como os mais bem sucedidos – além do subtema de *Infraestrutura da rota* em *Acesso*. Ao tema de *Comunicação*, por sua vez, distingue-se claramente a eficácia da atuação sobre a *Divulgação do destino* frente aos desafios da *Capacitação e Comunicação interna na Coordenação do destino*. A forte correlação entre a performance dos indicadores de *Gestão estratégica* e o índice geral de cada rota investigada corrobora a influência direta entre a composição das articulações externas e internas ao destino.

As métricas de ARS aplicadas foram essenciais para identificar e agrupar os padrões de governança para além da performance atingida pelas rotas investigadas. O entendimento sobre a posição de cada ator-chave no volume de ações e na intermediação das articulações para executar cada tarefa se alinha ao formato e diversidade dos atributos das redes de relacionamentos. Destinos egocentrados, ou seja, com a centralização das tomadas de decisão em apenas um indivíduo ou empresa, mostram-se mais suscetíveis à descontinuidade por fatores macroeconômicos e por questões pessoais destes gestores – mesmo com altas performance em *Acesso, Funcionamento e apoio e Comunicação*.

Esta condição observada ao Grupo 3, todavia, pode ser compreendida como um estágio inicial de envolvimento dos gestores ao destino. Um roteiro turístico, a depender do contexto e engajamento prévio dos atores estratégicos de cada localidade, pode ser iniciado tanto por iniciativas individuais quanto por arranjos previamente consolidados ou apoiados pelo poder público ou por associações de empresários. O nível de maturidade conferido às instituições gestoras que se formalizam por associações públicas ou civis estabelece uma capacidade de captação e alocação de recursos humanos e financeiros na execução de rotinas ou na resposta a eventuais ameaças e oportunidades. Esta resiliência se deve ao fato de o caráter associativo compreender a integração e transparência que legitimam e credibilizam os processos de governança aplicados.

Ao responsabilizar a gestão entre dois formatos associativos, especialmente na dualidade entre sociedade civil (incluindo o setor privado) e poder público, o Grupo 1 se destaca ao Grupo 2 pela permeabilização de impeditivos burocráticos e amplitude de parceiros dedicados. Quando se formaliza a atuação continuada tanto de entes públicos quanto de civis, garante-se – a longo prazo – a atribuição de tarefas e decisões que só podem ser efetivadas na responsabilidade de cada parte. Na compreensão de apenas uma categoria associativa na gestão de uma rota, mesmo contando com parceiros pontuais de setores complementares, exigirá uma mobilização constante para manutenção das parcerias efetivadas. Por exemplo, o caso de uma instituição gestora na categoria de associação civil necessitar sensibilizar a prefeitura parceira a cada troca de mandato.

6.1. Implicações

O procedimento metodológico fundamentado na complementaridade dos indicadores de governança às métricas de ARS se mostrou capaz de avaliar diferentes processos de governança tanto pela execução das ações quanto pela responsabilização das tarefas executadas. Ademais, a etapa de consulta a especialistas por meio da AHP teve sua relevância comprovada não apenas para validação do material a ser aplicado aos gestores, mas também na hierarquização dos indicadores entre si para valorização das ações que possuem maior peso e impacto à experiência do gestor, dos residentes e dos visitantes.

O levantamento sobre a responsabilização de cada indicador frente à governança das rotas possibilitou identificar quais categorias de atores estão mais presentes ou ausentes nos relacionamentos estabelecidos nos destinos brasileiros de cicloturismo. A compreensão do posicionamento estratégico comum de certos atores, como órgãos municipais de turismo ou instituições do Sistema S, permitem orientar futuras tomadas de decisão. Por outro lado, certos atores e setores de atuação – especialmente os relacionados ao planejamento de transportes e urbanismo – são apontados como potenciais facilitadores para melhorar a eficiência e permeabilizar barreiras encontradas para a execução de determinados indicadores.

A replicabilidade desta proposta metodológica se evidencia pela própria aplicação em oito casos distintos entre o Sul e o Sudeste do país. O modelo de entrevista baseado em indicadores amplos foi construído intencionalmente para ter a capacidade de evoluir a complexidade de seus elementos qualificadores junto à maturidade das rotas de cicloturismo no país. Será possível, desta maneira, acompanhar a evolução de diferentes destinos brasileiros a partir de uma mesma estrutura e abordagem no decorrer dos anos apenas atualizando os elementos qualificadores de acordo com o nível de engajamento de cada gestor. Não haverá, então, o risco de defasagem na aplicação de futuras entrevistas e contemplará uma memória de cálculo sobre a evolução do desenvolvimento de destinos de cicloturismo no Brasil.

6.2. Sugestão de trabalhos futuros

Entre as três modalidades de destinos de cicloturismo identificadas na revisão da literatura, considerou-se para esta pesquisa o de rotas de cicloturismo devido a sua capacidade de abranger os roteiros urbanos e as trilhas de ciclismo de montanha. Por conta disso, a composição dos indicadores se fez com maior amplitude e adaptável para

consolidar a mesma forma de avaliação para as duas outras modalidades de destino de cicloturismo. A flexibilização obtida pelo método de indicadores de governança permite a alteração apenas dos elementos qualificadores de cada indicador para que um novo modelo de entrevista seja formulado na aplicação a gestores de cidades ou de áreas protegidas, por exemplo.

Ressalta-se, também, a limitação sobre a amplitude permitida a validação dos elementos qualificadores. O período de análise permitido foi do momento de lançamento da rota até o final de 2019 para que pudesse ser avaliado o máximo de iniciativas efetuadas na calibração do modelo de entrevista proposto. Estima-se que, caso a periodização ideal de dois anos tivesse sido utilizada – estabelecendo um ano para coleta e outro para capacitações, a maior parte dos índices se reduziriam em performance e a rede de relacionamento alteraria em formato e em diversidade de atributos.

A inovação intrínseca a este procedimento metodológico implicou na dificuldade de mobilização de determinados gestores. Mesmo que dentro da previsão inicial, a pesquisa ficou delimitada a oito estudos de caso entre 19 gestores abordados. Acredita-se que, com a divulgação e publicização dos resultados deste estudo, a abordagem não apenas será facilitada como haverá uma espontaneidade de gestores visando a aplicação da metodologia em seus respectivos contextos. Devido a esta pesquisa ser baseada na visão do gestor, sugere-se a composição de uma metodologia que introduza a perspectiva dos residentes destas rotas para verificação e validação da respectiva capacidade de gestão.

Na perspectiva do cicloturismo como integrante do amplo escopo do turismo lento, recomenda-se a aplicação desta proposta metodológica a destinos turísticos orientados a outros modos de transportes ativos – como caminhada e canoagem. A replicabilidade se faz possível com a adaptação dos elementos qualificadores mais dedicados ao contexto da bicicleta e, em termos estruturais, apenas o indicador de *Ciclabilidade da rota* teria a necessidade de alteração. A depender do modo de transporte utilizado, a variação do termo pode se dar por “caminhabilidade” ou “navegabilidade” da rota. Até mesmo um termo mais abrangente como “trafegabilidade da rota” pode ser aplicado no envolvimento multimodal de um destino. Contudo, haverá a necessidade de consulta e validação por especialistas para cada formato de turismo lento na composição e hierarquização destes novos elementos qualificadores.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AACF. ASSOCIAÇÃO DOS AMIGOS DO CAMINHO DA FÉ. **História**. Caminho da Fé. 2016a. Disponível em: <<https://caminhodafe.com.br/ptbr/o-caminho-da-fe/>>. Acesso em agosto de 2021.
- AACF. ASSOCIAÇÃO DOS AMIGOS DO CAMINHO DA FÉ. **Projetos**. Caminho da Fé. 2016b. Disponível em: <<https://caminhodafe.com.br/ptbr/projetos/>>. Acesso em agosto de 2021.
- AACF. ASSOCIAÇÃO DOS AMIGOS DO CAMINHO DA FÉ. **Conjunto das Águas: Revitalização das fontes hidrominerais do município de Águas da Prata**. Águas da Prata, 2016c.
- AACF. ASSOCIAÇÃO DOS AMIGOS DO CAMINHO DA FÉ. **Ramais**. Caminho da Fé. 2017a. Disponível em: <<https://caminhodafe.com.br/ptbr/ramais/>>. Acesso em agosto de 2021.
- AACF. ASSOCIAÇÃO DOS AMIGOS DO CAMINHO DA FÉ. **Motivações**. Caminho da Fé. 2017c. Disponível em: <<https://caminhodafe.com.br/ptbr/motivacoes/>>. Acesso em agosto de 2021.
- AACF. ASSOCIAÇÃO DOS AMIGOS DO CAMINHO DA FÉ. **Plano de trabalho: Reavaliação do Plano de Trabalho para o ano de 2018**. Águas da Prata, 2018a.
- AACF. ASSOCIAÇÃO DOS AMIGOS DO CAMINHO DA FÉ. Demonstrativo de Resultado de 2017. Águas da Prata, 2018b.
- AACF. ASSOCIAÇÃO DOS AMIGOS DO CAMINHO DA FÉ. **Relatório de atividades - 2017**. Águas da Prata, 2018c.
- AACF. ASSOCIAÇÃO DOS AMIGOS DO CAMINHO DA FÉ. **Manual de Identidade Visual**. Águas da Prata, 2018d.
- AACF. ASSOCIAÇÃO DOS AMIGOS DO CAMINHO DA FÉ. **Demonstrativo de Resultado de 2018**. Águas da Prata, 2019a.
- AACF. ASSOCIAÇÃO DOS AMIGOS DO CAMINHO DA FÉ. **Relatório de atividades - 2018**. Águas da Prata, 2019b.
- AACF. ASSOCIAÇÃO DOS AMIGOS DO CAMINHO DA FÉ. **Demonstrativo de Resultado de 2019**. Águas da Prata, 2020a.
- AACF. ASSOCIAÇÃO DOS AMIGOS DO CAMINHO DA FÉ. **Relatório de atividades - 2019**. Águas da Prata, 2020b.
- AACF. ASSOCIAÇÃO DOS AMIGOS DO CAMINHO DA FÉ. **Transparência**. Caminho da Fé. 2021a. Disponível em: <<https://caminhodafe.com.br/ptbr/transparencia/>>. Acesso em agosto de 2021.
- AACF. ASSOCIAÇÃO DOS AMIGOS DO CAMINHO DA FÉ. **Demonstrativo de Resultado de 2020**. Águas da Prata, 2021b.
- AACF. ASSOCIAÇÃO DOS AMIGOS DO CAMINHO DA FÉ. **Mais um pouco da abertura do @ramalsaojose**. São José do Rio Preto. 11 de junho de 2021c. Instagram: @caminhodafeassociacao. Disponível em: <https://www.instagram.com/p/CP_C09v1b1z/>. Acesso em setembro de 2021.
- ACA. ADVENTURE CYCLING ASSOCIATION. **U.S. Bicycle Route System**. Adventure Cycling Association. 2019a. Disponível em: <<https://www.adventurecycling.org/routes-and-maps/us-bicycle-route-system/>>. Acesso em outubro de 2019.

- ACA. ADVENTURE CYCLING ASSOCIATION. **National Corridor Plan**. Adventure Cycling Association. 2019b. Disponível em: <<https://www.adventurecycling.org/routes-and-maps/us-bicycle-route-system/national-corridor-plan/>>. Acesso em outubro de 2019.
- ACA. ADVENTURE CYCLING ASSOCIATION. **Building Bike Tourism**. Adventure Cycling Association. 2019c. Disponível em: <<https://www.adventurecycling.org/advocacy/building-bike-tourism/>>. Acesso em outubro de 2019
- ALIANÇA BIKE. **Mesmo com pequeno recuo, vendas de bicicletas no Brasil em 2021 mantêm patamar superior ao período pré-pandemia**. Associação Brasileira do Setor de Bicicletas. 2022. Disponível em: <<https://aliancabike.org.br/venda-bicicleta-2021/>>. Acesso em abril de 2022.
- AMFRI. ASSOCIAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DA FOZ DO RIO ITAJAÍ. **Plano de Mobilidade Regional: Caderno I**. InovAMFRI. IDP: Florianópolis, 2016a.
- AMFRI. ASSOCIAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DA FOZ DO RIO ITAJAÍ. **Plano de Mobilidade Regional: Caderno II**. InovAMFRI. IDP: Florianópolis, 2016b.
- AMFRI. ASSOCIAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DA FOZ DO RIO ITAJAÍ. **Apresentação do projeto InovAMFRI**. InovAMFRI: Itajaí, 2016c.
- AMICAM. ASSOCIAÇÃO DOS AMIGOS DO CIRCUITO DAS CASCATAS E MONTANHAS. **Sinalização do Circuito Cascatas e Montanhas**. Circuito Cascata e Montanhas. 2014a. Disponível em: <<http://cascatasemontanhas.com.br/sinalizacao-do-circuito-cascatas-e-montanhas/>>. Acesso em agosto de 2021.
- AMICAM. ASSOCIAÇÃO DOS AMIGOS DO CIRCUITO DAS CASCATAS E MONTANHAS. **Conheça o Circuito Cascatas e Montanhas**. Circuito Cascata e Montanhas. 2014b. Disponível em: <<http://cascatasemontanhas.com.br/conheca-o-circuito/>>. Acesso em agosto de 2021.
- AMICAM. ASSOCIAÇÃO DOS AMIGOS DO CIRCUITO DAS CASCATAS E MONTANHAS. **Associação dos Amigos do Circuito Cascatas e Montanhas – AMICAM**. Circuito Cascata e Montanhas. 2015. Disponível em: <<http://cascatasemontanhas.com.br/associacao-dos-amigos-do-circuito-cascatas-e-montanhas-amicam/>>. Acesso em agosto de 2021.
- AMICAM. ASSOCIAÇÃO DOS AMIGOS DO CIRCUITO DAS CASCATAS E MONTANHAS. **Pesquisa de Perfil do Cicloturista de Rolante-RS 2018 (Período: outubro a dezembro de 2018)**. Rolante: AMICAM, 2019a.
- AMICAM. ASSOCIAÇÃO DOS AMIGOS DO CIRCUITO DAS CASCATAS E MONTANHAS. **Pesquisa de Perfil do Cicloturista de Rolante-RS 2019 (Período: janeiro a junho de 2019)**. Rolante: AMICAM, 2019b.
- AMICAM. ASSOCIAÇÃO DOS AMIGOS DO CIRCUITO DAS CASCATAS E MONTANHAS. **Sinalização do circuito cascatas e montanhas passa por melhorias. Circuito Cascata e Montanhas**. 2020a. Disponível em: <<http://cascatasemontanhas.com.br/sinalizacao-do-circuito-cascatas-e-montanhas-passa-por-melhorias/>>. Acesso em agosto de 2021.
- AMICAM. ASSOCIAÇÃO DOS AMIGOS DO CIRCUITO DAS CASCATAS E MONTANHAS. **Desafio das Montanhas 2020. Circuito Cascata e Montanhas**. 2020b. Disponível em: <<http://cascatasemontanhas.com.br/events/desafio-das-montanhas-2020/>>. Acesso em agosto de 2021.
- AMICAM. ASSOCIAÇÃO DOS AMIGOS DO CIRCUITO DAS CASCATAS E MONTANHAS. **Página inicial**. Circuito Cascata e Montanhas. 2021. Disponível em: <<http://cascatasemontanhas.com.br/>>. Acesso em agosto de 2021.

- ANDERSSON, T. D. **The Tourist in the Experience Economy**. Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism, v.7, n. 1, p. 46-58, 2007. DOI: 10.1080/15022250701224035
- ANDRADE, V.; RODRIGUES, J.M. (Orgs). **Economia da Bicicleta no Brasil**. São Paulo: Aliança Bike, 2018.
- ANDRYEYEVA, N.; NEZDOYMINOV, S.; MARTYNIUK, O. **“Green” infrastructure of the economy of recreational nature use**. Baltic Journal of Economic Studies, v. 4, n. 4, 2018.
- ANGST, M.; HIRSCHI, C. **Network Dynamics in Natural Resource Governance: A Case Study of Swiss Landscape Management**. Policy Studies Journal, v. 45, n. 2, 2017.
- APOLLO, M.; RETTINGER, R. **Mountaineering in Cuba: improvement of true accessibility as an opportunity for regional development of communities outside the tourism enclaves**. Current Issues in Tourism, p. 1-7, 2018.
- ARAUCÁRIA ECOTURISMO. **Caminho dos Anjos – Trekking**. Araucária Ecoturismo. 2014. Disponível em: <<http://www.araucariaecoturismo.com.br/caminho-dos-anjos-trekking-18072014/>>. Acesso em setembro de 2021.
- ARAUCÁRIA ECOTURISMO. **Carta de orientação do Caminho dos Anjos**. São Lourenço: Araucária Ecoturismo, 2019.
- ARAUCÁRIA ECOTURISMO. **Bem-vindo ao Caminho dos Anjos**. Caminho dos Anjos. 2021. Disponível em: <<https://www.caminhodosanjos.com.br/>>. Acesso em janeiro de 2022.
- ASSIS, E. **Cicloturismo no Vale Europeu ganha mais postos de suporte a visitantes em apuros**. NSC Total. 2020. Disponível em <<https://www.nscotal.com.br/columnistas/evandro-de-assis/cicloturismo-no-vale-europeu-ganha-mais-postos-de-suporte-a-visitantes>>. Acesso em outubro de 2021.
- BANNISTER, D. **The sustainable mobility paradigm**. Transport Policy, v. 15, n. 2, p. 73-80, 2008. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005>
- BARTOLETTI, C. T.; LINDENKAMP, T. C. M. **Gestão participativa como proposta para aproximar os visitantes do cuidado das áreas naturais: o manejo de uma trilha de ciclismo de montanha**. Revista Brasileira de Desenvolvimento Territorial Sustentável GUAJU, v. 7, n. 1, 2021.
- BASSI, C. **A interface de rotas peregrinas às áreas protegidas do entorno**. In: III EDESC – Plenária de encerramento: Áreas protegidas para cicloturismo. Observatório do Cicloturismo, 10 jun. 2021. Disponível em: <<https://youtu.be/Z2awdd2l250?t=1293>>. Acesso em setembro de 2021.
- BENAVIDES, C. E. L. **Cicloturismo en Costa Rica: una mirada a los tour operadores**. Revista Pensamiento Actual. v. 16. n. 27. p. 157 - 167, 2016.
- BENUR, A. M.; BRAMWELL, B. **Tourism product development and product diversification in destinations**. Tourism Management. Vol. 50, 213 – 224, 2015.
- BID. BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO. **Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe: Guía para impulsar el uso de la bicicleta**. Cidade do México: BID, 2015.
- BLAKELY, E. J.; LEIGH, N. G. **Planning local economic development: Theory and practice**. Los Angeles: SAGE Publications, 2010.
- BORGATTI, S. P.; MEHRA, A.; BRASS, D. J.; LABIANCA, G. **Network analysis in the social sciences**. Science, v. 323, n. 892, 2009. DOI: 10.1126/science.1165821

- BRASIL. INSTITUTO BRASILEIRO DE TURISMO. **Guia Brasileiro de Sinalização Turística**. 2001. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/files/Guia_Embratur/conteudo/principal.html>. Acesso em outubro de 2019.
- BRASIL. **Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.
- BUSARELLO, M. T. B. **Circuito de cicloturismo e transformações territoriais no Médio Vale do Itajaí/SC (2006/2018)**. Dissertação de Mestrado. Blumenau: Universidade Regional de Blumenau, 2020.
- CAC. CENTRO DE APOIO AO CICLISTA. **O CAC – Centro de Apoio ao Ciclista**. CAC. 2021. Disponível em: <<https://jeanfepelamas.wixsite.com/cacbrasil/sobre>>. Acesso em outubro de 2021.
- CAFÉ MUTUCA. **Salão Nacional de Turismo Religioso será realizado em São Lourenço**. Café Mutuca. 2019. Disponível em: <<https://cafemutuca.com.br/salao-nacional-de-turismo-religioso-sera-realizado-em-sao-lourenco/>>. Acesso em junho de 2021.
- CARR, J. **Community, Capital, and Markets: A New Paradigm for Community Reinvestment**. NeighborWorks (Summer). 1999.
- CCB. CLUBE DE CICLOTURISMO DO BRASIL. **Velotour**. Eventos. 2016. Disponível em: <<http://www.clubedecicloturismo.com.br/eventos-1/20-velotour>>. Acesso em outubro de 2021.
- CCB. CLUBE DE CICLOTURISMO DO BRASIL. **O Clube**. 2019. Disponível em <<http://www.clubedecicloturismo.com.br/>>. Acesso em setembro de 2019.
- CDS. CAMINHOS DO SERTÃO CICLOTURISMO. **Início**. Caminhos do Sertão Cicloturismo. 2021. Disponível em <<https://caminhosdosertao.com.br/>>. Acesso em agosto de 2021.
- CHAMBERS, D.; WILSON, P.; THOMPSON, C.; HARDEN, M. **Social Network Analysis in Healthcare Settings: A Systematic Scoping Review**. PLoS ONE, v. 7, n. 8, p. 1-10, 2012.
- CHILE TRAVEL. **Ciclovias: Descubra outra maneira de curtir o Chile**. Chile Travel. 2021. Disponível em: <<https://www.chile.travel/pt-br/diario-de-viagens/ciclovias-descubra-outra-maneira-de-curtir-o-chile/>>. Acesso em janeiro de 2022.
- CICLOTRILHAS FLORIPA. **Pesquisa sobre o perfil do ciclista de montanha no Brasil**. Ciclotrilhas Floripa. 2021. Disponível em <<https://ciclotrilhasfloripa.com/pesquisa-sobre-o-perfil-do-ciclista-de-montanha-no-brasil/>>. Acesso em agosto de 2021.
- CICLOTUR EXPERIENCE. **Página inicial**. Ciclotur Experience. 2021 Disponível em: <<https://ciclotur.com.br/>>. Acesso em agosto de 2021.
- CIMVI. CONSÓRCIO INTERMUNICIPAL DO MÉDIO VALE DO ITAJAÍ. **Relatório Anual de Contas de Gestão – 2019**. Timbó: CIMVI, 2020a.
- CIMVI. CONSÓRCIO INTERMUNICIPAL DO MÉDIO VALE DO ITAJAÍ. **Estatuto do Consórcio Público**. Timbó: CIMVI, 2020b.
- CIMVI. CONSÓRCIO INTERMUNICIPAL DO MÉDIO VALE DO ITAJAÍ. **Circuito Vale Europeu de Cicloturismo: Planilhas**. Timbó: CIMVI, 2021a.
- CIMVI. CONSÓRCIO INTERMUNICIPAL DO MÉDIO VALE DO ITAJAÍ. **ALESC aprova Projeto de Lei que institui a rota turística do “Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo”**.

Circuito Vale Europeu. 2021b. Disponível em: <<https://valeuropeucatarinense.com.br/alesc-aprova-projeto-lei-rota-turistica/>>. Acesso em janeiro de 2022.

CIMVI. CONSÓRCIO INTERMUNICIPAL DO MÉDIO VALE DO ITAJAÍ. **Home**. Circuito Vale Europeu. 2021c. Disponível em: <<https://valeuropeucatarinense.com.br/>>. Acesso em janeiro de 2022.

CITMAR. CONSÓRCIO INTERMUNICIPAL DE TURISMO COSTA VERDE E MAR. **Costa Verde & Mar – Santa Catarina**. CITMAR. 2021. Disponível em: <<https://costaverdemar.com.br/>>. Acesso em janeiro de 2022.

CIMVI. CONSÓRCIO INTERMUNICIPAL DO MÉDIO VALE DO ITAJAÍ. **Estrutura Organizacional**. CIMVI. 2021d. Disponível em: <<https://cimvi.sc.gov.br/o-cimvi/estrutura-organizacional/>>. Acesso em janeiro de 2022.

CITMAR. CONSÓRCIO INTERMUNICIPAL DE TURISMO COSTA VERDE E MAR. **Relatório de Atividades do Exercício de 2008**. CITMAR: Itajaí, 2008.

CITMAR. CONSÓRCIO INTERMUNICIPAL DE TURISMO COSTA VERDE E MAR. **Relatório de Atividades do Exercício de 2009**. CITMAR: Itajaí, 2009.

CITMAR. CONSÓRCIO INTERMUNICIPAL DE TURISMO COSTA VERDE E MAR. **Relatório de Atividades do Exercício de 2010**. CITMAR: Itajaí, 2010.

CITMAR. CONSÓRCIO INTERMUNICIPAL DE TURISMO COSTA VERDE E MAR. **Relatório de Atividades do Exercício de 2011**. CITMAR: Itajaí, 2011.

CITMAR. CONSÓRCIO INTERMUNICIPAL DE TURISMO COSTA VERDE E MAR. **Relatório de Atividades e Prestação de Contas do Exercício de 2012**. CITMAR: Itajaí, 2012.

CITMAR. CONSÓRCIO INTERMUNICIPAL DE TURISMO COSTA VERDE E MAR. **Relatório de Atividades e Prestação de Contas do Exercício de 2013**. CITMAR: Itajaí, 2013.

CITMAR. CONSÓRCIO INTERMUNICIPAL DE TURISMO COSTA VERDE E MAR. **Relatório de Atividades e Prestação de Contas do Exercício de 2014**. CITMAR: Itajaí, 2014.

CITMAR. CONSÓRCIO INTERMUNICIPAL DE TURISMO COSTA VERDE E MAR. **Relatório de Atividades e Prestação de Contas do Exercício de 2015**. CITMAR: Itajaí, 2015.

CITMAR. CONSÓRCIO INTERMUNICIPAL DE TURISMO COSTA VERDE E MAR. **Relatório de Atividades e Prestação de Contas do Exercício de 2016**. CITMAR: Itajaí, 2016.

CITMAR. CONSÓRCIO INTERMUNICIPAL DE TURISMO COSTA VERDE E MAR. **Relatório de Atividades e Prestação de Contas do Exercício de 2017**. CITMAR: Itajaí, 2017.

CITMAR. CONSÓRCIO INTERMUNICIPAL DE TURISMO COSTA VERDE E MAR. **Relatório de Atividades e Prestação de Contas do Exercício de 2018**. CITMAR: Itajaí, 2018a.

CITMAR. CONSÓRCIO INTERMUNICIPAL DE TURISMO COSTA VERDE E MAR. **Plano de Trabalho e Ações 2018**. CITMAR: Itajaí, 2018b.

CITMAR. CONSÓRCIO INTERMUNICIPAL DE TURISMO COSTA VERDE E MAR. **Relatório de Atividades e Prestação de Contas do Exercício de 2019**. CITMAR: Itajaí, 2019a.

CITMAR. CONSÓRCIO INTERMUNICIPAL DE TURISMO COSTA VERDE E MAR. **Plano de Trabalho e Ações 2019**. CITMAR: Itajaí, 2019b.

- CITMAR; SEBRAE. **Plano de Marketing Turístico Costa Verde & Mar 2017/2022: Plano de Ações**. SEBRAE: Itajaí, 2017.
- CONCEIÇÃO, A.C.; ANJOS, F. A.; CONCEIÇÃO, C. C. **Governança Regional de Turismo da Costa Verde & Mar, Santa Catarina, Brasil: compreendendo sua gestão**. Turismo e Sociedade. Curitiba, v.14, n.1, p.97-114, 2021.
- COX, P. **Strategies Promoting Cycle Tourism in Belgium: Practices and Implications**. Tourism Planning and Development, v. 9, n. 1, 2012.
- CRER. CAMINHO RELIGIOSO DA ESTRADA REAL. **Pontos de Carimbo no Caminho Religioso da Estrada Real**. Belo Horizonte: CRER, 2018a.
- CRER. CAMINHO RELIGIOSO DA ESTRADA REAL. **CRER Bike Tour**. CRER. 2018b. Disponível em <<https://www.caminhoreligiosodaestradaareal.com/crer-bike-tour/>>. Acesso em junho de 2021.
- CRER. CAMINHO RELIGIOSO DA ESTRADA REAL. **4º Salão Nacional de Turismo Religioso**. CRER. 2019. Disponível em <<https://www.caminhoreligiosodaestradaareal.com/aqeventos/santure2019f.pdf>>. Acesso em junho de 2021.
- CRER. CAMINHO RELIGIOSO DA ESTRADA REAL. **O CRER: Caminho Religioso da Estrada Real é a maior rota de turismo religioso do Brasil**. CRER. 2020. Disponível em <<https://www.caminhoreligiosodaestradaareal.com/>>. Acesso em junho de 2021.
- CSI. CIRCUITO SERRAS DE IBITIPOCA. **Volta das Transições: Conheça o circuito em duas rodas**. Lima Duarte: Circuito Serras de Ibitipoca, 2015.
- CSI. CIRCUITO SERRAS DE IBITIPOCA. **Resumo das principais ações e projetos realizados e em andamento no ano de 2019**. Lima Duarte: Circuito Serras de Ibitipoca, 2019a.
- CSI. CIRCUITO SERRAS DE IBITIPOCA. **Relatório da verificação da situação atual da sinalização do roteiro Volta das Transições – Circuito Serras de Ibitipoca**. Lima Duarte: Circuito Serras de Ibitipoca, 2019b.
- CSI. CIRCUITO SERRAS DE IBITIPOCA. **Volta das Transições: Cicloturismo em Minas Gerais. Volta das Transições**. 2021. Disponível em: <<https://www.voltadastransicoes.com/>>. Acesso em setembro de 2021.
- CULLINANE, S.; STOKES, G. **Rural Transport Policy**. Kidlington: Pergamon, 1998
- DAVIS, C.; WILLIAMS, L.; LUPBERGER, S.; DAVIET, F. **GFI Guidance Manual: Assessing Forest Governance, The Governance of Forests Initiative Indicator Framework**. WRI: Washington, 2013.
- DECASTRO, J.; SALDANHA, L.; FREITAS, L.; BALASSIANO, R. **Políticas cicloinclusivas no planejamento do turismo no Brasil: um estudo sobre as cidades-sede da Copa do Mundo FIFA 2014**. Revista Acadêmica Observatório de Inovação do Turismo, v. 12, n. 3, p. 66-85, 2018.
- DEENIHAN, G.; CAULFIELD, B. **Do tourists value different levels of cycling infrastructure?** Tourism Management. Vol.46, p. 92-101, 2015.
- DENCKER, A. F. M. **Pesquisa em Turismo: Planejamento, métodos e técnicas**. Futura: São Paulo, 1998.
- DENG, T.; HU, Y. **Modelling China's outbound tourist flow to the 'Silk Road': A spatial econometric approach**. Tourism Economics. Vol. 25(8), 1167–1181, 2019

- DICKINSON, J.; LUMSDON, L. **Slow Travel and Tourism**. Londres: Earthscan, 2010.
- DRC. DÉPARTEMENTS & RÉGIONS CYCLABLES. **Le tourisme à vélo dans les villes françaises**. Paris: DRC, 2017.
- DUBOIS, A. J. **Opportunities and Barriers for Innovative Cycling Planning in Small Cities**. Actes de Colloque Interuniversitaire Urbain. Montreal, p. 16-18, 2017.
- ECF. EUROPEAN CYCLETOURISTS' FEDERATION. **EuroVelo, Signing of EuroVelo cycle routes**. ECF: Bruxelas, 2010.
- ECF. EUROPEAN CYCLETOURISTS' FEDERATION. **EuroVelo, the European cycle route network, Development Strategy 2012-2020**. ECF: Bruxelas, 2011a.
- ECF. EUROPEAN CYCLETOURISTS' FEDERATION. **EuroVelo, National Coordination Centres, guidance on application process**. ECF: Bruxelas, 2011b.
- ECF. EUROPEAN CYCLETOURISTS' FEDERATION. **EuroVelo, Guidance on route development process**. ECF: Bruxelas, 2011c.
- ECF. EUROPEAN CYCLETOURISTS' FEDERATION. **EuroVelo, European Certification Standard**. ECF: Bruxelas, 2013.
- ECF. EUROPEAN CYCLETOURISTS' FEDERATION. **EuroVelo, Guidance on usage monitoring**. ECF: Bruxelas, 2014.
- ECF. EUROPEAN CYCLETOURISTS' FEDERATION. **EuroVelo, the European cycle route network: Press Pack**. ECF: Bruxelas, 2016.
- ECF. EUROPEAN CYCLETOURISTS' FEDERATION. **EuroVelo, Corporate design of EuroVelo cycle routes**. ECF: Bruxelas, 2017.
- ECF. EUROPEAN CYCLETOURISTS' FEDERATION. **EuroVelo Routes Development Status: Route development report – 2021**. ECF: Bruxelas, 2021.
- EDRA, F. P. M.; DECASTRO, J.; SALDANHA, L. **Cicloturismo urbano em foco**. FTH/UFF: Niterói, 2017.
- EHLERS. **Turismo e Conservação Ambiental**. In: TRIGO. (Org.). *Análises regionais e globais do Turismo Brasileiro*. 2005.
- FABRINO, N. H.; NASCIMENTO, E. P. do; COSTA, H. A. **Turismo de Base Comunitária: uma reflexão sobre seus conceitos e práticas**. Caderno Virtual de Turismo. Rio de Janeiro, v. 16, n. 3, p. 172- 190, dez. 2016.
- FACCAT. FACULDADES INTEGRADAS DE TAQUARA. **Fórum Regional de Turismo**. FACCAT - Faculdades Integradas de Taquara. 2019. Disponível em: <<https://www2.faccat.br/portal/?q=node/1081>>. Acesso em agosto de 2021.
- FAULKS, P.; RITCHIE, B.; FLUKER, M. **Cycle Tourism in Australia: An investigation into its size and scope**. Sustainable Tourism CRC. Brisbane. 2007.
- FMTBUD. FEDERAL MINISTRY OF TRANSPORT BUILDING AND URBAN DEVELOPMENT. **National Cycling Plan 2020: Joining forces to evolve cycling**. Berlim: FMTBUD, 2012.

- FORTE, G. **Circuito Turístico Serras de Ibitipoca, Minas Gerais, Brasil**. II Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo. Programação. Disponível em <<http://bit.ly/iiedesc>>. Acesso em agosto de 2021.
- FREEMAN, L. C. **Centrality in Social Networks: Conceptual Clarification**. *Social Networks*, v. 1, n. 3, p. 215-239.
- GOIAS TURISMO. **Caminho de Cora Coralina**. Página inicial. 2018. Disponível em <<http://caminhodecoracoralina.com.br/>>. Acesso em outubro de 2019.
- GOMES, L. F. A. M.; ARAYA, M. C. G.; CARIGNANO, C. **Tomada de decisões em cenários complexos: introdução aos métodos discretos do apoio multicritério à decisão**. São Paulo: Thomson, 2003.
- GOMÉZ-MARTIN, M. B. **Hiking tourism in Spain: Origins, issues and transformations**. *Sustainability*, v. 11, n. 13, p3 1-13, 2019.
- GTSC. GLOBAL SUSTAINABLE TOURISM COUNCIL. **GSTC Destination Criteria with Performance indicators and SDGs**. Washington: GSTCouncil, 2019.
- HANNEMAN, R.; RIDDLE, M. **Introduction to Social Network Methods**. University of California: Riverside, 2005.
- HAWE, P.; WEBSTER, C.; SHIELL, A. **A glossary of terms for navigating the field of social network analysis**. *Journal of Epidemiology and Community Health*, v. 58, n. 12, p. 971-975, 2004.
- HORNER, R. NADVI, K. **Global value chains and the rise of the Global South: unpacking twenty-first century polycentric trade**. *Global Networks*, v. 18, n. 2, p. 207–237, 2018.
- HSU, L.-C.; MA, S.-C.; CHANG, C.-H. **Resident reactions to staging tour de Taiwan 2012: Comparison of pre- and post-event**. *South African Journal for Research in Sport, Physical Education and Recreation*, v. 36, n. 1, 2014.
- IANNOLINO, S.; RUGGIERI, G. **Tourist destination network analysis: The ego network role**. *European Journal of Tourism Research*, v. 17, p. 231-245, 2017.
- ICT. INSTITUTO COSTARRICENSE DE TURISMO. **Plan nacional de Desarrollo Turístico de Costa Rica 2017-2021**. Instituto Costarricense de Turismo: San José, 2017.
- ICT. INSTITUTO COSTARRICENSE DE TURISMO. **Mountain Bike Adventure**. Essential Costa Rica. 2019. Disponível em <<https://www.visitcostarica.com/en/costa-rica/things-to-do/adventure/biking>>. Acesso em outubro de 2019.
- IER. INSTITUTO ESTRADA REAL. **Caminho Religioso da Estrada Real é ação de força e fé**. Instituto Estrada Real. 2017. Disponível em: <<https://institutoestrada-real.com.br/destaques/caminho-religioso-da-estrada-real-e-acao-de-forca-e-fe/>>. Acesso em janeiro de 2022.
- IER. INSTITUTO ESTRADA REAL. **A Estrada Real**. Instituto Estrada Real. 2021. Disponível em: <<https://institutoestrada-real.com.br/estrada-real/>>. Acesso em janeiro de 2022.
- IRVING, M. A. **Reinventando a reflexão sobre turismo de base comunitária – inovar é possível?** In: BARTHOLO, R.; SAN SOLO, D. G.; BURSZTYN, I. (Org.). *Turismo de base comunitária: diversidade de olhares e experiências brasileiras*. Rio de Janeiro: Letra e Imagem, 2009.
- ITDP. INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO. **Guia de planejamento cicloinclusivo**. Rio de Janeiro: ITDP, 2017.

- KARAM, L. **Arranjos locais para o cicloturismo**. In: III EDESC – Plenária de abertura: Cidades e regiões para cicloturismo. Observatório do Cicloturismo, 08 jun. 2021. Disponível em: <<https://youtu.be/ljtYhtKKVxc?t=2245>>. Acesso em agosto de 2021.
- KHAN, S. **How Slow is ‘Slow’? Dilemmas of Slow Tourism**. TEAM Journal of Hospitality & Tourism., v. 12, n. 1, p. 39-49.
- KNEIB, E. C.; PORTUGAL, L. S. **Caracterização da acessibilidade e suas relações com a mobilidade e o desenvolvimento**. In: PORTUGAL, Licínio da Silva. (Org.). Transporte, mobilidade e desenvolvimento urbano. Rio de Janeiro: Elsevier, 2017.
- KNOPP, G. **Governança social, território e desenvolvimento**. Perspectivas em Políticas Públicas. Belo Horizonte, v. 4, n. 8, p. 53-74, 2011.
- KOERICH, A; SALOMON, A. V.; SOUZA, F. M. **Relatório Técnico Final do Projeto Turismo Rural, Étnico e Cultural do Vale Europeu**. Florianópolis: Sebrae-SC, 2013.
- LAMONT, M. **Independent Bicycle Tourism: A Whole Tourism Systems Perspective**. Tourism Analysis, v. 14, n. 5, p. 605–620, 2010.
- LAMONT, M.; CAUSLEY, K. **Guiding the way: Exploring cycle tourists’ needs and preferences for cycling route maps and signage**. Annals of Leisure Research, v. 13, n. 3, 2010.
- LEE, C. F.; HUANG, H. I. **The Attractiveness of Taiwan as a Bicycle Tourism Destination: A Supply-Side Approach**. Asia Pacific Journal of Tourism Research, p. 1–27, 2014.
- LEE, C. F.; CHEN, P.T.; HUANG, H.I. **Attributes of Destination Attractiveness in Taiwanese Bicycle Tourism: The Perspective of Active Experienced Bicycle Tourists**. International Journal of Hospitality & Tourism Administration, v. 15, n. 3, p. 275-297, 2014.
- LEIPER, N. **Tourism systems: An interdisciplinary perspective**. Massey University: Palmerston North, 1990.
- LOHMANN, G.; DUVAL, D. T. **Destination morphology: A new framework to understand tourism–transport issues?** Journal of Destination Marketing & Management, v. 3, p. 133-136, 2014.
- LORENA. PREFEITURA DE LORENA. **Com programação de três dias, Lorena recebe III Salão Nacional de Turismo Religioso do CRER**. Prefeitura de Lorena. 2018. Disponível em: <<http://www.lorena.sp.gov.br/wordpress/index.php/2018/08/10/com-programacao-de-tres-dias-lorena-recebe-iii-salao-nacional-de-turismo-religioso-do-crer/>>. Acesso em junho de 2021.
- LOWE, P. **Blueprint for a rural economy**. In Allanson, P.; WHITBY, M. (eds). The Rural Economy and the British Countryside. Earthscan Publications, 1996
- LUKE, D.; HARRIS, J. **Network analysis in public health: History, methods, and applications**. Annual Review of Public Health, v. 28, p. 69-93, 2007.
- LUMSDON, L. **Transport and Tourism: Cycle Tourism – A Model for Sustainable Development?** Journal of Sustainable Tourism, v. 8, n. 5, p. 361–377, 2000.
- LUMSDON, L.; MCGRATH, P. **Developing a conceitual framework for slow travel: A grounded theory approach**. Journal of Sustainable Tourism, v. 19, n. 3, p. 265-279, 2011.
- MADÁ TURISMO. **Sobre o Caminho dos Anjos**. Madá Turismo. 2014. Disponível em: <<https://madaturismotur.wixsite.com/site/nossos-programas>>. Acesso em julho de 2021.

- MAHLER, D. **Articulação entre poder público e sociedade civil**. In: III EDESC – Plenária de abertura: Cidades e regiões para cicloturismo. Observatório do Cicloturismo, 08 jun. 2021. Disponível em: <<https://youtu.be/ljtYhtKKVxc?t=553>>. Acesso em agosto de 2021.
- MALUCELLI, F.; GIOVANNINI, A.; NONATO, M. **Designing single origin-destination itineraries for several classes of cycle-tourists**. Transportation Research Procedia. 2015
- MASON, J.; FULTON, L.; MCDONALD, Z. **A Global High Shift Cycling Scenario: the potential for dramatically increasing bicycle and e-bike use in cities around the world, with estimated energy, CO2, and cost impacts**. ITDP, 2015.
- Mertens, M.; Rice, W.; Young, M. **Using Social Network Analysis in Organizational Change**. White Paper. Atos, 2011.
- MORAES, E. A.; IRVING, M. A.; PEDRO, R. M. L. R.; OLIVEIRA, E. **Turismo de base comunitária à luz da teoria ator-rede: novos caminhos investigativos no contexto brasileiro**. Revista Crítica de Ciências Sociais, v. 122, p. 145-168, 2020.
- MOSCARELLI, R. **Slow tourism infrastructure to enhance the value of cultural heritage in inner areas**. Il Capitale Culturale: Studies on the Value of Cultural Heritage, n.19, p. 237-254, 2019. DOI: 10.13138/2039-2362/1957
- MTAPURI, O.; GIAMPICCOLI, A. **Towards a comprehensive model of community-based tourism development**. South African Geographical Journal, v. 98, n. 1, p. 154-168, 2016.
- MTUR. 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.
- MTUR. MINISTÉRIO DO TURISMO. **Regionalização: Institucionalização da Instância de Governança Regional**. Programa de Regionalização do Turismo. Brasília: Ministério do Turismo, 2019.
- NATÁRIO, M.; NARCISO, F.; PAIVA, T. **Sistema de governance territorial local: caso de estudo da Cidade da Guarda (Portugal)**. Desenvolvimento Regional em debate. Contestado, 2012.
- NICKERSON, N. P.; JORGENSON, J.; BERRY, M.; KWENYE. **Analysis of Touring Cyclists: Impacts, Needs and Opportunities for Montana Institute for Tourism and Recreation Research Publications**. Missoula, 2014.
- NTA. NATIONAL TRANSPORT AUTHORITY. **A strategy for the development of Irish Cycle Tourism: Conclusions Report**. Dublin: NTA, 2007.
- NZCT. THE NEW ZEALAND CYCLE TRAIL. **The New Zealand Cycle Trail Story**. About Us. 2019. Disponível em <<https://www.nzcycletrail.com/about/the-new-zealand-cycle-trail-story/>>. Acesso em outubro de 2019.
- OBSERVABICI. OBSERVATÓRIO DA BICICLETA. **Início**. Observatório da Bicicleta. 2020. Disponível em: <<https://observatoriodabicicleta.org.br/>>. Acesso em agosto de 2021.
- OLINTO, A; ASPRINO, R. **Projeto de Cicloturismo no Brasil**. Olinto e Rafaela. 2021. Disponível em <<https://www.olinto.com.br/>>. Acesso em agosto de 2021.
- ONTARIO BY BIKE. **Cycle Tourism Conference Canada: Destination Bike**. Ontario By Bike Industry. 2019. Disponível em: <<http://www.ibike.org/africaguide/egypt.htm>>. Acesso em setembro de 2019.

- ONU. ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável**. Agenda 2030. 2015. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/pos2015/agenda2030/>>. Acesso em junho de 2019.
- PANCHO. **Praça de Rodeio ganha estação para manutenção de bicicletas**. NSC Total. 2019. Disponível em: <<https://www.nscototal.com.br/colunistas/pancho/praca-de-rodeio-ganha-estacao-para-manutencao-de-bicicletas>>. Acesso em outubro de 2021.
- PANKIV, N.; ROIK, O. R. **Greenways as a form of sustainable tourism development in Lviv region (on the example of Yavoriv district)**. Journal of Geology, Geography and Geoecology, v. 28, n. 1, p. 159-172, 2019.
- PAUPITZ, A. **Pesquisa: Perfil do Cicloturista Brasileiro**. Clube de Cicloturismo. 2008. Disponível em <<http://www.clubedecicloturismo.com.br/artigos-1/53-pedalando/24-pesquisa-o-perfil-do-cicloturista-brasileiro>>. Acesso em outubro de 2019.
- PEDRINI, L. **Cicloturismo no Circuito do Vale Europeu Catarinense: Um estudo do comportamento do cliente**. Dissertação de Mestrado. Balneário Camboriú: Universidade do Vale do Itajaí, 2013.
- PEDRINI, L.; FLORES, L. C. S.; CAVALCANTE, L. S. **Cicloturistas no Circuito do Vale Europeu: Perfil e Percepção Ambiental**. IX Seminário ANPTUR. Anais. 2012.
- PLANETT. NÚCLEO DE PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO DE TRANSPORTES E TURISMO. **Cenário do Receptivo do Cicloturismo**. 2019. Disponível em <<http://planet.com.br/receptivo-do-cicloturismo/>>. Acesso em janeiro de 2020.
- PLANETT. NÚCLEO DE PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO DE TRANSPORTES E TURISMO. **Observatório do Cicloturismo**. 2020. Disponível em <<http://planet.com.br/cicloturismo/>>. Acesso em agosto de 2020.
- POUSADA PICO DO PAPAGAIO. **Caminho dos Anjos**. Pousada Pico do Papagaio, Aiuruoca, MG. 2015. Disponível em: <<https://pousadapicodopapagaio.com.br/caminho-dos-anjos/>>. Acesso em junho de 2021.
- PRESENZA, A.; ABBATE, T.; MICERA, R. **The Cittaslow Movement: Opportunities and Challenges for the Governance of Tourism Destinations**. Tourism Planning and Development, v. 12, n. 4, 2015.
- PULIDO-FERNÁNDEZ, J. I.; MERINERO-RODRÍGUEZ, R. **Destinations' relational dynamic and tourism development**. Journal of Destination Marketing and Management, v. 7, p. 140-152, 2018.
- REDE TRILHAS. **Trilhas cadastradas**. Rede Brasileira de Trilhas de Longo Curso. 2020. Disponível em <<http://www.redetrilhas.org.br/w3/index.php/voluntariado/staff/trilhas-cadastradas>>. Acesso em janeiro de 2021.
- REVISTA MUSEU. **Minas Gerais lança maior rota de turismo religioso do Brasil**. Revista Museu. 2017. Disponível em: <<https://www.revistamuseu.com.br/site/br/noticias/nacionais/3314-15-08-2017-minas-gerais-lanca-maior-rota-de-turismo-religioso-do-brasil.html>>. Acesso em junho de 2021.
- RIMT. REDE DE INTELIGÊNCIA DE MERCADO DO TURISMO. **Revista RIMT: Tendências do Turismo 2022**. Brasília: Ministério do Turismo, 2022
- RIO DE JANEIRO. **Caderno Metropolitano 1: A Retomada do Planejamento**. Rio de Janeiro: Câmara Metropolitana, 2015.
- RITCHIE, B. W. **Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: planning and management issues**. Tourism Management, v. 19, n. 6, 1998.

- RITCHIE, B. W.; HALL, C. M. **Bicycle tourism and regional development: A New Zealand case study.** *Anatolia*, v. 10, n. 2, 1999.
- ROCHA, A.; PAULA, M. L. **Caminhos do Brasil.** J. Andrade: Aracaju, 2021.
- RODRIGUES, C. G. O.; FONTOURA, L. M.; ROSA, C. R. et al. **Turismo e uso público.** In: YOUNG, C. E. F.; MEDEIROS, R. (Orgs.) *Quanto vale o Verde: a importância econômica das unidades de conservação brasileiras.* Rio de Janeiro: Conservação Internacional, 2018.
- ROLDAN, T. R. R. **Cicloturismo: Planejamento e Treinamento.** Monografia. Unicamp: Campinas, 2000
- RUTA LAGOS Y VOLCANES. **En la huella de los colonos.** Circuito Lago Llanquihue. 2022. Disponível em <<https://www.rutalagosyvolcanes.cl/circuito/lago-llanquihue/>>. Acesso em fevereiro de 2022.
- SACRUM. SACRUM BRASILIDADES. **CRER Bike Tour.** Grupo 3DS, 24 ago. 2018. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=YwWPNAV46og>>. Acesso em junho de 2021.
- SALDANHA, L. **Políticas cicloinclusivas e o cicloturismo: o caso do Rio de Janeiro/RJ.** Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2017.
- SALDANHA, L.; SANTOS, M. P. S.; FRAGA, C. **O papel de instrumentos de planejamento para o desenvolvimento do cicloturismo em âmbito internacional.** XIII Rio de Transportes. Rio de Janeiro, 2015.
- SALDANHA, L.; DECASTRO, J.; SOUZA, H. A. S.; TELLES, R. *et al.* **O Cicloturista Brasileiro 2018: relatório geral.** Rio de Janeiro: Coppe-UFRJ, 2019a.
- SALDANHA L.; DECASTRO, J.; BALASSIANO, R. **II Encontro para o desenvolvimento do cicloturismo: circuitos de cicloturismo e unidades de conservação.** Coppe-UFRJ: Rio de Janeiro, 2019b.
- SALDANHA, L.; SOUZA, H. A. S.; DECASTRO, J.; BALASSIANO, R. **O Cicloturista Brasileiro 2018: Uma análise socioeconômica de diferentes perfis de viajantes por bicicleta no Brasil.** 33º Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte da ANPET. Balneário Camboriú, 2019c.
- SALDANHA, L.; FREITAS, L.; BALASSIANO, R.; FRAGA, C. **Cicloturismo no planejamento integrado das cidades e o caso da região metropolitana de Curitiba.** *Revista Turismo em Análise*, v. 31, n. 2, p. 296-315, 2020.
- SALDANHA, L.; FRAGA, C.; BALASSIANO, R. **Cicloturismo como ferramenta de desenvolvimento sustentável em área rural: Desafios e oportunidades no processo de retomada pós-pandemia da COVID-19.** *Revista Acadêmica Observatório de Inovação do Turismo*, v. 15, n. 3, p. 72-96, 2021a.
- SALDANHA, L.; SOUZA, H. A. S.; DECASTRO, J. *et al.* **O cicloturismo como indutor de desenvolvimento na região turística da Costa do Sol, Rio de Janeiro, Brasil.** *Anais do 9o. Congresso Luso-Brasileiro para o Planejamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável (PLURIS 2021 DIGITAL).* Águas de Lindoia: Unesp, 2021b.
- SARTORI, A. **O evento ciclístico “Pedala Trento” e suas contribuições para o cicloturismo em Nova Trento/SC e região.** *Revista Acadêmica Observatório de Inovação do Turismo*, Rio de Janeiro, v. 14, n. 3, p. 1-23, 2020.
- SCHETINO, A. **Grupos de pedal: Pedal Curticeira. Até onde deu pra ir de bicicleta.** 2013. Disponível em: <<https://ateondedeuprairdebicicleta.com.br/grupos-de-pedal-pedal-curticeira/>>. Acesso em outubro de 2021.

- SCHNEIDER, S.; FIALHO, M. A. V. **Atividades não Agrícolas e Turismo Rural no Rio Grande do Sul**. In: ALMEIDA, J. A.; RIEDL, M. (Org.) Turismo Rural: Ecologia, Lazer e Desenvolvimento. Bauru: EDUSC, 2000. p. 14-50.
- SCHOEN, M. W.; MORELAND-RUSSELL, S.; PREWITT, K.; CAROTHERS, B. J. **Social Science & Medicine Social network analysis of public health programs to measure partnership**. Social Science & Medicine, v. 123, p. 90-95, 2014.
- SCOZ, A. **A primeira rota para cicloturismo do Brasil**. In: Webinário EDESC 2020 | Dia 1: 10 anos do Manual de Circuitos de Cicloturismo. Observatório do Cicloturismo, 20 out. 2020. Disponível em: <<https://youtu.be/TfrFuR8Ze2U?t=3213>>. Acesso em setembro de 2021
- SCOZ, A. **Vale Muito Conhecer: Maravilhas do Vale Europeu Catarinense**. In: SALDANHA, L.; SOUZA, H. A. S.; DECASTRO, J.; BALASSIANO, R. (Orgs.) III Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo: Governança para Desenvolvimento Regional. Rio de Janeiro: COPPE - UFRJ, 2021.
- SEPÚLVEDA, J. J. O.; MARTINS, G. P. V.; SABINO, J. **Potencial de Campo Grande como polo de cicloturismo, uma capital no centro-oeste do Brasil**. In: SALDANHA, L.; SOUZA, H. A. S.; DECASTRO, J.; BALASSIANO, R. (Orgs.) III Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo: Governança para Desenvolvimento Regional. Rio de Janeiro: COPPE - UFRJ, 2021.
- SERNATUR. SERVICIO NACIONAL DE TURISMO. **Sernatur desarrolla proyecto para posicionar al cicloturismo en el sur del país**. Noticias Región de los Lagos. 2016. Disponível em <<https://goo.gl/J368Ma>>. Acesso em setembro de 2019.
- SERRA DOS TAPES. VIA ECOLÓGICA SERRA DOS TAPES. **O Projeto**. Serra dos Tapes. 2020. Disponível em: <<https://www.serradostapes.com.br/o-projeto/>>. Acesso em outubro de 2021.
- SIMEONI, F.; DE CRESCENZO, V. **Ecomuseums (on Clean Energy), Cycle Tourism and Civic Crowdfunding: A New Match for Sustainability?** Sustainability, v.10, n. 817, p. 1-16, 2018.
- SIPAHI, S.; TIMOR, M. **The analytic hierarchy process and analytic network process: an overview of applications**. Management Decision, v. 48, n. 5, 2010.
- SNSAA. SUN MOON LAKE NATIONAL SCENIC AREA ADMINISTRATION. **Explore the best of Sun Moon Lake**. 2019. Disponível em: <<https://www.sunmoonlake.gov.tw/en/>>. Acesso em janeiro de 2020.
- SOARES, A. G. **Circuitos de Cicloturismo: manual de incentivo e orientação para os municípios brasileiros**. UDESC: Florianópolis, 2010.
- SOUZA, S. **As relações interinstitucionais de desenvolvimento local em Ipatinga (MG)**. Desenvolvimento Regional em debate. Contestado, 2018.
- STARLEY, P.; ELLIS, S.; HINE, J.; TERNELL, A. **Improving Rural Mobility: Options for developing motorized and nonmotorized transport in rural areas**. World Bank Technical Paper no. 525. Washington, The World Bank, 2002.
- SWITZERLANDMOBILITY. **Página oficial**. Schweiz Mobil. 2019. Disponível em: <<http://www.schweizmobil.ch/>>. Acesso em outubro de 2019.
- TAMS. TRAVEL ACTIVITIES & MOTIVATION SURVEY. **Cycling While on Trips of One or More Nights: A Profile Report**. Canadian Travel Market. Lang Research Inc.: Ottawa, 2007.
- TCA. **Rolante recebe grupo para Famtour**. TCA News. 2019. Disponível em: <<https://www.tca.com.br/news/rolante-recebe-grupo-para-famtour/>>. Acesso em agosto de 2021.

- TDA. TOUR D'AFRIQUE. **About the foundation**. 2019 Disponível em: <<https://tdaglobalcycling.com/tda-foundation/>>. Acesso em outubro de 2019.
- TELLES, R. **Gestão de Rotas de Cicloturismo**. Panel: Ferramentas de gestão de circuitos. II Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo. Programação. 2018. Disponível em <<http://bit.ly/iiedesc>>. Acesso em outubro de 2019.
- TNZ. TOURISM NEW ZEALAND. **Cycling and Mountain Biking**. Special Interest. 2017. Disponível em <<https://www.tourismnewzealand.com/markets-stats/sectors/special-interest/cycling-and-mountain-biking/>>. Acesso em outubro de 2019.
- TOURISME QUÉBEC. **Cyclotourisme au Québec: Diagnostic et enjeux**. Rapport final. Le Groupe DBSF: Quebec, 2006.
- TTB. TAIWAN TOURISM BUREAU. **Cycling Around Taiwan Handbook**. Tourism Bureau, MOTC: Taipei, 2014.
- TTB. TAIWAN TOURISM BUREAU. **Taiwan Bicycle Travel Network**. Taiwan Bike. 2021. Disponível em <<https://taiwanbike-international.taiwan.net.tw/>>. Acesso em maio de 2021.
- TTB. TAIWAN TOURISM BUREAU. **Taiwan on 2 Wheels**. Taiwan: The Heart of Asia. 2019. Disponível em <<https://www.taiwanon2wheels.com/>>. Acesso em setembro de 2019.
- VALE EUROPEU. **Ata da Assembleia Geral de Constituição da associação do Vale Europeu – SC – Conselho Regional de Turismo**. Timbó: CIMVI, 2019.
- VALENTE, T. **Network interventions**. Science, v. 336, n. 49, p. 49-53, 2012. DOI: 10.1126/science.1217330
- VALENTE, T. **Social Networks and Health: Models, Methods, and Applications**. Oxford Scholarship Online, 2013. DOI: 10.1093/acprof:oso/9780195301014.001.0001
- VÉLO-QUÉBEC. **Cycling in Quebec 2015**. Velo-Quebec Association. 2015. Disponível em: <http://www.velo.qc.ca/files/file/expertise/VQ_Cycling2015.pdf>. Acesso em setembro de 2019.
- VÉLO-QUÉBEC. **Our Partners: The Driving Force Behind the Route Verte**. La Route Verte. 2018. Disponível em: <<https://www.routeverte.com/en/about-us/partners/>>. Acesso em outubro de 2021.
- VILANOVA, B. **Minas Gerais tem nova rota de turismo religioso**. Mercado e Eventos. 2017. Disponível em: <<https://www.mercadoeventos.com.br/noticias/destinos/minas-gerais-tem-nova-rota-de-turismo-religioso/>>. Acesso em junho de 2021.
- WASSERMAN, S.; FAUST, K. **Social Network Analysis: Methods and Applications**. Cambridge University Press: Cambridge, 1994.
- WESTCYCLE. **Western Australian Cycle Tourism Strategy**. WestCycle Incorporated. Tourism Western Australia: Perth, 2019.
- WESTON, R.; DAVIES, N.; LUMSDON, L.; MCGRATH, P. *et al.* **The European Cycle Route Network EuroVelo: Transport and Tourism**. European Parliament: Bruxelas, 2012.
- ZOVKO, I. **Cycle Tourism: Opportunities for the Scottish economy**. Transform Scotland: Edimburgo, 2013.

APÊNDICE A – ARTIGOS PUBLICADOS EM PERIÓDICOS E EVENTOS

Tabela 25: Lista de artigos científicos publicados em periódicos e eventos no Brasil até 2019.

| Autor | Ano | Título | Tipo | Nome |
|--|------------|---|-------------|--|
| SCHETINO, A. M. | 2004 | Cicloturismo e Lazer | Evento | O Lazer em Debate |
| MIARA, M. A.; FERNANDES, D. L.; MAGANHOTO, R. F. | 2008 | Cicloturismo na “Rota dos Tropeiros” Roteiro Cicloturístico de Castro: Um projeto Piloto | Evento | Fórum Internacional de Turismo do Iguassu |
| FERREIRA, S. O.; MELLO, G. A.; LIBERALI, R. | 2010 | Alterações antropométricas decorrentes de uma viagem de cicloturismo | Periódico | Revista Brasileira de Prescrição e Fisiologia do Exercício |
| GONÇALVES JUNIOR, L.; CARMO, C. S.; COLLOCA, E. A.; CORRÊA, D. A. | 2011 | Projeto de educação ambiental e lazer (PEDAL): Dialogando a partir do cicloturismo na escola | Periódico | Licere |
| RESENDE, J. C.; VIEIRA FILHO, N. A. Q. | 2011 | Cicloturistas na Estrada Real: Perfil, forma de viagem e implicações para o segmento | Periódico | Turismo em Análise |
| PEDRINI, L.; GLATZ, C. H.; SOUZA, R. R. | 2012 | Cicloturistas no Circuito do Vale Europeu: perfil e avaliação do velotour 2012 | Periódico | Revista JOPEF |
| PEDRINI, L.; FLORES, L. C. S.; CAVALCANTE, L. S. | 2012 | Cicloturistas no Circuito do Vale Europeu: Perfil e Percepção ambiental | Evento | IX Seminários da ANPTUR |
| CARVALHO. T. J. L.; RAMOS, J. L.; SYDOW, E. | 2013 | O cicloturismo como fator de desenvolvimento da atividade turística nas cidades de Araguaína e Nova Olinda (TO) | Periódico | Revista Brasileira de Ecoturismo |
| MANFIOLETE, L. D.; AGUIAR, C. M. | 2014 | Cicloturismo, corpo, saúde e qualidade de vida | Evento | Congresso Internacional Pessoa e Comunidade |
| CAMPOS JUNIOR, L. A. | 2015 | Ciclovias em Sorocaba: Uma possibilidade de incentivo ao turismo interno por meio do jornalismo esportivo | Periódico | Alterjor |
| ALLIS, T. | 2015 | Sobre cidades, bicicletas e turismo: evidências na propaganda imobiliária em São Paulo | Periódico | Caderno Virtual de Turismo |
| EDRA, F. P. M.; COSTA, M. L.; FERNANDES, T. T. | 2015 | Cicloturismo em Niterói: potencialidade a partir do Rio de Janeiro. | Periódico | Caderno Virtual de Turismo |
| SALDANHA, L.; FRAGA, C.; SANTOS, M. P. S. | 2015 | Discussões preliminares sobre serendipidade, bicicleta e turismo envolvendo a Ilha de Paquetá no Rio de Janeiro (RJ). | Periódico | Caderno Virtual de Turismo |
| SALDANHA L.; KAHN, S. | 2015 | Análise das dimensões de sustentabilidade do cicloturismo na região do Centro do Rio de Janeiro | Evento | XXIX Congresso da ANPET |

| Autor | Ano | Título | Tipo | Nome |
|--|------------|---|-------------|---|
| SAMPAIO, C. A. C.; GRIMM, I. J.; SEGOVIA, Y. N. S. | 2015 | Mobilidade Urbana Sustentável e o Turismo: Análise Comparativa Brasil, Holanda e Dinamarca | Evento | XII Seminários da ANPTUR |
| CARLOS, M. G. O.; MATOS, B. M.; DIÓGENES, K. C. A. | 2015 | Ciclofaixa e Cicloturismo: Uma análise da percepção dos usuários locais e visitantes acerca de uma ciclofaixa de lazer como produto turístico | Evento | ENGEMA |
| BAPTISTA, L.; COCHINSKI, V. | 2015 | Cicloturismo: um olhar sobre os participantes da rota de Itapará, Irati – PR | Evento | Fórum Internacional de Turismo do Iguassu |
| SALDANHA, L.; SANTOS, M. P. S.; FRAGA, C. | 2015 | O papel de instrumentos de planejamento para o desenvolvimento do cicloturismo em âmbito internacional | Evento | Rio de Transportes |
| GIMENEZ, F. A. P.; GIMENEZ, S. C. | 2015 | Capital Social e Redes Sociais Empreendedoras na Criação e Crescimento de uma Empresa de Cicloturismo | Periódico | Turismo em Análise |
| CAMPOS, A. C.; SANTOS, C. A. J.; ALVES, L. A. C. | 2016 | Cicloturismo: Mobilidade Urbana e Valorização do Turismo da Cidade de Aracaju - Sergipe | Periódico | Revista de Direito da Cidade |
| KLOS, R. C.; MISKALO-CRUZ, M. | 2016 | Espaço e Cicloturismo : a representação urbano-turística de Curitiba / PR em fotografias postadas no Tripadvisor | Periódico | Marketing & Tourism Review |
| PAZINI, R.; GÂNDARA, J. | 2016 | Os Produtos Turísticos de Curitiba, PR, Brasil na Perspectiva de Gestores de Agências de Turismo Receptivo | Periódico | Turismo em Análise |
| ALMEIDA, R.; RAMOS, A. P. T.; GABRIEL NETO, F. A. | 2017 | Circuitos de cicloturismo como indutores de desenvolvimento econômico: um estudo sobre a Rota do Agreste - PE | Evento | I Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo |
| CINI, L. G.; GUIMARÃES, V. L. | 2017 | Cicloturismo no turismo religioso: perfis de viajantes pela Rota Franciscana Frei Galvão com destino à Aparecida (SP) | Evento | I Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo |
| SEGOVIA, Y.; GRIMM, I. | 2017 | O cicloturismo na perspectiva da gestão urbana na cidade de Curitiba (PR) | Evento | I Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo |
| PEDROSA, R.; ANDRADE, V. | 2017 | A efetividade da infraestrutura cicloviária no incentivo ao uso da bicicleta: o caso da ciclovia da Av. Roberto Silveira em Niterói/RJ | Evento | I Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo |
| TEIXEIRA, C. A. | 2017 | Análise quantitativa de artigos publicados sobre bicicleta | Evento | I Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo |
| COSTA, M. L. | 2017 | Bicicleta: Desenvolvimento social x Potencial econômico desconhecido | Evento | I Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo |
| FRAGA, C.; FEIGELSON, S.; ELICHER, J. | 2017 | Em busca de conexões entre cicloturismo urbano, criatividade e novas tecnologias de informação | Evento | I Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo |
| NAZARETH, F. | 2017 | Pedalentes e o cicloturismo inclusivo como estímulo para pessoas que não têm hábito de viajar de bicicleta | Evento | I Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo |

| Autor | Ano | Título | Tipo | Nome |
|--|------------|---|-------------|---|
| IHA, M. | 2017 | Os potenciais do cicloturismo urbano brasileiro - Estudo da cidade de São Paulo | Evento | I Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo |
| SANTOS, L.; TEIXEIRA, C. A. | 2017 | Transporte turístico para mobilidade: Estudo de caso de Jurujuba - Niterói | Evento | I Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo |
| CERRI, N. | 2017 | Bike Turista Itaú | Evento | I Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo |
| MASCARENHAS, R. G. T.; OLIVEIRA, L. L. B.; LUCHINI, G. R. | 2017 | As possibilidades do cicloturismo para a Região dos Campos Gerais | Evento | II Simpósio Internacional Interdisciplinar em Ciências Sociais Aplicadas |
| DECASTRO J.; SALDANHA, L.; FREITAS, L.; BALASSIANO, R. | 2018 | Políticas cicloinclusivas no planejamento do turismo no Brasil: um estudo sobre as cidades-sede da Copa do Mundo FIFA 2014 | Periódico | Revista Observatório de Inovação do Turismo |
| GRIMM, I. J.; RODRIGUES, A. A. | 2018 | Mobilidade urbana e o cicloturismo: para (re)pensar o planejamento das cidades | Evento | VII Simpósio Internacional de Gestão de Projetos, Inovação e Sustentabilidade |
| SEGOVIA, Y.; SANTOS, L. C. R.; GRIMM, I. J.; QUEIROZ, I. S. | 2018 | O cicloturismo como atividade sustentável: um estudo de caso da cidade de Curitiba-PR | Evento | VI Encontro de Turismo de Base Comunitária e Economia Solidária |
| SANT'ANNA, E. S.; EDRA, F. P. M. | 2019 | Bike Passport Niterói: Relato de experiência da elaboração de um produto cicloturístico | Evento | II Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo |
| BELOTTO, J. C. A.; NAKAMORI, S.; PRADO, G. C. | 2019 | O Programa Ciclovida da UFPR e o cicloturismo | Evento | II Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo |
| SCHUINDT, L. C.; FRAGA, C.; FEIGELSON, S. | 2019 | Em busca de conexões entre o uso de bicicleta e a apreciação do graffiti para o desenvolvimento do cicloturismo na cidade do Rio de Janeiro | Evento | II Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo |
| SOUZA, F. H. P.; CHAVES, L. M. A.; MILITÃO, H. R.; VASCONCELOS, F. P. | 2019 | Bike Tour SP - A importância das mídias digitais no cicloturismo | Evento | II Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo |
| SILVA, D. E.; SANTOS, L. P. | 2019 | O cicloturismo como atividade de lazer e turismo no município de Magé | Evento | II Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo |
| MOTA, A. A.; CARVALHO, G. R.; SOUZA, G. R.; GOMES, G. A. T.; SILVA, E. G. B. | 2019 | Programa experiências na natureza: um estudo do perfil do turista | Evento | II Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo |
| TEIXEIRA, C. A.; EDRA, F. P. M.; SÁ, M. C. | 2019 | Desenvolvimento da ciclomobilidade nas cidades do Rio de Janeiro e São Paulo: Influência das leis brasileiras | Evento | II Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo |

Fonte: Elaboração própria.

APÊNDICE B – MONOGRAFIAS E DISSERTAÇÕES NO BRASIL

Tabela 26: Lista de monografias e dissertações brasileiras relacionadas diretamente com o cicloturismo até 2019.

| Autor | Ano | Título | Tipo | IES |
|-----------------|------------|--|-------------|------------|
| ROLDAN, T. | 2000 | Cicloturismo: planejamento e treinamento | Graduação | UNICAMP |
| SALDANHA, L. | 2013 | Cicloturismo na cidade do Rio de Janeiro: uma prática associada ao desenvolvimento sustentável da cidade? | Graduação | UNIRIO |
| KAMINSKI, R. | 2013 | Proposta de percurso para expedição de cicloturismo na Região das Cachoeiras em Prudentópolis-PR | Graduação | UNICENTRO |
| PEDRINI, L. | 2013 | Cicloturismo no Circuito do Vale Europeu Catarinense: Um estudo do comportamento do cliente Dissertação | Mestrado | UNIVALI |
| LANZILLOTTA, A. | 2013 | Cicloturismo: Por uma diversificação do turismo realizado na cidade do Rio de Janeiro | Graduação | UFF |
| MONTEIRO, R. | 2014 | Perfil do cicloturista no brasil | Graduação | UENP |
| COCHINSKI, V. | 2016 | Análise do perfil e da satisfação dos participantes do evento Cicloturismo no município de Irati (PR) | Graduação | UNICENTRO |
| NICHELE, M. | 2016 | Roteiros cicloturísticos: Uma proposta de aproximação entre o lazer, a história e a cultura sombriense | Técnico | IFC |
| RIBEIRO, G. | 2016 | A Relação entre Turismo e Bicicleta no Bairro de São Cristóvão e arredores: Oportunidades e desafios para o cicloturismo na cidade do Rio de Janeiro | Graduação | UNIRIO |
| SEGOVIA, Y. | 2017 | O desenvolvimento do cicloturismo na perspectiva da gestão urbana | Mestrado | PUC-PR |
| SILVA, L. | 2017 | Bicicleta: Cicloturismo X Ciclomobilidade. Um estudo de caso de Jurujuba, Niterói - RJ | Graduação | UFF |
| SALDANHA, L. | 2017 | Políticas cicloinclusivas e cicloturismo: o caso do Rio de Janeiro/RJ | Mestrado | UFRJ |
| LUCHINI, G. | 2017 | O Cicloturismo na Região dos Campos Gerais: Uma análise no município de Castro - PR | Graduação | UEPG |
| MENDONÇA, J. | 2017 | Desafios, oportunidades e recomendações para o fomento ao cicloturismo nas Costas do Cacau e Descobrimento | Mestrado | IPE |
| BARROS, S. | 2018 | Cicloturismo: O caminho como destino. | Graduação | UFRRJ |
| SOUZA, F. | 2019 | O ciclismo como incremento do turismo em Fortaleza: Propostas de cicloturismo | Mestrado | UEC |
| DEUS, F. | 2019 | Cicloturismo: Roteiros brasileiros | Graduação | UFF |

Fonte: Elaboração própria.

APÊNDICE C – COMPOSIÇÃO DO QUESTIONÁRIO

Tabela 27: Referências utilizadas para a composição de cada indicador e seus respectivos elementos qualificadores.

| Área temática | Subtema | Indicador | Referências utilizadas |
|-----------------------|----------------------------------|-------------------------------|---|
| Gestão estratégica | Subsistência | Recursos internos fixos | [2] [3] [11] [14] [15] [16] |
| | | Captação de recursos | [1] [2] [3] [14] [15] |
| | Cooperação | Estrutura regional | [1] [2] [3] [9] [10] [11] [14] [15] [16] |
| | | Articulação externa | [2] [3] [5] [9] [10] [14] [15] [16] |
| Monitoramento | Análise da demanda real | Coleta de dados quantitativos | [2] [7] |
| | | Coleta de dados qualitativos | [1] [2] [7] [10] [11] |
| | | Análise dos dados | [1] [2] [7] [9] [10] [11] [14] [16] |
| | Análise do mercado | Mercado interno | [11] [16] |
| | | Mercado externo | [2] [10] [16] |
| Acesso | Infraestrutura da rota | Ciclabilidade da rota | [1] [2] [3] [5] [6] [8] [9] [11] [12] [13] [14] [15] [16] |
| | | Sinalização da rota | [2] [3] [4] [5] [6] [8] [9] [10] [12] [13] [14] [16] |
| | | Atratividade da rota | [2] [6] [8] [10] [11] [12] [13] [14] [15] [16] |
| | Acessibilidade ao destino | Terminais de acesso | [1] [2] [8] [9] [13] [14] [16] |
| | | Transporte intrarregional | [1] [2] [3] [6] [8] [9] [13] [16] |
| | | | |
| Funcionamento e apoio | Serviços de turismo e amenidades | Atrativos e receptivo | [1] [2] [8] [11] [13] [14] [15] [16] |
| | | Meios de hospedagem | [1] [2] [3] [6] [8] [9] [13] [14] [15] [16] |
| | | Alimentação e pontos de apoio | [2] [3] [6] [8] [9] [11] [13] [14] [15] |
| | Serviços complementares | Facilidades para ciclistas | [2] [3] [6] [8] [9] [13] [14] [16] |
| | | Sistema de informações | [2] [3] [6] [8] [9] [11] [12] [13] [14] [15] [16] |
| | | Serviços básicos | [9] [11] [13] [14] |
| Comunicação | Coordenação do destino | Capacitação | [2] [3] [8] [9] [10] [11] [14] [15] |
| | | Comunicação interna | [5] [7] [10] [11] [15] |
| | Divulgação do destino | Promoção digital | [2] [3] [5] [9] [14] [15] |
| | | Atuação em rede | [2] [3] [5] [6] [8] [14] [15] [16] |
| | | | |

Legenda:

- [1] Apollo e Rettinger (2018)
- [2] DRC (2017)
- [3] ECF (2011a)
- [4] ECF (2010)
- [5] ECF (2011b)
- [6] ECF (2013)
- [7] ECF (2014)
- [8] Faulks et al. (2007)
- [9] FMTBUD (2012)
- [10] Gómez-Martin (2019)
- [11] GSTC (2019)
- [12] Lamont e Causley (2010)
- [13] Lee e Huang (2014)
- [14] Soares (2010)
- [15] Pankiv e Roik (2019)
- [16] NTA (2007)

Fonte: Elaboração própria.

APÊNDICE D – MODELO DE QUESTIONÁRIO

| Elemento qualificador | Sim/Não | Responsáveis |
|--|---------|--------------|
| Gestão estratégica | | |
| <i>Subtema: Subsistência</i> | | |
| <i>Indicador: Recursos internos fixos</i> | | |
| Existência de plano financeiro/orçamentário que contemple diretamente a rota | Sim/Não | Responsáveis |
| Aporte de recursos fixos pelos municípios | Sim/Não | Responsáveis |
| Aporte de recursos fixos por empresários | Sim/Não | Responsáveis |
| Aporte de recursos fixos por doações | Sim/Não | Responsáveis |
| Existência de gestor tático/operacional dedicado à rota | Sim/Não | Responsáveis |
| <i>Indicador: Captação de recursos</i> | | |
| Mapeamento de parceiros externos consolidados e potenciais | Sim/Não | Responsáveis |
| Captação de recursos por editais de fomento (ou mapeamento de oportunidades) | Sim/Não | Responsáveis |
| Articulação de parcerias externas à região para apoio/financiamento | Sim/Não | Responsáveis |
| Captação ou articulação de projetos regionais/locais | Sim/Não | Responsáveis |
| Modelos alternativos de geração de receita (citar, p. ex. venda de passaportes, produtos oficiais) | Sim/Não | Responsáveis |
| <i>Subtema: Cooperação</i> | | |
| <i>Indicador: Estrutura regional</i> | | |
| Existência de plano/estratégia regional com diretrizes e metas para o cicloturismo | Sim/Não | Responsáveis |
| Mapeamento de atores locais favoráveis e resistentes | Sim/Não | Responsáveis |
| Participação de Instância de Governança formalizada | Sim/Não | Responsáveis |
| Participação de consórcios não-governamentais dedicados à rota (sociedade civil, empresariado, academia) | Sim/Não | Responsáveis |
| Participação de comunidades locais e órgãos/institutos ambientais e culturais | Sim/Não | Responsáveis |
| Atuação com associações de classe locais ou regionais | Sim/Não | Responsáveis |
| <i>Indicador: Articulação externa</i> | | |
| Atuação com o governo estadual (participação em fóruns ou conselhos estaduais) | Sim/Não | Responsáveis |
| Atuação com o governo federal | Sim/Não | Responsáveis |
| Atuação com outras rotas de cicloturismo | Sim/Não | Responsáveis |
| Atuação com associações de classe estaduais | Sim/Não | Responsáveis |
| Atuação com associações de classe nacionais/interestaduais | Sim/Não | Responsáveis |
| Atuação com academia | Sim/Não | Responsáveis |
| Monitoramento | | |
| <i>Subtema: Análise da demanda real</i> | | |
| <i>Indicador: Coleta de dados quantitativos</i> | | |
| Uso de contador automático permanente | Sim/Não | Responsáveis |
| Uso de contador automático temporário (validar se já tiver um permanente) | Sim/Não | Responsáveis |
| Ações de contagem manual | Sim/Não | Responsáveis |
| <i>Indicador: Coleta de dados qualitativos</i> | | |
| Hospedagem: Coleta da Ficha de Registro de Hóspedes | Sim/Não | Responsáveis |
| Operadores: Coleta do perfil de usuário | Sim/Não | Responsáveis |
| Atrativos e centros de informação: Coleta do registro de entrada | Sim/Não | Responsáveis |
| Termo de usuário e segurança/Passaportes: Coleta do perfil de usuário | Sim/Não | Responsáveis |

| | | |
|---|---------|--------------|
| Aplicação de pesquisas de satisfação com usuários da rota (como é feita?) | Sim/Não | Responsáveis |
| Aplicação de pesquisa de perfil com usuários da rota (como é feita?) | Sim/Não | Responsáveis |

Indicador: Análise dos dados

| | | |
|---|---------|--------------|
| Identificação das sazonalidades da rota | Sim/Não | Responsáveis |
| Sistematização de dados coletados para identificação do perfil de cicloturistas | Sim/Não | Responsáveis |
| Realização de estudos de conservação e impactos negativos em áreas verdes e corpos hídricos | Sim/Não | Responsáveis |
| Identificação dos residentes beneficiados diretamente e indiretamente com a rota | Sim/Não | Responsáveis |
| Análise de custo x benefício de investimentos na rota (valor gasto x valor gerado) | Sim/Não | Responsáveis |
| Criação de série histórica para análise evolutiva | Sim/Não | Responsáveis |

Subtema: Análise do mercado

Indicador: Mercado interno

| | | |
|--|---------|--------------|
| Aplicação de pesquisas de satisfação com residentes da região | Sim/Não | Responsáveis |
| Monitoramento de uso da rota por ciclistas da região para recreação | Sim/Não | Responsáveis |
| Monitoramento de uso da rota por ciclistas da região para fins utilitários | Sim/Não | Responsáveis |
| Monitoramento de uso da rota por não-ciclistas da região para recreação | Sim/Não | Responsáveis |
| Identificação e captação da demanda potencial residente da região | Sim/Não | Responsáveis |

Indicador: Mercado externo

| | | |
|---|---------|--------------|
| Identificação do público-alvo por fontes secundárias | Sim/Não | Responsáveis |
| Identificação do público-alvo por fontes primárias/pesquisas próprias | Sim/Não | Responsáveis |
| Análise de visitantes às plataformas digitais | Sim/Não | Responsáveis |
| Análise de tendências de demanda nacional/internacional | Sim/Não | Responsáveis |
| Acompanhamento sobre destinos similares | Sim/Não | Responsáveis |

Acesso

Subtema: Infraestrutura da rota

Indicador: Ciclabilidade da rota

| | | |
|---|---------|--------------|
| Manutenção periódica | Sim/Não | Responsáveis |
| Continuidade da rota principal | Sim/Não | Responsáveis |
| Levantamento de altimetria e dos tipos de superfície | Sim/Não | Responsáveis |
| Planejamento para segurança viária (redução de conflitos) | Sim/Não | Responsáveis |

Indicador: Sinalização da rota

| | | |
|---|---------|--------------|
| Manutenção periódica | Sim/Não | Responsáveis |
| Sinalização padronizada | Sim/Não | Responsáveis |
| Sinalização acompanha as junções principais | Sim/Não | Responsáveis |
| Plano de periodização da sinalização | Sim/Não | Responsáveis |

Indicador: Atratividade da rota

| | | |
|---|---------|--------------|
| Levantamento de paisagens/mirantes | Sim/Não | Responsáveis |
| Diversificação de rotas secundárias (temas alternativos para estimular retorno) | Sim/Não | Responsáveis |
| Abrangência a diferentes tipos de usuários ciclistas | Sim/Não | Responsáveis |
| Conexão a atrativos afastados/fora da rota principal | Sim/Não | Responsáveis |

Subtema: Acessibilidade ao destino

Indicador: Terminais de acesso

| | | |
|---|---------|--------------|
| Sensibilização/articulação com terminal de acesso nacional (mais próximo) | Sim/Não | Responsáveis |
| Sensibilização/articulação com terminal de acesso estadual | Sim/Não | Responsáveis |
| Sensibilização/articulação com terminal de acesso regional | Sim/Não | Responsáveis |

| | | |
|--|---------|--------------|
| Existência ou articulação de políticas cicloinclusivas aos terminais de acesso | Sim/Não | Responsáveis |
|--|---------|--------------|

Indicador: Transporte intrarregional

| | | |
|--|---------|--------------|
| Rede cicloviária conectada ao terminal principal da rota | Sim/Não | Responsáveis |
| Identificação das condições de transporte de bicicleta no transporte público coletivo intrarregional | Sim/Não | Responsáveis |
| Identificação das condições de transporte de bicicleta no transporte particular/privado intrarregional (incluindo por aplicativo e táxi) | Sim/Não | Responsáveis |
| Existência ou articulação de políticas de transporte de bicicleta em transporte público | Sim/Não | Responsáveis |

Funcionamento e apoio

Subtema: Serviços de turismo e amenidades

Indicador: Atrativos e receptivo

| | | |
|---|---------|--------------|
| Levantamento de todos os atrativos culturais e naturais do percurso | Sim/Não | Responsáveis |
| Articulação com atrativos de interesse do percurso | Sim/Não | Responsáveis |
| Identificação sobre a receptividade para bicicleta nos atrativos do percurso | Sim/Não | Responsáveis |
| Levantamento e listagem/agenda do patrimônio cultural intangível e eventos gerais | Sim/Não | Responsáveis |
| Levantamento/articulação com centros/indivíduos de artesanato local | Sim/Não | Responsáveis |
| Articulação dos operadores de receptivo diretamente envolvidos com a rota | Sim/Não | Responsáveis |

Indicador: Meios de hospedagem

| | | |
|--|---------|--------------|
| Identificação de todas as hospedagens da rota (ou com máximo de informação) | Sim/Não | Responsáveis |
| Cadastro de meios de hospedagem alinhados à rota | Sim/Não | Responsáveis |
| Categorização dos meios de hospedagem (buscar diversificação em cada ponto de parada estimado) | Sim/Não | Responsáveis |
| Existência de, ao menos, um meio de hospedagem cicloinclusivo por parada estratégica | Sim/Não | Responsáveis |

Indicador: Alimentação e pontos de apoio

| | | |
|---|---------|--------------|
| Identificação de estabelecimentos de alimentação dos municípios envolvidos | Sim/Não | Responsáveis |
| Articulação/cadastro de estabelecimentos de alimentação alinhados à rota | Sim/Não | Responsáveis |
| Articulação com agricultores e produtores locais para a cadeia de valor da rota | Sim/Não | Responsáveis |
| Estruturação e viabilização de pontos de descanso no meio do caminho | Sim/Não | Responsáveis |
| Estruturação e viabilização de pontos de hidratação naturais/artificiais | Sim/Não | Responsáveis |

Subtema: Serviços complementares

Indicador: Facilidades para ciclistas

| | | |
|--|---------|--------------|
| Levantamento/articulação com locação de bicicleta pelo percurso | Sim/Não | Responsáveis |
| Levantamento/articulação com oficinas/lojas de bicicleta pelo percurso | Sim/Não | Responsáveis |
| Instalação/existência de locais de reparo de bicicleta | Sim/Não | Responsáveis |
| Linha/serviço de assistência durante o percurso | Sim/Não | Responsáveis |

Indicador: Sistema de informações

| | | |
|--|---------|--------------|
| Articulação com pontos de informação turística pelo percurso | Sim/Não | Responsáveis |
| Existência ou integração de Centro de Atendimento específico para cicloturista | Sim/Não | Responsáveis |
| Disponibilização de plataforma online/offline para smartphone | Sim/Não | Responsáveis |
| Disponibilização de mapa impresso | Sim/Não | Responsáveis |
| Disponibilização de material de apoio ao ciclista/cartilha de boas práticas | Sim/Não | Responsáveis |
| Comunicação em tempo real sobre condições da via e climáticas | Sim/Não | Responsáveis |

Indicador: Serviços básicos

| | | |
|---|---------|--------------|
| Identificação dos equipamentos de segurança por município | Sim/Não | Responsáveis |
| Identificação dos equipamentos de saúde por município | Sim/Não | Responsáveis |
| Divulgação sobre os equipamentos | Sim/Não | Responsáveis |

Comunicação

Subtema: Coordenação do destino

Indicador: Capacitação

| | | |
|--|---------|--------------|
| Informação, educação e treinamento de atendimento ao cicloturista nos serviços básicos e moradores | Sim/Não | Responsáveis |
| Informação, educação e treinamento de atendimento ao cicloturista nos atrativos e condutores | Sim/Não | Responsáveis |
| Informação, educação e treinamento de atendimento ao cicloturista nos serviços de hospedagem | Sim/Não | Responsáveis |
| Informação, educação e treinamento atendimento ao cicloturista nos serviços de apoio | Sim/Não | Responsáveis |
| Ações/eventos de engajamento e mobilização da sociedade civil à rota | Sim/Não | Responsáveis |
| Certificação de localidades/estabelecimentos cicloinclusivos | Sim/Não | Responsáveis |

Indicador: Comunicação interna

| | | |
|--|---------|--------------|
| Transparência do poder público em relação sobre as ações para a rota | Sim/Não | Responsáveis |
| Transparência dos cadastrados/associados sobre as ações para a rota | Sim/Não | Responsáveis |
| Participação ativa da comunidade local | Sim/Não | Responsáveis |
| Relatórios periódicos sobre situação da rota para consulta | Sim/Não | Responsáveis |
| Reunião periódica sobre desenvolvimento da rota | Sim/Não | Responsáveis |

Subtema: Divulgação do destino

Indicador: Promoção digital

| | | |
|--|---------|--------------|
| Consolidação de identidade visual | Sim/Não | Responsáveis |
| Existência de site próprio | Sim/Não | Responsáveis |
| Existência de redes sociais | Sim/Não | Responsáveis |
| Conexão a outras rotas pelas mídias digitais | Sim/Não | Responsáveis |
| Conexão a níveis maiores de governança pelas mídias digitais | Sim/Não | Responsáveis |

Indicador: Atuação em rede

| | | |
|--|---------|--------------|
| Participação em feiras (em parceria ou não) | Sim/Não | Responsáveis |
| Participação em eventos específicos | Sim/Não | Responsáveis |
| Parcerias com agências e operadoras de turismo | Sim/Não | Responsáveis |
| Organização de passeios de familiarização e divulgação | Sim/Não | Responsáveis |
| Organização de eventos ciclísticos recreativos | Sim/Não | Responsáveis |
| Organização de eventos ciclísticos competitivos | Sim/Não | Responsáveis |

APÊNDICE E –MODELOS DE GOVERNANÇA DAS ROTAS INVESTIGADAS

As informações expostas neste Apêndice complementam às apresentadas na seção 5.1 e se dedicam ao período delimitado da pesquisa, que contempla da data de lançamento de cada rota até o final de 2019.

I. Caminho da Fé – SP/MG (2003)

Gestão Estratégica: Caminho da Fé

A instituição da AACF, ainda em 2003, teve como objetivo gerenciar as necessidades da rota e canalizar a articulação e intermediação de projetos voltados para seu desenvolvimento. Elementos são explicitados pela própria associação na necessidade de tornar e manter o Caminho da Fé seguro e atrativo para os usuários e economicamente viável para residentes que desejem retirar seu sustento. Destes, é possível ressaltar os investimentos em infraestrutura básica, turística e sinalização, diagnósticos e oficinas de capacitação, buscando atender às necessidades de produtores rurais e outros residentes envolvidos (AACF, 2016b).

Desta forma, apresentam-se as representatividades que formam a equipe executiva da rota: Assessora de Planejamento (representada pela gestora executiva entrevistada), Assessora Financeira, Assessora de Convênios, Assessor de Manutenção e Sinalização da Rota e Assistente Administrativo (AACF, 2021a). Como exemplo de planejamento estratégico, a leitura sobre o Plano de Trabalho de 2018 (AACF, 2018a) aponta sua fundamentação no Plano de Ação 2015-2019 para compor iniciativas dedicadas ao monitoramento, comunicação entre parceiros internos, capacitação profissional, marketing e captação de recursos.

Destaca-se o primeiro aporte de grande dimensão ao qual o Caminho da Fé foi contemplado pela Fundação Banco do Brasil (FBB), ainda no princípio do desenvolvimento da rota, no ano 2004. Este recurso foi importante para implementar a sinalização, material de promoção e aquisição de um veículo para dar suporte na manutenção e estruturação da rota (AACF, 2016b). A AACF ainda seria contemplada por mais duas vezes por aportes da FBB: em 2015, para subsidiar uma renovação nos mesmos moldes do aporte inicial, além de incluir cursos de capacitação para parceiros da hotelaria;

e em 2017, focando em um projeto específico de “Revitalização das Fontes Hidrominerais do Município de Águas da Prata” (Ibid.).

Aliado a estes aportes direcionados da FBB, o Caminho da Fé conta com receitas anuais tendo como origem doações e aportes financeiros municipais. As doações, realizadas por indivíduos através de um canal específico na página oficial da AACF, são variáveis de acordo com a disposição destes por ano. Por exemplo, conforme Figura 45, entre 2017 e 2019, os montantes finais de doações se mantiveram na casa dos 150 mil reais, apesar da variação percentual em relação ao total arrecadado no ano. Enquanto em 2020, ano que ocorreu a pandemia causada pelo COVID-19, o valor final arrecadado pelos doadores foi reduzido em 37% - somando cerca de 98 mil reais.

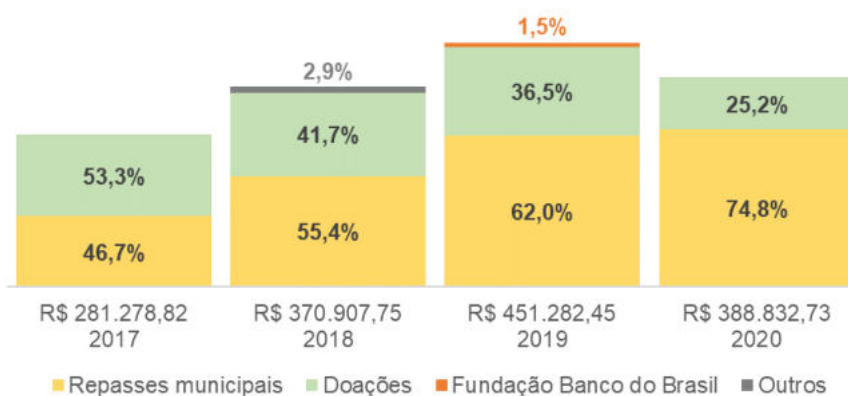


Figura 45: Repasses por fonte do balanço financeiro anual da AACF, em percentual, para o período entre 2017 e 2020.

Fonte: Elaboração própria a partir de AACF (2018b; 2019a; 2020a; 2021b).

Sobre os aportes financeiros municipais, estes ocorrem por repasses anuais de valores preestabelecidos e associados aos planos de ação. Com o envolvimento cada vez maior de municípios participantes através dos ramais secundários, observa-se, um aumento anual significativo do montante arrecadado para o período de 2017 a 2020. Para fins de conhecimento, a quantidade de municípios contribuintes subiu de 27, em 2017, para 61 em 2020 – tendo os repasses variando de R\$ 477,46 até R\$ 10.231,20, representados por uma média de R\$ 4.770,13 (AACF, 2018b; 2019a; 2020a; 2021b). Ainda em meados de 2020, entraves burocráticos impediam a concretização de modelos alternativos de geração de receita, como a venda de lembranças e vestimentas da rota. A gestora entrevistada informou sobre o processo de regularização da AACF para Classificações Nacionais de

Atividades Econômicas (CNAE) específicas à produção e comercialização deste tipo de material.

Na articulação externa ao Caminho da Fé, há uma forte aproximação com a Secretaria Estadual de Cultura e Turismo de Minas Gerais (Secult-MG), com participação em fóruns dedicados à caminhos religiosos e um canal de diálogo aberto e sustentado. Quanto ao órgão de turismo estadual de São Paulo, ainda não foi possível o estabelecimento de um canal de comunicação entre as partes, ficando o relacionamento a cargo dos municípios paulistas envolvidos e suas respectivas Instâncias de Governança. A atuação junto a outras rotas se faz, principalmente, nas dinâmicas dos caminhos peregrinos por meio da participação em eventos e feiras dedicadas à temática. Denota-se, também, a interação em nível regional de forma continuada às instituições do Sistema S (Sebrae e Senai) e, em nível nacional, junto à ABETA e à Rede Trilhas.

Monitoramento: Caminho da Fé

A principal fonte de coleta sobre o fluxo de usuários da rota se dá na emissão dos passaportes que, com o controle adequado desde seu lançamento em 2003, permitiu o estabelecimento de séries históricas – e disponíveis no portal de transparência da AACF (2018c; 2019b; 2020b). A Figura 46 dispõe a principal e mais completa série histórica da rota: a evolução anual do fluxo de usuários de caminhantes e ciclistas. Considera-se, segundo o relatório de atividades da AACF (2018b), uma variação de 15% para a composição do número estimado de praticantes que concluem a rota sem a aquisição dos passaportes.

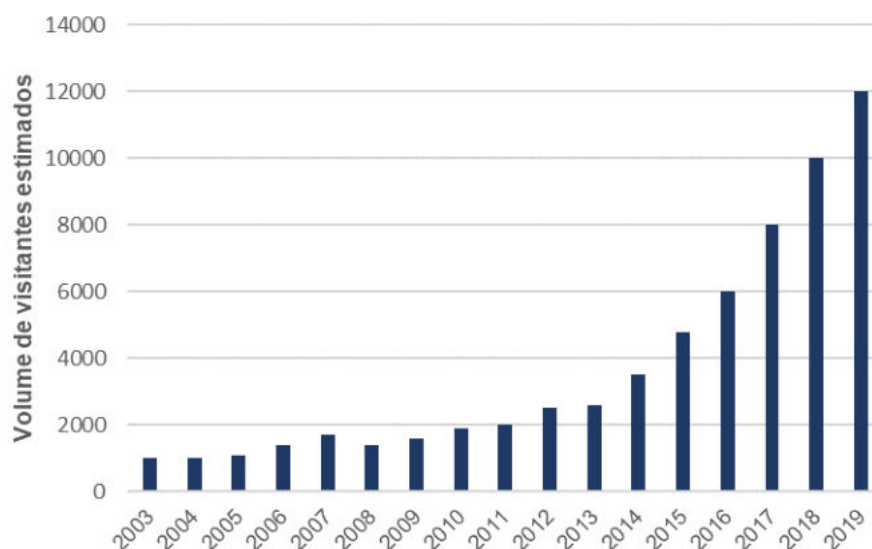


Figura 46: Evolução do fluxo de caminhantes e ciclistas no Caminho da Fé desde o ano de lançamento até o período delimitado da pesquisa.
 Fonte: Adaptado de AACF, 2020b.

Salienta-se que, em 2017, fora identificado que o número de cicloturistas superou o de caminhantes na rota (AACF, 2018b) – o que demonstra o crescimento da atividade para a região e o reconhecimento cada vez maior da rota como destino para o cicloturismo. Outro critério importante no monitoramento é a identificação da sazonalidade da rota. Dados referentes ao período de 2017 a 2019 expõem a flutuabilidade do fluxo mensal de visitantes na rota (AACF, 2018c; 2019b; 2020b). Os meses entre abril e julho, habitualmente mais seco e, no geral, fora da tradicional alta temporada, são confirmados como o período no ano com maior intensidade de usuários. Todavia, é relevante compreender a representatividade do pico de utilização da rota em feriados dos meses de menor movimentação – principalmente para o feriado de Nossa Senhora de Aparecida (12 de outubro).

Em um último aspecto importante dos dados apresentados pela AACF (2018c), o entendimento sobre quais são as localidades entre os municípios envolvidos no ramal principal ou nos ramais secundários em que as pessoas mais iniciam o percurso do Caminho da Fé. Entre os 17 municípios que tiveram registros de retirada de passaportes no ano de 2017, cinco pertencem ao ramal principal e os outros doze, aos ramais secundários.

O grande destaque se dá ao município de Águas da Prata, com cerca de 56% do total de passaportes emitidos neste ano, justamente por ser o local marcado oficialmente como início do ramal principal do Caminho da Fé, além de conter a sede AACF. O segundo município com mais retirada de passaportes, que é o de Tambaú, está localizado fora do ramal principal e foi ponto de partida de mais de 10% do total de usuários da rota. Uma hipótese para este fenômeno é justamente o fato de o município convergir dois ramais secundários de grande apelo turístico, o Ramal de São Carlos Borromeu e o Ramal Padre Donizetti.

No destaque a ações específicas de estudos de conservação ambiental associados à rota, o ano de 2016 ficou marcado pela prospecção do projeto “Conjunto das Águas: Revitalização das fontes hidrominerais do município de Águas da Prata”. O principal patrimônio e vocação turística da cidade sede e ponto de partida do Caminho da Fé possui a referência em seu próprio nome. A necessidade de recuperar este ativo natural e histórico-cultural para o município foi a origem deste projeto, visando não apenas melhorar a qualidade da água disponível, mas seu reposicionamento no mercado turístico regional através de sua identidade como uma das três estâncias hidrominerais do estado de São Paulo (AACF, 2016c).

Por meio de um longo processo de análise técnica e diagnósticos, definiram-se para revitalização quatro fontes com alto valor geológico e histórico agregados. Além disso, ações socioprodutivas também foram contempladas no projeto, sendo: estudo de caracterização crenoterápica (tratamento baseado na ingestão e banho de águas minerais), oficinas de educação ambiental e um concurso audiovisual de cultura. Observa-se a amplitude do Caminho da Fé na entrega de projetos intersetoriais como este, a transparência como associação sem fins lucrativos e representatividade da AACF permitiram sua elegibilidade à execução deste projeto socioambiental de monitoramento, recuperação e mobilização social. Isso tudo sem sair do escopo da rota, já que os recursos hidrominerais estão compreendidos na vocação turística da região e em uma das necessidades básicas de caminhantes e ciclistas na realização do percurso.

Acesso: Caminho da Fé

Um dos maiores diferenciais do Caminho da Fé para outras rotas brasileiras certamente é capacidade de absorção de municípios fora do traçado original que se sensibilizaram após

notar a demanda crescente pelas diferentes formas de peregrinação à Aparecida e sua consequente diversificação da oferta turística. A solução encontrada pelos gestores do Caminho da Fé foi o estabelecimento de ramais secundários que se conectam a diferentes localidades do ramal principal – aumentando de 12 municípios iniciais para os 72 atuais. A Tabela 28 sintetiza a quilometragem de cada ramal exposto pela AACF (2017a) e suas respectivas conexões aos municípios do ramal principal. Ressalta-se que os ramais se sobrepõem e, por isso, a extensão total de 970 km da rota não se contabiliza pela soma de todos os ramais.

Tabela 28: Tabela síntese dos ramais apresentados pelo Caminho da Fé.

| Nome do ramal | Extensão máxima (km)¹ | Município de partida | Conexão com Ramal Principal |
|---------------------------|---|-------------------------------|------------------------------------|
| Principal | 318 | Águas da Prata (SP) | - |
| Caconde - Aparecida | 390 | Caconde (SP) | Águas da Prata (SP) |
| Mococa - Aparecida | 408 | Mococa (SP) | Águas da Prata (SP) |
| São Carlos Borromeu | 536 | São Carlos (SP) | Águas da Prata (SP) |
| Padre Donizetti | 571 | Sertãozinho (SP) | Águas da Prata (SP) |
| Tambaú - Aparecida | 424 | Tambaú (SP) | Águas da Prata (SP) |
| Dom Inácio João dal Monte | 438 | Guaxupé (MG) | Águas da Prata (SP) |
| Santa Rita de Caldas | 317 | Santa Rita de Caldas | Ouro Fino (MG) |
| Santa Luzia | 318 | Espírito Santo do Pinhal (SP) | Andradas (MG) |
| Centro Paulista | 742 | Borborema (SP) | Águas da Prata (SP) |
| Ribeirão Preto | 544 | Ribeirão Preto (SP) | Águas da Prata (SP) |
| Franca | 624 | Franca (SP) | Águas da Prata (SP) |
| Esperança Bredas | 333 | Caldas (MG) | Ouro Fino (MG) |
| Medalha Milagrosa | 282 | Monte Sião (MG) | Ouro Fino (MG) |
| Leme - Aparecida | 427 | Leme (SP) | Águas da Prata (SP) |
| Sul de Minas | 390 | Botelhos (MG) | Ouro Fino (MG) |
| São José | 894 | São José do Rio Preto (SP) | Águas da Prata (SP) |
| Rosa Mística | 349 | Estiva Gerbi (SP) | Andradas (MG) |

¹considerou-se, entre as três alternativas expostas para o final de cada ramal, a que abrangesse a maior extensão.

Fonte: Elaboração própria a partir de AACF (2017a).

Da mesma forma em que traz um grande diferencial, a diversificação por ramais e abrangência de diversos municípios estabelece, ao mesmo tempo, um desafio de manter a continuidade da rota para os ciclistas. A gestora entrevistada destaca a dificuldade em permeabilizar obstáculos como a presença de porteiras fechadas e mata-burros. No entanto, para que cada ramal seja inaugurado, há toda uma articulação com atores dos municípios envolvidos – especialmente do poder público – na fundamentação do traçado e de sua infraestrutura de acesso, funcionamento e apoio.

Tendo a manutenção da rota como um todo atribuída a um departamento específico na Equipe Gestora, outros departamentos se complementam para que a identidade visual do Caminho da Fé seja implementada corretamente em todo o percurso. Há um Manual de Aplicação da Marca para orientação de aspectos desde a utilização da logo do Caminho da Fé até a indicação dos formatos de placas e setas a serem implementados. O manual aponta os modelos específicos para o uso das setas e placas direcionais – tal como as placas informativas de quilometragem, conforme Figura 47 (a, b e c). Em formato mais flexível, as imagens contidas em (d) exemplificam a liberdade que cada ramal possui na indicação de seu ponto de partida, de modo a obterem uma identidade própria sem perder a essência da marca do Caminho da Fé.



(a) Setas indicativas (b) Placa orientadora (c) Placa informativa de quilometragem (d) Marcos customizados para cada ramal

Figura 47: Identidade visual aplicada na sinalização do Caminho da Fé.

Fonte: AACF (2018d; 2017a; 2021c).

O uso de setas amarelas segue a inspiração sobre o Caminho de Santiago de Compostela, da Espanha. Ademais, a gestora entrevistada afirma que a periodização se faz a cada 2 km ou quando houver bifurcações. Em se tratando de setas amarelas, a formalização de parceria com a Rede Trilhas trouxe, além de um redesenho da própria marca de acordo com o padrão desta associação nacional, a aproximação de roteiros com focos na peregrinação para o contexto das trilhas brasileiras de longo curso.

Na questão dos terminais de acesso intrarregional, não há uma articulação direta junto às rodoviárias e aeroportos no entorno do traçado. A própria ideia de expansão dos ramais se fortalece no desejo da demanda de chegar ao Ramal Principal desde um município de maior concentração urbana e com infraestrutura turística mais consolidada. Na descrição dos ramais pela própria AACF (2017a), é possível observar o quão estratégicos são os municípios de Ribeirão Preto, Franca, São Carlos e São José do Rio Preto, para que mais caminhantes e ciclistas realizem o percurso até o Santuário Nacional de Nossa Senhora Aparecida, em Aparecida (SP). Sobre o Ramal Principal, orienta-se o seu ponto de partida na chamada Casa do Peregrino, também sede da AACF, que fica a 300 metros do terminal rodoviário de Águas da Prata.

Funcionamento e apoio: Caminho da Fé

O levantamento, articulação e identificação sobre a receptividade para bicicleta nos atrativos, meios de hospedagem e estabelecimentos de alimentação em todos os ramais da rota são frutos de uma dinâmica entre gestora executiva, setor de atendimento e os órgãos representativos de cada município envolvido. Na configuração como caminho de peregrinação, há a preocupação com o envolvimento de santuários e paróquias pelo percurso desde sua concepção em 2003 (AACF, 2016a).

Evidencia-se a aplicação do perfil de demanda observado pelo monitoramento da AACF (2017b) no apontamento das quatro principais motivações expostas na página oficial, a saber: religiosidade, contendo a lista dos principais santuários e museus dedicados à arte sacra; autoconhecimento, focada na introspecção à realização de um caminho longo com exigência técnica mais elevada; turismo, voltado na imersão na cultura local e passagem por paisagens naturais e construídas; e esporte, introduzindo às dinâmicas de quem busca melhorar seu preparo físico e desempenho através da prática turística em modos ativos.

Entende-se que, na própria distribuição dos ramais secundários, há uma derivação em novas narrativas para captar novos usuários e ampliar a taxa de retorno à rota. Não apenas na capilarização com centros urbanos estratégicos como Ribeirão Preto, Franca e São Carlos, alguns ramais se consolidam como roteiros a parte dentro do próprio Caminho da Fé. Este é o caso do Ramal Padre Donizetti, no qual seu trecho de 147 km entre os municípios paulistas de Sertãozinho e Tambaú se dedicou a homenagear o respectivo clérigo (AACF, 2017a). Com destino ao Santuário Nossa Senhora Aparecida, na Praça Padre Donizetti, o trecho permite a retirada de um certificado específico para além do certificado da conclusão do Caminho da Fé.

É importante ressaltar que a construção desta narrativa integra um plano estratégico para desenvolver o turismo local nesta região do Estado de São Paulo AACF (2017a). Da mesma forma que esta rota menor se soma ao Caminho da Fé ao se conectar com o Ramal Tambaú em direção ao Ramal Principal, outros ramais secundários se sobrepõem ou se interligam a ela. Em sobreposição, temos o Ramal Ribeirão Preto seguindo em direção à Tambaú. Na interligação, por sua vez, o extenso Ramal São José abrange o Ramal Centro Paulista e o Ramal São Carlos Borborema até se encontrar ao Ramal Padre Donizetti no município de Tambaú.

Maiores detalhamentos sobre cada ramal estão disponibilizados no portal da AACF que, na composição do sistema de informação digital da rota, também dispõe de cartilhas focadas nos trechos urbanos de cada município, agendas de eventos e integra uma plataforma de acompanhamento de condições climáticas. O envolvimento direto com as prefeituras de cada município participante permite complementar o atendimento localizado ao usuário da rota junto aos Centros de Atendimento ao Turista (CAT) – por meio de mapas impressos e materiais de apoio.

Comunicação: Caminho da Fé

O portal de transparência da AACF (2021a) disponibiliza ao público geral informações sobre a rota em aspectos relacionados a: demonstrações contábeis e financeiras da associação; documentos e prestação de contas de cada município participante em relação à rota; relatórios de atividades; planos de ação; e detalhamentos sobre organização e estruturação interna dos grupos de trabalho e seus respectivos conselhos. Os dados

obtidos para as análises anteriores, inclusive, foram retirados diretamente dos documentos presentes neste portal.

Entende-se que a introdução de uma transparência inteligível estimula um conforto maior na continuidade de contribuição por parte dos municípios participantes e gera uma confiança a residentes do entorno à conservação de diferentes aspectos da rota. Somada a uma atuação ativa de sensibilização e treinamento, consolida-se uma rede multisetorial e qualificada de apoio à rota que abrange os empreendimentos turísticos locais que receberão os usuários do Caminho da Fé em cada município (AACF, 2019b).

Também presente nos relatórios anuais de atividades e corroborado pela gestora entrevistada, desenvolvem-se ações de marketing e publicidade na interação de sua assessoria de imprensa com diferentes tipos de mídia – como televisão, revistas e meios digitais. A participação em feiras de turismo e em eventos específicos é significativa no envolvimento da rota junto ao mercado. Explicita-se, ao período pré-pandemia do COVID-19, a presença no Fórum Mineiro de Turismo, no Encontro Nacional de Peregrinos (ENAP), no Salão Nacional de Turismo Religioso (Santure) e no Congresso Brasileiro de Ecoturismo e Turismo de Aventura (ABETA Summit).

Nestes eventos específicos é possível tanto divulgar a rota na exposição de painéis temáticos, quanto adquirir conhecimento através da expertise de outros destinos e articular novas parcerias estratégicas para o fortalecimento da própria marca e da atividade turística focada nos modos ativos de deslocamento. Em conclusão, destaca-se a suspensão – por conta da pandemia – de um grande evento ciclístico recreativo que estava sendo organizado para ocorrer no Caminho da Fé. No entanto, segundo a gestora entrevistada, o projeto não foi desativado e oportunizou novas frentes de negócio na relação com eventos recreativos e competitivos de ciclismo.

Análise da Rede Social: Caminho da Fé

Devido aos seus diversos ramais, que abrangem 72 municípios, o Caminho da Fé possui a rede social de maior tamanho entre todas as analisadas na composição de todos os indicadores da pesquisa. Ao somar 1120 conexões entre seus 200 nós, chega-se a uma densidade de 0,028 e não precisando de mais de três contatos para que um ator alcance outro. Em uma análise combinada sobre a centralidade da rede entre a Tabela 29 e a

Tabela 30, a gestora da rota possui a maior centralidade de intermediação, apontando sua posição como referência principal à governança como um todo. Contudo, a maior centralidade de grau do Setor de atendimento, que também se posiciona como a segunda referência na intermediação entre os atores, aponta sua quantidade maior de conexões em relação à Gestora executiva. Fato que indica a complementaridade e distribuição de funções dentro da própria AACF para efetivar a governança na rota.

O destaque em relação ao indicador de Captação de recursos na centralidade de grau se deve justamente por representar, matematicamente, a interação com 145 atores diferentes por 291 conexões. Destas, estão contempladas as prefeituras e seus respectivos órgãos de turismo, além de quatro departamentos da AACF: Diretoria, Gestão executiva, Financeiro e Setor de atendimento. Este resultado reforça a importância da transformação do indicador em nó dentro da ARS, consolidando a força de uma gestão descentralizada entre um grande quantitativo de atores (no caso, os municípios envolvidos na rota) – o que garante uma subsistência maior na continuidade das ações.

Tabela 29: Destaque dos nós com centralidades de grau normalizada mais elevados na rede de governança do Caminho da Fé (ano base 2019).

| Pos. | Identificação | Setor | Nível | Grau |
|------|-----------------------------|-----------------|-----------------------|-------|
| 1 | Captação de recursos | Indicador | Gestão estratégica | 0,244 |
| 2 | AACF (Setor de atendimento) | Sociedade civil | Regional | 0,137 |
| 3 | AACF (Gestora executiva) | Sociedade civil | Regional | 0,133 |
| 4 | Serviços básicos | Indicador | Funcionamento e apoio | 0,121 |
| 5 | Atrativos e receptivo | Indicador | Funcionamento e apoio | 0,065 |
| 6 | Sistema de informações | Indicador | Funcionamento e apoio | 0,065 |
| 7 | Recursos internos fixos | Indicador | Gestão estratégica | 0,051 |

Fonte: Elaboração própria.

Observa-se, na Tabela 29, a presença de mais quatro indicadores contemplando mais de 5% de todas as conexões da rede: Funcionamento e apoio e Gestão estratégica. Em menor proporção ao caso do indicador de Captação de recursos, estes quatro indicadores demonstram a diversificação na atribuição dos municípios e IGR envolvidos na rota frente às dinâmicas de gestão e operação. Corrobora-se, na Tabela 30, que as prefeituras possuem um papel com certa relevância na intermediação da rede ao se conectarem a diferentes indicadores e em suas relações organizacionais para condução das atividades. O último destaque se faz ao Circuito Café com Leite, que consiste na IGR que abrange a região paulista onde se situa o município de Águas da Prata, local da sede da AACF e ponto de partida do Ramal Principal da rota.

Tabela 30: Destaque dos nós com centralidades de intermediação normalizada mais elevados na rede de governança do Caminho da Fé (ano base 2019).

| Pos. | Identificação | Setor | Nível | Intermediação |
|------|---|-----------------|-----------|---------------|
| 1 | AACF (Gestora executiva) | Sociedade civil | Regional | 0,455 |
| 2 | AACF (Setor de atendimento) | Sociedade civil | Regional | 0,116 |
| 3 | AACF | Sociedade civil | Regional | 0,033 |
| 4 | Circuito Café com Leite | IGR | Regional | 0,006 |
| 5 | Prefeituras integrantes de IGR (n=40) | Poder público | Municipal | 0,006 |
| 6 | Prefeituras não integrantes de IGR (n=31) | Poder público | Municipal | 0,005 |

Fonte: Elaboração própria.

Na análise do sociograma da Figura 48, em comparação aos dados da Tabela 31, nota-se a massiva presença de atores do poder público na rede – devido à quantidade de municípios envolvidos na rota – e sua respectiva totalidade de conexões realizadas. Apesar de possuir uma proporção menor e menor quantidade de conexões, a sociedade civil, representada pela própria AACF, obtém uma centralidade de intermediação muito superior e uma média de centralidade de grau, quando normalizada, quase cinco vezes maior à do poder público. Este fato se explica, também, pela menor quantidade de atores e maior força nas conexões dos departamentos da instituição gestora. Ainda, é possível compreender a posição de atores da iniciativa privada e do sistema S nas relações da rota, mesmo que de forma mais pontuais, ao visualizar o sociograma da Figura 48.

Tabela 31: Diversidade dos atores da rede de governança do Caminho da Fé (ano base 2019).

| Setor | Proporção | Grau (total) | Grau (média) | Intermediação (n / total) | (% da rede) |
|--------------------|-----------|--------------|--------------|---------------------------|-------------|
| Poder público | 81,8% | 1034 | 0,006 | 72 / 144 | 37,9% |
| Sociedade civil | 6,3% | 369 | 0,028 | 4 / 11 | 60,4% |
| IGR | 7,4% | 53 | 0,004 | 12 / 13 | 1,6% |
| Iniciativa privada | 2,3% | 13 | 0,003 | 0 / 4 | - |
| Sistema S | 2,3% | 7 | 0,002 | 1 / 4 | 0,02% |

Fonte: Elaboração própria.

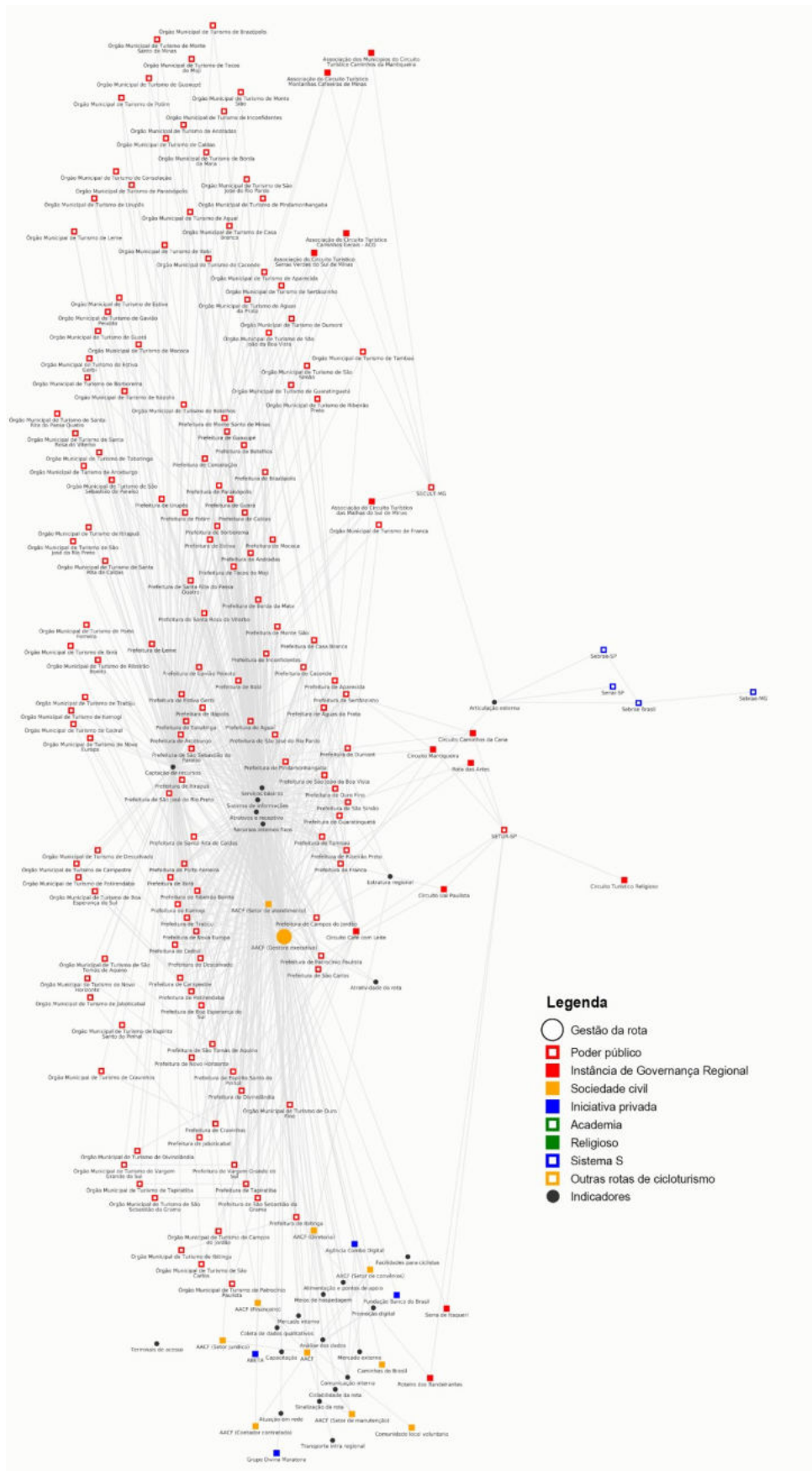


Figura 48: Sociograma da rede de governança do Caminho da Fé (ano base 2019).
 Fonte: Elaboração própria.

II. Circuito Vale Europeu – SC (2006)

Gestão Estratégica: Circuito Vale Europeu

A parceria entre o setor privado, representado por integrantes da atual Associação Vale Europeu, e a sociedade civil organizada, na imagem do Clube de Cicloturismo do Brasil, permitiu que o desenho da primeira rota brasileira dedicada ao cicloturismo saísse do papel (BUSARELLO, 2020). No entanto, buscou-se na estrutura do CIMVI a consolidação de um órgão gestor para garantir a continuidade da rota como destino, pois sua articulação e interação já envolvia os nove municípios de interesse na formação do percurso.

À princípio, a função prioritária do CIMVI era promover a gestão ambiental como o depósito de resíduos sólidos em aterro sanitário por parte dos municípios consorciados (CIMVI, 2021c). Esta formação foi a janela de oportunidade vislumbrada para instituição do turismo como competência do órgão que, desde então, ampliou de nove para quatorze municípios, recebendo aportes fixos também para novos setores como cultura e recursos naturais (Figura 49). Houve, também, a criação de um conselho intermunicipal de Cultura, Esporte e Turismo, para acompanhar e orientar a alocação destes recursos dentro desta competência.

| Município | Circuito original | Turismo | Recursos Naturais | Cultura | Licenciamento Ambiental | Acolhimento Institucional | Coleta de Resíduos |
|-----------------|-------------------|----------------|-------------------|----------------|-------------------------|---------------------------|--------------------|
| Apiúna | | 5,8% | 4,9% | 9,1% | 5,5% | | 6,2% |
| Ascurra | | 5,1% | 3,7% | 9,1% | 4,8% | | 11,1% |
| Benedito Novo | | 6,0% | 5,3% | 9,1% | 5,7% | 19,4% | |
| Botuverá | | 4,3% | | 9,1% | 4,0% | | |
| Doutor Pedrinho | | 4,0% | 1,9% | 9,1% | 3,8% | 5,6% | |
| Guabiruba | | 9,1% | | 9,1% | | | 26,8% |
| Ilhota | | | | | 6,4% | | 12,0% |
| Indaial | | 20,9% | 30,8% | 9,1% | 20,1% | | |
| Luiz Alves | | 6,3% | | | 6,0% | | |
| Massaranduba | | | 7,7% | | 7,1% | | 10,7% |
| Pomerode | | 11,7% | 15,0% | 9,1% | 11,2% | | 20,7% |
| Rio dos Cedros | | 6,0% | 5,3% | 9,1% | 5,7% | 15,9% | 9,6% |
| Rodeio | | 6,1% | 5,4% | 9,1% | 5,8% | | 2,9% |
| Timbó | | 14,6% | 19,9% | 9,1% | 14,0% | 59,1% | |
| | | R\$ 472.156,35 | R\$ 79.923,47 | R\$ 215.174,63 | R\$ 1.160.683,80 | R\$ 1.132.661,70 | R\$ 793.800,00 |

Figura 49: Aportes de recurso por Gestão 2018-2019 dos municípios consorciados no CIMVI.

Fonte: Elaboração própria a partir de CIMVI (2020a).

Até o ano de 2016, segundo Scoz (2020), a gestão do turismo era focada no roteiro de cicloturismo e de caminhantes. Desde então, iniciou-se um trabalho mais abrangente de desenvolvimento regional ao integrar políticas municipais, estaduais e federais a

diretrizes da economia solidária (CIMVI, 2020b). Dentro da competência de Cultura, Esporte e Turismo, 12 municípios compõem a pasta de turismo, o que amplia a atuação do CIMVI para além do traçado da rota em questão, integrando novos roteiros e produtos turísticos (SCOZ, 2020).

No que se refere à rota de cicloturismo, há a destinação dos recursos, para além das ações integradas, com manutenção e atualização da sinalização e com a contratação anual de um consultor para realizar a gestão operacional do circuito. Usualmente, afirma a gestora entrevistada, o CIMVI opta por operadores de receptivo credenciados à rota e que compõem a Associação Vale Europeu – devido ao seu prévio conhecimento pelo local e seu comprometimento à identidade do destino como um todo.

A Associação Vale Europeu, em adição à representação e ao posicionamento do empresariado local que garante os serviços de funcionamento e apoio da rota, é responsável por se articular a atores externos à região nos níveis estadual e nacional. Como exemplo de estabelecimento de diálogos para fortalecimento dos interesses da rota, cita-se: presença junto ao Fecomércio-SC; participação no Grupo de Trabalho em Turismo de Aventura da Agência de Desenvolvimento do Turismo de Santa Catarina (Santur); e associação de determinados integrantes à ABETA. A receita proveniente da comercialização de produtos específicos da rota é repassada à Associação Vale Europeu para garantir sua subsistência e a continuidade de suas ações.

O aumento da demanda e do reconhecimento da atividade turística aos municípios adjacentes à rota levou à compreensão sobre a necessidade de ordenamento territorial de forma integrada entre agentes públicos, privados e da sociedade civil organizada. Desta maneira, o ano de 2019 ficou marcado pela instituição do Conselho Regional de Turismo como a IGR Vale Europeu – SC, liderado pelas representatividades do CIMVI (VALE EUROPEU, 2019). Resultante do Programa de Regionalização do Turismo do Ministério do Turismo, a entidade se definiu para articular internamente as diversas associações de empresariado local aos órgãos públicos municipais e regionais, assim como se habilita oficialmente para dialogar pelos seus interesses em nível nacional e estadual – através do Conselho Estadual de Turismo.

Monitoramento: Circuito Vale Europeu

Ressalta-se, segundo a gestora entrevistada, o projeto de estruturação de um observatório para o Circuito Vale Europeu que visa suprir as carências já notadas internamente para analisar com maior atenção a demanda real e potencial via aplicação de pesquisas e monitoramento de plataformas digitais. Todavia, ações integradas ou de análises mais superficiais permitem apontar as direções do mercado externo em relação ao perfil estimado de visitantes na rota (ANDRADE; RODRIGUES, 2018). O termo de usuário, utilizado no registro para retirada dos passaportes, é a principal fonte de dados para compreensão do perfil básico dos visitantes e de meses com maior demanda, possibilitando identificar os momentos de alta e baixa procura.

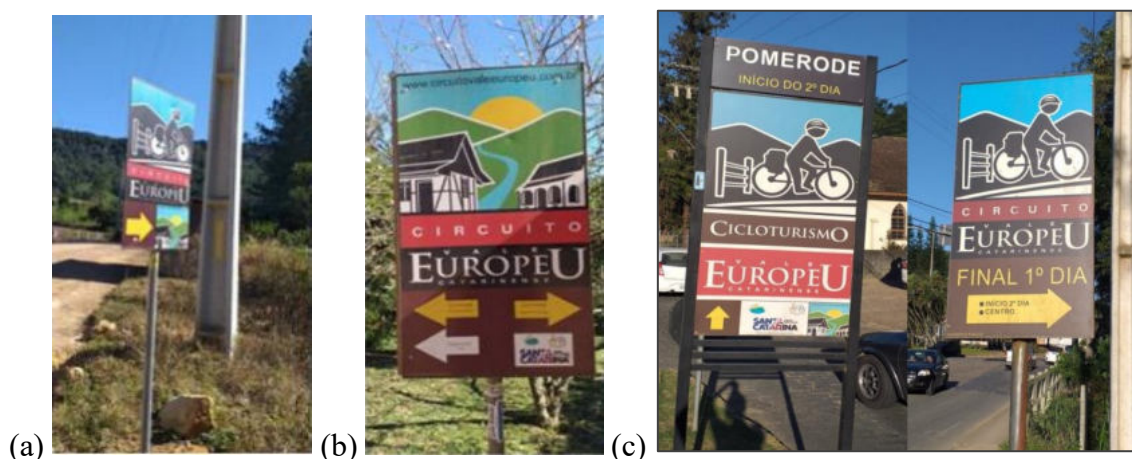
Estudos pontuais conduzidos entre competências do CIMVI reforçam a intersetorialidade envolvida na atividade turística, catalisada pela rota de cicloturismo em questão. Destaca-se, o Projeto Turismo Rural, Étnico e Cultural do Vale Europeu, realizada de 2008 a 2011 de maneira holística entre os âmbitos local, regional, estadual e federal, nas dinâmicas do turismo, do desenvolvimento agrário e do empreendedorismo (KOERICH *et al.*, 2013). Resumidamente, o processo decorrente do envolvimento e capacitação de microempreendimentos e pequenas propriedades rurais, no desenho de novos roteiros e na articulação dos agentes públicos, identificou uma rede de atores locais mobilizados e potencializou a diversificação da oferta às iniciativas relacionadas ao cicloturismo.

Além disso, algumas prefeituras se destacam na realização de pesquisas concernentes à atividade turística como um todo – o município de Rio dos Cedros foi citado como destaque para esta atuação, segundo a gestora entrevistada.

Acesso: Circuito Vale Europeu

O fato de ter sido o primeiro destino dedicado ao cicloturismo no Brasil eleva seu posto de referência às novas rotas desenvolvidas posteriormente pelo país – corroborado pelos outros casos a serem apresentados. De acordo com a gestora entrevistada, pouco foi alterado do traçado inicial desenvolvido pelo Clube de Cicloturismo e o que teve de ajustes no desenho da rota se deu por mudanças pontuais nas dinâmicas de tráfego ou na superfície de determinados trechos.

Conforme citado anteriormente, a sinalização definida para todo o percurso também teve inspiração no Caminho de Santiago de Compostela, na qual o direcionamento se faz por meio de seta amarelas. O plano de periodização, assim como a vistoria, o manejo e a manutenção do sistema de sinalização, é atribuído ao gestor operacional contratado pelo CIMVI. A composição básica do padrão de sinalização do Circuito Vale Europeu é, no geral, integrada à identidade visual da rota, salvo a exceção das setas pintadas diretamente em postes ou similares para indicar a continuidade do percurso. Assim, a Figura 50 demonstra, respectivamente, exemplos de sinalização direcional padrão (seta amarela integrada à marca da rota), sinalização direcional com informações específicas para cicloturismo (seta amarela) e para caminhantes (seta branca) e pintura simples da seta amarela em poste no percurso.



Legenda: (a) Sinalização direcional padrão para ciclistas com seta amarela pintada no poste ao fundo; (b) sinalização direcional para ciclistas e caminhantes com informações específicas; (c) sinalizações informativas sobre etapas da rota.

Figura 50: Padrões de sinalização direcional adotados pelo Circuito Vale Europeu.
 Fonte: Adaptado de Busarello (2020).

Outro elemento abrangido pelo padrão de sinalização da rota é a indicação dos marcos do percurso, como início e término das etapas propostas e chegada aos centros urbanos dos municípios envolvidos. A Figura 50, ainda, apresenta alguns modelos utilizados no Circuito Vale Europeu na demarcação da localização para finalizar e retomar a orientação entre um dia e outro. Estas placas servem de instrumento para facilitar a utilização de cartilhas impressas ou mapas digitais disponibilizados na própria plataforma virtual.

Com o crescimento da atividade turística (e do cicloturismo em si) nos municípios diretamente envolvidos e aos adjacentes, tornou-se realidade o estabelecimento e

proposição de novas rotas que tangenciam ou até mesmo cruzam o Circuito Vale Europeu. Além da observação e diálogo com rotas de cicloturismo externas a sua região que se consolidaram no decorrer do tempo, a gestora entrevistada aponta a criação e articulação de roteiros locais e regionais junto, também, aos municípios recém consorciados ao CIMVI. Ressalta-se o desenvolvimento de dois produtos com dinâmicas diferentes na integração ao Circuito Vale Europeu.

O primeiro, em fase de levantamento, retrata-se por um elemento secundário à visitação de cada município para estimular a ida aos pontos mais alto de cada cidade. Enquanto o segundo, em fase mais avançada de envolvimento e implementação, consiste na criação de uma rota no entorno do Parque Nacional da Serra do Itajaí, localizada entre os municípios contemplados no Circuito Vale Europeu e outros adjacentes. Esta nova rota possui o potencial de estimular a visitação na respectiva Unidade de Conservação e de conectar diferentes regiões e rotas em uma grande rede de cicloturismo pelo Estado de Santa Catarina.

O fato de não haver terminais de entrada com abrangência nacional e internacional dentro dos municípios do Circuito Vale Europeu confirma um dos desafios apontados pela gestora entrevistada, centrado justamente na articulação aos principais terminais de entrada nas proximidades. As dificuldades se configuram desde a divulgação de material promocional da rota à consolidação de facilidades para que ciclistas se desloquem com segurança ou agilidade até o ponto de partida em Timbó. Contudo, operadores de receptivo e taxistas locais ofertam serviços pontuais para transporte de bicicletas ou apenas da bagagem para acessar o destino do Vale Europeu ou para deslocamento entre as cidades integrantes.

Funcionamento e apoio: Circuito Vale Europeu

Após os primeiros anos da implementação do Circuito Vale Europeu, houve um crescimento na identificação e na demanda por atrativos e atividades paralelas para cada município participante. Na sequência do estabelecimento do roteiro para ciclistas e para caminhantes, foi notável a atenção dada aos pequenos produtores rurais com o levantamento e capacitação – citados no item sobre Monitoramento desta seção. Atualmente, quatro novos temas compõem os sete selos do Circuito Vale Europeu, em que se alinham através de uma mesma identidade visual (CIMVI, 2021c). Destes quatro,

dois temas são focados no turismo gastronômico (Sabores do Vale Europeu e Rota Cervejeiros do Vale) e os outros focam no turismo de aventura (Natureza & Aventura) e no artesanato (Arte & Charme).

A diversificação da oferta turística por meio destes selos tem seu impacto na catalisação da vocação turística de espaços predominantemente rurais. Em sua pesquisa, Busarello (2020) evidenciou a ruralidade dos municípios integrantes à rota, seja em dimensões territoriais ou na configuração da população. Os quatro municípios a seguir retratam esta dinâmica assertivamente, pois possuem parcela significativa da população habitando áreas rurais: Apiúna (53,5%), Rio dos Cedros (50,3%), Doutor Pedrinho (48,0%) e Benedito Novo (43,9%). Juntamente a esta questão da ruralidade, a autora analisou a evolução do quantitativo de estabelecimentos de hospedagem e de alimentação nos nove municípios participantes da rota no período de 12 anos após seu lançamento em 2006. Nota-se, a partir da Figura 51, um crescimento médio de 184% destes estabelecimentos por município. Salienta-se a presença de municípios que apenas tinha um ou até nenhum meio de hospedagem presente em seu território.

| Município | Hotéis | | Restaurantes e Similares | | Total | |
|-----------------|--------|------|--------------------------|------|-------|------|
| | 2006 | 2018 | 2006 | 2018 | 2006 | 2018 |
| Apiúna | 1 | 4 | 3 | 8 | 4 | 12 |
| Ascurra | 0 | 1 | 6 | 14 | 6 | 15 |
| Benedito Novo | 3 | 2 | 2 | 5 | 5 | 7 |
| Doutor Pedrinho | 2 | 2 | 2 | 4 | 4 | 6 |
| Indaial | 5 | 6 | 36 | 50 | 41 | 56 |
| Pomerode | 5 | 16 | 27 | 35 | 32 | 51 |
| Rio dos Cedros | 1 | 6 | 8 | 11 | 9 | 17 |
| Rodeio | 2 | 2 | 5 | 10 | 7 | 12 |
| Timbó | 3 | 6 | 29 | 45 | 32 | 51 |

Figura 51: Estabelecimentos - hotéis, restaurantes e similares - cenário 2006 e 2018.

Fonte: Busarello (2020).

No que se refere às facilidades para ciclistas, a instalação de diversos pontos de autorreparo de bicicletas em espaços públicos para utilização gratuita por qualquer ciclista merece o devido realce. Denominados de *bike stations*, estes pontos beneficiam tanto os visitantes quanto os residentes das cidades em que foram instalados. A saber, de acordo com a gestora entrevistada e Assis (2020): Indaial, Rodeio, Pomerode, Benedito Novo e Rio dos Cedros. Em alguns casos, inclusive, existem projetos de complementação da estrutura básica da *bike station* com espaços para descanso e bicas d'água. A Figura

52 apresenta o primeiro modelo instalado, ainda em 2019, no município de Rio dos Cedros.



Figura 52: Bike station implementada em praça do município do Rio dos Cedros, em 2019.
Fonte: PANCHO (2019).

Outras facilidades para ciclistas como locação de bicicletas e oficinas para reparos também estão consolidadas à rota, principalmente pela perspectiva e atuação da Associação Vale Europeu. Por fim, ainda de acordo com a gestora entrevistada, está em execução o projeto de reestruturação da sede do CIMVI para envolver um ponto de visitação e um Centro de Atendimento ao Turista totalmente especializado na rota e todos os seus respectivos selos – inclusive e, significativamente, o cicloturismo.

Comunicação: Circuito Vale Europeu

A comunicação interna para o Circuito Vale Europeu se fundamenta na relação entre os integrantes da Associação Vale Europeu, os gestores dos órgãos representativos municipais e os membros do CIMVI. De acordo com a gestora entrevistada, reuniões de acompanhamento sobre a situação do Circuito Vale Europeu, nas quais o cicloturismo é sempre um dos principais assuntos, ocorrem mensalmente no âmbito da Associação Vale Europeu e bimestralmente por parte do CIMVI. Dentro da estrutura organizacional do CIMVI (2021d), as tomadas de decisão nas dinâmicas do turismo se fazem a partir das demandas identificadas e debatidas no Conselho Intermunicipal de Cultura, Esporte e Turismo. Reforçado pela pesquisa de Busarello (2020), este Conselho Intermunicipal é

composto pelos representantes da competência de Cultura, Esporte e Turismo do CIMVI, gestores públicos dos municípios consorciados e a própria Associação Vale Europeu.

A gestora entrevistada ressaltou que parcerias com o Sistema S permitiram a implementação de programas de certificação e regulamentação de meios de hospedagem, de cursos gratuitos a atendentes de turismo e da formação de guias de turismo credenciados. Com o decorrer dos anos de ações de sensibilização e mobilização por parte de diferentes atores atuantes na rota, a conscientização para que serviços cicloinclusivos sejam agregados nos estabelecimentos de funcionamento e apoio é notada de forma mais espontânea aos novos empreendimentos que surgem a partir da demanda da rota.

Na relação com as pessoas da comunidade local, o Programa Vale Muito Conhecer é um exemplo de estratégia multissetorial e de aplicação prática de engajamento dos residentes. Neste caso, o envolvimento direto de professores e alunos de escolas municipais se faz por meio da integração de atividades lúdico-pedagógicas relacionadas às dinâmicas do cicloturismo e do turismo de caminhantes às didáticas de cada disciplina da grade curricular. O recorte a seguir com alguns números sobre a iniciativa é complementado pelas fotografias da Figura 53.

Foram 76 escolas e aproximadamente 4 mil alunos de 4º ano, além de 250 professores contemplados por essa iniciativa. Além das palestras presenciais, os professores receberam materiais de apoio pedagógico, sendo 01 cartilha completa com textos complementares dos temas apresentados nas palestras, 01 plano de ensino sobre turismo, 01 plano de ensino sobre sustentabilidade e 01 jogo da memória com 24 peças. (SCOZ, 2021, p.20).



Figura 53: Aplicação do Programa Vale Muito Conhecer em escola de município participante do Circuito Vale Europeu.

Fonte: Scoz (2021).

Há um grande esforço aplicado na participação e organização de feiras e eventos específicos sobre cicloturismo, seja pelo empresariado local ou o próprio CIMVI em parceria com terceiros ou não. Durante a aplicação da entrevista, o foco principal estava na organização do Congresso Brasileiro de Ecoturismo e Turismo de Aventura (conhecido como ABETA Summit) que, com sua execução suspensa por conta da pandemia, veio a ocorrer apenas no ano de 2021 – conseguindo se adaptar às novas demandas por eventos concomitantemente presenciais e virtuais. O ABETA Summit é reconhecido pela integração dos debates entre mercado e poder público, trazendo experimentações e levando encaminhamentos sobre a cidade ou região anfitriã.

Atualmente, diversos eventos ciclísticos ocorreram ou se consolidaram a partir das dinâmicas e espaços oferecidos pela rota de cicloturismo em questão. O Desafio dos Rochas e Desafio Vale Europeu das Estações são exemplos de eventos ciclísticos competitivos e, ao mesmo tempo, recreativos consolidados na região e com participação significativa de público externo e de residentes (BUSARELLO, 2020). No entanto, um importante evento para o cicloturismo brasileiro teve seu surgimento no Circuito Vale Europeu e, posteriormente, desdobrou-se a outras rotas brasileiras – o Velotour.

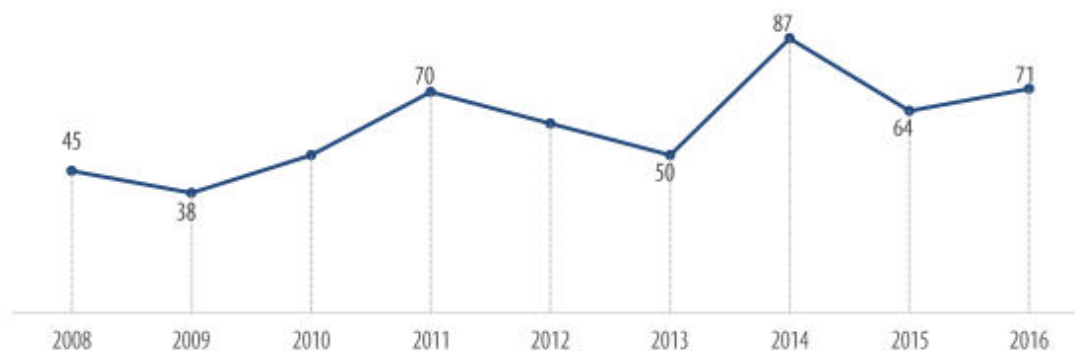


Figura 54: Evolução do número de participantes no Velotour desde a primeira edição até 2016.
Fonte: Andrade e Rodrigues (2018).

Conforme explorado em diferentes estudos (PEDRINI *et al.*, 2012; PEDRINI, 2013; ANDRADE; RODRIGUES, 2018), organizado pelo Clube de Cicloturismo do Brasil (CCB, 2016), o Velotour surgiu da proposta de incentivar a reunião de ciclistas para a realização de um passeio de forma autônoma e independente. Descaracterizado como um evento ciclístico padrão ou um pacote de viagem por não haver a contratação de serviços, o Velotour pode ser compreendido como um grande encontro de ciclistas para a imersão conjunta ao destino definido. A Figura 54 aponta o crescimento e a manutenção da demanda no decorrer dos anos, adicionando o fato de que o Velotour deixou de acontecer no período do carnaval justamente pelo aumento da demanda na rota (ANDRADE; RODRIGUES, 2018). Fator que aponta, declaradamente, a consolidação do Circuito Vale Europeu como um destino para cicloturistas e caminhantes.

Análise da Rede Social: Circuito Vale Europeu

Contemplada por uma rede mais compacta, se comparada ao Caminho da Fé, contando com nove municípios participantes, o Circuito Vale Europeu possui a maior densidade entre todas as rotas analisadas. Sua densidade atinge a razão de 0,052 por contabilizar 243 conexões entre seus 69 nós identificados a partir da entrevista realizada. O maior destaque se faz pela centralidade marcante de grau e de intermediação do seu núcleo de rede formado pelas instituições cogestoras da rota, na figura do CIMVI e da Associação Vale Europeu. Apesar de representarem cerca de um terço das conexões da rede, a caracterização associativa das entidades com maior centralidade de intermediação reforça a subsistência pelos setores do setor público, iniciativa privada e sociedade civil.

Na análise sobre as centralidades de grau Tabela 32, observa-se a representatividade da gestora da rota (Diretora Executiva do CIMVI), seguida da própria instituição como um todo e da Associação Vale Europeu, que se posiciona como uma entidade cogestora. Ainda, os indicadores de Atrativos e receptivo e de Atratividade da rota se destacam pela conexão às secretarias de turismo e às próprias prefeituras na execução de tarefas para diversificação da oferta turística (e sua respectiva operação).

Tabela 32: Destaque dos nós com centralidades de grau normalizada mais elevados na rede de governança do Circuito Vale Europeu (ano base 2019).

| Pos. | Identificação | Setor | Nível | Grau |
|------|----------------------------|-----------------|-----------------------|-------|
| 1 | CIMVI (Diretora Executiva) | Poder público | Regional | 0,229 |
| 2 | CIMVI | Poder público | Regional | 0,121 |
| 3 | Atrativos e receptivo | Indicador | Funcionamento e apoio | 0,082 |
| 4 | Associação Vale Europeu | Sociedade Civil | Regional | 0,071 |
| 5 | Atratividade da rota | Indicador | Acesso | 0,068 |

Fonte: Elaboração própria.

Na Tabela 33 temos a instituição do CIMVI intermediando conexões entre seus departamentos internos, prefeituras, seus respectivos órgãos de turismo, indicadores de Gestão estratégica e de Comunicação. Na sequência, a representatividade da gestora da rota e da entidade cogestora reafirma a complementaridade de ambas nas articulações da rede. Destaca-se, também, a presença de mais cinco atores com centralidade de intermediação significativa nas esferas pública e privada. O setor público abrange o nível regional, com a IGR Vale Europeu, e municipal com as secretarias de turismo com mais iniciativas, do Rio dos Cedros e Benedito Novo. Na esfera privada, contemplam-se o gestor operacional, que sempre é um operador de receptivo relacionado à Associação Vale Europeu, e o meio de hospedagem que costuma ser a referência de início das viagens na rota, o Timbó Park Hotel.

Tabela 33: Destaque dos nós com centralidades de intermediação normalizada mais elevados na rede de governança do Circuito Vale Europeu (ano base 2019).

| Pos. | Identificação | Setor | Nível | Intermediação |
|------|-----------------------------------|--------------------|------------|---------------|
| 1 | CIMVI | Poder público | Regional | 0,361 |
| 2 | CIMVI (Diretora executiva) | Poder público | Regional | 0,188 |
| 3 | Associação Vale Europeu | Sociedade Civil | Regional | 0,127 |
| 4 | IGR Vale Europeu | IGR | Regional | 0,041 |
| 5 | Órgão de Turismo Rio dos Cedros | Poder público | Municipal | 0,033 |
| 6 | Gestor operacional terceirizado | Iniciativa privada | Individual | 0,020 |
| 7 | Órgão de Turismo de Benedito Novo | Poder público | Municipal | 0,017 |
| 8 | Timbó Park Hotel | Iniciativa privada | Local | 0,015 |

Fonte: Elaboração própria.

Sobre os atributos, a Tabela 34 confirma o observado no sociograma da Figura 55 que, apesar da proporção de atores do poder público ser mais numeroso e com maior quantidade de ligações, a média da centralidade de grau se equivale a dos atores da sociedade civil. O posicionamento estratégico da Associação Vale Europeu (sociedade civil), frente aos atores da iniciativa privada no projeto a estabelece como uma segunda entidade guardiã de fluxos relacionais. A distribuição desta responsabilidade da instituição gestora com uma associação de classe bem consolidada é importante para a resiliência da governança em casos de mudanças nos ambientes externos ou internos à rota. Ressalta-se, a representatividade da IGR Vale Europeu, que surge com a proposta de intermediar relações externas na consolidação do destino como um todo.

Tabela 34: Diversidade dos atores da rede de governança do Circuito Vale Europeu (ano base 2019).

| Setor | Proporção | Grau (total) | Grau (média) | Intermediação | |
|--------------------|------------------|---------------------|---------------------|----------------------|--------------------|
| | | | | (n / total) | (% da rede) |
| Poder público | 66,7% | 245 | 0,024 | 19 / 30 | 78,5% |
| Sociedade Civil | 8,9% | 32 | 0,024 | 2 / 4 | 13,5% |
| Iniciativa privada | 15,6% | 29 | 0,012 | 3 / 7 | 3,9% |
| Sistema S | 4,4% | 8 | 0,012 | 0 / 2 | - |
| IGR | 2,2% | 4 | 0,012 | 1 / 1 | 4,1% |
| Academia | 2,2% | 1 | 0,003 | 0 / 1 | - |

Fonte: Elaboração própria.

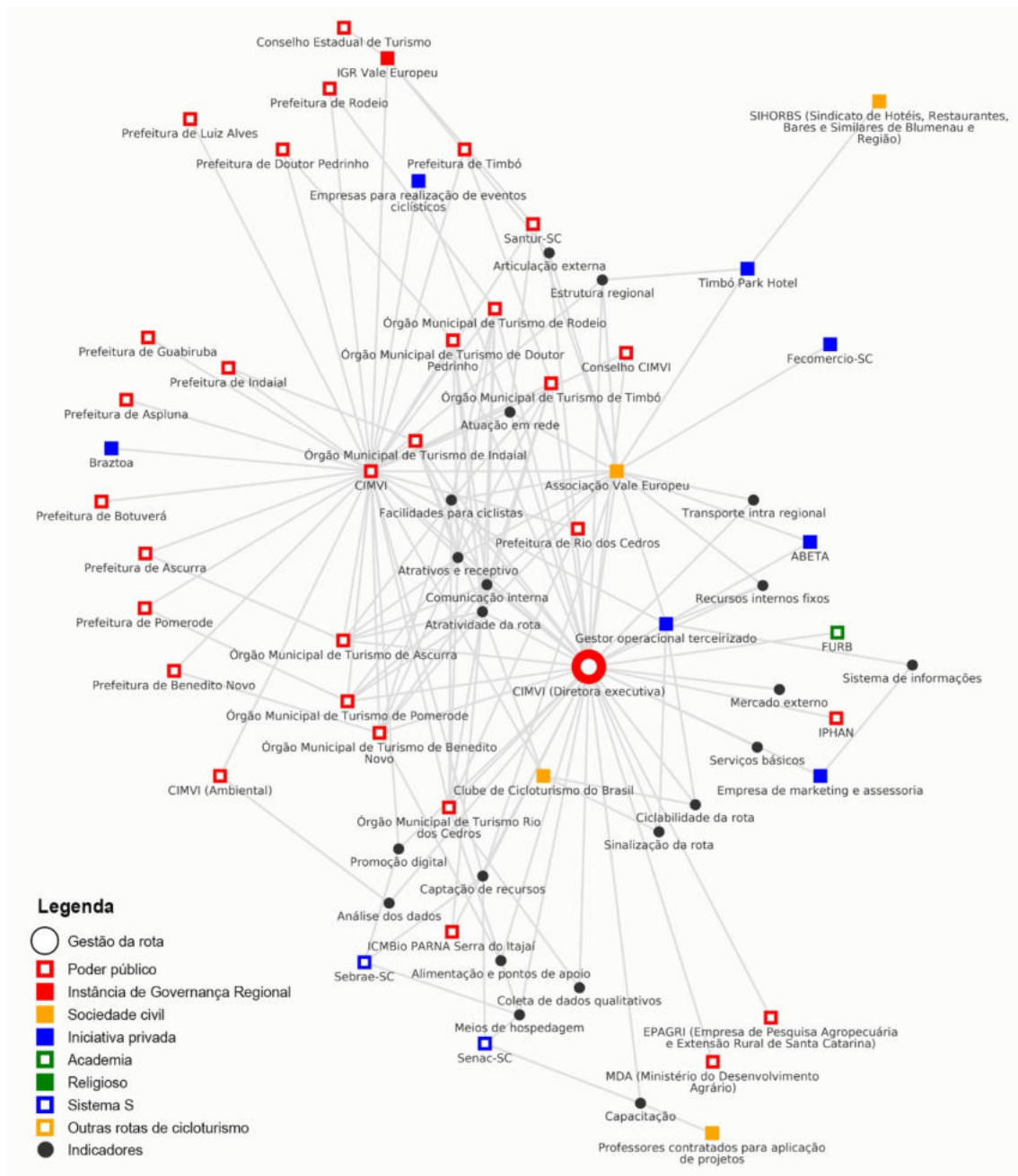


Figura 55: Sociograma da rede de governança do Circuito Vale Europeu (ano base 2019).
Fonte: Elaboração própria.

III. Circuito Costa Verde e Mar – SC (2009)

Gestão estratégica: Circuito Costa Verde e Mar

Por sua caracterização de consórcio intermunicipal, o CITMAR possui uma contribuição fixada às cidades integrantes para o aporte financeiro. Em seu portal de transparência, reconhece-se a distribuição dos valores aportados para cada município e evidencia-se a ocorrência da reintegração do município de Balneário Camboriú e da saída do município

de Luís Alves. Esta dinâmica é apontada pela Figura 56, construída a partir dos dados obtidos dos relatórios de 2014 até 2019:

| Município | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|--------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Balneário Camboriu | R\$ - | R\$ - | R\$ - | R\$ 202.417,76 | R\$ 190.646,23 | R\$ 235.483,05 |
| Balneário Piçarras | R\$ 72.228,00 | R\$ 59.368,80 | R\$ 76.639,44 | R\$ 78.366,60 | R\$ 80.442,30 | R\$ 84.464,40 |
| Bombinhas | R\$ 70.373,43 | R\$ 77.440,13 | R\$ 85.184,14 | R\$ 93.702,55 | R\$ 96.184,43 | R\$ 100.993,65 |
| Camboriu | R\$ 50.582,10 | R\$ 55.640,30 | R\$ 61.204,33 | R\$ 67.324,76 | R\$ 69.108,00 | R\$ 72.563,40 |
| Ilhota | R\$ 25.336,10 | R\$ 6.182,44 | R\$ 68.271,26 | R\$ 34.261,88 | R\$ 19.174,84 | R\$ 10,91 |
| Itajaí | R\$ 84.399,50 | R\$ 92.839,44 | R\$ 101.123,40 | R\$ 112.335,71 | R\$ 115.311,12 | R\$ 121.076,67 |
| Itapema | R\$ 75.089,60 | R\$ 61.181,75 | R\$ 117.459,90 | R\$ 101.140,50 | R\$ 103.819,40 | R\$ 106.322,32 |
| Luís Alves | R\$ 33.241,30 | R\$ 36.565,44 | R\$ 40.221,96 | R\$ - | R\$ - | R\$ - |
| Navegantes | R\$ 46.372,10 | R\$ 55.640,29 | R\$ 61.204,32 | R\$ 67.324,76 | R\$ 69.107,75 | R\$ 72.563,38 |
| Penha | R\$ 63.566,10 | R\$ 61.606,74 | R\$ 71.590,94 | R\$ 78.750,00 | R\$ 80.835,90 | R\$ 51.711,37 |
| Porto Belo | R\$ 59.166,07 | R\$ 65.082,68 | R\$ 71.513,50 | R\$ 72.187,66 | R\$ 80.835,90 | R\$ 86.342,72 |
| Total | R\$ 580.354,30 | R\$ 571.548,01 | R\$ 754.413,19 | R\$ 907.812,18 | R\$ 905.465,87 | R\$ 931.531,87 |

Figura 56: Recursos fixos aportados por município.

Fonte: Elaboração própria a partir de CITMAR (2014; 2015; 2016; 2017; 2018a; 2019a).

As transferências dos municípios da Figura 56 são complementadas pela receita patrimonial do CITMAR e outras receitas como indenizações, restituições e ressarcimentos para o estabelecimento da receita anual (CITMAR 2018a, 2019a). O plano orçamentário que contempla diretamente a respectiva rota de cicloturismo é o Plano de Trabalho e Ações que, por meio da receita orçada para o início do ano corrente, distribui os recursos entre quatro pilares estratégicos: (a) Gestão do Marketing; (b) Produtos e Serviços; (c) Promoção e Comercialização; e (d) Gerais (CITMAR, 2018b).

O cicloturismo se encontra como projeto no pilar de Produtos e Serviços e, definido pela ação de “Manter o circuito”, sua especificação a discrimina por “manutenção” e “melhoria da sinalização” (CITMAR, 2019b). Em 2018, o valor dedicado ao cicloturismo foi de R\$ 20 mil para “Realizar processo de contratação e Melhoria da Sinalização” (CITMAR, 2018b, p. 2), representando 2,1% na participação do orçamento previsto para o ano no Relatório de Prestação de Contas (CITMAR, 2018a). Enquanto isso, no ano de 2019, houve uma redução na dedicação dos recursos estimados para R\$ 18 mil, discriminados por “Manutenção (R\$ 17.100,00) e Melhoria da Sinalização (900,00)” (CITMAR, 2019b, p. 2), possuindo a representatividade de 1,8% da receita orçada no Relatório de Prestação de Contas (CITMAR, 2019a).

Sobre a existência de gestor operacional dedicado à rota, a gestora entrevistada afirmou a contratação de terceirizados que o CITMAR realiza anualmente para esta função. Confirma-se e detalha-se este fato ao alinhar a evolução pelos relatórios de prestação de contas. Nos anos iniciais de consolidação da rota, entre 2009 e 2012, a parceria com a Associação de Ciclismo de Balneário Camboriú e Camboriú (ACBC) é atribuída por auxílio técnico, gestão operacional, relatórios mensais de ocorrências e controle das estatísticas, manutenção da sinalização e de outros parceiros da rota (CITMAR, 2009; 2010; 2011; 2012). Apesar de não possuir nenhuma informação sobre a gestão operacional entre os anos de 2013 e 2014, a parceria com a ACBCC retorna a aparecer para os anos de 2015 e 2016 (CITMAR, 2013; 2014; 2015; 2016). Sem informações declaradas para o ano de 2017, a manutenção e gestão operacional da rota em 2018 foi realizada pela Federação Catarinense de Ciclismo e, em 2019, pela Vale Boa Ventura (CITMAR, 2017; 2018a; 2019a).

Dentro da estrutura regional de atuação, o cicloturismo está inserido no Plano de Marketing Turístico em vigor para o período de 2017 até 2022 dentro da dimensão de Promoção e Comercialização (CITMAR; SEBRAE-SC, 2017). Envolvido pela estratégia de “Desenvolver e capacitar receptivos para roteiros segmentados integrando a região”, o cicloturismo se associa diretamente à ação de desenvolvimento e distribuição de roteiros. Esta ação, com objetivo de consolidar os quatro roteiros existentes no escopo do CITMAR, é prevista de forma continuada para o período do plano, em parceria com o Sebrae-SC, secretarias municipais (com seus respectivos Centros de Atendimento ao Turista) e os próprios atores do mercado turístico.

De acordo com a gestora entrevistada, o mapeamento de atores locais para parcerias se dá, principalmente, através dos órgãos de turismo de cada município. Enquanto o mapeamento sobre parceiros externos consolidados e potenciais, como agências de viagens e guias de turismo, tem uma participação mais efetiva da diretora executiva e do gestor operacional do CITMAR. Na articulação a outros projetos da região, o cicloturismo está presente no Roteiro de Aventura e Ecoturismo Costa Verde & Mar, justamente na ótica de abranger “Um roteiro para toda a família”.

Em relação à cooperação regional e articulação externa, o CITMAR é um ente representante do Conselho Regional de Turismo da Costa Verde e Mar (CONVEMAR),

que atua como a IGR da Região Turística Costa Verde e Mar. A articulação via IGR permite um diálogo mais transversal do setor público junto à iniciativa privada e ao terceiro setor, ao mesmo tempo em que formaliza relações em nível estadual e federal para a região como um todo (CONCEIÇÃO *et al.*, 2021).

Monitoramento: Circuito Costa Verde e Mar

Existe uma sistematização bem consolidada para o turismo de forma geral na Região da Costa Verde e Mar que coleta informações de perfil de visitantes, principalmente, nos Centros de Atendimento ao Turista de cada município. Dos resultados de 2018, observa-se uma predominância dos municípios de Balneário Camboriú, Penha, Itapema e Itajaí com mais de 10% de intenção de viagem por parte dos visitantes entrevistados (CITMAR, 2018a). Os efeitos da sazonalidade oriundos da motivação de sol e praia são visíveis pela análise da população flutuante para cada cidade que, apenas em janeiro de 2015, foi registrado um aumento de 93% sobre o total de habitantes nos municípios com praias de maior representatividade turística – variando de 63% para a cidade de Porto Belo até 138% para o município de Bombinhas (AMFRI, 2016a).

Segundo a gestora entrevistada, a coleta de dados relacionados à atividade do cicloturismo é feita através dos cadastros no site da CITMAR que estes têm de fazer para retirada dos certificados de realização e pelos operadores de receptivo que entram em contato com o consórcio. Apesar da considerável dificuldade para abranger a totalidade de usuários da rota, de 2015 a 2018 foi divulgado uma síntese deste perfil no Relatório de Atividades e Prestação de Contas – o relatório de 2019 não trouxe essa informação.

Estas informações foram compiladas na Tabela 35 para facilitar a leitura e, destaca-se que apenas os atributos de gênero, estado civil, UF de origem e escolaridade que se mantiveram contínuos na apresentação de uma série histórica ao público geral. Apesar da predominância do gênero masculino na prática da atividade, que acompanha a tendência nacional observada nas pesquisas de perfil do cicloturista de 2008 e 2018 (PAUPITZ, 2008; SALDANHA *et al.*, 2019a), anotações sobre a presença do público feminino são realizadas em determinados relatórios de atividade (CITMAR 2016; 2019a).

Tabela 35: Compilação do perfil de cicloturistas registrados no Circuito Costa Verde e Mar.

| Atributo | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---------------|--|--------------------------|---|---|
| Cadastrados | 150 | - | - | - |
| Gênero | Maioria homens | Maioria homens | Maioria homens | Maioria homens |
| Estado civil | Solteiros | Casados | Casados | Casados |
| Origem | SC, SP, PR, RJ | SC, SP | SC, PR, RS, SP, RJ | PR, SC, SP, RJ, RS, MS, PB, MG |
| Escolaridade | Superior e pós-graduação | Superior e pós-graduação | Superior e pós-graduação | Ensino médio, superior e pós-graduação |
| Como conheceu | Amigos, internet, feiras de divulgação | - | Amigos, internet | Amigos, internet |
| Profissão | - | Profissional liberal | Empresário, funcionário público, profissional liberal | Empresário, funcionário público, profissional liberal |
| Idade | - | - | Entre 35 e 50 anos | Entre 27 e 58 anos |
| Experiência | - | - | 50% têm experiência em viagens de cicloturismo | Maioria tem experiência em viagens de cicloturismo |

Fonte: Elaboração própria a partir de CITMAR (2015; 2016; 2017; 2018a; 2019a).

No que se refere ao mercado interno, a gestora entrevistada confirma que se tem conhecimento sobre um alto uso por ciclistas da própria região – com muitos querendo baixar mais planilhas de navegação e altimetrias, mas não se tem uma consolidação de dados. Para além de cicloturistas, tem-se a afirmação de pessoas que já solicitaram informações para realização da rota como caminhantes. Há, todavia, a identificação da demanda potencial residente da região pelo acompanhamento de eventos ciclísticos e da organização de grupos para pedalar em conjunto.

Acesso: Circuito Costa Verde e Mar

Em consonância ao projeto realizado para o Circuito do Vale Europeu Catarinense dois anos antes, o CITMAR contratou o Clube de Cicloturismo do Brasil para elaboração da rota de cicloturismo durante o ano de 2008 por um valor de R\$ 15.000,00 (CITMAR, 2008). No mesmo documento, afirma-se que a incursão realizada neste período foi se fez desde a definição do traçado até seu levantamento técnico, como planilhas de orientação, gráficos altimétricos e classificação dos trechos por nível de dificuldade física.

De acordo com a gestora entrevistada, o percurso atual ainda mantém cerca de 90% do traçado original desenvolvido pelo Clube de Cicloturismo, muito por conta de mudanças de tráfego que impedem ou dificultam o trânsito da bicicleta em determinados trechos de via. Destaca, também, que em dois momentos há a necessidade de descer da bicicleta,

que é a travessia da passarela da Barra do Rio Camboriú (em Balneário Camboriú) e a travessia de barca entre Navegantes e Itajaí.

É nesta dimensão temática de Acesso que o gestor operacional contratado pelo CITMAR possui as principais atribuições – necessitando realizar o percurso, no mínimo, duas vezes por ano e visitar parceiros locais mensalmente. Além da revisão e realização de ajustes no traçado com visitas *in loco* e articulação com atores locais, há uma grande dedicação com tarefas voltadas à sinalização, responsabilizando-se pela verificação e aprimoramento contínuo sobre sua área de cobertura.

Entre 2009 e 2010, foram definidos e implantados os totens de sinalização da rota de cicloturismo em locais estratégicos de todos os 11 municípios, junto à pintura de sinalização de orientação em postes e cercas (CITMAR 2009; 2010). Contudo, foi em 2012 que o plano de periodicidade na sinalização previsto pelo Clube de Cicloturismo (máximo de 1,3 km entre as marcações, quando não houver bifurcações) se concluiu, atingindo 423 setas indicativas por toda a extensão da rota (CITMAR, 2012).

Os avanços na sinalização, ano a ano, permitiram uma autonomia maior ao uso autoguiado do Circuito Costa Verde Mar. Ademais, é ressaltado tanto pela gestora entrevistada quanto pelos próprios relatórios de atividade, a evolução dos recursos para implementação das setas indicativas. No início, era apenas uma pintura no poste e, atualmente, é utilizada uma lona com cola, após alguns anos usando adesivos para inserção da identidade visual da rota (CITMAR 2016; 2019a). A evolução sobre as setas indicativas desde o modelo básico proposto até suas diferentes aplicações no decorrer dos anos está compilada em mosaico de imagens na Figura 57.

2010



Modelo da Placa



2011



2016



2019



Figura 57: Evolução sobre sinalização utilizada no Circuito Costa Verde e Mar (2010 - 2018).
Fonte: Elaboração própria a partir de CITMAR (2010; 2011; 2016; 2017; 2018a; 2019a).

Na perspectiva do acesso à região, a existência de um aeroporto internacional em um dos municípios integrantes da rota potencializa a integração sobre a gestão desta na conexão com turistas de todo o país. Houve, inclusive, um processo de sensibilização no período de implantação da rota nos terminais de acesso nacionais, estaduais e regionais – hoje, o cicloturismo já é visto de forma consolidada nos principais pontos de acesso, conforme relata a gestora entrevistada.

Nas dinâmicas de deslocamentos intrarregional, existe uma consolidação de informações concernentes às condições de transporte por bicicleta a partir dos dois cadernos do Plano de Mobilidade Urbana Regional Integrada (AMFRI, 2016a; 2016b). O Circuito Costa Verde e Mar é citado diretamente no diagnóstico sobre a infraestrutura cicloviária existente nos municípios da região. Todavia, há uma preocupação em distinguir a infraestrutura da rota sem aprofundar a análise para a configuração da rede cicloviária, especificando apenas que o traçado percorre “através de terras e vias urbanas em caráter de lazer, ainda que seja um integrador regional” (AMFRI, 2016a, p.88).

Apesar de compreensível a tentativa de separar deslocamentos utilitários dos recreacionais, a própria consideração da rota como integradora regional permite a perspectiva sobre o uso pelos residentes na região. De outro lado, é importante caracterizar a infraestrutura que é um dos principais ativos do consórcio intermunicipal de turismo da região – principalmente para garantir a segurança aos usuários. A Figura 58 dispõe a infraestrutura cicloviária apresentada pelo plano, com destaque para o fato de que quase dois terços das ciclovias e ciclofaixas estão implementadas em quatro centros urbanos da região: Balneário Camboriú, Camboriú, Itajaí e Navegantes.

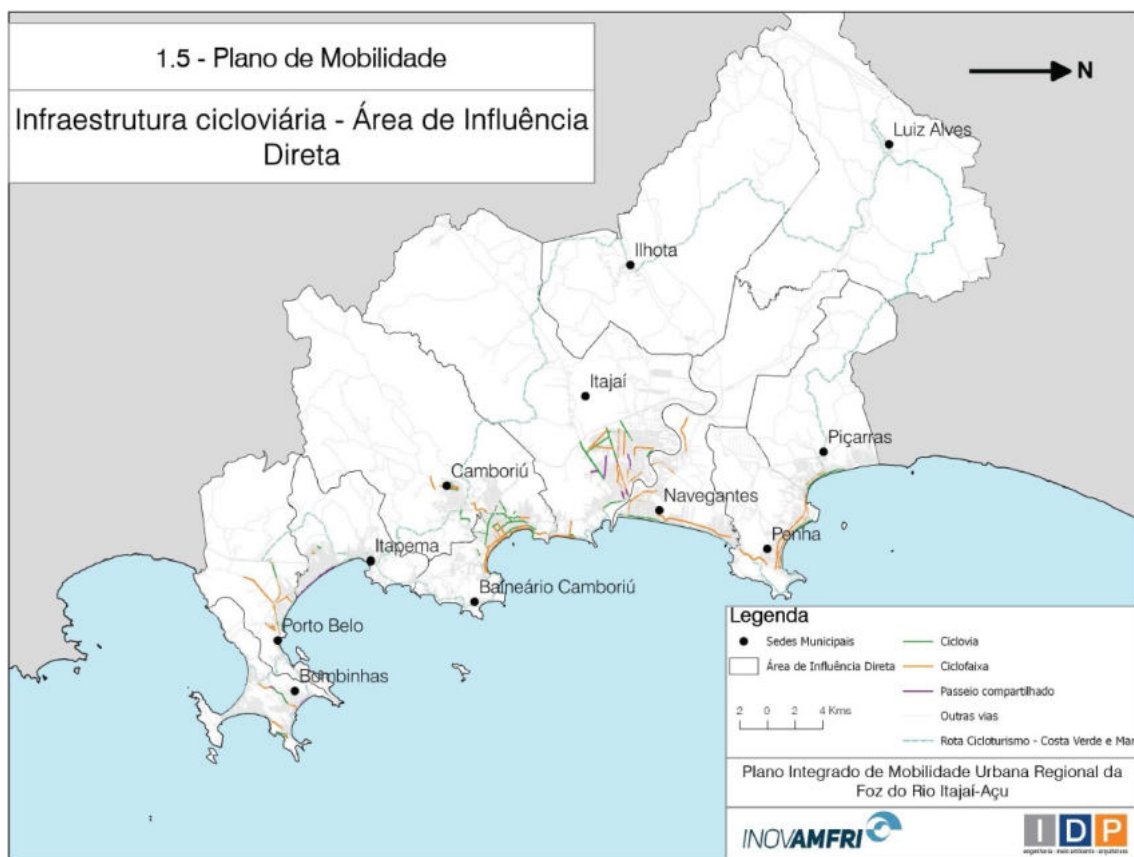


Figura 58: Infraestrutura cicloviária da Região Turística Costa Verde e Mar sobreposta à rota de cicloturismo.
Fonte: AMFRI (2016a).

Ressalta-se que, dos padrões de mobilidade dentro dos municípios da região (AMFRI, 2016a), a taxa de motorização acima da média do estado de Santa Catarina se reflete no alto índice de automóveis e motocicletas na divisão modal média (54%) e no baixíssimo índice de transporte coletivo (5,1%). No entanto, o uso da bicicleta na média geral dos deslocamentos internos dos municípios possui uma participação de 11,4%.

Quando se refere aos deslocamentos intermunicipais, nota-se um aumento da participação do transporte coletivo (10%). Porém, a parcela reduzida é oriunda dos modos ativos (caminhada e ciclismo, somados, chegam a 6% do total), à medida que os modos individuais motorizados possuem uma representatividade de 80% da divisão modal (AMFRI, 2016a). Existe uma proposta de estabelecer seis estações intermodais pelo território investigado, o que permitiria que o deslocamento por transporte coletivo entre os municípios seja potencializado ao conectar estes terminais a transportes individuais ativos e motorizados, transporte coletivo municipal e central de serviços (AMFRI, 2016c).

Funcionamento e apoio: Circuito Costa Verde e Mar

Pela atribuição de Diretora Executiva do CITMAR, a gestora entrevistada aponta a responsabilidade no levantamento e articulação sobre atrativos culturais e naturais e serviços básicos nos municípios da região. A integração com outros roteiros temáticos do CITMAR, como o Roteiro Cultural, permitiu uma sistematização do calendário de eventos e do envolvimento com centros de artesanato. Há uma articulação, junto ao gestor operacional, com operadores de receptivo que comercializam serviços envolvidos diretamente com a rota. Por sua vez, este gestor operacional se dedica a dialogar com lojas e oficinas de reparo de bicicleta com interesse na atividade.

Na aproximação dos órgãos de turismo de cada município, a gestora entrevistada coordena a identificação, categorização e avaliação sobre a receptividade para bicicleta de meios de hospedagem e estabelecimentos de alimentação. A compilação de todo o levantamento para facilitar a experiência dos usuários da rota é prevista, desenvolvida e atualizada no formato de Guia do Cicloturista desde 2009, segundo os relatórios de atividades (CITMAR, 2009; 2019a).

Comunicação: Circuito Costa Verde e Mar

Há uma estrutura de treinamento e mobilização consolidada desde o lançamento da rota em 2009, na realização de eventos e reuniões de sensibilização e capacitação para meios de hospedagem, oficinas de bicicletas, restaurantes, atendentes de CAT, entre outros (CITMAR, 2009). A Figura 59 apresenta o cartaz de divulgação e uma foto do 1º Seminário de Capacitação do Circuito de Cicloturismo Costa Verde e Mar, realizado em 2009.



Figura 59: Convite e foto do 1º Seminário de Capacitação do Circuito de Cicloturismo Costa Verde e Mar. Fonte: CITMAR (2009).

Ainda, segundo a gestora entrevistada, existe uma necessidade de engajamento contínuo de atores já sensibilizados e de ampliação para mais atrativos e novos estabelecimentos – sendo esta uma atribuição rotineira do gestor operacional, conforme supracitado no item referente à Gestão estratégica. Outro instrumento utilizado é a certificação de serviços cicloinclusivos que, como resultado da ação de engajamento e cadastro de cada ator, este recebe um adesivo de estabelecimento parceiro da rota e tem, como contrapartida, sua visibilidade aumentada para os cicloturistas passantes.

Através da atuação em rede, o Circuito Costa Verde e Mar pode se fortalecer tanto internamente quanto externamente como produto na captação e organização de encontros e seminários ligados à temática em âmbito nacional e estadual. Em 2008, o município de Camboriú sediou o Encontro Nacional de Cicloturismo, evento anual do Clube de Cicloturismo do Brasil, com a principal finalidade de anunciar a nova rota que se projetava para a região (CITMAR, 2008).

Sete anos depois, foi a vez de realizar a primeira edição do Seminário Catarinense de Circuitos de Cicloturismo, reunindo as outras três rotas catarinenses – Circuito do Vale Europeu Catarinense, Circuito das Araucárias de Cicloturismo e Acolhida na Colônia – para discutir “estratégias, problemas e soluções em comum” (CITMAR, 2015, p. 11). A Figura 60 traz recortes do panfleto expondo a capa, programação e rotas participantes do Seminário Catarinense de Circuitos de Cicloturismo.



Figura 60: Trechos do panfleto de divulgação do Seminário Catarinense de Circuitos de Cicloturismo. Fonte: Adaptado de CITMAR (2015).

A participação em feiras e eventos dentro da interface do cicloturismo para divulgação institucional do Circuito Costa Verde e Mar é notado de forma continuada desde seu lançamento, que foi na Adventure Sports Fair, em São Paulo – aproveitando a oportunidade para envolver mídia regional e nacional (CITMAR, 2009). Em certos momentos, de acordo com a gestora entrevistada, integravam comitivas junto à Santur (em nível estadual) ou à Embratur (em nível federal). Houve, também, apoio ao grupo gestor operacional à participação para promoção da rota em outra edição do Encontro Nacional de Cicloturismo, desta vez em Campos do Jordão, SP (CITMAR, 2012). Internacionalmente, a rota também foi divulgada no Encontro Internacional de Cicloturismo Brasil-Itália, na Itália (CITMAR, 2013).

O CITMAR também atuou no apoio e patrocínio de eventos ciclísticos de grande impacto/incidência em diferentes formatos. O primeiro apontado nos relatórios de atividades é justamente o Velotur que, assim como no Circuito Vale Europeu, foi realizado por três anos seguidos contando com a participação de influenciadores, operadores de turismo e fabricantes de equipamentos para bicicleta (CITMAR 2010; 2011; 2012). De acordo com dados do Clube de Cicloturismo do Brasil (CCB, 2016), o público participante aumentou de 25 na segunda edição, em 2011, para 90 na terceira, em 2012. Outros eventos com destaque nos relatórios para a consolidação do Circuito Costa Verde e Mar foram o Projeto Costa Tur, em 2014, e o Pedal da Mari, em 2014 e 2015

(CITMAR, 2014; 2015). Este último, em sua segunda edição, teve um total acima de 1000 participantes inscritos nas duas etapas do evento.

Por fim, a transparência sobre as ações relacionadas à rota se faz pelo portal oficial do CITMAR, contendo a previsão orçamentária e plano de ação resumido no início do ano e, com periodicidade anual desde 2008, o relatório de atividades com prestação de contas. Internamente, a gestora entrevistada afirmou que há uma previsão de relatoria mensal por parte do gestor operacional para a diretoria executiva do CITMAR. No que se refere às reuniões junto aos órgãos de turismo de cada município, a periodicidade para tratar assuntos sobre a rota de cicloturismo e outros roteiros temáticos do consórcio chega a ser mensal, caso haja um acúmulo de pautas.

Análise da Rede Social: Circuito Costa Verde e Mar

Contemplando um tamanho mais similar ao do Circuito Vale Europeu junto aos seus 10 municípios participantes, o Circuito Costa Verde e Mar deve sua densidade de rede em 0,044 pelas 314 conexões entre os 85 nós resultantes da entrevista consolidada. O núcleo gestor da rota, a Diretora Executiva e o Gestor Operacional do CITMAR, configuram-se como os atores de maior representatividade dentro da rede. A estes se integram, conforme Tabela 36, os indicadores relacionados aos temas de Funcionamento e apoio, Comunicação e Gestão estratégica. Enquanto os indicadores referentes aos dois primeiros temas se articulam majoritariamente com as secretarias de turismo, o indicador de Recursos internos fixos possui grande articulação com departamentos mais administrativos de cada prefeitura participante.

Tabela 36: Destaque dos nós com centralidades de grau normalizada mais elevados na rede de governança do Circuito Costa Verde e Mar (ano base 2019).

| Pos. | Identificação | Setor | Nível | Grau |
|-------------|-------------------------------|---------------|-----------------------|-------------|
| 1 | CITMAR (Diretora Executiva) | Poder público | Regional | 0,117 |
| 2 | Meios de hospedagem | Indicador | Funcionamento e apoio | 0,087 |
| 3 | CITMAR (Gestor operacional) | Poder público | Regional | 0,052 |
| 4 | Sistema de informações | Indicador | Funcionamento e apoio | 0,046 |
| 5 | Recursos internos fixos | Indicador | Gestão estratégica | 0,044 |
| 5 | Alimentação e pontos de apoio | Indicador | Funcionamento e apoio | 0,044 |
| 5 | Capacitação | Indicador | Comunicação | 0,044 |

Fonte: Elaboração própria.

Em consonância à centralidade de grau apresentada na Tabela 36, ressalta-se a centralidade de intermediação da gestora da rota apresentada na Tabela 37. Ao somar a

centralidade da Diretora executiva do CITMAR à própria instituição como um todo, contempla-se mais de um terço dos fluxos relacionais da rede. Além disso, observa-se tanto a presença de instituições regionais e municipais com significativa participação nas articulações estratégicas para a governança da rota.

Tabela 37: Destaque dos nós com centralidades de intermediação normalizada mais elevados na rede de governança do Circuito Costa Verde e Mar (ano base 2019).

| Pos. | Identificação | Setor | Nível | Intermediação |
|------|--|---------------|-----------|---------------|
| 1 | CITMAR | Poder público | Regional | 0,226 |
| 2 | CITMAR (Diretora Executiva) | Poder público | Regional | 0,160 |
| 3 | AMFRI | Poder público | Regional | 0,075 |
| 4 | Conselho Regional de Turismo | IGR | Regional | 0,033 |
| 5 | Prefeituras integrantes da rota (n=10) | Poder público | Municipal | 0,028 |
| 6 | CITMAR (Gestor operacional) | Poder público | Regional | 0,026 |

Fonte: Elaboração própria.

Na análise geral sobre os atributos da rede de governança do Circuito Costa Verde Mar, a Tabela 38 declara uma evidente sobreposição do poder público na quantidade de atores e de conexões, assim como na intermediação em toda a rede. Complementarmente, o sociograma da Figura 61 evidencia, pelos nós em vermelho e branco, esta maioria do setor público frente aos indicadores de governança da rota. Nota-se que os indicadores atribuídos a atores da iniciativa privada e sociedade civil estão associados à atuação da Diretora Executiva e do Gestor Operacional do CITMAR.

Tabela 38: Diversidade dos atores da rede de governança do Circuito Costa Verde e Mar (ano base 2019).

| Setor | Proporção | Grau (total) | Grau (média) | Intermediação (n / total) | Intermediação (soma) |
|----------------------|-----------|--------------|--------------|---------------------------|----------------------|
| Poder público | 82,0% | 361 | 0,014 | 24 / 50 | 96,7% |
| Sociedade Civil | 4,9% | 8 | 0,005 | - / 3 | - |
| Iniciativa Privada | 4,9% | 4 | 0,003 | - / 3 | - |
| IGR | 1,6% | 3 | 0,006 | 1 / 1 | 3,3% |
| Rota de cicloturismo | 3,3% | 2 | 0,002 | - / 2 | - |
| Sistema S | 1,6% | 1 | 0,002 | - / 1 | - |
| Academia | 1,6% | 1 | 0,002 | - / 1 | - |

Fonte: Elaboração própria.

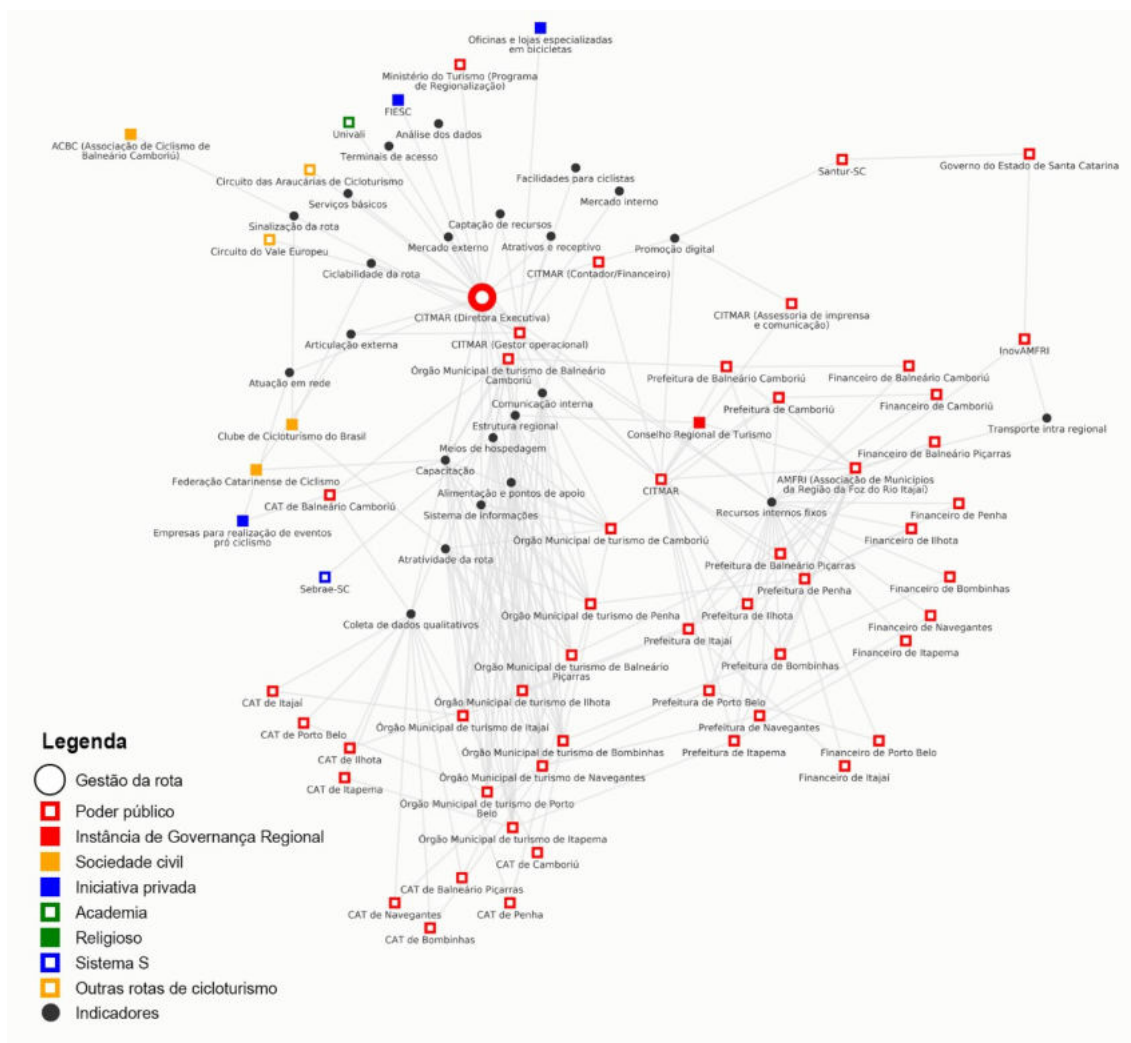


Figura 61: Sociograma da rede de governança do Circuito Costa Verde e Mar (ano base 2019).
Fonte: Elaboração própria.

IV. Circuito Cascatas e Montanhas – RS (2014)

Gestão Estratégica: Circuito Cascatas e Montanhas

Diferentemente dos casos anteriores do Caminho da Fé, Circuito do Vale Europeu Catarinense e Circuito Costa Verde e Mar, os recursos fixos aportados por parte dos órgãos referentes ao turismo dos municípios envolvidos se faz pela alocação de recursos humanos, apoio a ações e na implantação e revisão de elementos estruturais da rota – como sinalização, por exemplo. Os recursos financeiros que se direcionam à subsistência da rota, segundo a gestora entrevistada, são provenientes da mensalidade dos associados da AMICAM e comercialização de produtos no Ponto de Atendimento ao Cicloturista (PAC). Os associados da AMICAM também se mobilizam no voluntariado para execução de tarefas essenciais de manutenção e promoção da rota, quando necessário.

Para a Região Turística do Vale do Paranhana, a qual pertencem os três municípios envolvidos na rota, não existe uma estrutura de IGR formalizada – a investigar pelo ano base de 2019 delimitado para a pesquisa. Sendo assim, enquanto a proposta de formalização de uma IGR avança, a representação regional mais próxima é o Fórum Regional de Turismo, instaurado e liderado pelas Faculdades Integradas de Taquara (Faccat), na responsabilidade do Curso de Turismo (FACCAT, 2019). Destaca-se, no entanto, o caso da cooperação nacional oriunda de arranjos municipais e regionais por meio do Programa de Desenvolvimento Econômico Local (DEL), em iniciativa da Prefeitura de Rolante.

De acordo com Mahler (2021), o Programa DEL pode se resumir em um processo de gestão participativa que, através da realização de diagnósticos situacionais de uma localidade, estabelece estratégias de longo prazo para nortear a estruturação e atuação de câmaras técnicas. No caso de Rolante, o cicloturismo foi identificado como projeto prioritário para a Câmara Técnica de Turismo, Cultura e Lazer, sendo composta pela AMICAM e os departamentos responsáveis pelas pastas de turismo, cultura e obras em Rolante, além de associações comerciais e empreendedores locais.

Observa-se, no Mapa Estratégico na Visão 2035 na Figura 62, o posicionamento de Rolante como referência em turismo de experiência. Esta perspectiva sistêmica permitiu que o cicloturismo impulsionasse diversas iniciativas a fim de tornar a cidade e os municípios abrangidos pela rota, como a reestruturação do Plano de Desenvolvimento Urbano e Ambiental para maior atenção ao ciclismo recreativo e utilitário, participação em eventos de Dia Sem Carro e a própria criação do PAC.

Mapa estratégico DEL Rolante

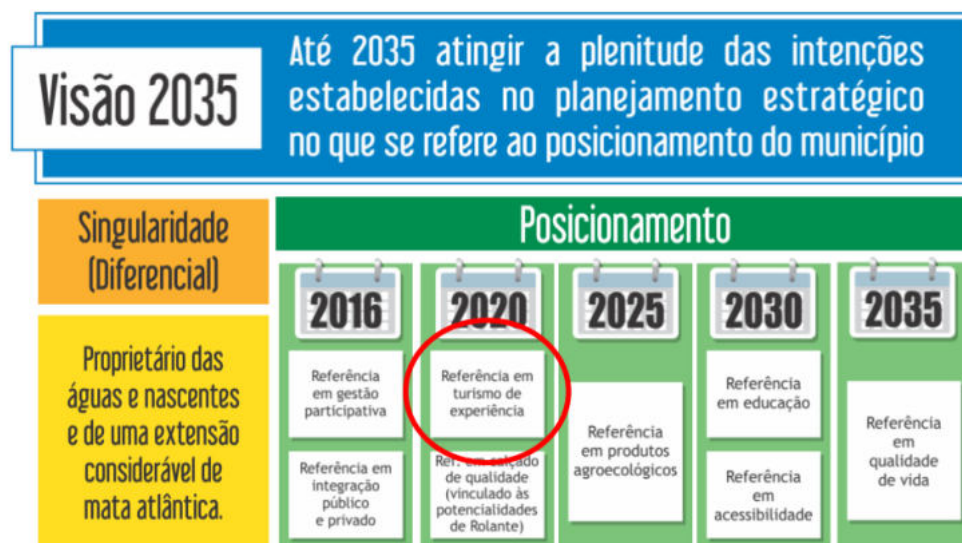


Figura 62: Mapa estratégico DEL de Rolante - Visão 2035.
Fonte: Mahler (2021).

O plano de nacionalização como destino sustentável, fortalecido pelo Circuito Cascatas e Montanhas, consolidou-se a partir de 2019, quando Rolante integrou à Rede DEL Turismo, conectando a municípios de outras UF, como em Santa Catarina e Rio Grande do Norte. Apesar de seguir na mesma linha de atuação do Programa DEL tradicional, a dinâmica de atuação em rede incentiva à troca de expertises nacional e internacionalmente através de cinco princípios. Estes princípios são: (i) protagonismo dos atores locais, envolvendo sociedade civil, poder público e setor privado; (ii) sustentabilidade no uso dos recursos naturais e construídos; (iii) diversificação da oferta, gerando oportunidade de novos negócios e evitando o êxodo da população para grandes centros urbanos; (iv) permanência, garantindo a continuidade de políticas de desenvolvimento acima das mudanças de mandatos; e (v) política de produto, contemplando os investimentos em ações de marketing e promoção (MAHLER, 2021).

Monitoramento: Circuito Cascatas e Montanhas

A principal fonte de coleta de dados sobre cicloturistas passantes no Circuito Cascatas e Montanhas até o período da pandemia é sobre o livro de registro do Ponto de Atendimento ao Cicloturista (PAC), em Rolante. Nele, os passantes apontam informações sobre: gênero, estado civil, faixa etária, escolaridade, companhia de viagem e cidade de residência. Foi possível, a partir de documentos cedidos pela gestora entrevistada

referente a duas coletas realizadas entre outubro de 2018 e junho de 2019, compilar os dados agregados para a análise neste trabalho (Figura 63).

Perfil dos cicloturistas registrados em livro do Ponto de Atendimento ao Cicloturista

Período: outubro de 2018 até junho de 2019 | Tamanho da amostra: 54

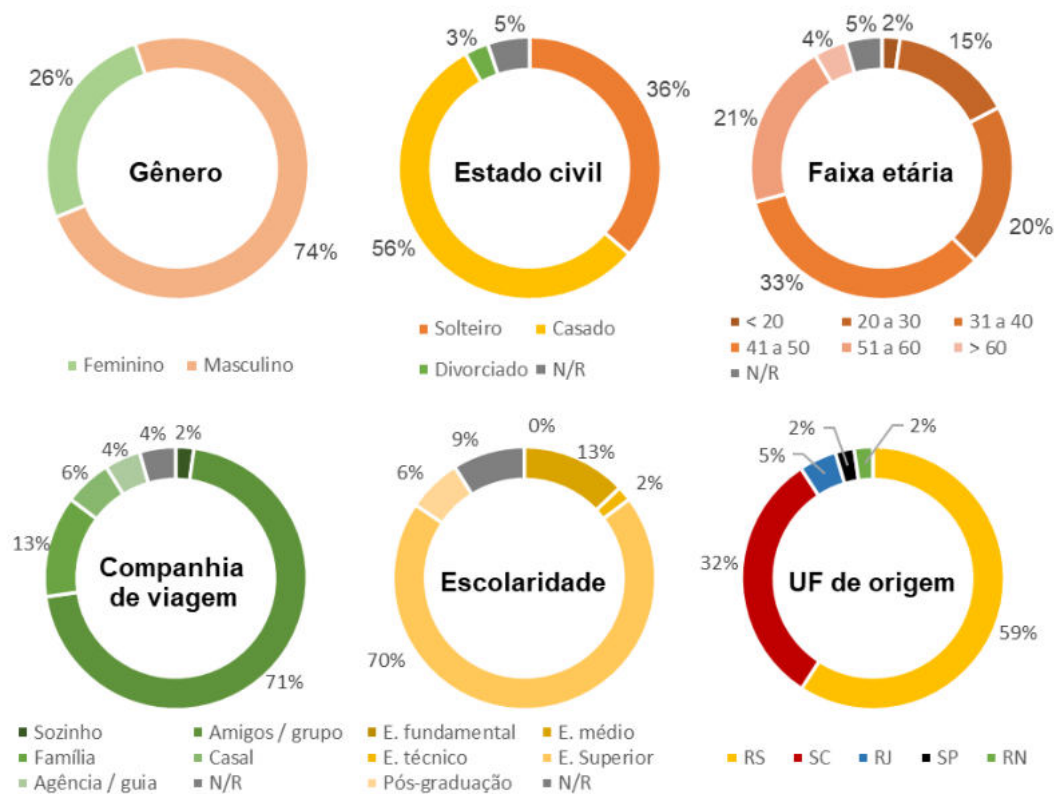


Figura 63: Perfil do cicloturista passante no Ponto de Atendimento ao Cicloturista no Circuito Cascatas e Montanhas.

Fonte: Elaborado a partir de AMICAM (2019a; 2019b).

O universo da amostra se refere aos cicloturistas envolvidos na experiência da rota, que visitam o PAC para imersão nas informações e vista de produtos. Do total coletado, 40 respondentes se fizeram no período de outubro a dezembro de 2018, enquanto os 14 restantes acessaram ao PAC entre janeiro e junho de 2019. A gestora entrevistada declarou a expectativa por um maior engajamento dos usuários da rota após a implementação da retirada de passaportes e da emissão de certificados. No período antes da pandemia, o passaporte ainda estava em projeto e, atualmente, já se encontram informações sobre este instrumento de promoção e monitoramento (AMICAM, 2021).

Além deste, existe um monitoramento sobre comentários espontâneos nas diferentes redes sociais da rota e aplicações de questionários no contexto geral do turismo que o

Departamento de Turismo de Rolante costuma realizar – abrangendo, conseqüentemente, o cicloturismo. A colaboração nas ações e pluralidade na composição da AMICAM, ressalta a gestora entrevistada, permitem uma compreensão entre os atores favoráveis à rota em cada um dos três municípios envolvidos no que concerne a usuários ciclistas e caminhantes locais e estabelecimentos do percurso.

Entre outras anotações, ressalta-se o acompanhamento contínuo de tendências não apenas no âmbito do turismo, mas sobre o universo do ciclismo – sendo citado especificamente o Observatório da Bicicleta (OBSERVABICI, 2020). Assim como estudos pontuais sobre os atrativos naturais, por exemplo, a parceria entre o Departamento de Turismo e Departamento de Ambiente do município de Rolante para a contratação da Universidade de Caxias do Sul (UCS) na avaliação sobre a capacidade de carga da Cascata das Andorinhas.

Acesso: Circuito Cascatas e Montanhas

O percurso do Circuito Cascatas e Montanhas foi projetado para permitir a autonomia de todos os tipos de praticantes, além de possibilitar acompanhamento por veículos motorizados, quando for necessário (AMICAM, 2014b). Entre as quatro etapas nas quais a rota se divide, três possuem quilometragem abaixo de 30 km e classificação de dificuldade física variando entre fácil e moderado. Ao considerar que 99,5% dos cicloturistas no Brasil costumam pedalar mais de 30 km por dia em suas viagens por bicicleta (SALDANHA *et al.*, 2019a), salienta-se que a segmentação do traçado da rota não foi feita para indicar a quantidade de pernites, mas sim para apontar polos de interesse turístico pelo caminho. Desta forma, cicloturistas conseguem vivenciar as experiências dos diferentes destinos da região de acordo com suas próprias preferências e disponibilidade de tempo e dinheiro.

Por não haver um gestor operacional dedicado para a rota, a manutenção é realizada em parceria liderada pelos associados AMICAM junto às prefeituras, seguindo a disponibilidade de cada entidade. A revisão sobre as condições gerais da via e sinalização se faz anualmente ou quando há algum relato específico de cicloturistas ou outros usuários (AMICAM, 2020a). Tem-se o registro inicial da instalação de 85 placas pela AMICAM com o apoio das prefeituras, além da pintura de setas indicativas amarelas (AMICAM,

2014a). Sua distribuição foi periodizada para cada cinco quilômetros e para todas as bifurcações que possam desviar o usuário do percurso principal (AMICAM, 2014b).

A Figura 64 expõe, em mosaico de imagens, alguns dos exemplos cedidos pela gestora entrevistada, na atribuição de coordenadora do Departamento de Turismo de Rolante. O intuito é demonstrar diferentes aplicações de quatro tipologias base utilizadas: (a) placa informativa de quilometragem e altimetria; (b) placa direcional dentro dos padrões de identidade visual da rota acima do formato em seta amarela; (c) placa informativa de quilometragem e altimetria acima da placa direcional; (d) placa diretório, apresentando entrada de atrativos e a localização no mapa ilustrativo com informações complementares – assim como interatividade digital por QR Code; e (e) placa de aviso sobre presença de ciclistas na via.



Figura 64: Diferentes formatos de sinalização do Circuito Cascatas e Montanhas.
Fonte: Acervo da gestora entrevistada.

Na proposta explícita ao próprio nome da rota, a passagem por cascatas e o avistamento de cadeias montanhosas é a base do percurso entre espaços urbanos e rurais. Assim, o

traçado se aproveita de levantamentos já estabelecidos pelos órgãos de turismo envolvidos no processo. A rota também teve seu desenho traçado estrategicamente para acessar um roteiro consolidado na região que é o Caminho das Pipas (AMICAM, 2020a) que, lançado em 2006, visa percorrer por propriedades rurais de viticultura em Boa Esperança – distrito de Rolante. Vinícolas, restaurantes e hospedarias se organizam no oferecimento de experiências gastronômicas e vivências culturais focados na culinária típica da região. Todavia, no diálogo a terminais de acesso de representatividade nacional e internacional, a gestora entrevistada declara que se limitam em, eventualmente, encaminhar materiais de divulgação para os CAT do aeroporto e rodoviária de Porto Alegre (RS).

Funcionamento e apoio: Circuito Cascatas e Montanhas

A integração da rota com o Caminho das Pipas coloca luz sobre 14 atrativos dedicados à vivência enogastronômica do distrito de Boa Esperança, incentivando seu acesso entre a segunda e terceira etapa do percurso. Ressalta-se, na mesma dinâmica de diversificação da oferta e ampliação da demanda e da taxa de retorno dos visitantes, a identificação e articulação com categorias distintas de meios de hospedagem, como hotéis, sítios, pousadas e acampamentos. Este tipo de informação consta na página oficial por meio de cartilhas de navegação e orientação, assim como a possibilita o cadastro do usuário para facilitar questões de reservas e agendamentos específicos.

Conforme citado no item referente à Gestão Estratégica, o PAC (Figura 65) é a principal referência do Circuito Cascatas e Montanhas na interação presencial com o usuário. Dentro do Posto Krupp, a empresa terceirizada proporciona atendimento especializado para as demandas da atividade, com ambiente personalizado, facilidades para ciclistas como duchas e espaços para lavagem de bicicletas, além da venda de equipamentos e produtos oficiais da rota (TCA, 2019; MAHLER, 2021).



Figura 65: Ponto de Atendimento ao Cicloturista, em Rolante (RS).
Fonte: Mahler (2021).

A existência do PAC não exclui a participação ativa dos CAT de cada município na interação com cicloturistas pelo trajeto, inclusive no próprio município de Rolante (AMICAM, 2021). Esta integração tem, ainda, relevância na captação de uma demanda potencial de ciclistas não-frequentes ou de turistas que não se planejaram necessariamente para um passeio de bicicleta na região. Fator que possibilita a realização de passeios por decisão na hora ou que retorne em outro momento para a prática do cicloturismo, de maneira previamente organizada.

Comunicação: Circuito Cascatas e Montanhas

Por meio do Programa DEL, mesmo durante o período da pandemia, foi possível manter uma sequência de capacitações à empresários locais e residentes interessados desde o início da implementação desta metodologia de gestão participativa. Contudo, até o momento da entrevista, algumas iniciativas de capacitação não chegaram a se concretizar devido à instauração da pandemia no país – como o caso do curso para formação de condutores de caminhantes e de cicloturistas.

Segundo Mahler (2021), o PAC foi fruto de todo um processo de treinamento e construção de uma cultura para o ciclismo desde Rolante. Para a consolidação do PAC nas instalações de um posto de gasolina estrategicamente posicionado para início e término da rota,

formou-se uma Parceria Público-Privada (PPP) entre a empresa administradora deste posto de gasolina, a AMICAM e a prefeitura de Rolante. Com a gestão dedicada à empresa administradora do local e a compra de móveis e decoração do espaço por parte da AMICAM, o Departamento de Turismo de Rolante alocou recursos humanos inicialmente e, após o treinamento dos frentistas do posto de gasolina, estes assumiram a operação do PAC com autonomia para atender às demandas de cicloturistas. Outros destaques se dão pela articulação com servidores e empreendedores dos municípios de Riozinho e São Francisco de Paula para a recepção desta demanda e, por parte da associação comercial, a realização de curso de manutenção para mulheres da região.

A organização e participação de eventos e feiras se consolidam por vias de mãos duplas na parceria entre os atores envolvidos na rota. O Departamento de Turismo de Rolante promove a rota em feiras de turismo, como a Festuris de Gramado, por exemplo, e realiza viagens de familiarização (*famtour* e *presstrip*) com a finalidade de apresentar e capacitar agências de turismo e mídias especializadas para divulgação e comercialização do destino como um todo. Segundo a gestora entrevistada, foram três viagens de familiarização promovidos na região entre 2018 e 2019, tratando diretamente o Circuito Cataratas e Montanhas e o Caminho das Pipas. Corroborada pelo relato de um dos entes convidados (TCA, 2019), a organização do evento se fez em parceria com a Câmara Técnica de Turismo do Programa DEL, sendo realizada por uma operadora de receptivo de Porto Alegre – a Galápagos Tour.

No sentido oposto, em eventos ciclísticos de cunho recreativo e competitivo, o poder público entra como apoiador à organização feita por atores da sociedade civil ou iniciativa privada. Como exemplo, cita-se o Desafio das Montanhas, evento organizado pela AMICAM em consonância à tradicional Festa da Cuca de Rolante, a Kuchenfest (AMICAM, 2020b). No geral, em referência à transparência sobre as ações realizadas, o principal canal se dá entre a diretoria da AMICAM e seus associados, somando-se a reuniões periódicas para pautas continuadas de gestão da rota e demandas pontuais.

Análise da Rede Social: Circuito Cataratas e Montanhas

A rede para a governança do Circuito Cataratas e Montanhas possui um tamanho reduzido, porém significativo se considerar que a rota abrange apenas três municípios em seu traçado. Ao seu formato, confere-se uma densidade de 0,044 para as 140 conexões entre

os 57 nós identificados para a rede. O núcleo é composto pela parceria entre a instituição gestora AMICAM e a Coordenação de Turismo do município de Rolante, contendo exatamente a mesma centralidade de grau – conforme Tabela 39. Denota-se a centralidade de grau do Programa DEL nesta rede, a qual antecede a própria figura das prefeituras participantes e a presidência da AMICAM.

Tabela 39: Destaque dos nós com centralidades de grau normalizada mais elevados na rede de governança do Circuito Cascatas e Montanhas (ano base 2019).

| Pos. | Identificação | Setor | Nível | Grau |
|------|-----------------------------|-----------------|-----------------------|-------|
| 1 | AMICAM | Sociedade Civil | Regional | 0,152 |
| 2 | Órgão de turismo de Rolante | Poder público | Municipal | 0,152 |
| 3 | Programa DEL | Poder público | Nacional | 0,076 |
| 4 | Prefeitura de Rolante | Poder público | Municipal | 0,045 |
| 5 | Sistema de informações | Indicador | Funcionamento e apoio | 0,036 |
| 6 | AMICAM (Presidência) | Sociedade Civil | Regional | 0,031 |

Fonte: Elaboração própria.

Na similaridade entre os padrões observados nas centralidades da Tabela 39 e da Tabela 40, ressalta-se que a participação ativa do Órgão de Turismo de Rolante está intimamente relacionada à dualidade da gestora da rota na atribuição de Coordenadora de Turismo deste município. Ainda assim, a AMICAM se posiciona institucionalmente tanto no envolvimento quanto na interlocução entre a maioria dos atores da rede em questão. Entende-se que esta hierarquia mais horizontalizada estabelecida à associação permite uma flexibilização na execução das tarefas por parte de seus integrantes que supera quaisquer ações individualizadas dentro do processo de governança da rota. Além disso, explicita-se o papel do Fórum Regional de Turismo na intermediação entre o núcleo da rede e os atores da academia e do poder público estadual.

Tabela 40: Destaque dos nós com centralidades de intermediação normalizada mais elevados na rede de governança do Circuito Cascatas e Montanhas (ano base 2019).

| Pos. | Identificação | Setor | Nível | Intermediação |
|------|-----------------------------|-----------------|-----------|---------------|
| 1 | AMICAM | Sociedade Civil | Regional | 0,333 |
| 2 | Órgão de turismo de Rolante | Poder público | Municipal | 0,203 |
| 3 | Programa DEL | Poder público | Nacional | 0,175 |
| 4 | AMICAM (Presidência) | Sociedade Civil | Regional | 0,057 |
| 5 | Prefeitura de Rolante | Poder público | Municipal | 0,045 |
| 6 | Fórum Regional de Turismo | Poder público | Regional | 0,043 |

Fonte: Elaboração própria.

A Tabela 41 demonstra a participação significativa da sociedade civil nas centralidades de grau de intermediação da rede, apesar de sua menor proporção frente ao quantitativo

de atores do poder público e da iniciativa privada. O sociograma da Figura 66 demonstra que, mesmo com a notável representatividade do poder público nas conexões e intermediações da rede, existe uma prevalência do município de Rolante. A participação mais ativa e horizontalizada dos demais municípios integrantes à rota é identificada como uma oportunidade para potencializar as ações por todo o território. O sociograma também aponta para o posicionamento do Programa DEL no núcleo da rede na articulação com instituições do Sistema S e com atores externos ao próprio estado do Rio Grande do Sul.

Tabela 41: Diversidade dos atores da rede de governança do Circuito Cascatas e Montanhas (ano base 2019).

| Setor | Proporção | Grau (total) | Grau (média) | Intermediação (n / total) | (% da rede) |
|----------------------|-----------|--------------|--------------|---------------------------|-------------|
| Poder público | 48,5% | 115 | 0,032 | 13 / 16 | 58,3% |
| Sociedade Civil | 15,2% | 52 | 0,046 | 3 / 5 | 40,5% |
| Iniciativa privada | 18,2% | 10 | 0,007 | 2 / 6 | 0,9% |
| Academia | 6,1% | 4 | 0,009 | 1 / 2 | 0,3% |
| Rota de cicloturismo | 6,1% | 2 | 0,004 | - / 2 | - |
| Sistema S | 6,1% | 2 | 0,004 | - / 2 | - |

Fonte: Elaboração própria.

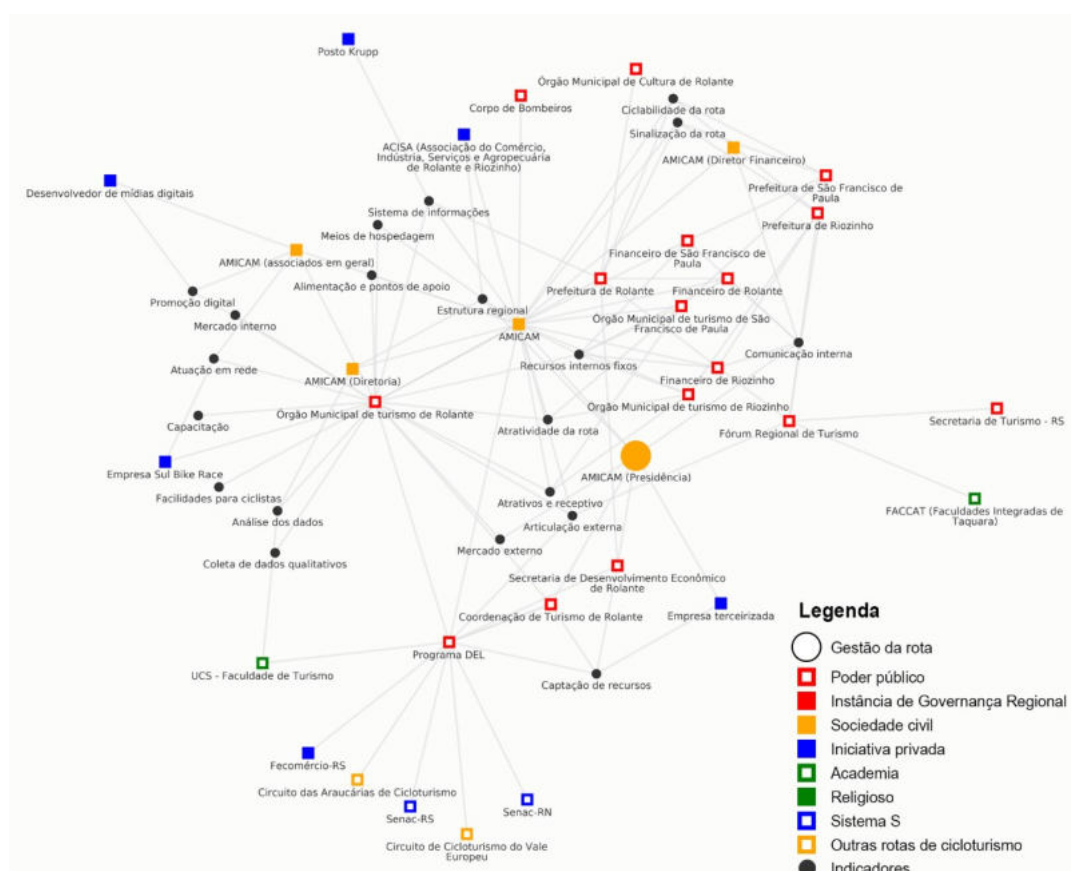


Figura 66: Sociograma da rede de governança do Circuito Cascatas e Montanhas (ano base 2019).
Fonte: Elaboração própria.

V. Volta das Transições – MG (2016)

Gestão Estratégica: Volta das Transições

A CSI é uma IGR composta por representantes dos dez municípios integrantes da rota, do Instituto Estadual de Florestas (IEF/MG) e empresários do setor do turismo. Sendo o órgão gestor da rota uma IGR, um plano de ação é realizado anualmente, contendo um percentual direcionado à Volta das Transições – com variação de valores de acordo com o total arrecadado e com as necessidades priorizadas a cada projeto. Segundo o gestor entrevistado, cada município associado se compromete a repassar uma contribuição anual de R\$ 9.360,00 na manutenção da CSI e de seus respectivos projetos, incluindo o de cicloturismo.

Sendo assim, é ressaltado que outras fontes de receitas são debatidas internamente em vista de subsistir a Volta das Transições sem a dependência de repasses dos municípios da CSI. A comercialização de produtos oficiais, inclusive, também é vista como oportunidade de fortalecimento da marca. Há um mapeamento e articulação sobre parceiros consolidados e potenciais dentro e fora da região da rota para captação de recursos por meio de editais e patrocínios, assim como apoio para demais tarefas para o desenvolvimento da rota.

Os gastos fixos alocados diretamente à rota são utilizados na contratação de um gestor operacional atribuído ao acompanhamento local e manutenção dos elementos físicos referentes à rota. Junto ao gestor operacional, tem-se a formação de uma Equipe de Trabalho dedicada a planejar e executar as intervenções táticas e operacionais da rota. Composta por membros da sociedade civil, que também representam entidades locais, a Equipe de Trabalho é formada por: empresários de operadoras de turismo receptivo, de meio de hospedagem, de marketing, e de representantes da Prefeitura de Bias Fortes e da Sociedade Civil.

Em nível estadual, a rota é representada na articulação junto à Secretaria de Estado de Cultura e Turismo (Secult-MG) pelo Conselho Estadual de Turismo de Minas Gerais e pelo Minas Recebe através da diretoria da CSI e da Sauá Turismo, respectivamente. No âmbito nacional, a ABETA é vista como principal parceira no engajamento da rota sobre os relacionamentos dentro das dinâmicas do turismo brasileiro, seja por eventos específicos, introdução e respaldo por políticas públicas e normas ou ações dedicadas às

atividades do turismo de natureza. A incorporação com o projeto Destino Mantiqueira, por sua vez, estabelece uma parceria de cooperação com municípios de outros oito circuitos turísticos de Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro (CSI, 2019a).

Monitoramento: Volta das Transições

A inspiração pelo Circuito do Vale Europeu, tal como o caso do Circuito Costa Verde e Mar e do Circuito Cascatas e Montanhas, motivou a realização de uma visita técnica, ainda em 2013, à região da primeira rota dedicada ao cicloturismo no Brasil. Membros da CSI e da Rede Ibitipoca Turismo e Hospitalidade fizeram esta imersão para melhor compreender sobre o projeto catarinense e identificar potencialidades e desafios na estruturação da Volta das Transições (CSI, 2015). Focados na adaptação dos processos de implementação da Volta das Transições para o contexto da própria região, houve a preocupação em realizar “análises de campo e análises comportamentais do perfil do turista que frequenta nossa região” (Ibid., p. 7).

A coleta de dados sobre os usuários da rota ainda é significada como um desafio para a gestão desta. Mesmo com a identificação pontual em determinados meios de hospedagem pelo percurso e na atuação de operadores de receptivo, a principal fonte de informações sobre quantitativos de cicloturistas passantes e seus respectivos perfis se faz pelo passaporte e emissão de certificados. Disponibilizado de forma gratuita no portal virtual da Volta das Transições, pessoas que desejam realizar o percurso podem se inscrever e imprimir o passaporte antes mesmo de sair de sua região de origem. Com o passaporte em mãos, os tradicionais carimbos são encontrados nos pontos pré-determinados em cada etapa do caminho e, ao completar todos os campos necessários, o cicloturista envia uma foto para adquirir o certificado de conclusão digitalmente (Figura 67).



Figura 67: Identidade visual do certificado de conclusão e do carimbo deixado nos estabelecimentos, assim como o registro de um passaporte completo.
Fonte: Acervo CSI.

Uma problemática destacada pelo gestor entrevistado é a baixa adesão dos usuários da rota ao sistema de inscrição e solicitação de certificados, mas com uma alta taxa de downloads sobre os dados georreferenciados e planilhados. A sistematização dos dados, conclui o gestor entrevistado, se fez efetivamente apenas nos dois primeiros anos após o lançamento da rota e, no período determinado à entrevista, as análises são feitas de forma bastante agregada e com foco nas plataformas digitais como o portal virtual da rota e as respectivas redes sociais. Uma passagem do Relatório de Atividades de 2019 corrobora com esta afirmação ao ser informado que, neste mesmo ano, mais de 70 mil pessoas acessaram a página do projeto com cerca de 250 pessoas concluindo os 408 km do percurso (CSI, 2019a).

Destaca-se, para a área temática de monitoramento, a incursão sobre o único trecho de trilha da rota (usualmente denominado de *single track*), que contempla cerca de dez quilômetros da etapa final do percurso e podendo ser contornado por um caminho alternativo a desejo do usuário. Neste trecho, segundo o gestor entrevistado, uma extensão de dois quilômetros sofre com muitos processos erosivos decorrente do uso de motocicletas e de cavalos. Portanto, tendo em vista as dificuldades de se regular o uso da trilha, foi implementada uma metodologia para o manejo com a finalidade de mitigar os impactos negativos ao solo, garantindo ações continuadas de acompanhamento e restauração a partir do engajamento dos atores locais.

Acesso: Volta das Transições

A predominância de estradas de terra, decorrente do reduzido grau de urbanização dos municípios da região, foi considerada na composição do traçado da rota devido ao seu baixo fluxo de veículos motorizados (CSI, 2015). Apenas dois pontos são apontados com preocupação por parte dos gestores da rota. O primeiro é o trecho de *single track* da etapa 7 citado no item anterior, no qual seu formato pode impossibilitar a passagem de cicloturistas demandantes (carregando peso considerável nos alforjes, por exemplo). Este caso foi resolvido com a criação de um desvio alternativo para quem não desejar realizar por este trecho específico – devidamente informado desde a página oficial da rota. O segundo ponto é um trecho asfaltado que contém um volume de tráfego mais elevado, podendo oferecer riscos a ciclistas e caminhantes. Portanto, as soluções encontradas de

reforço de sinalização e de ações de conscientização aos motoristas ainda se encontravam em fase de consolidação no momento da entrevista.

A rota foi sinalizada, no ano de 2016, com um total de 162 totens e placas informativas e direcionais (CSI, 2019a). Conforme Figura 68, nota-se o aproveitamento de dormentes de ferrovias para base da placa para facilitar eventuais reposições. No entanto, baseado em verificações periódicas e, após três anos do lançamento da rota, observou-se uma deterioração da sinalização por conta de vandalismo e por desgaste natural do tempo. O relatório de campo (CSI, 2019b) levantou a necessidade de reposição de 48 placas quebradas ou desaparecidas e de implementar nova sinalização em trechos recém-estruturados para melhor fluidez do trajeto.



Figura 68: Primeiro processo de confecção e instalação da sinalização da Volta das Transições, entre 2015 e 2016.

Fonte: Adaptado de Fortes (2018).

A associação da rota à Rede Trilhas não somente teve a perspectiva de articulação nacional, mas os próprios métodos de sinalização rústica envolvidas no processo de alinhamento a uma identidade nacional são vistos positivamente na redução de orçamento e maior longevidade da sinalização direcional. O ano de 2019 – e o primeiro momento da pandemia, em 2020 – foi marcado pelo planejamento e do andamento da execução sobre a nova técnica de sinalização, a começar pela confecção do molde para pintura e identificação dos pontos e tipologias de aplicação (CSI, 2019a). Na Figura 69 é possível observar: (a) sinalização com padrão original em bom estado; (b) aplicação da nova sinalização em sobreposição a uma sinalização antiga avariada, realizada durante os primeiros meses de pandemia; (c) sinalização zebraada para indicar a cicloturistas que se mantém no traçado da rota; e (d) seta direcional no sentido preferencial da rota.



Figura 69: Processo de reestruturação da sinalização à nova identidade visual adaptada ao manual da Rede Trilhas.

Fonte: Acervo CSI.

O acesso à região é outro desafio realçado pelo gestor entrevistado, já que os principais terminais de acesso à região são externos aos municípios envolvidos na rota, situando-se em Juiz de Fora e em Barbacena. Desta forma, há uma dificuldade em proporcionar maior autonomia para que cicloturistas acessem à rota sem precisar utilizar carros ou ter a políticas bem definidas sobre transporte de bicicletas em transportes coletivos nas baldeações necessárias. No entanto, o próprio receptivo local oferta serviços de transporte de bicicleta entre os pontos de interesse da rota e das rodoviárias principais mais próximas, quando houver esta demanda.

Funcionamento e apoio: Volta das Transições

O levantamento e articulação dos atrativos culturais e naturais segue a denominação da rota, a qual remete ao visitante as transições geofísicas, biológicas e histórico-culturais a serem vivenciadas no decorrer do percurso. Bens intangíveis, como a gastronomia mineira, é inserida às experiências da rota por meio da articulação com produtores locais

de queijos, cachaças e cervejas artesanais. Ademais, soma-se a avaliação sobre a receptividade da bicicleta nos respectivos estabelecimentos – e nos meios de hospedagem – através de comentários de cicloturistas nas mídias sociais.

Pontos de descanso e de hidratação são indicados nas cartilhas de navegação e há um desejo interno em consolidar centros de atendimento especializados para o cicloturismo. Porém, o gestor entrevistado afirma sobre a necessidade de possuírem uma sede própria para que possam estabelecer algumas iniciativas com maior grau de autonomia. Enquanto isso, a articulação se faz junto aos CAT existentes pelos respectivos órgãos municipais de turismo integrantes à CSI. A maior dificuldade observada a esta área temática é a identificação de facilidades para ciclistas na região, sendo apontadas para o centro urbano de maior representatividade mais próximo (Juiz de Fora) as principais referências de oficinas de reparo, lojas de equipamento e serviços de locação de bicicletas.

Comunicação: Volta das Transições

A participação em eventos específicos de cicloturismo e de turismo de natureza, dedicada à promoção e ao aprimoramento da Volta das Transições, é feita tanto por iniciativa individual da operadora Sauá Turismo quanto por ações coletivas junto à CSI (CSI, 2019a; FORTES, 2018). Em feiras de negócios, como a Feira das Américas da ABAV, faz-se uma atuação em conjunto para a promoção dos demais produtos do CSI, incluindo proposições estratégicas em macroescala para a região. Foi em um evento da ABAV de 2019, por exemplo, que houve a efetivação da CSI às outras IGR do Destino Mantiqueira (CSI, 2019a). Além disso, o gestor entrevistado aponta a realização de eventos ciclísticos não-competitivos e *presstrips*.

A atuação em rede no nível de promoção digital possui um destaque para a introdução da região ao projeto interestadual pela incorporação à campanha virtual “#DestinoMantiqueira”, que visa amplificar a publicidade da marca nos municípios integrantes e no Brasil (CSI, 2019a). A perspectiva é de um maior diálogo entre os circuitos turísticos envolvidos no projeto e, principalmente, que o público-alvo entenda que esse diálogo existe e há uma conexão entre todas as regiões e roteiros que formam o Destino Mantiqueira. Desta forma, as capacitações e treinamentos também se alinharam desde incursão teórica e prática do manejo de trilhas (de bicicleta e de caminhada) até a imersão nas respectivas proposições em rede interestadual (CSI, 2019a). Além disso,

registra-se a realização de reuniões bimestrais da IGR visando o alinhamento de ideias e repasses de diretrizes para a região como um todo, incluindo a pauta da Volta das Transições.

Análise da Rede Social: Volta das Transições

Os dez municípios formatam um tamanho de rede de médio para pequeno, contendo 50 nós, porém com uma quantidade de 135 conexões que consolida uma densidade de 0,055. Nenhuma secretaria foi responsabilizada aos elementos qualificadores durante a aplicação das entrevistas, apenas as prefeituras diretamente. No entanto, entende-se a proximidade maior dos órgãos de turismo pela caracterização da IGR como gestora da rota. Para atingir os objetivos traçados para a Volta das Transições, a CSI encadeia diferentes atribuições para atores repetidos, mas alocados em funções complementares. A Equipe de Trabalho conta com uma formação intersetorial que executa tarefas junto ao Gestor operacional, agregando de voluntários da sociedade civil e receptivos locais até representantes de prefeituras. Desta forma, a Tabela 42 apresenta uma centralidade de grau significativa para a Equipe de Trabalho, pois além de executar diversas tarefas, ainda se articula diretamente com atores estratégicos para a governança da rota.

Tabela 42: Destaque dos nós com centralidades de grau normalizada mais elevados na rede de governança da Volta das Transições (ano base 2019).

| Pos. | Identificação | Setor | Nível | Grau |
|-------------|--------------------------|--------------------|-----------------------|-------------|
| 1 | CSI (Equipe de Trabalho) | IGR | Regional | 0,265 |
| 2 | CSI (Gestor operacional) | IGR | Regional | 0,097 |
| 3 | Recursos internos fixos | Indicador | Gestão estratégica | 0,071 |
| 4 | CSI | IGR | Regional | 0,071 |
| 5 | Sistema de informações | Indicador | Funcionamento e apoio | 0,066 |
| 6 | Sauá Turismo | Iniciativa privada | Iniciativa privada | 0,066 |
| 7 | CSI (Presidente) | IGR | Regional | 0,061 |

Fonte: Elaboração própria.

Os indicadores que se destacam na centralidade de grau na Tabela 42 apontam para a dedicação dos esforços por parte das prefeituras municipais associadas à IGR na perspectiva da rota. Na contraposição com a Tabela 43, nota-se o papel de intermediador da instituição gestora que, dos apenas sete atores que possuem centralidade de intermediação na rede, cinco são representações da CSI. Todavia, ressalta-se a relevância da Secult-MG nesta lista, pois sua centralidade de intermediação confirma a representatividade do âmbito estadual nas articulações dedicadas para a governança da rota. Nas dinâmicas para a Volta das Transições, a Secult-MG envolve diretamente os

atores do poder público e da iniciativa privada por meio de seus diferentes programas de gestão.

Tabela 43: Destaque dos nós com centralidades de intermediação normalizada mais elevados na rede de governança da Volta das Transições (ano base 2019).

| Pos. | Identificação | Setor | Nível | Intermediação |
|------|--------------------------|--------------------|----------|---------------|
| 1 | CSI (Equipe de Trabalho) | IGR | Regional | 0,699 |
| 2 | CSI (Gestor operacional) | IGR | Regional | 0,096 |
| 3 | CSI | IGR | Regional | 0,088 |
| 4 | CSI (Presidente) | IGR | Regional | 0,049 |
| 5 | SECULT-MG | Poder público | Estadual | 0,041 |
| 6 | CSI (Diretoria) | IGR | Regional | 0,019 |
| 7 | Empresário de marketing | Iniciativa privada | Local | 0,008 |

Fonte: Elaboração própria.

O posicionamento estratégico da IGR é reforçado na Tabela 44 em termos de grau e intermediação. Seus preceitos de transparência e colaboração são fundamentais aos processos de governança relacionados à Volta das Transições. O sociograma da Figura 70 reporta esta diversidade de atores do poder público, iniciativa privada e sociedade civil que integram a IGR. Principalmente pela figura da Equipe de Trabalho que, pela reduzida dimensão dos atores atuantes na rota, envolve do presidente da CSI na Gestão estratégica até o empresário de marketing para ações de Divulgação do destino.

Tabela 44: Diversidade dos atores da rede de governança da Volta das Transições (ano base 2019).

| Setor | Proporção | Grau (total) | Grau (média) | Intermediação (n / total) | Intermediação (% da rede) |
|--------------------|-----------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|
| IGR | 23,1% | 104 | 0,088 | 5 / 6 | 95,1% |
| Poder público | 50,0% | 48 | 0,019 | 1 / 13 | 4,1% |
| Iniciativa privada | 23,1% | 19 | 0,016 | 1 / 6 | 0,8% |
| Sociedade civil | 3,8% | 1 | 0,005 | - / 1 | - |

Fonte: Elaboração própria.



Figura 70: Sociograma da rede de governança da Volta das Transições (ano base 2019).

Fonte: Elaboração própria.

VI. CRER: Caminho Religioso da Estrada Real – MG/SP (2017)

Gestão Estratégica: CRER

A dinâmica de gestão do CRER é feita, apesar da centralização na empresa Sacrum Brasilidades, a partir da distribuição por frentes de atuação por outras três entidades para otimizar a interlocução com atores em diferentes setores. Com a articulação junto a empresas, organizações da sociedade civil e governos municipais e estaduais realizadas via Sacrum, os mesmos integrantes desta dividem suas responsabilidades por esfera de ação. O Nepac, da Puc-Minas, possui um foco no diálogo com pesquisadores e universidades, enquanto a existência da Comissão Episcopal Pastoral para Cultura e Educação dentro do CNBB atribui as pautas do CRER às seis (arqui)dioceses mineiras e paulistas do caminho e seus respectivos santuários e igrejas. E o IER, aproveitando-se de

mobilizações preestabelecidas pelo desdobramento da Estrada Real, tem maior proximidade às instituições regionais do Sistema S e da Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (FIEMG).

O título de maior rota de peregrinação do país (CRER, 2020), com seus 828,4 km contabilizados nas planilhas de navegação disponíveis, a larga extensão do CRER é proporcional à dificuldade para gerenciar todas as mesorregiões envolvidas na rota. Portanto, segundo o gestor entrevistado, há uma previsão de segmentar a rota em dez regiões para facilitar a governança junto aos circuitos turísticos de Minas Gerais e de São Paulo. Fato que fortalece, também, o cicloturismo localmente em todos os municípios integrantes.

Em sua maioria, os planos de ação anuais, após análise da entrevista ministrada, são conduzidos por eventos locais a nacionais dedicadas à rota, como seminários regionais, romarias, expedições e o Santure. Este último é a principal iniciativa no âmbito nacional, consistindo em um evento anual itinerante que, desde 2016, torna tangível a articulação com os atores supracitados do setor privado, poder público, academia, sociedade civil e instituições religiosas – além de outras rotas peregrinas (e, conseqüentemente, de cicloturismo) pelo país.

Monitoramento: CRER

Ainda no contexto do Santure, este é visto pelo gestor entrevistado – e corroborado pelas pautas trabalhadas em cada edição – como espaço para avaliação dos temas que envolvem o turismo religioso no país e estruturar melhores estratégias de gestão da rota. O monitoramento ativo é realizado internamente sobre as ações implementadas pelos gestores do CRER, além desta análise de tendências na demanda nacional para o contexto do turismo religioso na aproximação com gestores de destinos similares e representantes de diferentes setores relacionados à atividade.

Livros de registros estão distribuídos em parte dos cerca de cem pontos de carimbo, especialmente em igrejas e santuários e em secretarias de turismo com seus respectivos pontos de atendimento ao turista (CRER, 2018a). No entanto, a dificuldade de manutenção destes livros é observada pelo gestor entrevistado e, no princípio, havia uma

consulta sobre informações de passantes no Santuário N. S. da Piedade e na sede do município de Aparecida, mas sem uma sistematização dos resultados.

Acesso: CRER

Conforme apontado na introdução sobre esta rota no item 5.1.6, por ter sido originária de um desencadeamento do projeto da Estrada Real, a estrutura pré-instalada desta serviu como indutora para a composição da infraestrutura do CRER – e que é majoritariamente por estradas de terra. No quesito de sinalização, por exemplo, em todos os momentos em que ambas as rotas convergem, um totem de sinalização direcional do CRER acompanha o totem da Estrada Real (Figura 71).



Figura 71: Modelos de sinalização do CRER acompanhando os totens da Estrada Real
Fonte: Sacrum (2018); Acervo do autor.

Na Figura 72, nota-se o uso de placas diretórias que contêm as informações de localização na rota, planilha com distâncias entre cada município e gráficos altimétricos. A sua distribuição pelo território da rota é feita, especialmente, nos municípios mineiros que compõem o CRER devido a uma dificuldade maior em implementar nos municípios paulistas, aponta o gestor entrevistado. Mesmo sem os recursos humanos e financeiros para estabelecer uma manutenção contínua para a rota, já foram identificados diversos pontos de depredação da sinalização por parte dos gestores do CRER, que ainda devem buscar pela reposição destes materiais.



Figura 72: Modelos de sinalização informativa na forma de placas diretórios.
Fonte: Acervo do autor.

Projetos de diversificação da oferta por rotas secundárias são impulsionados pela organização de eventos competitivos. Estes permitem uma divisão em rotas menores e independentes que fomentam um fluxo de cicloturistas maior pelo CRER aos municípios abrangidos e ajudam a estruturar, de fato, estas rotas como roteiros oficiais. Em 2018, por exemplo, o Desafio CRER de MTB lançou cinco rotas virtualmente (por meio de demarcações no aplicativo) para que fossem percorridos por quem desejasse entre os meses de julho e novembro (Tabela 45). Para além da motivação competitiva, usos recreativos da bicicleta se apropriam por parte de ciclistas amadores e entusiastas – assim como a manutenção dos percursos na exposição da página oficial do CRER habilita o uso posterior ao período desta competição.

Tabela 45: Rotas estabelecidas para o Desafio CRER de MTB.

| Nome | Descrição curta | Extensão |
|------------------------|--|-----------------|
| Rota Garganta do Embaú | Aparecida (SP) – Passa Quatro (MG) | 77,6 km |
| Rota das Águas | Passa Quatro (MG) – São Lourenço (MG) | 64,8 km |
| Rota do Artesanato | São João Del Rei (MG) – Lagoa Dourada (MG) | 51,8 km |
| Rota do Aleijadinho | Congonhas (MG) – Ouro Preto (MG) | 127,4 km |
| Rota Entre Serras | Santuário do Caraça (MG) – Santuário da Piedade (MG) | 113,5 km |
| | Total | 435,1 km |

Fonte: Adaptado de CRER, 2018b.

A incorporação de destinos indutores no CRER e seu respectivo traçado abrangendo municípios da Região Metropolitana de Belo Horizonte não reflete em uma articulação junto aos terminais de acesso em nível nacional, estadual ou local para políticas cicloinclusivas – tampouco nas dinâmicas de transporte intrarregional. Têm-se conhecimento de empresas pontuais de transporte rodoviário para a região que são

receptivas a ciclistas, mas sem uma consolidação explícita desta receptividade. Há, todavia, parceiros privados oriundos destas regiões citadas com expertise e capacidade de operação para o transporte de bicicleta e para serviços de apoio que garantem a experiência dos usuários da rota.

Funcionamento e apoio: CRER

Como apresentado anteriormente, o alinhamento às igrejas e santuários pelas sedes e distritos dos municípios abrangidos pelo CRER se faz diretamente pelas dioceses e arquidioceses locais. Por meio da articulação dos 33 estabelecimentos religiosos inseridos como pontos de carimbo da rota, configura-se uma regionalização diferenciada dos tradicionais recortes de regiões turísticas pelo MTur e de mesorregiões administrativas pelo IBGE.

À narrativa do turismo religioso da rota, incorporam-se as paisagens naturais e culturais entre serras e vilarejos, tal como patrimônios intangíveis como gastronomia regional, envolvendo diretamente estabelecimentos de alimentação e meios de hospedagem. Até o momento da pandemia, estimava-se identificar a receptividade da bicicleta em atrativos e nos meios de hospedagem da rota através de novos eventos regionalizados. Na dificuldade de mapear operadores de receptivo, a proposta de segmentação do CRER em dez regiões facilitaria a mobilização destes atores para as atividades de caminhada e ciclismo na rota.

Com o engajamento dos centros de atendimento ao turista por meio dos pontos de carimbo, o envolvimento com a iniciativa do Centro de Apoio ao Ciclista (CAC) implica em um posicionamento estratégico da promoção e operação da rota. O CAC se localiza na Região Metropolitana de Belo Horizonte, mais precisamente entre os municípios de Nova Lima e Rio Acima. A atuação desde 2013 junto aos usuários de trilhas das proximidades, além da experiência em logística e execução de eventos ciclísticos, consolidou o CAC como referência no atendimento e prestação de serviços a ciclistas com fins esportivos e recreativos na região (CAC, 2021). Assim, afirma o gestor entrevistado, a representatividade do CAC se alia às organizações dos eventos ciclísticos do CRER e na indicação de local e contato como oferta de assistência técnica e operacional a ser contratado diretamente por cicloturistas.

Comunicação: CRER

À área temática de Comunicação, parcerias institucionais são ressaltadas desde a composição inicial da identidade visual até de materiais de divulgação audiovisual. O gestor entrevistado aponta o relacionamento com a FIEMG na criação da marca do CRER e na confecção de produtos para comercialização – incluindo o próprio passaporte para ser devidamente carimbado pelos postos no decorrer da rota (Figura 73). A Sense Bikes, em vista de ações pontuais, também foi citada na produção de vídeos de divulgação da rota pelo gestor entrevistado.



Figura 73: Aplicações da marca CRER em produtos oficiais.
Fonte: CRER (2020); Acervo do autor.

Na atuação em rede dedicada à organização dos eventos do CRER, tem-se a organização de romarias que contemplam ciclistas em sua concepção, além de caminhantes, cavaleiros e jipeiros. Viagens de familiarização foram consideradas inicialmente, mas tiveram sua desmobilização por falta dos recursos necessários. Todavia, o maior destaque é o supracitado Santure, que chegou à sua quarta edição em 2019 com o lançamento da Rota Nhá Chica como pauta prioritária (Figura 74).



Figura 74: Trecho de divulgação do 4º Santure.
Fonte: CRER, 2019.

O CRER foi lançado na segunda edição do Santure, no ano de 2017, e permanece como base da organização do evento através da Sacrum. Este evento, ainda, é realizado anualmente em municípios pertencentes ao CRER desde 2016: Caraça (MG), Caeté (MG), Lorena (SP) e São Lourenço (MG), respectivamente (VILANOVA, 2017; REVISTA MUSEU, 2017; LORENA, 2018; CAFÉ MUTUCA, 2019). Respeitando a atribuição de cada entidade diretamente ligada à gestora da rota (Nepac, CNBB e IER), as mesas temáticas e convidados-chave são confirmados de forma a agregar encaminhamentos pertinentes ao então contexto do turismo religioso para as regiões envolvidas.

Denota-se que a comunicação interna se faz semanalmente, por parte dos integrantes da Sacrum, para planejar e avaliar ações necessárias – mas sem a realização de relatórios periódicos além das próprias atas de reuniões, conforme apontado pelo gestor entrevistado. A prestação de contas e relatorias de atividades realizadas é feita de forma pontual e seguindo as demandas de cada ação entre as diversas entidades que compõem a gestão colaborativa da rota.

Análise da Rede Social: CRER

Com grande dimensão em seus 38 municípios participantes, a amplitude da rede social para a governança do CRER atinge uma densidade de 0,026 com as 284 conexões entre os 106 nós identificados. Apesar do compartilhamento de seu núcleo gestor na atuação da Comissão para a Educação e Cultura pelo CNBB e no Nepac, as Tabela 46 e Tabela

47 apontam para a concentração das tomadas de decisão e das articulações nas mãos da instituição gestora da rota. A Secult-MG, assim como no caso anterior da Volta das Transições, posiciona-se como ator importante no relacionamento às IGR distribuídas pelo longo percurso e na execução de tarefas específicas à atratividade e sinalização da rota. Na mesma direção do panorama do Caminho da Fé, a caracterização interestadual da rota entre Minas Gerais e São Paulo não foi suficiente para se ter uma declaração do órgão de turismo paulista dentro dos indicadores observados por esta pesquisa.

Tabela 46: Destaque dos nós com centralidades de grau normalizada mais elevados na rede de governança do CRER (ano base 2019).

| Pos. | Identificação | Setor | Nível | Grau |
|------|---|--------------------|----------|-------|
| 1 | Sacrum Brasilidades | Iniciativa privada | Regional | 0,244 |
| 2 | CNBB (Comissão para a Educação e Cultura) | Sociedade Civil | Nacional | 0,055 |
| 3 | Nepac (PUC-Minas) | Academia | Estadual | 0,030 |
| 4 | Secult-MG | Poder público | Estadual | 0,030 |

Fonte: Elaboração própria.

O fato de não se observar um indicador com destaque nas centralidades de grau na Tabela 46 é consequência de uma alocação reduzida de atores para operacionalização dos processos de governança. Todavia, destaca-se na Tabela 47 a presença dos atores atribuídos como religiosos ao grande diferencial e canal de oportunidades dentro deste estudo de caso. A consolidação de diálogos junto às (arqui)dioceses pela extensão do percurso, permite uma nova perspectiva de regionalização e um fortalecimento da narrativa de peregrinação junto às igrejas e santuários articulados. A IGR que se posiciona com a sétima centralidade de intermediação na rede investigada complementa a diversificação dos atores para a governança da rota, mesmo que detenha menor representatividade nas tomadas de decisão em si.

Tabela 47: Destaque dos nós com centralidades de intermediação normalizada mais elevados na rede de governança do CRER (ano base 2019).

| Pos. | Identificação | Setor | Nível | Intermediação |
|------|---|--------------------|----------|---------------|
| 1 | Sacrum Brasilidades | Iniciativa privada | Regional | 0,805 |
| 2 | CNBB (Comissão para a Educação e Cultura) | Sociedade Civil | Nacional | 0,061 |
| 3 | Nepac (PUC-Minas) | Academia | Estadual | 0,043 |
| 4 | Secult-MG | Poder público | Estadual | 0,043 |
| 5 | Arquidiocese de Mariana | Religioso | Regional | 0,010 |
| 6 | Diocese de Campanha | Religioso | Regional | 0,007 |
| 7 | Assoc. Mun. do Circuito do Ouro (ACO) | IGR | Regional | 0,006 |

Fonte: Elaboração própria.

A Tabela 48 destaca a diversidade de setores que integra a rede de governança para o CRER, tendo a maior proporção de atores do poder público por conta da quantidade de municípios abrangidos pelo traçado da rota. A iniciativa privada, conforme já indicado anteriormente, deve suas significativas centralidades de grau e intermediação à maior centralização das ações para a instituição gestora. Ressalta-se, a partir do sociograma apresentado na Figura 75, a participação ativa das instituições do Sistema S na proximidade de atores da academia e de determinadas prefeituras mais atuantes no contexto do CRER.

Tabela 48: Diversidade dos atores da rede de governança do CRER (ano base 2019).

| Setor | Proporção | Grau (total) | Grau (média) | Intermediação | |
|-------------------------|------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|--------------------|
| | | | | (n / total) | (% da rede) |
| Iniciativa privada | 9,8% | 149 | 0,036 | 2 / 8 | 80,6% |
| Poder público | 48,8% | 132 | 0,007 | 1 / 40 | 4,3% |
| Religioso | 9,8% | 64 | 0,015 | 6 / 8 | 3,0% |
| IGR | 9,8% | 51 | 0,012 | 6 / 8 | 1,6% |
| Sociedade Civil | 6,1% | 33 | 0,013 | 1 / 5 | 6,1% |
| Academia | 4,9% | 19 | 0,009 | 1 / 4 | 4,3% |
| Sistema S | 7,3% | 14 | 0,005 | - / 6 | - |
| Rota de cicloturismo | 3,7% | 3 | 0,002 | - / 3 | - |

Fonte: Elaboração própria.

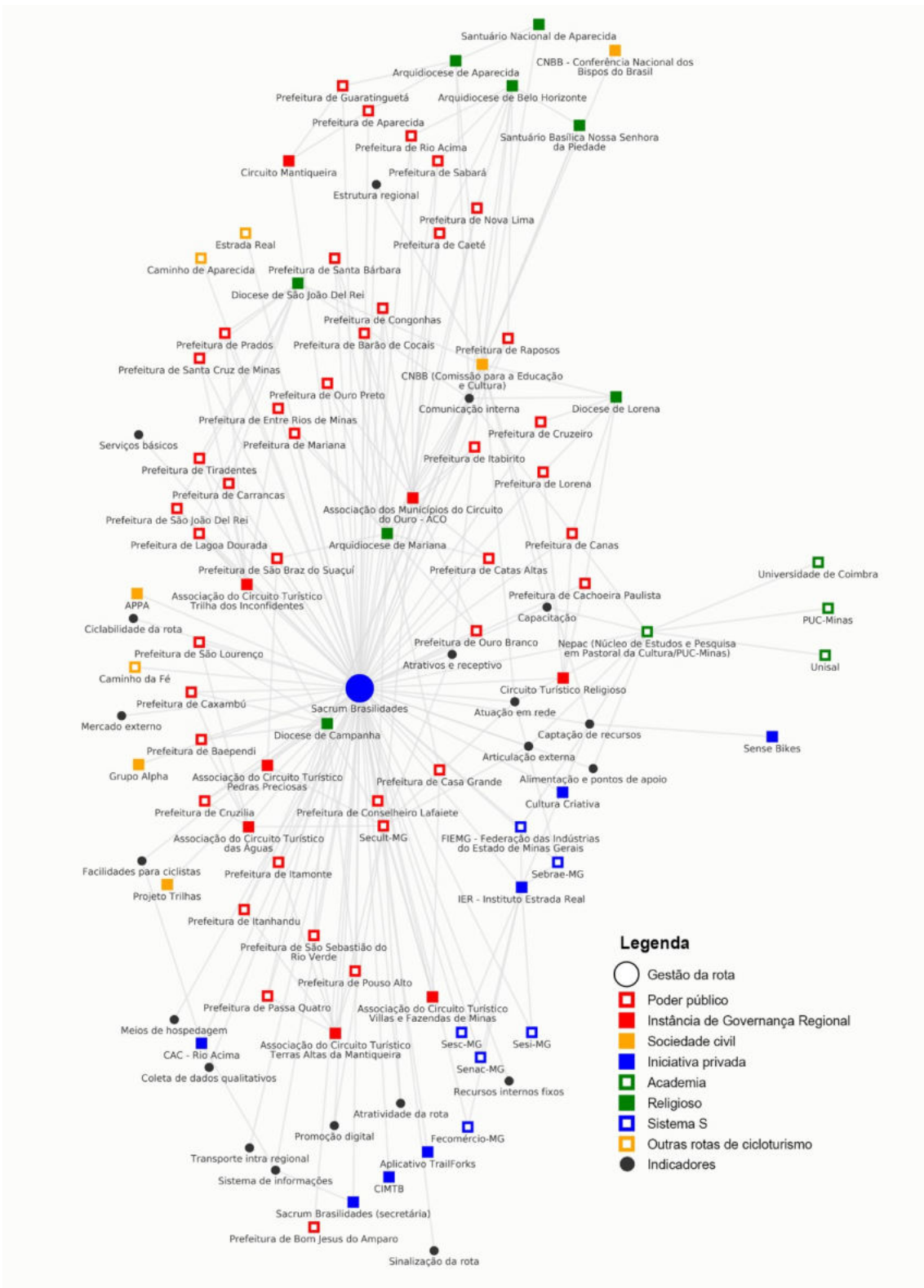


Figura 75: Sociograma da rede de governança do CRER (ano base 2019).
 Fonte: Elaboração própria.

VII. Caminho dos Anjos – MG (2018)

Gestão Estratégica: Caminho dos Anjos

Conforme citado no item 5.1.7, a gestão do Caminho dos Anjos é centrada na Araucária Ecoturismo, tendo articulações com entes públicos e privados de forma pontual em determinadas demandas da rota. Segundo o gestor entrevistado, a participação do poder público é mais direcionada a eventuais apoios logísticos e legitimação da rota como produto turístico, principalmente pelos municípios de Passa Quatro, Itamonte, Baependi e Alagoa. As IGR que gerem os circuitos turísticos abrangidos pela rota (Circuito das Águas e Circuito Terras Altas da Mantiqueira) também mantêm um canal aberto às tratativas da rota, ponderando-se o fato de o cicloturismo já estar bastante difundido na região.

A aproximação junto a associações comerciais e os escritórios de Convention & Visitors Bureau de cada região oportunizam maior diálogo para formalização de parcerias locais na execução de tarefas específicas e promoção do destino. Todavia, os recursos e esforços empreendidos estão majoritariamente atribuídos à própria operadora gestora da rota e que, sua entrada de receita consiste na comercialização de produtos relacionados ao Caminho dos Anjos e dos serviços de receptivo e suporte aos viajantes. A Figura 76 demonstra o primeiro modelo de certificado e passaporte utilizado na rota, ainda com a operação da Madá Turismo.



Figura 76: Modelos antigos e atuais de passaporte e certificado do Caminho dos Anjos, além da sede de sua entidade gestora.
Fonte: Madá Turismo (2015).

No âmbito estadual, por sua vez, a articulação é feita através do programa Minas Recebe, da Secult-MG, que foca na formalização de parcerias entre o órgão e operadores, agentes e guias para a organizar e coordenar a oferta turística de Minas Gerais. A rota se articula institucionalmente com outros destinos de peregrinação, em especial o CRER e a Rota Nhá Chica, que sobrepõem municípios em comum.

Monitoramento: Caminho dos Anjos

Dentro do contexto de operadora de receptivo, existe uma coleta interna de dados dos clientes que já contrataram seus serviços e suas respectivas avaliações em relação à satisfação. Contudo, a única sistematização dos dados sobre a rota é a percepção sobre sua sazonalidade que, de acordo com o gestor entrevistado, possui uma alta procura nos feriados e uma redução da demanda em meses mais chuvosos – de novembro a fevereiro. A Figura 77 apresenta a recepção de cicloturistas na sede da operadora, que funciona como ponto de referência para início e término da rota, e da aplicação dos carimbos no passaporte em um dos locais pelo percurso.



Figura 77: Recepção de cicloturistas na sede da operadora e aplicação de carimbo no passaporte.
Fonte: Acervo da Araucária Ecoturismo.

O engajamento em eventos dedicados ao tema da peregrinação, como a participação no Encontro Nacional de Peregrinos (ENAP), insere o gestor entrevistado nos debates e imersões sobre as tendências da demanda nacional e internacional. Estes eventos possibilitam, também, uma maior proximidade com outros destinos de peregrinação pelo país – especialmente os roteiros sobrepostos à região de atuação da rota.

Acesso: Caminho dos Anjos

O percurso foi originalmente traçado, no ano de 2007, para que tivesse uma predominância de sua extensão por estradas de terra, explorando os terrenos acidentados da região da Serra da Mantiqueira. No mesmo texto original de informação sobre a rota, inclusive, havia um aviso sobre o trecho mais difícil que “possui subidas e descidas muito íngremes com pedras soltas, que ficam escorregadias com o sereno ou chuva. Esse trecho é bem isolado e carente de apoio” (MADÁ TURISMO, 2014). Por fim, recomenda-se que cicloturistas e caminhantes o realizem entre março e outubro para fugir de períodos chuvosos – sincronizado às questões da sazonalidade apresentada no item de Monitoramento. Assim, para a nova gestão ficou a responsabilidade de revisão sobre determinados trechos que ainda havia certos conflitos.

Atualmente, a rota já se apresenta com uma extensão de 12 km acima da original e com um novo local de saída (ARAUCÁRIA ECOTURISMO, 2021), o município de São Lourenço – que foi definido pela maior facilidade de acesso e da disposição da própria sede da Araucária Ecoturismo. O gestor entrevistado ainda destaca o trecho da rota de maior preocupação, que é um segmento de rodovia no qual o fluxo de veículos motorizados aumentou consideravelmente nos últimos anos, colocando caminhantes e ciclistas em situação de risco.

Inspirada pelo Caminho de Santiago de Compostela, a sinalização da rota é feita, majoritariamente, por setas amarelas – em determinados momentos é informada a presença de setas verdes para facilitar a compreensão do percurso (ARAUCÁRIA ECOTURISMO, 2019). Estas setas estão dispostas, de acordo com o gestor entrevistado, em postes, pontilhões e encruzilhadas (pintadas sobre placas brancas na Figura 78), havendo uma intensificação na periodização ao adentrar os centros urbanos.



Figura 78: Disposição da sinalização do Caminho dos Anjos por meio de setas amarelas integradas à estrutura viária preexistente.

Fonte: Acervo da Araucária Ecoturismo.

Consciente sobre as limitações impostas pela falta de manutenção periódica da rota, devido à falta de recursos humanos e financeiros, buscou-se o detalhamento das informações relevantes na própria carta de orientação cedida aos usuários. Nesta carta, tratam-se detalhes significativos para a identificação de setas sobrepostas de outros caminhos, de trechos de maior atenção à segurança do viajante e de locais recomendados para descanso (ARAUCÁRIA ECOTURISMO, 2019). O gestor entrevistado ressalta a intenção de confeccionar uma carta paralela para apresentar mais profundamente cada atrativo da rota, especialmente, capelas e igrejas pelo percurso.

Na mesma direção de parte das rotas entrevistadas neste estudo, não há uma interlocução formal junto aos terminais de acesso dos municípios da região para maior receptividade da bicicleta. Sobre os deslocamentos intrarregionais, sabe-se que não existe condições institucionalizadas para o transporte de bicicleta no transporte público. Em relação ao setor privado, a própria operadora de receptivo que faz a gestão da rota oferece serviços de transporte de bicicleta e carro de apoio aos cicloturistas interessados.

Funcionamento e apoio: Caminho dos Anjos

Em relato sobre a rota e observado no item 5.1.7, antes da reativação em 2018, realça-se como o seu traçado intersecciona outros roteiros, destinos e atrativos indutores, como a Estrada Real, o Parque Estadual Serra do Papagaio e a Igreja Matriz de Nhá Chica (ARAUCÁRIA ECOTURISMO, 2014). Além disso, a vocação turística das fontes naturais de águas minerais, gasosas e com diversas propriedades medicinais das cidades do Caminho dos Anjos que integram o Circuito das Águas é bem explorada para a

conexão com o usuário da rota. Não é uma preocupação ao gestor da rota, por exemplo, a instalação de pontos de hidratação pelo caminho.

Entre atrativos e meios de hospedagem ligados a áreas naturais e gastronomia regional, o gestor entrevistado destaca uma pousada que se estruturou proativamente para receber ciclistas em geral. Em Virgínia, o dono da Pousada e Pesqueiro 13 Lagos, a fim de ampliar a atração de cicloturistas e aumentar sua taxa de retorno, mapeou treze roteiros curtos que podem ser pedalados no decorrer de um dia. Com isso, a hospedagem é indicada como ponto de referência não muito afastado do percurso.

Conforme exposto pelo gestor entrevistado, existem, ao menos, cinco representantes de venda da Shimano ou da Cannondale na região sob a condição de lojas de equipamento e oficinas de reparo identificados. Associam-se os serviços que contemplam outras facilidades a cicloturistas, como assistência durante o percurso e comunicação em tempo real sobre a situação da rota, à própria operação da empresa que gere o Caminho dos Anjos. Na articulação com outros operadores de receptivo, salienta-se a observância de outras duas novas empresas para a prestação de serviços especializados ao cicloturismo – fato que indica percepção sobre aumento da demanda da atividade na região.

Comunicação: Caminho dos Anjos

Com a mudança de gestão da rota desenvolvida em 2007 e reativada em 2018, houve a necessidade de transição nas plataformas virtuais e inserção nas mídias sociais. Assim, com o encerramento das atividades da Madá Turismo sobre o Caminho dos Anjos até o momento da pandemia, o principal canal de comunicação entre gestores e visitantes após a reativação da rota era o Facebook e Instagram – além de utilizar a página da própria Araucária Ecoturismo. No decorrer da pandemia, um portal inteiramente dedicado ao Caminho dos Anjos foi lançado pela nova gestão para complementar a experiência do cicloturista desde a primeira busca na internet (Figura 79).

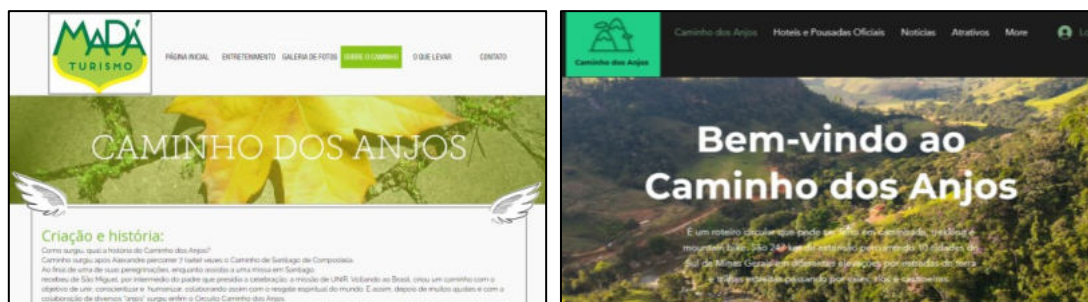


Figura 79: Página oficial do Caminho dos Anjos pela antiga gestão (à esquerda) e nova gestão (à direita).
Fonte: Madá Turismo (2014); Araucária Ecoturismo (2021).

À responsabilidade de divulgação da rota, o gestor entrevistado aponta a participação, como Araucária Ecoturismo, em feiras como a Adventure Sports Fair, WTM Latin America, Festuris e ABAV. Por fim, na dinâmica da governança da rota ainda ser focada na operação em si e centrada nas ações da empresa, o gestor entrevistado aponta a não necessidade de reportar periodicamente outros atores para além das ações pontuais de parceria.

Análise da Rede Social: Caminho dos Anjos

O tamanho intermediário do Circuito Caminho dos Anjos, que envolve 13 municípios, deve a densidade de 0,021 às 105 conexões sobre os 72 nós na rede para a governança da rota. Esta densidade, que pode ser considerada baixa quando comparada às outras rotas de mesmo tamanho, sustenta-se pelo baixo envolvimento dos municípios abrangidos pelo percurso e na força da instituição gestora na centralidade das decisões do Caminho dos Anjos. A Tabela 49 indica, além da presença marcante de duas IGR como partes interessadas em nível regional no território, a presença da Madá Turismo junto aos indicadores relacionados à época de idealização e estruturação da rota, entre 2007 e 2014.

Tabela 49: Destaque dos nós com centralidades de grau normalizada mais elevados na rede de governança do Caminho dos Anjos (ano base 2019).

| Pos. | Identificação | Setor | Nível | Grau |
|------|---------------------------------|--------------------|----------|-------|
| 1 | Araucária Ecoturismo | Iniciativa privada | Local | 0,215 |
| 2 | ACT Terras Altas da Mantiqueira | IGR | Regional | 0,035 |
| 3 | ACT das Águas | IGR | Regional | 0,028 |
| 4 | Madá Turismo | Iniciativa privada | Local | 0,025 |

Fonte: Elaboração própria.

O papel articulador das IGR apontadas pela Tabela 49 fortalece o posicionamento dos órgãos de turismo apresentados na Tabela 50 como intermediadores em ações específicas

junto à instituição gestora. Contudo, a Araucária Ecoturismo ainda se estabelece sozinha no núcleo da rede, contemplando um quinto das conexões e mais de três quartos das intermediações de toda a rede.

Tabela 50: Destaque dos nós com centralidades de intermediação normalizada mais elevados na rede de governança do Caminho dos Anjos (ano base 2019).

| Pos. | Identificação | Setor | Nível | Intermediação |
|------|----------------------------------|--------------------|-----------|---------------|
| 1 | Araucária Ecoturismo | Iniciativa privada | Local | 0,764 |
| 2 | Órgão de Turismo de Alagoa | Poder público | Municipal | 0,035 |
| 3 | Órgão de Turismo de Baependi | Poder público | Municipal | 0,035 |
| 4 | Órgão de Turismo de Itamonte | Poder público | Municipal | 0,035 |
| 5 | Órgão de Turismo de Passa Quatro | Poder público | Municipal | 0,035 |

Fonte: Elaboração própria.

A força da iniciativa privada exposta na Tabela 51 – tanto pela centralidade de grau quanto de intermediação – é complementada pela participação dos órgãos de turismo municipais e das IGR relacionadas na Tabela 50 e Tabela 49, respectivamente. Estas articulações configuram o sociograma da Figura 80 para um formato estelar, o qual se caracteriza pela maior parte das conexões originando de um mesmo nó e com baixa incidência de conexões secundárias entre estes nós. O destaque se faz à ausência do município de Virgínia no sociograma, o qual é abrangido pelo percurso – conforme Araucária Ecoturismo (2019), mas não teve nenhum ator declarado como parceiro durante a entrevista e não consta como associado às IGR supracitadas.

Tabela 51: Diversidade dos atores da rede de governança do Caminho dos Anjos (ano base 2019).

| Setor | Proporção | Grau (total) | Grau (média) | Intermediação (n / total) | Intermediação (% da rede) |
|----------------------|-----------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|
| Iniciativa privada | 29,2% | 80 | 0,021 | 1 / 14 | 76,4% |
| Poder público | 58,3% | 49 | 0,006 | 16 / 28 | 18,2% |
| IGR | 8,3% | 22 | 0,019 | 2 / 4 | 5,5% |
| Rota de cicloturismo | 4,2% | 2 | 0,004 | - / 2 | - |

Fonte: Elaboração própria.

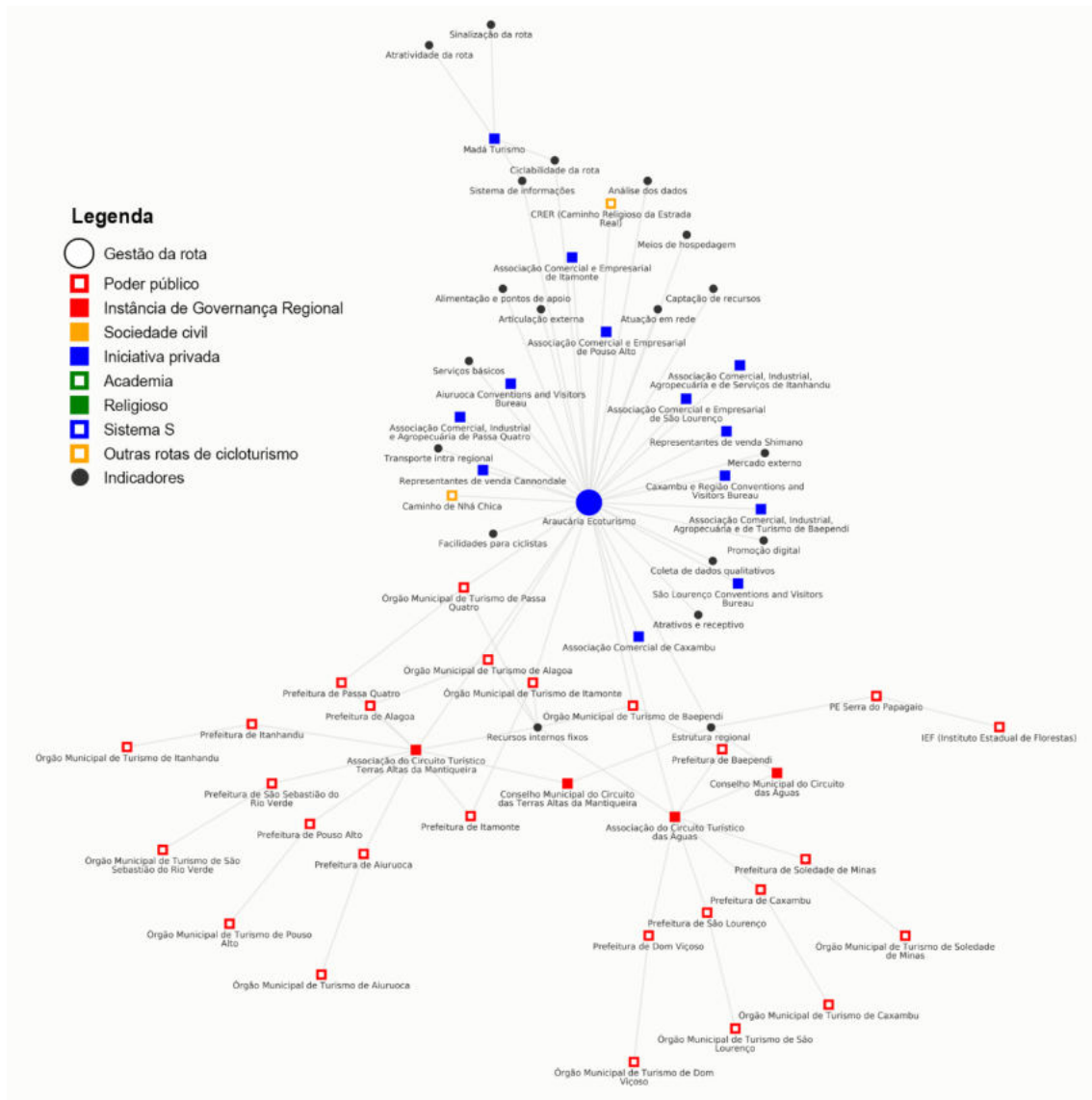


Figura 80:Sociograma da rede de governança do Caminho dos Anjos (ano base 2019).
Fonte: Elaboração própria.

VIII. Via Ecológica Serra dos Tapes – RS (2018)

Gestão Estratégica: Via Ecológica Serra dos Tapes

A participação do Sebrae para composição do projeto e estruturação das ações junto às partes interessadas, segundo o gestor entrevistado, foi essencial para concretizar cada etapa do processo de desenvolvimento da rota. Assim, fundamentou-se uma base sólida para a consolidação como destino de cicloturismo a partir do apoio de órgãos de turismo, de desenvolvimento rural e de agricultura dos municípios de Pelotas e Morro Redondo. Para além do poder público, formaram-se parcerias com pequenos e microempresários da região ligados diretamente ao setor do turismo, como estabelecimentos de hospedagem e

de alimentação. De forma pontual, entidades privadas externas à região se articulam na dedicação a ações específicas.

Devido ao objetivo primário da rota de fomentar a agroecologia da região através do cicloturismo, o relacionamento interno principal é conduzido junto às pequenas propriedades de agricultura familiar. Ademais, o gestor entrevistado ressalta a relevância da parceria com a Universidade Federal de Pelotas (UFPEL), a qual intensificou os contatos junto à pró-reitoria de extensão para a construção de um projeto integrado entre rota e academia.

O modelo proposto para a Via Ecológica Serra dos Tapes na dinâmica de “guarda-chuva” para projetos menores, permite uma captação de recursos de forma modular. Como o apoio por parte dos órgãos municipais se faz por meio de alocação de recursos humanos para tarefas específicas ou na confecção e instalação da sinalização, há a necessidade de buscar editais de fomento e de comercializar produtos e serviços visando a subsistência da rota. Desta forma, o gestor entrevistado aponta para a criação do passaporte e para a realização de eventos ciclísticos em diferentes pontos de abrangência da rota. A operação de receptivo com saídas regulares e sob demanda também fora identificada como impulsionadora de visibilidade à rota e, por isso, a própria empresa gestora passou a consolidar este serviço (KARAM, 2021).

Monitoramento: Via Ecológica Serra dos Tapes

A análise sobre o mercado externo foi crucial ao desenvolvimento da Via Ecológica Serra dos Tapes desde sua concepção na imersão sobre o caso da Acolhida na Colônia e no uso de referências do Manual de Circuitos de Cicloturismo. Os dados disponíveis sobre os eventos do Velotour também foram utilizados no desenho e execução da proposta de criação da rota. Como um dos objetivos da rota é a sensibilização e mobilização dos pequenos agricultores frente à demanda de visitantes dos centros urbanos, o diagnóstico situacional e monitoramento constante das pequenas propriedades rurais tem impacto direto no sucesso do destino. A Figura 81, portanto, demonstra um resultado parcial sobre o mapeamento destas propriedades de agricultura familiar oriunda das ações coordenadas de capacitação e ordenamento do território voltados à bicicleta.

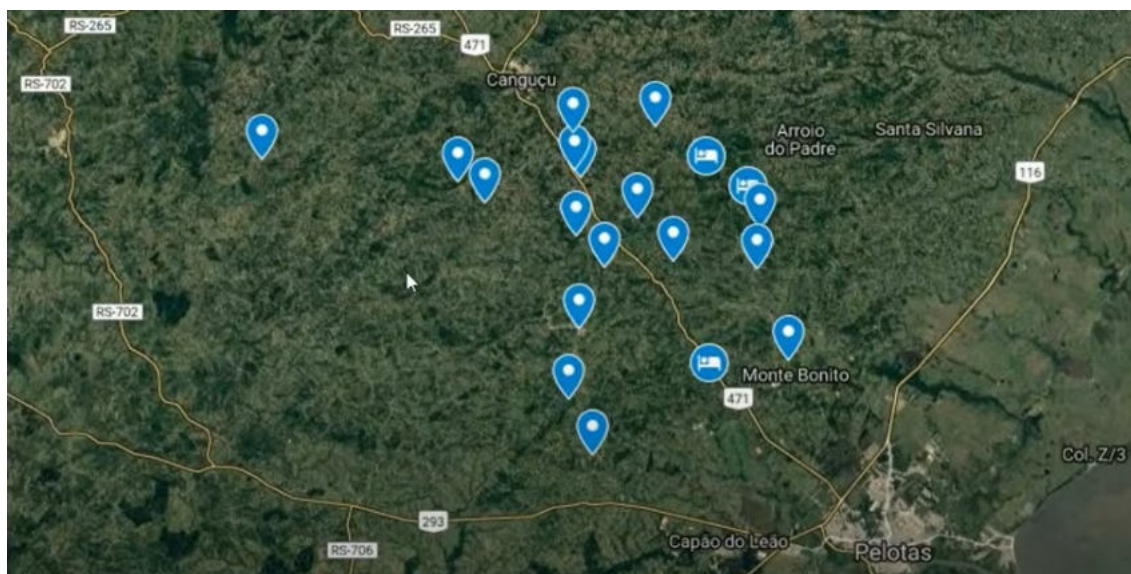


Figura 81: Mapeamento das propriedades de agricultura familiar realizado.
Fonte: Karam (2021).

Contudo, de acordo com o gestor entrevistado, ainda há uma baixa repercussão externa para a atração de fluxos mais significativos de visitantes de fora da região – seja dentro ou fora do estado do Rio Grande do Sul. Entende-se que este é um dos principais motivos observados pela baixa aquisição de passaportes, pois é notado um fluxo constante de ciclistas pelo percurso.

Acesso: Via Ecológica Serra dos Tapes

O traçado da rota, conforme indica o gestor entrevistado, acompanha uma estrada de terra em busca de locais mais ermos, fugindo do tráfego de caminhões presente por conta das diversas pedreiras da região. Pelo fato destas estradas de terra também serem as responsáveis pelo escoamento da produção local, há uma demanda espontânea das prefeituras municipais para a manutenção de suas condições viárias. Todavia, a sinalização da rota carece de uma manutenção periódica, estando sujeita mais a atuações pontuais na identificação de determinados problemas.

O projeto de sinalização foi concebido a partir de duas tipologias principais e distribuída ao longo do território de acordo com as necessidades observadas. A primeira tipologia apontada na Figura 82 é a sinalização direcional, contendo o sentido, nome da localização atual e posição na extensão da rota em quilômetros. Por sua vez, a segunda tipologia apresentada na Figura 83 é caracterizada como placa diretório. Nesta, maiores

informações sobre a região, mapa do percurso e pontos de interesse são detalhados na perspectiva de otimizar a experiência de cicloturistas autônomos.



Figura 82: Padrão utilizado para sinalização direcional da Via Ecológica Serra dos Tapes.
Fonte: Karam (2021).



Figura 83: Padrão utilizado para placa diretório na Via Ecológica Serra dos Tapes.
Fonte: Karam (2021).

Um dos desafios apontados pelo gestor é a conexão com terminais de acesso próximos à rota, sendo que o marco zero desta fica a cerca de 24 km do principal centro urbano da região (Pelotas) e não há uma rede cicloviária até este ponto de partida (Figura 84). Mesmo não havendo uma articulação junto aos terminais, o gestor identifica uma empresa de transporte coletivo privado que atua na região, a Viação Expresso Embaixador, que é reconhecida por transportar bicicletas nos bagageiros sem maiores problemas.



Figura 84: Disposição da Via Ecológica Serra dos Tapes em relação ao centro urbano de Pelotas (RS).
Fonte: Karam (2021).

Existe, na diversificação por rotas secundárias, uma proposição em andamento desde o ano seguinte ao início da pandemia causada pelo novo coronavírus, de três traçados diferentes para abranger variados níveis de demanda: trilhas de ciclismo de montanha, roteiros para cicloturistas ocasionais e frequentes e percursos para caminhantes (KARAM, 2021).

Funcionamento e apoio: Via Ecológica Serra dos Tapes

Pela própria idealização do projeto, a motivação para estabelecer uma rota de cicloturismo na região se fez na dinâmica de seu atual funcionamento e apoio. Entre os elementos listados, estão: (i) vivência do Bioma Pampa, apenas presente no Brasil dentro do Rio Grande do Sul; (ii) diversidade étnica e cultural, contemplando comunidades tradicionais indígenas e quilombolas, além de remanescentes da colonização alemã, italiana e portuguesa; (iii) representatividade dos Sistemas Agroflorestais (SAF), especialmente na relação da experiência em agricultura familiar ecológica; e (iv) ambiente favorável à prática de ecoturismo e turismo de aventura. Soma-se, às vivências, a presença de produtos gastronômicos regionais na perspectiva de alimentação orgânica e saudável (KARAM, 2021).

Sendo o foco da rota a regionalização de roteiros municipais consolidados e em fase de implementação, como o Pelotas Colonial (Pelotas), Morro de Amores (Morro Redondo)

e Caminhos da Colônia (Canguçu), compõem-se diferentes possibilidades para atração de visitantes e estímulo ao retorno. Concomitantemente à prospecção de demanda, a gestão da rota se aproxima de outros empresários do receptivo local que já operam nestes roteiros menores, mesmo sem uma atuação para o cicloturismo, para o fortalecimento da oferta de serviços turísticos.

Com baixo quantitativo de leitos para hospedagem, o gestor entrevistado ressalta a preocupação na articulação com as cabanas, chalés, pousadas e hotéis do percurso para que recebam bem os cicloturistas ao compreender sua significância e necessidades. As pequenas propriedades rurais, encontradas em abundância na região e sempre muito próximas uma da outra, oportunizam a continuidade de locais para descanso e hidratação aos usuários da rota com oferta de alimentação e visitas guiadas. No entanto, entre as facilidades de bicicleta, como oficinas de reparo e locação de equipamentos, é de conhecimento do gestor a falta de empreendimentos pelo percurso – identificando apenas no centro urbano de Pelotas.

Comunicação: Via Ecológica Serra dos Tapes

Desde a concepção do projeto junto ao Sebrae que a capacitação para sensibilização e qualificação das partes interessadas da região se faz presente. Segundo Karam (2021), enquanto a Via Ecológica Serra dos Tapes ainda estava em proposta, pequenos agricultores e empreendedores locais foram envolvidos nestas ações para que compreendessem as oportunidades e viabilidade do cicloturismo para a agroecologia. Assim, a própria receptividade para bicicletas nos estabelecimentos e propriedades rurais ficou associada ao cadastro destes na rota. A parceria junto ao Sebrae estende-se à presença da rota em feiras e eventos de turismo – na composição de estandes da própria entidade ou na representatividade do turismo do estado do Rio Grande do Sul. Enquanto nas aproximações com a academia o Pedal Curticeira obteve participações de destaque em fóruns específicos da UFPEL, destaca-se a relevância dos eventos ciclísticos para o planejamento estratégico de comunicação interna e externa da rota.

Na abrangência de diferentes públicos ciclistas nestes eventos, o Desafio Serra dos Tapes-RS foi desenvolvido para atender níveis distintos de preparo físico – dispostos nas categorias de cicloturismo, esporte e profissional. Na múltipla funcionalidade destes Desafios para orientar suas ações, o gestor entrevistado destaca dos testes iniciais para

definição e ajustes do traçado da rota até a promoção e fortalecimento da marca como produto turístico regional, estadual e nacional. Ademais, os arranjos locais necessários para a organização destes eventos trazem, para os empreendedores e produtores da região, a demonstração na prática dos retornos positivos sobre o cicloturismo na interface da agroecologia na região.

Espera-se, complementa o gestor entrevistado, que o aumento do fluxo de usuários na rota instrumentalize um maior convencimento à participação efetiva dos atores locais envolvidos diretamente na rota nos processos de gestão. Por ora, a mobilização se mostra mais eficaz por meio destes eventos ciclísticos e se abre à perspectiva da operação de grupos e individuais nos percursos da Via Ecológica Serra dos Tapes.

Análise da Rede Social: Via Ecológica Serra dos Tapes

Menor rede entre todas as investigadas nesta pesquisa, o formato identificado para a governança da Serra dos Tapes possui 40 nós e 100 conexões – proporcionando uma densidade consequentemente mais elevada de 0,064. O baixo índice de integrantes e o alto número de conexões se deve a uma abrangência menor de municípios e a uma considerável intensidade nos diálogos nesta fase de envolvimento da rota. Estes movimentos estão representados na Tabela 52 por meio da presença dos indicadores de Capacitação e de Estrutura regional que são realizados junto ao Sebrae-RS.

Tabela 52: Destaque dos nós com centralidades de grau normalizada mais elevados na rede de governança da Via Ecológica Serra dos Tapes (ano base 2019).

| Pos. | Identificação | Setor | Nível | Grau |
|-------------|----------------------------------|--------------------|--------------------|-------------|
| 1 | Pedal Curticeira | Iniciativa privada | Estadual | 0,359 |
| 2 | Capacitação | Indicador | Comunicação | 0,041 |
| 3 | Estrutura regional | Indicador | Gestão estratégica | 0,036 |
| 4 | Desenvolvedor de mídias digitais | Iniciativa privada | Individual | 0,031 |
| 5 | Sebrae-RS | Sistema S | Regional | 0,031 |

Fonte: Elaboração própria.

As centralidades de intermediação das prefeituras e associações de municípios expostas na Tabela 53 possui relação direta às centralidades de grau dos indicadores apresentados na Tabela 52. O Pedal Curticeira, no papel de instituição gestora, abrange quase metade de toda a intermediação da rede de governança da rota. No entanto, ressalta-se a relevância das duas prefeituras listadas na articulação com três diferentes órgãos voltados à narrativa principal do destino: turismo, desenvolvimento rural e agricultura.

Tabela 53: Destaque dos nós com centralidades de intermediação normalizada mais elevados na rede de governança da Via Ecológica Serra dos Tapes (ano base 2019).

| Pos. | Identificação | Setor | Nível | Intermediação |
|------|-----------------------------|--------------------|-----------|---------------|
| 1 | Pedal Curticeira | Iniciativa privada | Estadual | 0,459 |
| 2 | Prefeitura de Pelotas | Poder público | Municipal | 0,135 |
| 3 | Prefeitura de Morro Redondo | Poder público | Municipal | 0,135 |
| 4 | Associação de Municípios | Poder público | Regional | 0,108 |

Fonte: Elaboração própria.

Verifica-se, na Tabela 54 e no sociograma da Figura 85, que a força do núcleo da rede formado pelo Pedal Curticeira é apoiada pelo Sebrae-RS na interação com os municípios. Os atores atribuídos ao poder público, por sua vez, possuem significativo desempenho na intermediação na diversificação dos órgãos participantes em cada prefeitura apesar da baixa centralidade de grau. As articulações junto à academia aparecem em caráter de potencial crescimento para ampliação das ações de engajamento e mobilização, assim como na prospecção de novos parceiros para fortalecimento da rota como destino nacional e internacional.

Tabela 54: Diversidade dos atores da rede de governança da Via Ecológica Serra dos Tapes (ano base 2019).

| Setor | Proporção | Grau (total) | Grau (média) | Intermediação (n / total) | Intermediação (soma) |
|--------------------|-----------|--------------|--------------|---------------------------|----------------------|
| Iniciativa privada | 18,8% | 77 | 0,132 | 2 / 3 | 48,6% |
| Poder público | 56,3% | 31 | 0,017 | 9 / 9 | 48,6% |
| Sistema S | 6,3% | 6 | 0,031 | 1 / 1 | 1,4% |
| Academia | 6,3% | 5 | 0,026 | 1 / 1 | 1,4% |
| Sociedade Civil | 12,5% | 2 | 0,005 | - / 2 | - |

Fonte: Elaboração própria.

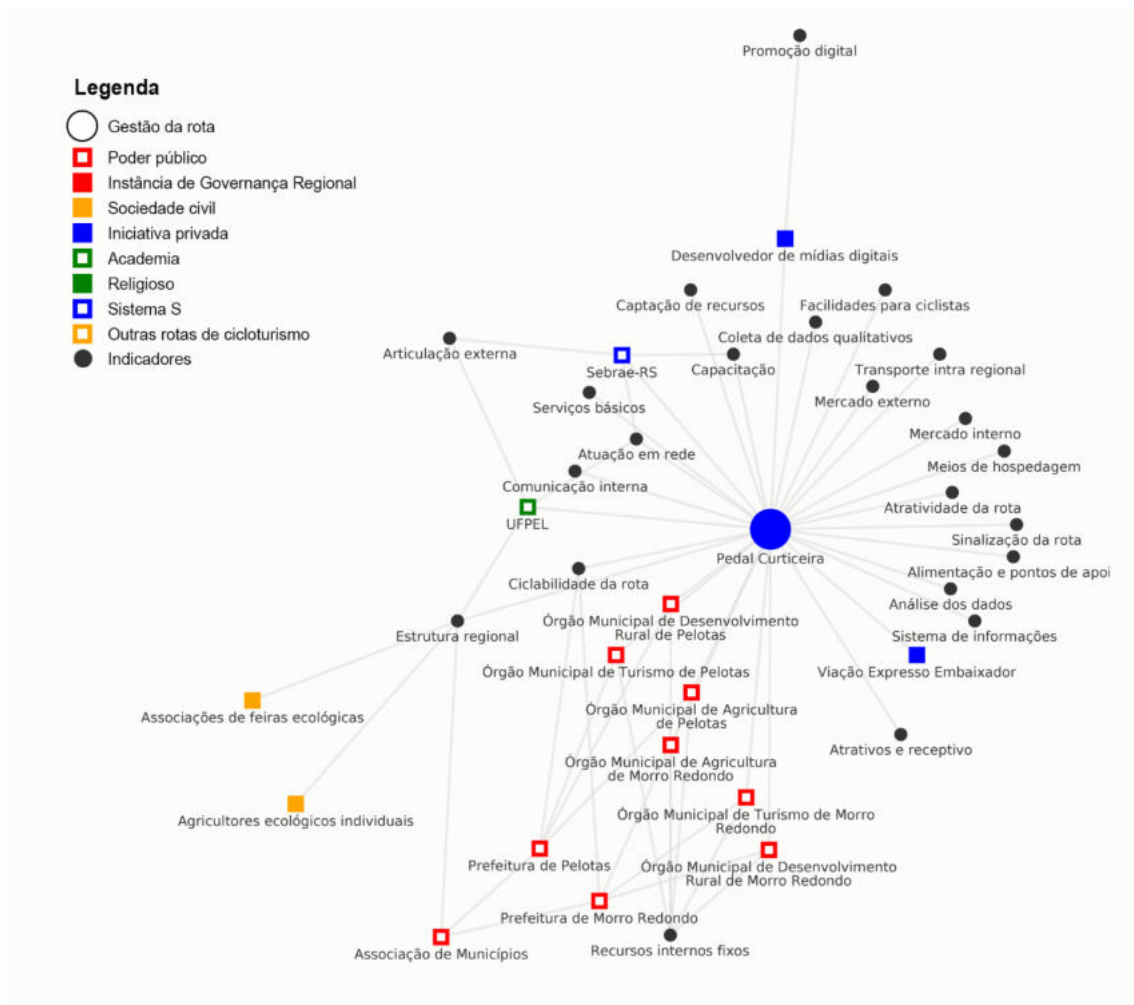


Figura 85: Sociograma da rede de governança da Via Ecológica Serra dos Tapes (ano base 2019).
 Fonte: Elaboração própria.