



**ESCOLA SUPERIOR DE CONSERVAÇÃO AMBIENTAL E SUSTENTABILIDADE**

**DESAFIOS, OPORTUNIDADES E RECOMENDAÇÕES PARA O  
FOMENTO AO CICLOTURISMO NAS COSTAS DO CACAU E  
DESCOBRIMENTO - SUL DA BAHIA.**

Por

**JULIANO BORGHI DE MENDONÇA**

**SERRA GRANDE – URUÇUCA/BA, 2017**



## ESCOLA SUPERIOR DE CONSERVAÇÃO AMBIENTAL E SUSTENTABILIDADE

DESAFIOS, OPORTUNIDADES E RECOMENDAÇÕES PARA O FOMENTO AO  
CICLOTURISMO NAS COSTAS DO CACAU E DESCOBRIMENTO - SUL DA BAHIA.

Por

JULIANO BORGHI DE MENDONÇA

COMITÊ DE ORIENTAÇÃO

PROF. Dr. OSCAR SARCINELLI

PROF. Dr. ZYSMAN NEIMAN

JOÃO PAULO AMARAL

TRABALHO FINAL APRESENTADO AO PROGRAMA DE MESTRADO  
PROFISSIONAL EM CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE E DESENVOLVIMENTO  
SUSTENTÁVEL COMO REQUISITO PARCIAL À OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRE  
EM ECOLOGIA

### **Ficha Catalográfica**

Mendonça, Juliano

Desafios, oportunidades e recomendações para o fomento ao cicloturismo nas costas do cacau e descobrimento - Sul da Bahia, 2017. 102 pp.

Trabalho Final (mestrado): IPÊ - Instituto de Pesquisas ecológicas

1. Cicloturismo
2. Planejamento turístico
3. Desenvolvimento regional
- I. Escola Superior de Conservação Ambiental e Sustentabilidade, IPÊ

### **BANCA EXAMINADORA**

SETEMBRO, 2017

---

Prof. Dr. Oscar Sarcinelli (Orientador)

---

Prof. Dr. Zysman Neiman

---

Prof. Dr. Thiago Cardoso

Ao meu irmão, Fabio Mendonça, pelo grande exemplo de superação e mudança interior.

## AGRADECIMENTOS

Agradeço inicialmente à família. Aos meus pais, pelo respeito e incentivo às minhas escolhas profissionais, acadêmicas e de vida. A minha amada companheira Priscila, cujo o apoio foi fundamental para a realização desse estudo, e às minhas filhas Dora e Nina pelo carinho e inspiração diários.

Agradeço pela oportunidade de amadurecimento acadêmico e profissional ao Instituto de Pesquisas Ecológica – IPÊ, sua dedicada equipe e patrocinadores que contribuem para que a Escola superior de conservação ambiental e sustentabilidade - ESCAS seja uma realidade no Sul da Bahia.

Obrigado aos ciclistas e cicloturistas que gentilmente contribuíram com o desenvolvimento dessa pesquisa.

Agradeço a todos os colegas da V Turma da ESCAS pelo companheirismo, amizade e aprendizado ao longo dessa jornada.

## SUMÁRIO

AGRADECIMENTOS .....	v
LISTA DE TABELAS .....	8
LISTA DE FIGURAS.....	9
LISTA DE ABREVIações.....	10
RESUMO .....	11
ABSTRACT .....	13
1.INTRODUÇÃO E JUSTIFICATIVA .....	15
1.1. Introdução.....	15
1.2. Justificativa .....	16
1.3. Apresentação da área de estudo.....	20
1.3.1. Características econômicas .....	20
1.3.2. Características demográficas.....	23
1.3.3. Áreas Naturais Protegidas .....	25
1.3.4. Infraestrutura logística.....	26
2.OBJETIVOS.....	29
3.REVISÃO BIBLIOGRÁFICA .....	30
3.1. Turismo e desenvolvimento local sustentável.....	30
3.2. Tendências da indústria mundial de Turismo .....	33
3.2.1. Turismo de interesse específico.....	33
3.2.2. Turismo de Aventura e Ecoturismo .....	34
3.3. Cicloturismo .....	37
3.3.1. Breve histórico do ciclismo.....	37
3.3.2. Definição e características do Cicloturismo.....	41
3.3.3. Cicloturismo no Mundo: algumas experiências.....	53
3.3.4. Cicloturismo no Brasil.....	58
3.3.5. Minimizando impactos e riscos socioambientais potenciais da atividade.....	61

4.METODOLOGIA .....	63
5.RESULTADOS E DISCUSSÃO .....	68
5.1. Diagnóstico dos cicloturistas atuais e potenciais .....	68
5.1.1. Perfil Socioeconômico.....	68
5.1.2. Relação com a Bicicleta .....	70
5.1.3. Motivações para a prática do Cicloturismo.....	71
5.1.4. Experiência cicloturística na região de interesse.....	72
5.1.5. Comportamento dos cicloturistas .....	73
5.1.6. Impacto econômico potencial .....	75
5.1.7. Interesse quanto à implantação de um roteiro cicloturístico oficial .....	78
5.1.8. Matriz de importância e desempenho .....	80
5.1.9. Sugestões para o desenvolvimento do cicloturismo, na percepção dos entrevistados .....	87
5.2. Proposta preliminar de roteiro cicloturístico para as Costas do Descobrimento e do Cacau .....	89
6.CONSIDERAÇÕES FINAIS E RECOMENDAÇÕES .....	94
7.REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	98
Anexo I - Questionário	

## LISTA DE TABELAS

<u>Tabela</u>	<u>página</u>
Tabela 1.3.1 - Participação das Zonas Turísticas em relação ao fluxo de turistas no Estado da BA .....	21
Tabela 1.3.2 - Produto Interno Bruto dos municípios da Costa do Descobrimento, por setor econômico, em mil R\$, em 2014 .....	22
Tabela 1.3.3 - Evolução demográfica nas Costas do Cacau e Descobrimento .....	23
Tabela 1.3.4 - Evolução demográfica nos municípios da Costa do Cacau .....	24
Tabela 1.3.5 - Evolução demográfica nos municípios da Costa do Descobrimento .....	24
Tabela 1.3.6 - Áreas públicas protegidas nas Costas do Cacau e Descobrimento .....	25
Tabela 3.3.1 - Contribuição do ciclismo de lazer na Escócia .....	51
Tabela 5.1.1 - Gênero, etnia e faixa etária .....	68
Tabela 5.1.2 - Local de residência .....	69
Tabela 5.1.3 - Principais motivações para a realização de uma cicloturismo .....	71
Tabela 5.1.4 - percepção sobre ações para o desenvolvimento do cicloturismo na região .....	87
Tabela 5.2-1 - Proposta de roteiro preliminar para 7 dias .....	91
Tabela 5.2-2 - Proposta de roteiros adicionais .....	92

## LISTA DE FIGURAS

<u>Figura</u>	<u>página</u>
Figura 1.1 - Localização das Zonas Turísticas de interesse em relação ao Estado da Bahia.....	17
Figura 1.2 - Mapa da Costa do Cacau.....	18
Figura 1.3 - Mapa da Costa do Descobrimento.....	19
Figura 1.3.1 - Rota de acesso rodoviário entre Belmonte e Canavieiras em automóvel particular.....	28
Figura 1.3.2 - Embarcação utilizada na travessia da Foz do Rio Jequitinhonha.....	29
Figura 3.3.1 - Representação artística da bicicleta modelo “cavalo de passatempo”....	38
Figura 3.3.2 - Representação da bicicleta modelo Velocipede.....	38
Figura 3.3.3 - Bicicleta modelo “penny farthing”.....	39
Figura 3.3.4 - Jonh Kemp Satarley testa a sua invenção, a “bicicleta segura”.....	40
Figura 3.3.5 - Segmentos de cicloturismo.....	43
Figura 3.3.6 - Croqui da Rede de ciclorotas europeia.....	54
Figura 3.3.7 - Rede Cicloviária do Reino Unido.....	56
Figura 3.3.8 - Situação de implantação da “The Great Trail” em 20/04/2017.....	57
Figura 4.1 - Modelo conceitual de itinerários múltiplos, sugerido por Lamont. ....	64
Figura 5.1.1 - Matriz de importância e desempenho para o cicloturismo.....	80
Figura 5.1.2 - Competidores no Evento “Brasil Ride 2016”, em trilhas no Parque Pau Brasil.....	82
Figura 5.1.3 - Aspecto do acostamento ao longo da Ba 001, entre Ilhéus e Itacaré.....	84
Figura 5.1.4 - Trecho da Ba 001, entre Ilhéus e trevo da Lagoa Encantada, provido de ciclofaixa.....	85
Figura 5.1.5 - Cicloturistas trafegam pela praia no trecho entre Canavieiras e Ilhéus... 85	
Figura 5.2-1 - Roteiro preliminar no trecho da Costa do Descobrimento.....	89
Figura 5.2-2 - Roteiro preliminar no trecho da Costa do Cacau.....	90

## LISTA DE ABREVIações

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ABETA	Associação Brasileira de Turismo de Aventura
FIPE	Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas
FEC	Federação Europeia de Ciclistas
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INMET	Instituto Nacional de Meteorologia e Climatologia
PDTIS	Plano desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável
UCs	Unidades de Conservação
RPPNs	Reservas Particulares do Patrimônio Natural
APAs	Áreas de Preservação Ambiental
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
PRODETUR NE	Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste
CODEBA	Companhia das Docas do Estado da Bahia
ONU	Organização das Nações Unidas
ON3V	Observatório Nacional de Ciclorotas e Vias Verdes
WTTC	World Travel & Tourism Council
DLS	Desenvolvimento local sustentável
OMT	Organização Mundial do Turismo
PNUMA	Programa das nações Unidas para o Desenvolvimento e Meio Ambiente
TIE	Turismo de interesse específico

## **RESUMO**

Resumo do Trabalho Final apresentado ao Programa de Mestrado Profissional em Conservação da Biodiversidade e Desenvolvimento Sustentável como requisito parcial à obtenção do grau de Mestre em Ecologia

### **DESAFIOS, OPORTUNIDADES E RECOMENDAÇÕES PARA O FOMENTO AO CICLOTURISMO NAS COSTAS DO CACAU E DESCOBRIMENTO - SUL DA BAHIA.**

Por

Juliano Borghi de Mendonça

Setembro de 2017

O Cicloturismo, em função dos benefícios para o desenvolvimento econômico local, sobretudo em pequenos e médios municípios rurais, representa uma oportunidade para o desenvolvimento sustentável no Sul da Bahia. Este estudo analisa a viabilidade e fornece os subsídios necessários ao fomento deste segmento turístico nas Costas do Cacau e Descobrimento, litoral Sul da Bahia. A pesquisa contemplou uma ampla revisão bibliográfica sobre o tema, além de um diagnóstico direcionado à demanda atual e potencial que revelou informações inéditas sobre o perfil socioeconômico, comportamento e motivações dos cicloturistas, assim como suas preferências no uso de serviços, infraestrutura e impacto econômico potencial da atividade na região de interesse. Os dados foram obtidos por meio de entrevistas presenciais e questionários semiestruturados divulgados on-line, comparados à bibliografia disponível sempre que possível. O estudo também analisa as principais fortalezas, oportunidades, fraquezas e ameaças para o desenvolvimento do cicloturismo na região, a partir da perspectiva da demanda, e propõem um roteiro preliminar que integra 8 dos 10 municípios das Costas do Descobrimento e Cacau. Constatou-se que 81% dos entrevistados “certamente teriam interesse” em realizar uma viagem em bicicletas caso houvesse um roteiro cicloturístico estruturado, com pontos de apoio, serviços orientados aos ciclistas, estrutura cicloviária e vias sinalizadas. Entre os principais desafios para o desenvolvimento do cicloturismo na região estão a precariedade da sinalização turística, precariedade e ausência da estrutura cicloviária, baixa oferta de serviços de apoio ao ciclista e inexistência e baixa

qualidade dos centros de informação aos turistas, assim como a percepção de falta de segurança pública e de insegurança nas estradas. Espera-se que as informações reveladas nessa pesquisa contribuam tanto para sensibilizar os atores públicos, privados e não governamentais quanto à viabilidade e potencial de um roteiro cicloturístico regional no Sul da Bahia, quanto para a otimização dos investimentos necessários à estruturação desse produto turístico.

Palavras Chave: Cicloturismo, Planejamento turístico, Desenvolvimento regional

## **ABSTRACT**

### **CHALLENGES, OPPORTUNITIES AND RECOMMENDATIONS FOR DEVELOPING CYCLOTOURISM ALONG THE COCOA AND DISCOVERY COASTS - SOUTHERN BAHIA - BRAZIL.**

By  
Juliano Borghi de Mendonça

September, 2017

Considering its benefits for local economic development, especially in small and mid-sized rural counties, cyclotourism represents an opportunity for sustainable development in Southern Bahia, Brazil. This study analyzes the feasibility and indicates the support needed to promote this tourism segment along the Cocoa and Discovery Coasts of Southern Bahia. Research included an extensive review of literature on the subject, as well as a diagnosis targeted to the current and potential demand. This revealed new information about the socioeconomic profile, behavior and motivations of bicycle tourists, as well as their preferences in the use of services and infrastructure, and the potential economic impact of the activity in the target region. Data were obtained through in-person interviews and semi-structured on-line questionnaires, comparing them against available literature whenever possible. The study also analyzed the primary strengths, weaknesses, opportunities and threats to developing cyclotourism in the region, from the demand perspective, proposing a preliminary route passing through 8 of 10 municipalities along the Discovery and Cocoa Coasts. Among interviewees, 81% “would definitely be interested” in taking a bicycle trip if there was a structured cyclotourism route with support points, cyclist-oriented services, bike trail structure and paths with proper signs. The main challenges to developing cyclotourism in the region include the scarcity of tourist signs, precarious conditions and absence of bike path structure, poor offering of cyclist support services, and the non-existence and low quality of tourist information centers, as well as the perception of highways lacking public safety, generating insecurity. Hopefully, the

information brought to light in this study will contribute by raising awareness among public, private and non-governmental entities regarding the feasibility and potential of a regional cyclotourism route in Southern Bahia, seeking to optimize the investments required to structure this tourism project.

Keywords: Cyclotourism, Tourism planning, Regional development

# 1. INTRODUÇÃO E JUSTIFICATIVA

## 1.1. Introdução

O turismo é um dos setores econômicos que mais cresceu e se diversificou nas últimas décadas, podendo ser um fator chave para o desenvolvimento social e econômico com responsabilidade ambiental sobretudo em municípios rurais (Soares, 2010) como no Sul da Bahia.

Nesse contexto de desenvolvimento do turismo enquanto prática econômica e social à luz da sustentabilidade, o cicloturismo se destaca entre os segmentos do turismo por ser uma atividade de baixo impacto ambiental com um significativo potencial em induzir o desenvolvimento local em pequenos municípios e áreas rurais, e que vêm crescendo mundialmente (Carvalho, 2013).

Esse crescimento ocorre em função de um conjunto de fatores, entre os quais uma tendência global do aumento do uso da bicicleta como meio de transporte e recreação e a ampliação da busca por atividades realizadas em contato com a natureza (Ritchie, 1998; Carvalho, 2013).

O cicloturismo pode ser definido como um passeio ou viagem de lazer na qual o ciclismo é um componente central da experiência turística, com duração e distância variadas (Faulks 2007, *apud* SALDANHA *et al.*, 2015). Outras características da atividade são a possibilidade de combinar uma atividade física à experiência turística, trazendo ao viajante uma sensação de bem estar em função da liberação de endorfina e adrenalina; facilidade de interação e troca com as pessoas dos lugares visitados; possibilidade de acesso à locais restritos ou inviáveis à circulação de veículos motorizados; possibilidade de conhecer detalhes de lugares que seriam imperceptíveis em outros modais.

Trata-se de um segmento turístico que articula outros segmentos, como o turismo rural, o ecoturismo, o cultural e gastronômico, além de gerar benefícios de forma distribuída em uma região e por um período mais prolongado do que o turismo convencional (Soares, 2010; Saldanha *et al.*, 2015; Carvalho, 2013).

Nesse sentido a promoção da atividade a partir do desenvolvimento de roteiros de cicloturismo pode gerar uma série de benefícios econômicos, ambientais e sociais às regiões hospedeiras, como a diversificação da economia regional, geração de renda,

criação de micro e pequenos negócios, exploração do turismo também na baixa temporada, maior tempo de permanência dos turistas e reposicionamento da região, valorização da herança cultural regional (material e imaterial) e conservação do patrimônio (histórico, cultural e ambiental). Além disso, pode contribuir para a conscientização da população local e dos turistas sobre a importância da conservação ambiental (uma vez que geralmente cruzam áreas protegidas e unidades de conservação), e estimular a população local ao uso da bicicleta como meio de transporte e lazer (Soares, 2010).

## **1.2. Justificativa**

As Costas do Cacau<sup>1</sup> e Descobrimento<sup>2</sup>, região composta por 10 Municípios entre Porto Seguro e Itacaré no Sul da Bahia (Figuras 1.1. e 1.2), reúnem uma série de atributos favoráveis à realização do cicloturismo, como clima tropical, atrativos culturais, naturais e históricos, praias cicláveis, estradas vicinais e uma das maiores biodiversidades do mundo, protegidas por um conjunto de unidades de conservação em mosaico. Em função dos seus atributos, a Costa do Descobrimento foi eleita pelo portal Bike é Legal<sup>3</sup>, especializado em mobilidade por bicicletas e cicloturismo, como um dos 10 melhores destinos para se viajar de bicicleta no Brasil.

---

<sup>1</sup> Região turística composta pelos municípios de Canavieiras, Ilhéus, Itabuna, Itacaré, Santa Luzia, Una e Uruçuca, de acordo com a Secretaria de Turismo do Estado da Bahia:

<http://www.bahia.com.br/destinos/costa-do-cacau/>

<sup>2</sup> Região turística composta pelos municípios de Porto Seguro, Santa Cruz Cabrália e Belmonte, de acordo com a Secretaria de Turismo do Estado da Bahia: <http://www.bahia.com.br/destinos/costa-do-descobrimento/>

<sup>3</sup> <http://www.bikeelegal.com/top-10-melhores-lugares-para-pedalar-no-brasil/>

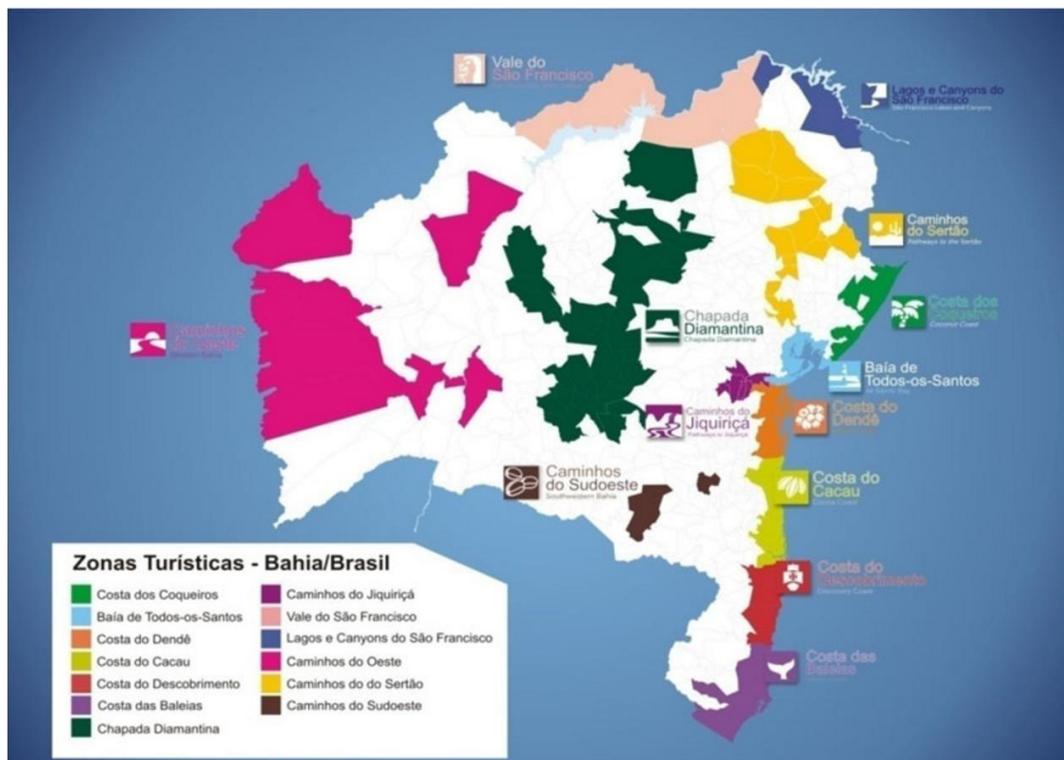


Figura 1.1 - Localização das Zonas Turísticas de interesse em relação ao Estado da Bahia.

Fonte: Secretaria de Turismo da Bahia, 2011.

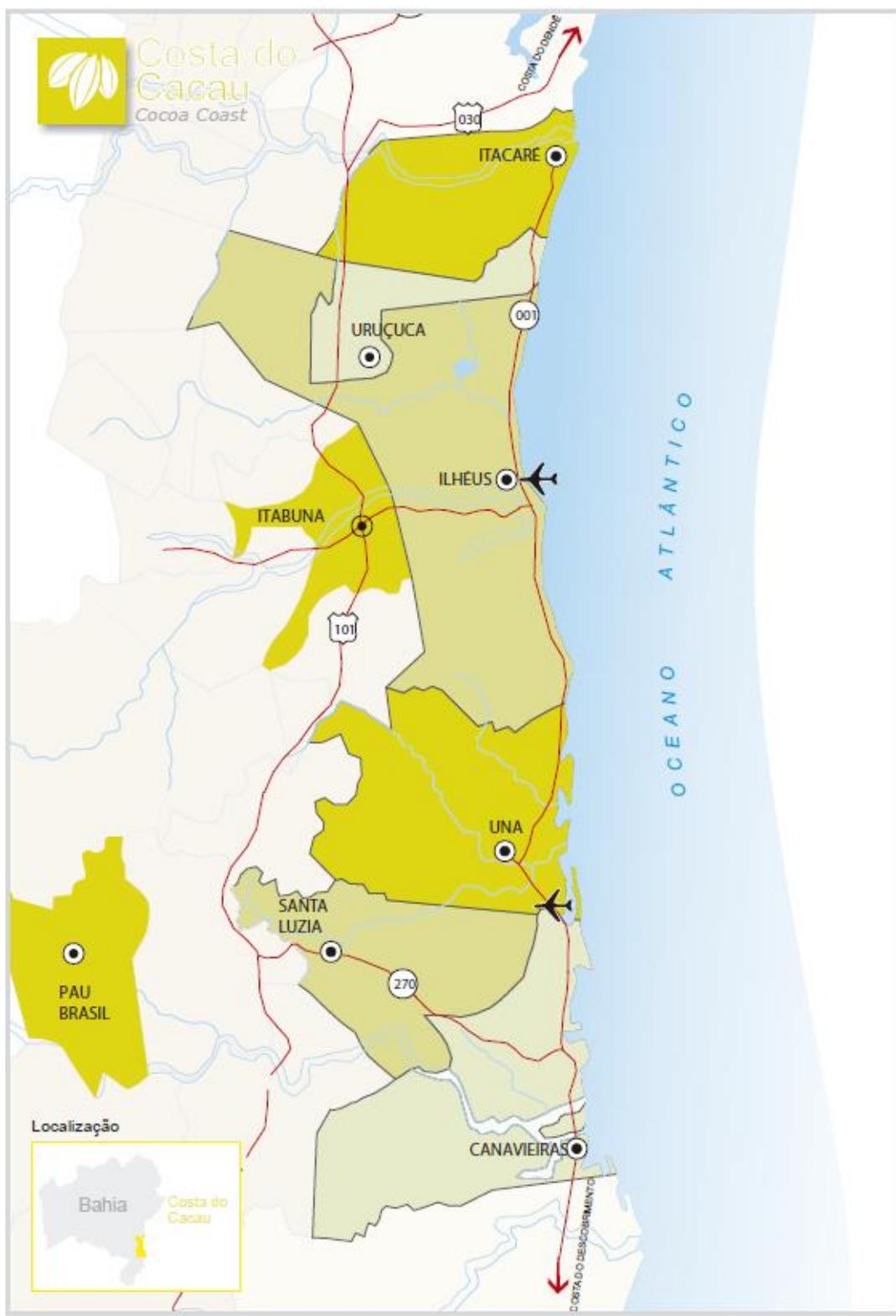


Figura 1.2 - Mapa da Costa do Cacau  
Fonte: Secretaria de Turismo da Bahia, 2016



Figura 1.3 - Mapa da Costa do Descobrimento

Fonte: Secretaria de Turismo da Bahia, 2016

Apesar desse potencial significativo, e da existência de uma demanda local incipiente que já pratica o cicloturismo na região das Costas do Cacau e Descobrimento, a ausência de um roteiro oficial planejado especificamente para a atividade (e dotado de infraestrutura e serviços adequados à atividade) representa a perda de uma grande oportunidade regional.

### **1.3. Apresentação da área de estudo**

#### 1.3.1. Características econômicas

O conjunto de atrativos, relevância histórica e infraestrutura de acesso às regiões da Costa do Descobrimento e Cacau têm sustentado a atividade turística, considerada relevante para a dinâmica social e econômica deste território e estado da Bahia (Petrocchi Consultoria, *et al.*, 2015). Conforme dados da pesquisa FIPE (2012), apresentados na Tabela 1.3.1, as Costas do Descobrimento e Cacau ocupam respectivamente o segundo e quarto lugar em relação ao recebimento de fluxos de turistas no Estado.

Tabela 1.3.1 - Participação das Zonas Turísticas em relação ao fluxo de turistas no estado da BA

Zona Turística	%
Baía de Todos os Santos	36,9
Costa do Descobrimento	14,1
Costa dos Coqueiros	10,1
Costa do Cacau	6,2
Costa do Dendê	5,8
Demais Zonas Turísticas	26,9

Fonte: FIPE (2012).

Apesar da representatividade atual no fluxo turístico do Estado, ainda há um grande potencial adicional de atração para a região, indicando oportunidades de incremento do desempenho da atividade (Petrocchi Consultoria, *et al.*, 2015).

A Costa do Cacau possui um PIB da ordem de R\$ 6,21 bi, o que representa 3,71% do PIB estadual, com destaque para os municípios de Itabuna e Ilhéus, que juntos geram 88,6% da riqueza produzida nessa Zona Turística (IBGE, 2014). Predominam os setores secundário e terciário com destaque para a cadeia produtiva do turismo, que agrega 52% das empresas da região no setor de alimentação e 22,6% nas atividades de hospedagem, sendo a maioria micro e pequenos empreendimentos (Petrocchi Consultoria, *et al.*, 2015).

Segundo o Plano desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável da Costa do Cacau - PDTIS (Petrocchi Consultoria, *et al.*, 2015), embora a atividade turística se estenda por toda a Costa do Cacau, observa-se que grande parte dos atrativos, equipamentos e serviços turísticos se localizam em Ilhéus, Itacaré, Canavieiras e Una<sup>4</sup>, resultando em uma maior concentração da atividade e atração de fluxo turístico nesses municípios.

De acordo com o mesmo estudo, atualmente os principais segmentos turísticos são Sol e Praia e Ecoturismo, além do turismo cultural (baseado no rico patrimônio cultural material e imaterial) que se encontra em consolidação. Outros segmentos identificados em locais específicos, e em quantidades menores são: turismo rural,

<sup>4</sup> Em função do Resort Transamérica Comandatuba, localizado no município de Una.

geralmente associado às fazendas de Cacau, turismo de aventura e turismo de esportes como o Surfe em Itacaré, a pesca esportiva oceânica do Marlim Azul em Canavieras e o cicloturismo em escala bastante incipiente.

A costa do Descobrimento, além da consolidação como importante Polo turístico Brasileiro desde a década de 90, com foco no segmento de praia e sol, têm desenvolvido nas últimas 3 décadas a indústria de celulose. Embora as indústrias de processamento de celulose estejam localizadas nos municípios do entorno, como Eunápolis e Mucuri por exemplo, observa-se a ocupação do território dos municípios da Costa do Descobrimento com amplas áreas de cultivo de eucalipto, matéria prima utilizada na cadeia produtiva da celulose.

Petrocchi Consultoria *et al.* (2002) argumenta que Porto Seguro e Santa Cruz Cabrália possuem uma economia liderada pelo turismo, enquanto Belmonte apoia-se na atividade agropecuária.

Os dados do IBGE, referentes ao ano de 2014 (Tabela 1.3.2) reforçam a relevância do setor primário em Belmonte, bem com a relevância do setor terciário, sobretudo associado ao turismo, na economia de Santa Cruz Cabrália e Porto Seguro, sendo esse último o que apresenta maior PIB total e per capita na região.

Tabela 1.3.2 - Produto Interno Bruto dos municípios da Costa do Descobrimento, por setor econômico, em mil R\$, em 2014.

	<b>Porto Seguro</b>	<b>Santa Cruz Cabrália</b>	<b>Belmonte</b>
Agropecuária	58.562	36.263	64.102
Indústria	172.898	21.614	11.958
Serviço - exclusive administração, saúde e educação públicas e seguridade social	1.265.549	117.909	69.921
Administração, saúde e educação públicas e seguridade social, a preços correntes	428.060	84.458	73.149
Impostos sobre produtos, a preços correntes	155.312	16.279	9.396
PIB total	2.080.379	276.523	228.526
PIB per capita	14.519,47	9.859,99	9.675,12

Fonte: IBGE, 2017

### 1.3.2. Características demográficas

A Costa do Cacau abrange uma área total de 6.601 Km<sup>2</sup> e apresenta uma população estimada de 516.731 habitantes, enquanto a Costa do Descobrimento abrange uma área de 5.974 km<sup>2</sup>, com população estimada em 199.729 habitantes (IBGE, 2017).

Tabela 1.3.3 - Evolução demográfica nas Costas do Cacau e Descobrimento

	1991	2000	2010	2016 <sup>5</sup>
Costa do Cacau	531.316	539.889	502.848	516.731
Costa do Descobrimento	63.266	139.641	174.991	199.729
Total área de Pesquisa	594.582	679.530	677.839	716.460
Estado da Bahia	11.867.991	13.085.769	14.016.906	15.276.566

Fonte: IBGE, 2017

Entre o período de 1991 a 2016, a Costa do Cacau apresentou perda populacional (-2,75%), voltando a esboçar um leve crescimento entre 2010 e 2016. No período de 1991 a 2016 observa-se que os municípios com maior índice populacional apresentaram comportamentos distintos, com perda populacional significativa em Ilhéus (-20,35%), em função da crise cacauzeira relacionada aos efeitos da praga “vassoura de bruxa”, e crescimento populacional constante em Itabuna (18,95%), que se consolidou como o município mais populoso e o principal polo comercial regional, em função da sua localização e facilidades logísticas. Já Itacaré destaca-se por apresentar a maior taxa de crescimento entre os municípios da região (51,99%) em função do desenvolvimento do Ecoturismo, impulsionado pela inauguração da Estrada Parque BA 001, que interliga Ilhéus a Itacaré, no ano 2000 (PDTIS, 2015).

Segundo o IBGE (2017) em 2010, cerca de 74,2% da população da Costa do Cacau residia em áreas urbanas, com destaque para Itabuna, que apresenta a maior taxa de urbanização (98,8%), e Itacaré com a menor população em área urbana (55,3%).

---

<sup>5</sup> Estimativas da população residente nos municípios brasileiros com data de referência em 1º de julho de 2016.

Tabela 1.3.4 - Evolução demográfica nos municípios da Costa do Cacau

	1991	2000	2010	2016
Canavieiras - BA	33.019	35.322	32.336	33.130
Ilhéus - BA	223.750	222.127	184.236	178.210
Itabuna - BA	185.277	196.675	204.667	220.386
Itacaré - BA	18.431	18.120	24.318	28.013
Santa Luzia - BA	16.319	16.061	13.344	13.508
Una - BA	23.757	31.261	24.110	21.706
Uruçuca - BA	30.763	20.323	19.837	21778
Costa do Cacau	531.316	539.889	502.848	516.731

Fonte: IBGE, 2017

A Costa do Descobrimento, diferentemente da Costa do Cacau, apresentou para o período analisado crescimento populacional expressivo (215,7%) e positivo em todos os seus municípios, com destaque para Santa Cruz de Cabrália (334%) e Porto Seguro (325%), sendo este último o mais populoso (Tabela 1.3.5).

Tabela 1.3.5 - Evolução demográfica nos municípios da Costa do Descobrimento

	1991	2000	2010	2016
Belmonte - BA	22.070	20.032	21.798	23.891
Santa Cruz Cabrália - BA	6.535	23.888	26.264	28.394
Porto Seguro - BA	34.661	95.721	126.929	147.444
Costa do Descobrimento	63.266	139.641	174.991	199.729

Fonte: IBGE, 2017

Segundo o Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável da Costa do Descobrimento (Ruschmann Consultores, 2002) o elevado crescimento demográfico em Porto Seguro e Santa Cruz Cabrália remete ao crescimento da atividade turística que atraiu uma população pauperizada residente em regiões próximas, dentre as quais o norte de Minas Gerais e a Zona Cacaueira, conforme explica Ruschmann:

“No caso específico da Região Cacaueira, à medida que seu principal sustentáculo econômico – o cacau –, ia aprofundando-se em sua mais grave crise, esta passou a liberar, progressivamente, um intenso contingente populacional que, atraído pela economia do turismo, veio engrossar o número de habitantes das periferias de Porto Seguro e Santa Cruz Cabrália” (RUSCHMANN, 2002, p. 38).

Segundo o IBGE (2017) em 2016 cerca de 77% da população da Costa do Descobrimento residia em áreas urbanas, com destaque para Porto Seguro, que apresentou a maior taxa de urbanização (82%), e Belmonte com a menor população em área urbana (52,4%).

Ainda segundo o Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável da Costa do Descobrimento, o alto índice de crescimento demográfico resultou em uma expansão urbana desenfreada e no crescimento informal e periférico tanto na Cidade de Porto Seguro, com a favela do Manguezal e os bairros de Frei Calixto e Baianão, quanto em áreas nitidamente turísticas, como os povoados de Arraial D'Ajuda e de Trancoso (Ruschmann, 2002).

### 1.3.3. Áreas Naturais Protegidas

A região da Costa do Cacau e Descobrimento é protegida por um mosaico composto por 11 unidades de conservação (UCs) de proteção integral e 4 de uso sustentável administradas pelo poder público com diferentes categorias de proteção, além de diversas Reservas Particulares do Patrimônio Natural (RPPNs) de caráter privado. Muitas destas UCs apresentam características favoráveis à prática do ciclismo de montanha e cicloturismo, como já se observa no Parque Nacional do Pau Brasil e nas 4 Áreas de Preservação Ambiental (APAs) da região por exemplo.

Tabela 1.3.6 - Áreas públicas protegidas nas Costas do Cacau e Descobrimento

Região / Categoria das UCs	Proteção Integral	Uso Sustentável
Costa do Cacau	Reserva Extrativista de Canavieiras Reserva Biológica de Una Parque Nacional Serra das Lontras Parque Estadual da Serra do Condurú; Parque Estadual Ponta da Tulha Parque Municipal da Boa Esperança	APA da Lagoa Encantada e Rio Almada APA Costa Itacaré - Serra Grande
Costa do Descobrimento	Parque Nacional do Pau-Brasil Parque Nacional e Histórico do Monte Pascoal Parque Municipal Marinho do Recife de Fora Refúgio de Vida Silvestre do Rio dos Frades Reserva Extrativista Marinha do Corumbau	APA de Caraíva - Trancoso APA Coroa Vermelha

Fonte: Elaborado pelo autor.

Ressalta-se que diversas Unidades de Conservação, como o Parque Estadual da Serra do Condurú e a APA da Lagoa Encantada e Rio Almada e APA da Costa Itacaré – Serra Grande receberam ao longo da década de 1990 recursos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) para recuperação e proteção do patrimônio ambiental no âmbito do Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste (PRODETUR NE I)<sup>6</sup>, no intuito de fomentar o Ecoturismo na região (SANTANA *et al.*, 2014).

#### 1.3.4. Infraestrutura logística

A região das Costas do Cacau e Descobrimento é dotada de aeroportos com voos diários, rodovias conectadas a eixos rodoviários nacionais e porto marítimo internacional em Ilhéus, sendo grande parte desses equipamentos implantados ou ampliados no âmbito do PRODETUR/NE I.

As principais vias de acesso rodoviário à Costa do Cacau são a BA-001, que apresenta pista simples, boa condição de pavimentação na maior parte de sua extensão e interliga a todos os municípios litorâneos, e a BR-101, rodovia federal que cruza o estado da Bahia no sentido norte-sul e atende a região canalizando grande parte do fluxo rodoviário de pessoas e cargas de origem nacional e estadual. Todos os municípios da Costa do Cacau e do Descobrimento possuem acesso direto à BR-101.

Na Costa do Cacau o acesso aos vilarejos e distritos do interior é realizado por estradas vicinais em terra, utilizados para escoamento da safra de Cacau.

Na Costa do Descobrimento a interligação entre a sede dos municípios é realizada pela Rodovia Federal BR 367, com pista simples e pavimentada. Já o acesso ao distrito de Caraíva, localizados mais ao Sul, é realizado por meio de estradas vicinais em terra a partir de Trancoso.

---

<sup>6</sup> Esse programa, executado pelo Banco do Nordeste do Brasil S/A – BNB, em parceria com o Governo Federal, os Governos Estaduais e o Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID, alavancou investimentos na infra-estrutura turística de todos os Estados da Região Nordeste, incluindo o Sul da Bahia, contemplando obras nos setores de saneamento; administração de resíduos sólidos; proteção e recuperação ambiental; transporte; e recuperação de patrimônio histórico (COELHO *et al.*, 2008)

O acesso por via área à região pode ser realizado a partir do aeroporto internacional de Porto Seguro (o segundo mais movimentado do Estado), com voos domésticos diários e alguns voos internacionais com origem na Argentina, e a partir do aeroporto de Ilhéus, que recebe voos nacionais diários. Em função das limitações geográficas que impossibilitam a ampliação do aeroporto de Ilhéus (presença de rios e mar próximo a cabeceira da pista), existe um projeto para construção de um novo aeroporto com operação internacional e localizado às margens da BR-415 (trecho Ilhéus-Itabuna), dimensionado para atender a demanda prevista para os próximos 20 anos (Petrocchi Consultoria *et al.*, 2015).

Há ainda uma pista de pouso localizada em Una, que atende à demanda do Resort instalado na Ilha de Comandatuba, pista de pouso em Canavieiras, e campos de pouso em Belmonte e em Trancoso, este último para aviação executiva.

O sistema hidroviário é constituído por atracadouros utilizados tanto pela comunidade quanto pelos turistas com destaque para o Porto Internacional de Ilhéus, administrado pela Companhia das Docas do Estado da Bahia – CODEBA, e que segundo o mesmo órgão vem recebendo um número crescente de cruzeiros na alta temporada; o Porto de Canavieiras, de onde saem as embarcações para pesca artesanal, esportiva e travessia do estuário do rio Jequitinhonha.

O Porto de Belmonte, que por muitos anos se destacou como um importante porto regional, com a crise da economia cacaueteira e o assoreamento da foz do rio Jequitinhonha, e a conseqüente perda de sua profundidade, atualmente comporta apenas pequenas embarcações. Com isso a região da Costa do Descobrimento ficou sem infraestrutura portuária para receber embarcações de grande porte (Ruschmann, 2002).

Cabe mencionar ainda que a travessia dos rios Buranhém (Porto Seguro - Apaga Fogo) e João de Tiba (Santa Cruz Cabralia - Tombador), é realizada por meio de balsas de transporte de veículos, realizada a cada 30 minutos, através de empresas concessionárias deste serviço público.

Um desafio para integração entre as duas regiões turísticas (Costas do Cacau e Descobrimento) se dá em função da presença do estuário do rio Jequitinhonha entre os municípios de Canavieiras e Belmonte, que sustenta um vasto manguezal. A presença

desse bioma requer que o acesso rodoviário entre os dois municípios, que distam em linha reta menos de 15 quilômetros, seja realizado através da BR - 101, em um percurso de aproximadamente 276 km e 3h48 de duração em automóvel particular, segundo o Google maps (Figura 1.3.1). O acesso entre os municípios também pode ser realizado por via fluvial em pequenas embarcações de alumínio com baixo calado (Figuras 1.3.2), que adentram o mangue na maré cheia, com duração estimada em 1h30. Esta opção parece ser a mais adequada aos praticantes de cicloturismo.

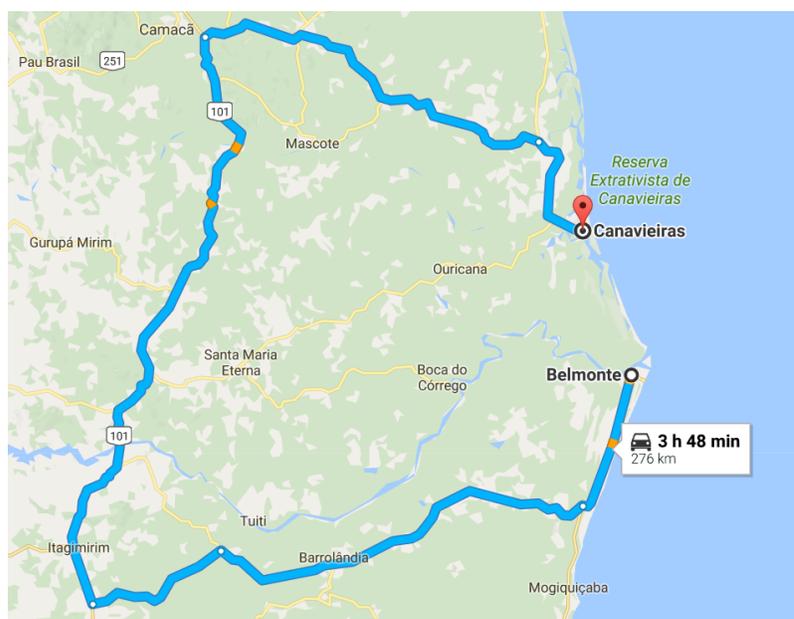


Figura 1.3.1 - Rota de acesso rodoviário entre Belmonte e Canavieiras em automóvel particular



Figura 1.3.2 - Embarcação utilizada na travessia da Foz do Rio Jequitinhonha

Fonte: Viagem na Viagem

## 2. OBJETIVOS

O objetivo principal do estudo em tela é contribuir para o fomento do cicloturismo nas Costas do Cacau e Descobrimento (Sul da Bahia) a partir da análise dos desafios, oportunidades e recomendações para a implantação e gestão de um roteiro cicloturístico na região.

Para tal espera-se alcançar os seguintes objetivos específicos:

- Diagnosticar o perfil da demanda atual e potencial e sua percepção sobre os atributos de maior relevância para a prática do cicloturismo na região;
- Diagnosticar as principais fortalezas, oportunidades, fraquezas e ameaças para o desenvolvimento do cicloturismo na região, a partir da perspectiva da demanda;
- Propor recomendações para implantação e gestão de um roteiro cicloturístico nas Costas do Descobrimento e Cacau, a partir dos resultados obtidos nos objetivos específicos anteriores, incluindo a sugestão do traçado preliminar de um roteiro;

### **3. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA**

#### **3.1. Turismo e desenvolvimento local sustentável**

Para avaliarmos a relação entre turismo, cicloturismo e desenvolvimento local sustentável é preciso, inicialmente, analisar e compreender historicamente alguns conceitos.

O turismo é um dos segmentos econômicos que mais cresceu e se diversificou nas últimas décadas, podendo ser um fator chave para o desenvolvimento social e econômico com responsabilidade ambiental, sobretudo em municípios rurais e/ou que possuem restrições à industrialização, como no Sul da Bahia (Soares, 2010).

Atualmente a atividade turística é responsável por 10% do Produto Interno Bruto Global, e por 1 a cada 11 empregos gerados segundo a ONU (ONU BR, 2017). Além disso, possui uma alta taxa de retorno<sup>7</sup> o que explica o investimento de diversas Nações na geração de conhecimento e formulação de políticas de incentivo à atividade.

Segundo o estudo mais recente elaborado pelo Conselho Mundial de Viagens de Turismo, que avalia o impacto social e econômico do turismo em 184 Países, o Brasil movimentou R\$ 514,3 bilhões em 2015, entre atividades diretas, indiretas e induzidas, ocupando a 10<sup>o</sup> posição no ranking global das economias do turismo. O montante representa 9% do PIB, além de gerar 7,3 milhões de postos de trabalho, o que corresponde a 8% do total de empregos (WTTC, 2017).

A Organização das Nações Unidas, em sua Agenda 2030 para o desenvolvimento sustentável<sup>8</sup>, reconhece o potencial do turismo em contribuir, direta ou indiretamente, com 3 dos 17 objetivos do desenvolvimento sustentável vigentes. São esses o crescimento econômico sustentável e inclusivo, através potencial de geração de emprego e renda através de oportunidades decentes de trabalho (objetivo nº 8), a disseminação de boas práticas de produção e consumo sustentáveis através do turismo (objetivo nº

---

<sup>7</sup> Para cada dólar investido tem-se 6 em retorno para a economia nacional, segundo a ONU (ONU BR, 2017).

<sup>8</sup> Um Plano de Ação adotado pelos 154 países presentes em sua 70<sup>a</sup> Assembleia Geral com o objetivo de eliminar a pobreza, preservar o planeta e assegurar prosperidade a todos através de 17 objetivos para o desenvolvimento sustentável.

12), e o uso sustentável dos oceanos e recursos marinhos através do turismo costeiro e marítimo responsável (Objetivo nº 14), (OMT, 2015, p. 1). Há de se destacar ainda, que 2017 foi declarado como o ano do Turismo Internacional Sustentável pela a ONU, o que representa uma oportunidade para a promoção do setor (ONU BR, 2017).

Apesar da irrefutável contribuição econômica do setor, para alguns autores como Sampaio e Luchiari (*apud* HANAI, 2012), a atividade turística não deve ser discutida apenas sob a perspectiva macroeconômica, mas sobretudo a partir da abordagem socioambiental na esfera local, incorporando atributos da democracia, como a participação e a descentralização na tomada de decisão, equidade, cidadania, autonomia e pertencimento.

O turismo pode ser uma atividade produtiva que gera amplos benefícios às comunidades e partes interessadas, impulsionando a geração de renda e a reafirmação das vocações locais, mas também um vetor de impactos ambientais, sociais e culturais se não for planejado com responsabilidade e à luz dos desafios do desenvolvimento local sustentável (Carvalho, 2013).

O desenvolvimento local sustentável (DLS) pode ser entendido como um processo interno (endógeno) de mudança social e ampliação das oportunidades da sociedade, que contribui para o dinamismo e a viabilidade econômica de um território a partir das potencialidades locais, ao mesmo tempo em que assegura a conservação dos recursos naturais e culturais locais, que são as bases de suas potencialidades (Hanai, 2012).

Para Hanai (2012), o turismo se vincula a esta perspectiva de DLS quando impacta positivamente as pessoas em seus territórios, sendo a distribuição dos benefícios uma questão central na ética da sustentabilidade do turismo. Essa premissa reforça a contribuição e potencial do modelo de turismo de base comunitária para a distribuição dos benefícios, e a importância do planejamento turístico na escala local.

O reconhecimento global da necessidade da revisão de um modelo desenvolvimento, que seja socialmente justo, economicamente e ambientalmente viável, a partir dos apontamentos e definição do conceito de Desenvolvimento Sustentável no relatório Brundtland e sua posterior disseminação durante a Eco 92, tem influenciado diversas cadeias produtivas entre elas a do turismo.

Nesse sentido a Organização Mundial do Turismo (OMT), órgão responsável pelo Turismo e ligado ao sistema ONU, define o turismo sustentável como “aquele que atende as necessidades dos turistas de hoje e das regiões receptoras, ao mesmo tempo que protege e amplia as oportunidades para o futuro” (OMT, 2003, p. 24). Para Hanai (2012, p. 211):

O turismo sustentável busca atender às necessidades econômicas, sociais e de qualidade de vida para o desenvolvimento regional, enquanto conserva os recursos naturais e mantém a integridade cultural da população local, promovendo a responsabilidade coletiva e a satisfação das expectativas dos turistas de maneira que a atividade possa continuar indefinidamente proporcionando os benefícios propostos

Visando assegurar o tão necessário equilíbrio entre as esferas ambientais, econômica e socioculturais no desenvolvimento turístico, o Programa das nações Unidas para o Desenvolvimento e Meio Ambiente (PNUMA) e a OMT recomendam um conjunto de princípios orientadores para planejamento em turismo sustentável, aplicáveis a diversos segmentos turísticos, entre os quais o cicloturismo (PNUMA/OMT 2005, *apud* HANAI, 2012). São esses:

“(i) a conservação ambiental e a otimização do uso dos recursos ambientais, que se constituem em elementos fundamentais do desenvolvimento turístico, mantendo os processos ecológicos essenciais e a diversidade biológica contínuas no tempo e no espaço; (ii) o respeito à autenticidade sócio-cultural das comunidades anfitriãs, com o compromisso de conservação de seu patrimônio construído e seu estilo de vida e valores tradicionais, e fortalecimento da compreensão intercultural e tolerância; (iii) a garantia de operações econômicas viáveis (eficiência e crescimento de longo prazo), com a geração de benefícios socioeconômicos distribuídos para todos os atores envolvidos (elevação da qualidade de vida e equidade social), incluindo oportunidades de emprego estável e obtenção de investimentos e serviços sociais, de maneira que contribuam à redução da pobreza.” (HANAI, 2012, p. 213)

Outros autores, como Sampaio e Luchiari (*apud* HANAI, 2012), sugerem que o planejamento turístico considere ainda a segmentação turística. Nesse contexto é importante compreender as motivações e procura crescente dos turistas por segmentos de interesse específico, como o cicloturismo, como veremos a seguir.

## **3.2. Tendências da indústria mundial de Turismo**

### **3.2.1. Turismo de interesse específico**

O perfil da demanda por produtos turísticos tem mudado nos últimos tempos, resultando no aumento de experiências autênticas e especializadas, realizadas principalmente em áreas rurais. De acordo com Millington (apud LAMONT, 2009, p. 45), nas últimas décadas os turistas têm demandado produtos mais sofisticados, com uma maior procura por experiências autênticas, geralmente relacionada a interesses específicos individuais.

Atento a essa tendência, a indústria turística tem se diversificado, com empresas que formulam produtos para atender os mais diferentes interesses específicos. O turismo de interesse específico (TIE) abrange três principais nichos de mercado: aventura, esporte, gastronomia e saúde (Hall & Mitchell, 2005; e Millington, 2006) sendo o de aventura considerado o mais significativo e promissor em termos de crescimento por alguns autores (Millington, 2001; Muller & Cleaver, 2000; Sung, 2004 apud LAMONT, 2009). Sendo o cicloturismo um segmento do turismo de aventura de acordo com diversos autores (Ewert, 1987; Hall, 1992; Sung, Morrison, & O'Leary, 2000; Williams & Soutar, 2005, *apud* LAMONT, 2009), faz-se necessária uma breve revisão bibliográfica desse segmento assim como da tendência de crescimento do TIE para entendermos o cicloturismo.

De uma maneira geral, o turismo de interesse específico abrange macro nichos (como turismo cultural, gastronômico, aventura), que por sua vez abrangem segmentos específicos como cicloturismo, turismo de vinhos, entre outros (Robinson & Novelli, 2005, *apud* Lamont).

Apesar da inexistência de uma definição oficial do TIE, a revisão bibliográfica realizada por Lamont (2009) destaca as seguintes características: turismo baseado em serviços de lazer e experiências recreativas impulsionadas pelos interesses específicos de indivíduos, onde a atividade em si, e não apenas o destino, é considerado como a principal motivação da viagem. Essa última característica também se aplica ao cicloturismo, de acordo com a bibliografia consultada, e será aprofundada no item 3.3.

Segundo Lamont (2009), há indícios na literatura que o crescimento do TIE esteja diretamente relacionado a insatisfação no consumo do turismo de massa, este último marcado por um grande número de pessoas que buscam a replicação de sua própria cultura em contextos de pouca interação ambiental e cultural (Dowling, 2001 *apud* LAMONT, 2009).

O turismo de massa tem sido criticado por alguns autores sobre o potencial de degradação ambiental e social, enquanto existe uma crença de que o TIE, em função de sua escala mais reduzida, seria supostamente uma forma mais sustentável de turismo (Robinson & Novelli, 2005, *apud* LAMONT, 2009).

Além da insatisfação com o turismo de massa, outro fator que tem contribuído para o crescimento do TIE são as mudanças no perfil social e demográfico da população. Para Hall e Weiler (1992) nos países industrializados as pessoas estão supostamente vivendo mais tempo, se casando mais tarde e tendo menos filhos, o que resulta num maior tempo e renda disponíveis para o turismo e o lazer.

Compreender essas tendências é importante pois também estão relacionadas, mesmo que em um contexto mais amplo, ao cicloturismo.

### 3.2.2. Turismo de Aventura e Ecoturismo

Para diversos autores o cicloturismo é considerado um segmento do turismo de interesse específico, mais precisamente do turismo de aventura. (Ewert, 1987; Hall, 1992; Williams & Soutar, 2005, *apud* LAMONT, 2009). Bueno *et al.* (2011, *apud* CARVALHO, 2013, p. 68) por sua vez, entende o cicloturismo como uma modalidade do Ecoturismo, pois é uma atividade de lazer que se “compromete com a conservação de áreas naturais e incentiva a interação com as comunidades visitadas”.

Nesse sentido o presente subcapítulo traz uma breve revisão bibliográfica sobre os temas (turismo de aventura e ecoturismo) e sua relação com o cicloturismo.

O turismo de aventura emerge do campo da aventura de lazer, um ramo do lazer ao ar livre, tendo como diferença o fato de ser praticado fora das regiões de residência dos turistas. Apesar da ausência de uma definição universal, uma característica essencial desse segmento é a dependência de ambientes naturais e paisagens que ofereçam as

condições necessárias para as atividades de aventura acontecerem. Segundo Cloutier (2003, *apud* LAMONT, 2009) o ambiente natural provê as condições e o risco necessário para os turistas desenvolverem as atividades (ex: corredeiras para “*rafting*”, montanhas para escalada, trilhas na floresta para “*mountain bike*” ou “*trekking*”).

Uma vez que a “aventura” não é uma condição homogênea, mas sim um “conceito subjetivo influenciado por fatores como grau de desafio, experiência prévia e habilidades pessoais” (Lipscombe, 1995, *apud* LAMONT, 2009), as atividades de aventura costumam ser classificadas em “forte” e “fraca” (Shephard & Evans, 2005, *apud* LAMONT, 2009). Essa classificação tem sido utilizada para informar a demanda interessada sobre os riscos e habilidades requeridos dentre as várias atividades de aventura (Lamont, 2009).

Atividades de aventura forte possuem um nível alto de risco e perigo que precisa ser aceito e compreendido, requerendo dos seus praticantes preparo físico e experiência como requisitos básicos (Lipscombe, 1995; Williams & Soutar, 2005, *apud* LAMONT, 2009). Interessante notar, conforme explica Milington (2001, *apud* LAMONT, 2009), que os praticantes de aventura forte geralmente praticam as mesmas atividades durante os momentos de lazer em suas cidades de origem nos períodos de férias/feriados. Exemplos de atividades de aventura forte incluem “*rafting*” em rios, mergulho, “*mountain bike*” e escalada em montanhas.

Já as atividades de aventura “fracas” são marcadas por um grau menor de desgaste físico, ambientes naturais relativamente mais seguros e maior conforto, e apoio de um guia para gestão do risco. O menor nível de risco envolvido dispensa dos praticantes experiência prévia nas atividades (Shephard & Evans, 2005, *apud* LAMONT, 2009). Ewert (2000) identifica camping, cicloturismo, canoagem em águas paradas e “*trekking*” como exemplos comuns de atividades de aventura fracas.

No entanto, segundo Lamont (2009) a classificação de cicloturismo como uma atividade fraca de aventura pode ser questionada, uma vez que a depender do ambiente, condições climáticas e duração da viagem a atividade pode requerer um intenso preparo físico e maior nível de risco. O mesmo autor afirma que a depender das variáveis naturais, como clima, atividades consideradas a priori fracas podem se transformar em fortes.

O setor de turismo de aventura pode ser considerado um dos que mais cresce no mundo. Segundo Milington (2001), no ano 2000 o segmento de aventura correspondeu a

5 das 433 milhões de viagens internacionais, ou 1%, com uma expectativa de crescimento anual superior a 20%. No Brasil, de acordo com a Associação Brasileira de Turismo de Aventura (ABETA), o setor cresce a uma taxa anual média superior a 10% e reúne mais de 2.000 empresas (FECOMERCIO SP, 2015).

Para alguns autores (Milington, 2001, Lipscombe, 1995, *apud* LAMONT, 2009) essa tendência de crescimento está relacionada ao aumento do tempo disponível para o lazer, a crescente busca por atividades alternativas ao turismo de massa, e a uma participação crescente dos consumidores da geração “baby boomer”, nascidos entre 1946 e 1964, nesse segmento.

O ecoturismo por sua vez pode ser definido como uma modalidade do turismo que busca a conservação e a educação ambiental como objetivos intrínsecos:

O Ecoturismo é um segmento da atividade turística que utiliza, de forma sustentável, o patrimônio natural e cultural, incentiva sua conservação e busca a formação de uma consciência ambientalista através da interpretação do ambiente, promovendo o bem-estar das populações envolvidas (Ministério do Turismo, 2010, p. 17).

Reforçando essa ideia o PNUMA (*apud* CARVALHO *et al.*, 2013) caracteriza o Ecoturismo pelo contato e interesse de seus praticantes com a conservação e preservação, baseados na sustentabilidade, conservação e interpretação das paisagens naturais e espaços visitados. Nesse mesmo sentido, o Ministério do Turismo reconhece e relevância do ecoturismo enquanto importante ferramenta de conservação, seja pela disseminação de informações ambientais para os turistas, comunidade e trade envolvido, como também pela possibilidade de geração de renda para comunidades vulneráveis, muitas vezes residentes no entorno de Unidades de Conservação (Mtur, *apud* CARVALHO *et al.*, 2013). Para Pires (2002, p. 104):

O ecoturismo é um segmento turístico em que a paisagem é o principal variável como ponto de confluência dos fatores ambientais e antrópicos. O objetivo é a interação do visitante com o meio natural e humano, e a população local participa dos serviços prestados aos turistas. O ecoturismo prioriza a preservação do espaço natural em que é realizado e seu projeto contempla a conservação antes de qualquer outra atividade.

Mendonça e Neimam (2005) defendem a importância de se trabalhar o capital humano para o despertar de uma consciência ecológica e sua relação com o ambiente

natural, enquanto Carvalho *et al.* (2013) ressalta a importância do planejamento conjunto entre os poderes públicos, privado e a comunidade para o desenvolvimento do ecoturismo.

Em síntese, apesar de tanto o turismo de aventura quanto o ecoturismo ocorrerem em ambientes naturais, e serem comumente confundidos as características e motivações são diferenciadas. O primeiro possui como principal motivação a busca por desafios, superação de limites e a tolerância a riscos calculados (maiores ou menores), enquanto o segundo tem como característica principal a vivência e o aprendizado na natureza e com as comunidades locais. Compreender essas diferenças é fundamental para o adequado planejamento dos setores, e desenvolvimento de produtos alinhados às motivações e expectativas dos diferentes públicos.

O cicloturismo, em função de suas características intrínsecas, é considerado pela bibliografia internacional como uma modalidade do turismo de aventura, e que pode articular outros segmentos como o turismo rural, o ecoturismo, o cultural e o gastronômico (Soares, 2010; Saldanha *et al.*, 2015; Carvalho *et al.*, 2013).

A conceituação do cicloturismo, tendências de crescimento, benefícios gerados para as comunidades visitadas e elementos estruturantes para um bom planejamento cicloturístico serão apresentados na seção posterior.

### **3.3. Cicloturismo**

#### **3.3.1. Breve histórico do ciclismo**

O reconhecimento pela concepção da bicicleta é atribuído à Leonardo da Vinci, que segundo indicam manuscritos datados de 1490 esboçou uma máquina com duas rodas de tamanho igual em linha, assento, sistema de direção e transmissão por correntes. Segundo Hoyt & Hoyt (*apud* LAMONT, 2009) impressiona o fato do sistema de transmissão por correntes, concebido por Da Vinci no sec XV ser muito similar ao sistema utilizado nas bicicletas atuais.

O primeiro modelo que deu origem a bicicleta atual, de acordo com Roldan (2000), foi desenvolvido pelo Barão de Karl Drais Von Samerbroon. Tratava-se de um veículo em

madeira, com um guidão que orientava a roda dianteira e impulsionado pelos pés. Apelidado de “cavalo de passatempo”, essa bicicleta primitiva transformou-se em “mania entre os parisienses de classe alta”, sendo utilizada como forma de lazer para passear por praças e jardins com pavimentos planos (Hoyt & Hoyt, 1984, *apud* LAMONT, 2009).



Figura 3.3.1 - Representação artística da bicicleta modelo “cavalo de passatempo”.

Fonte: Google imagens.

Em 1865, na França, são acoplados à roda dianteira pedais dando origem ao modelo conhecido como Velocípede, que rapidamente se popularizou pela França e Inglaterra. Segundo Cavallari (2012, p.133) o velocípede “logo se transformou em um veículo de transporte, eficiente e econômico, para a crescente classe trabalhadora urbana na Inglaterra, da época da revolução industrial”.

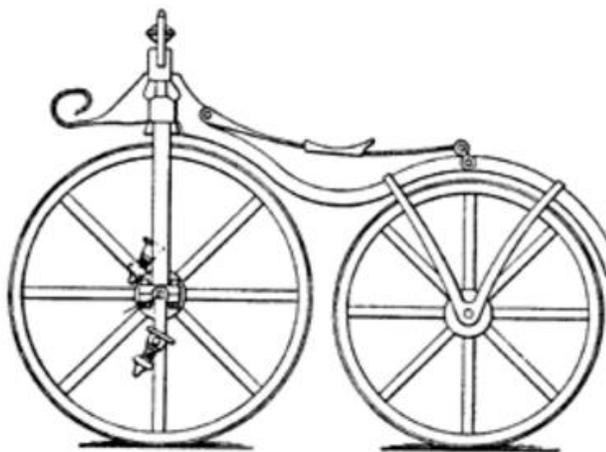


Figura 3.3.2 - Representação da bicicleta modelo Velocípede.

Fonte: Google imagens

Posteriormente, em 1870, com o avanço da metalurgia que permitia a fabricação de peças mais leves e compactas, viriam as bicicletas de roda alta, também conhecida como *penny farthing*, ou moeda de um centavo, pelo tamanho da sua roda (Figura 3.3.3).

Com estrutura e rodas de metal envoltas por borracha sólida e pedais conectados diretamente a roda dianteira, que por sua vez era muito maiores do que a traseira, o modelo permitia maior conforto e rendimento do que os modelos anteriores. Segundo Roldan (2000), essa foi a primeira máquina chamada de bicicleta (que significa duas rodas). No entanto o modelo trazia grande grau de insegurança devido ao alto centro de gravidade, sendo popularmente conhecido como “esmagador de ossos”.

Como a pessoa sentava muito acima do centro de gravidade, se a roda dianteira esbarra-se em uma pedra ou uma raiz no caminho, ou a aparição repentina de um cachorro, o equipamento inteiro girava sobre o eixo dianteiro e o ciclista, com suas pernas presas no guidão, caía inevitavelmente de cabeça (Roldan, 2000, p. 13).



Figura 3.3.3 - Bicicleta modelo “*penny farthing*”

Fonte: Lamont, 2009. p. 59.

Visando superar os problemas de segurança do modelo anterior e facilitar o uso pelo público feminino, Jonh Kemp Satarley desenvolveu em 1885 o modelo considerado a base

fundamental para as bicicletas como conhecemos hoje, denominado “a bicicleta segura de duas rodas”.

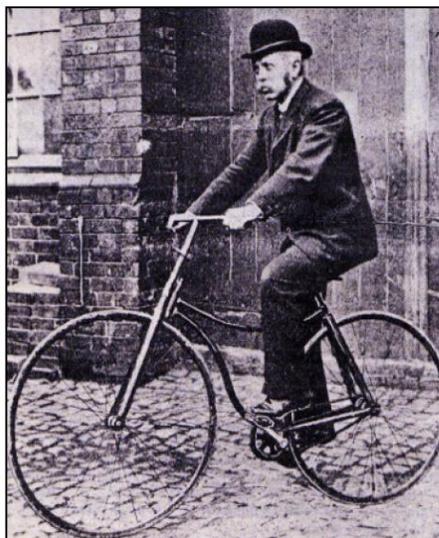


Figura 3.3.4 - Jonh Kemp Satarley testa a sua invenção, a “bicicleta segura”.

Fonte: Lamont, 2009. p. 60.

Roldan (2000) ressalta que uma inovação importante desse modelo foi a incorporação das relações dentadas (catracas), que permitiam uma velocidade e desempenho superior as de roda grande, mesmo com a roda dianteira menor e com igual tamanho a traseira, e com mais segurança. Outra evolução importante e utilizada até os dias de hoje foi a incorporação das rodas com pneu com câmara, introduzidas pelo irlandês Dunlop, o que tornou as pedaladas mais seguras e confortáveis (Carvalho *et al.* 2013).

Com a melhoria do design, métodos e materiais de fabricação as bicicletas além de se tornarem mais seguras foram ficando cada vez mais baratas e populares. Assim, segundo Tobin (apud Lamont 2009), teve início na década de 1890 o fenômeno conhecido como “bicycle boom”, marcado pela venda de milhões de unidades nos Estados Unidos e na Europa.

Além disso, como os carros motorizados ainda estavam em desenvolvimento e eram muito pouco acessíveis, as bicicletas eram a alternativa para a independência na mobilidade urbana e viagens de lazer à zona rural, levando assim às primeiras experiências de cicloturismo,

Segundo Wells et al. (*apud* LAMONT, 2009): foi a “habilidade da bicicleta para superar as fronteiras da cidade e permitir o acesso à zona rural que popularizou o cicloturismo no final da década de 1890 e início dos anos 1900 na Europa” (LAMONT, 2009, p. 61).

Essas condições contribuíram para o surgimento de clubes de cicloturismo pela Europa no final do sec. XIX, primeiro na Inglaterra em 1878, o Bicycle Touring Club, e posteriormente na França (1881), o que viria a se tornar posteriormente a Federação Francesa de Cicloturismo (Cavallari, 2012, *apud* CARVALHO *et al.*, 2013).

A possibilidade de realizar viagens tendo a bicicleta como principal meio de transporte, permitiu a união entre turismo e ciclismo dando origem ao cicloturismo.

### 3.3.2. Definição e características do Cicloturismo

A definição mais precisa e clara possível do fenômeno sobre investigação em uma pesquisa é fundamental para a correta definição de seus métodos, revisão bibliográfica, avaliação dos resultados e alcance dos objetivos (Neuman *apud* LAMONT, 2009). Esse capítulo apresenta uma breve revisão sobre os conceitos existentes na literatura sobre Cicloturismo e indica o que melhor atende aos propósitos e será adotado pela presente pesquisa.

Inicialmente é importante ressaltar a inexistência de uma definição universal para o conceito de cicloturismo, apesar do seu crescimento mundial e dos reconhecidos benefícios para o desenvolvimento econômico de comunidades rurais, como explica Lamont (2009, p. 64):

Apesar do crescimento do turismo relacionado ao ciclismo em termos de participação, o interesse político nesta forma de turismo como indutor do desenvolvimento econômico e social nas zonas rurais e o interesse crescente da academia neste fenômeno, a literatura existente ainda não oferece uma definição universalmente aceita para o turismo de bicicleta. Até a presente momento a maioria dos estudos sobre o tema adotam definições inconsistentes, resultando em um corpo de conhecimento fragmentado que não facilita a comparação dos resultados das pesquisas (traduzido pelo autor).

Para Faulks (2007, *apud* SALDANHA *et al.*, 2015) o cicloturismo pode ser definido como um passeio ou viagem a lazer na qual o ciclismo é um componente central da experiência turística, com duração e distância variadas.

Lumsdon (*apud* LAMONT, 2009, p. 54) corrobora com essa visão, descrevendo o turismo de bicicleta como “um espectro de atividades tendo no ciclismo como componente fundamental fora da região de origem imediata”.

Ritchie (1998), em sua tese de doutorado sobre o perfil demográfico, motivações e percepções dos cicloturistas da ilha Sul da Nova Zelândia, define o cicloturista como:

Uma pessoa que esteja longe de sua cidade natal ou país por um período não inferior a 24 horas ou uma noite, com a finalidade de feriado ou férias, e para quem o uso da bicicleta como meio de transporte é parte integrante de sua viagem de férias/feriado. Essa viagem pode ser organizada de forma independente ou comercialmente, incluindo a contratação de serviços de apoio (Ritchie, 1998, p. 568 - 569).

Se por um lado a definição de Ritchie amplia as possibilidades do estudo do ciclotuismo ao incluir as excursões comercialmente organizadas (seja por agências ou grupos de ciclismo), a restrição temporal “deslocamentos superior a 24 horas” acaba por excluir os turistas que realizam viagens de um dia relacionadas ao ciclismo, incluindo eventos ciclistas diários, e que podem gerar benefícios econômicos para as comunidades receptoras (Faulks *et al.* 2006, *apud* LAMONT, 2009).

Segundo a instituição não governamental Sustrans, que atua na promoção da mobilidade sustentável no Reino Unido, cicloturismo é definido como “visitas recreativas, diárias ou com pernoite, para fora da região de origem, envolvendo o ciclismo de lazer como um elemento fundamental e significativo da visita” (Sustrans, 1999, p. 1.).

Já para Schetino (*apud* Carvalho *et al.*, 2013), além de ter a bicicleta como principal meio de transporte, o cicloturismo se diferencia do turismo esportivo pois o segundo tem como foco o esporte e o turismo fica em segundo plano.

Outros autores, como Simonses e Jorgenson (1998) e Ritchie (1998), excluem as corridas de bicicleta em função da motivação principal ser a competição e não o lazer e recreação durante as férias e feriados. Essa visão é apoiada por Hall (*apud* LAMONT, 2009), que considera o cicloturismo como uma forma de turismo de aventura caracterizado pela “interação do turista com o ambiente natural e presença de elementos

de risco que são enfrentados pelo participante como parte da experiência”, em contraponto às regras e definições determinadas em uma competição.

Por outro lado, a exclusão de pessoas que viajam para além de sua região de origem para participar de corridas de bicicleta ignora a relação desse segmento de ciclistas com o turismo. Nesse sentido, Bull (2006 *apud* LAMONT, 2009) argumenta pela inclusão dos eventos de ciclismo na definição de cicloturismo, alegando que os participantes de corridas frequentemente vêm de outras regiões apresentado uma relação direta com o turismo.

A partir da revisão dos conceitos supracitados, percebe-se que três variáveis principais influenciam a definição de cicloturismo: motivação, duração e distância da viagem/deslocamento. Para a padronização de conceitos e geração de dados comparáveis, Lamont (2009) sugere que cada país adote para a variável “distância de deslocamento” um valor mínimo.

O diagrama a seguir, elaborado por Lamont (2009) com base na produção de outros autores, exemplifica a relação do cicloturismo com seus diferentes segmentos (cicloturismo independente, ciclismo recreativo, eventos) e características.

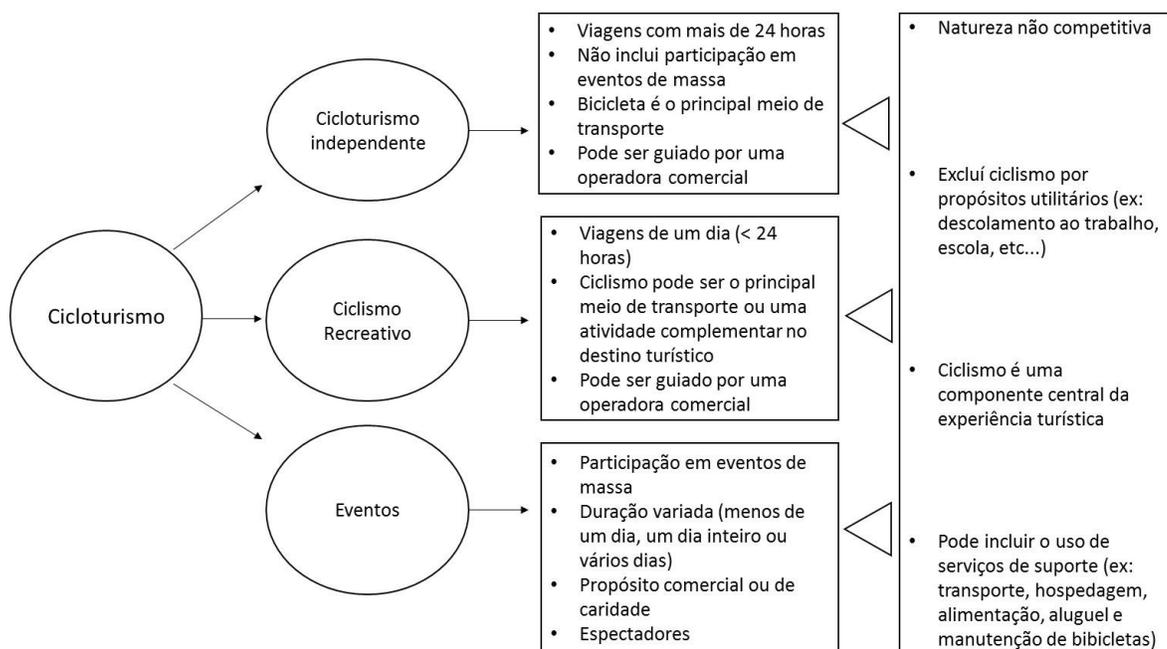


Figura 3.3.5 - Segmentos de cicloturismo.

Fonte: Elaborado pelo autor com base em Lamont, 2009

Em resumo, o cicloturismo pode ser definido em 6 parâmetros: (1) experiência de ciclismo em lugar afastado da região de moradia fixa, (2) pode estender-se em um único dia ou vários dias de viagem; (3) a natureza da atividade de cicloturismo não é competitiva; (4) andar de bicicleta deve ser o objetivo principal da viagem; (5) a participação no cicloturismo ocorre apenas em um contexto ativo, e (6) cicloturismo é uma forma de recreação ou lazer (Lamont, 2009).

Complementando essa visão, Cavalari (2012) ressalta como uma característica fundamental da atividade a busca pela experiência ao ar livre e a interação com o meio natural e atores sociais das regiões visitadas.

A partir da revisão dos conceitos existentes na literatura e supracitados, seus pontos positivos e limitações, e considerando ainda o objetivo principal da presente pesquisa, o cicloturista é definido nesse estudo como: “uma pessoa que esteja distante da sua cidade natal, com o propósito de lazer ou viagem em período de férias ou feriado, com duração e distância variadas, tendo o ciclismo como um componente central da experiência turística. A viagem pode ser organizada de forma independente ou com o apoio de uma agência ou grupo, e incluir o uso de serviços e diferentes modais de transporte” (adaptado de Lamont, 2009).

### *3.3.2.1. Características do cicloturismo*

Diversos autores atribuem ao cicloturismo a característica de articular outros segmentos, como o turismo rural, o ecoturismo, o cultural e gastronômico, além de gerar benefícios econômicos distribuídos em uma região e por um período mais prolongado do que o turismo convencional (Soares, 2010; Saldanha *et al.*, 2015; Carvalho *et al.*, 2013).

Isso ocorre pois os cicloturistas tendem a percorrer múltiplos destinos ao longo de sua rota de trânsito, e por um período geralmente maior do que os turistas que utilizam veículos motorizados em função do raio de alcance diário inferior. Por exemplo, enquanto um turista viajando em automóvel pode percorrer até 1.000 km em um único dia, em bicicleta os deslocamentos diários tendem a ficar entre 40 e 80 km (Soares, 2010).

Outras especificidades do cicloturismo são: a possibilidade de combinar uma atividade física à experiência turística, trazendo ao viajante uma sensação de bem-estar

em função da liberação de endorfina e adrenalina; facilidade de interação e troca com as pessoas dos lugares visitados; possibilidade de acesso a locais restritos ou inviáveis a circulação de veículos motorizados; possibilidade de conhecer detalhes de lugares que seriam imperceptíveis em outros modais.

Para Cavallari (2012. p. 133):

Hoje, o cicloturismo representa muito mais do que apenas uma forma eficiente e econômica de viagem. Em meio à crise climática, aos questionamentos éticos e econômicos sobre nosso atual estilo de vida, nossos métodos de produção e hábitos de consumo, diante da busca constante e mais responsável por melhor qualidade de vida, novamente a bicicleta, através do cicloturismo, apresenta seu discurso revolucionário e libertário.

O cicloturista vive intensamente o seu trajeto e dá tanta ou maior importância ao percurso do que o destino final (Soares, 2010), além de viajar em busca da filosofia da experiência ao ar livre, entrando em contato com a natureza e com a população local (Cavallari, 2012). Para Roldan (2000), a atividade combina a paixão pelo ciclismo ao prazer da realização de uma viagem.

Em relação às motivações dos cicloturistas, Ritchie (1998) na sua pesquisa na Ilha Sul da Nova Zelândia identificou 6 principais fatores, apresentados por ordem de importância: (1) desenvolvimento de novas habilidades e auto desafio, (2) estar sozinho, perto da natureza e longe de ambientes populosos, (3) explorar uma área e seu entorno em detalhes, (4) desafiar-se fisicamente, melhorando a saúde pessoal, (5) experimentar lidar com situações de risco, (6) conhecer novas pessoas e interagir com comunidades locais, (7) fugir da rotina e apreciar paisagens rurais.

A revisão bibliográfica realizada por Lamont (2009) sobre a motivação dos cicloturistas, que analisa pesquisas realizadas na Dinamarca (Simonsen & Jorgenson, 1998) Alemanha e Reino Unido (Jabaudon, 2003) e Nova Zelândia (Ritchie, 1998) evidencia a existência de um amplo espectro de engajamento/motivação em relação ao cicloturismo. Nesse sentido a incompatibilidade entre as conclusões dos referidos estudos indicam que as motivações não são “homogêneas”, variando entre regiões.

No Brasil a única pesquisa sobre o perfil dos cicloturistas brasileiros que se tem conhecimento foi elaborada pelo Clube de Cicloturismo no Brasil em 2008, sobre a coordenação de Andressa Paupitz, e com a participação de 302 cicloturistas através de

consulta “on line”. A pesquisa aponta que a principal motivação é a aventura (44%) seguido do contato com a natureza e o ambiente (35%) (Paupitz, 2008). Maiores informações sobre essa pesquisa e a comparação dos seus resultados com os levantados no Sul da Bahia serão abordados ao longo do presente estudo.

Em relação ao processo de planejamento e escolha do destino de viagem, a pesquisa de Lamont (2009) com cicloturistas australianos apontam que a preocupação fundamental na escolha da viagem é a capacidade da região em apoiar o cicloturista, que pode ser traduzida em “qualidade de infraestrutura (estradas e ciclovias), serviços de apoio, facilidades de acesso e cenário natural”.

Para além da qualidade das estradas, outros fatores que possuem grande influência na escolha de uma região é a segurança das estradas, existência de ciclorotas e qualidade dos cenários naturais (Lamont, 2009, p. 610).

Lamont entende que os cicloturistas utilizam o conceito de destino multimodal: “o cicloturista não escolhe uma região de forma isolada, mas sim uma área geográfica mais ampla” (Lamont, 2009). Isso sugere a importância de um planejamento regional integrado entre os diferentes atores e municípios para o fortalecimento ou promoção da atividade.

### 3.3.2.2. *Tendências de crescimento do cicloturismo*

O cicloturismo cresceu significativamente nas últimas duas décadas, sendo um mercado consolidado em diversos países europeus e América do Norte. No Reino Unido em 1997 foram estimados aproximadamente 3,2 milhões de cicloturistas domésticos e 950 mil internacionais, enquanto na Alemanha 2% da população utiliza a bicicleta como principal meio de transporte durante as viagens de férias ou feriados. (Hofmann e Sustrans, *apud* LAMONT, 2009).

Segundo Lamont (2009) a tendência de crescimento do cicloturismo no mundo está relacionada aos seguintes fatores: (1) acessibilidade da prática do ciclismo, seja em termos de habilidade requerida como numa perspectiva financeira, (2) comprovação e ampla divulgação pela comunidade médica e publicações sobre saúde e estilo de vida dos benefícios à saúde promovidos pelo ciclismo; (3) maior preocupação da população

com um estilo de vida saudável (4) ampliação de roteiros estruturados e dedicados ao cicloturismo, sobretudo na Europa, América do Norte e Austrália (Lamont, 2009).

Alguns autores apontam a relação entre uso cotidiano da bicicleta/existência de uma cultura pró mobilidade nas regiões emissoras de turistas e o desenvolvimento do cicloturismo, assim como a contribuição do cicloturismo para o uso da bicicleta em deslocamentos diários (Saldanha *et al.*, 2015). Na Alemanha por exemplo, tido como um dos principais mercados de cicloturismo do mundo e onde 15% da população anda de bicicleta todos os dias, 49% dos alemães realizaram passeios de um dia e 6 % realizaram viagens com duração maior a cinco dias em 2009 (Koch, 2013, *apud* SALDANHA *et al.*, 2015).

Além disso há de se observar o crescimento do uso da bicicleta como meio de transporte como uma alternativa à crise de mobilidade em muitas grandes cidades, junto com uma maior consciência individual e dos governos sobre os impactos negativos da automobilização. Nesse sentido, como sugerido por Saldanha *et al.* (2015), o uso da bicicleta para deslocamentos cotidianos pode ser uma porta de entrada para o cicloturismo, e vice e versa.

### 3.3.2.3. *Elementos fundamentais para a oferta do cicloturismo*

Para que o cicloturismo possa ocorrer e atrair a demanda esperada, é necessário o planejamento e preparação das regiões de interesse considerando alguns elementos fundamentais, como: sistema de estradas e rotas alternativas, sinalização e serviços de hospedagem e alimentação.

- Sistema viário

É consenso na literatura que a questão da segurança é o principal ponto a ser considerado para o planejamento de um roteiro turístico<sup>9</sup> para bicicletas. Ciclistas tendem

---

<sup>9</sup> O roteiro turístico “resume o processo de ordenação de elementos de uma viagem, além de definir as diretrizes que irão desencadear a posterior circulação turística, criando fluxos e possibilitando um aproveitamento racional dos atrativos a visitar” (Bahl, 2004, p.31).

a preferir rotas segregadas por uma questão de segurança, próximas a natureza e com belos cenários (Ritchie, 1998).

Nesse sentido, a existência de um sistema de estradas e rotas alternativas, composto preferencialmente por estradas vicinais ou completamente isoladas do tráfego de carros é fundamental. Além das vias vicinais e isoladas, alguns autores recomendam a implantação de acostamentos largos para criar uma margem de segurança para ciclistas que compartilham estradas com veículos motorizados (EcoGIS Consultants, 2000, Koorey, 2001, *apud* LAMONT, 2009).

As áreas rurais, por conta das vias mais calmas, teriam um maior potencial para atração de cicloturistas em comparação aos movimentados destinos urbanos (Ritchie, 1998).

A sensação de insegurança, sobretudo aos novos adeptos do esporte, pode afetar o ingresso de uma demanda reprimida no cicloturismo, como explica Lamont (2009, p. 83):

Assegurar a segurança dos ciclistas na concepção de infra-estruturas de ciclismo é fundamental para atrair novos participantes para a atividade. Lumsdon (2000) argumenta que o medo de compartilhar o espaço rodoviário com o tráfego de veículos pode atuar como uma restrição à participação no ciclismo. Pode existir demanda latente, mas o potencial total do turismo relacionado ao ciclismo não será atingido até que sejam implementadas medidas de segurança adequadas.

Desta forma, a implantação de rotas regionais e nacionais, livres da circulação de veículos motorizados na maior parte de sua extensão, tem sido adotada como uma estratégia eficiente para atrair novos ciclistas para a atividade. Alguns exemplos são o Sistema Nacional de Ciclorotas no Reino Unido, bem como a rede Eurovelo, como veremos na subseção 3.3.3.

Uma tendência para a implantação dessas rotas tem sido a utilização de ferrovias desativadas, como se observa em países como EUA, Austrália, Nova Zelândia, Reino Unido e Canadá (Oxer, 2001).

- Sinalização

Diversos autores consideram a estrutura de sinalização física dos roteiros como um elemento fundamental para o cicloturismo, por permitir que os turistas trafeguem de forma autônoma, com segurança e aproveitando ao máximo os atrativos existentes ao longo do percurso, influenciando diretamente a experiência do turista. (Cope *et al.*, 1998; Downward & Lumsdon, 2001; Ritchie, 1998, *apud* LAMONT, 2009).

Ritchie (1998) afirma que em muitos destinos os mapas específicos para ciclismos ainda não existem ou possuem uma baixa qualidade de informação, sendo a sinalização física fundamental para uma boa experiência turística.

Nesse sentido, Soares (2010, p. 23) sugere que:

As setas pintadas em postes ou cercas, que demandam investimento bem pequeno, são muito eficientes para indicar o caminho. No entanto, para chamar a atenção para atrativos extras como cachoeiras ou arquitetura, é conveniente a instalação de placas informativas.

- Hospedagem

Apesar de ser um dos setores de serviços mais procurados (e beneficiados) por cicloturistas, existe pouca bibliografia disponível sobre as preferências e escolhas de hospedagem por estes. As pesquisas existentes até o momento indicam que as preferências são heterogêneas e variam de acordo com o perfil socioeconômico dos cicloturistas entre regiões e países.

Na Áustria por exemplo, em 1999 a maioria dos ciclistas se hospedou em Hotéis 4 estrelas (Hofmann, *apud* Lamont 2009), enquanto que na Dinamarca prevalece a procura por camping (53%) e albergues da juventude (17%) (Simonsen and Jorgenson, *apud* Lamont 2009). Já no Brasil, de acordo com Paupitz (2008), a preferência por hospedagem é em hotéis/pousadas (46%), seguida por camping (16%) e casa de moradores (15%).

Outros setores importantes para o cicloturismo, mencionados por Ritchie (1998), são:

- Transporte: serviço de transporte para acesso às regiões de interesse (Ex: companhias aéreas, de ônibus e de trem, principalmente na Europa).
- Alimentação e bebidas: a dificuldade prática de se carregar grandes quantidades de comida na bicicleta, assim como a necessidade de reposição das calorias gastas em um dia de pedalada requer que os cicloturistas se alimentem bem. Nesse sentido é comum a utilização de restaurantes locais, apesar de alguns cicloturistas (sobretudo aqueles acampados e em regiões remotas e sem serviços) prepararem a sua própria comida em seus acampamentos.
- Demais serviços de suporte, que incluem aluguel de bicicletas, oficinas para manutenção de bicicleta, serviços de transporte de bagagens, mapas de navegação específicos para cicloturismo.

#### 3.3.2.4. *Benefícios econômicos, sociais e ambientais do cicloturismo para as comunidades visitadas*

A contribuição do cicloturismo para o desenvolvimento econômico regional, sobretudo em pequenas localidades rurais, é amplamente reconhecida pela literatura existente, sendo descrita por autores internacionais como Lamont e Ritche na Oceania, Zovko e Sustrans na Europa, Geller na América do Norte, e Soares e Cavallari no Brasil.

Para Lamont “*é evidente que o cicloturismo gera principalmente impactos sociais e econômicos favoráveis para as comunidades envolvidas*” (2009, p. 78).

Entre os principais efeitos positivos sistematizados por Soares (2010) no “Manual de incentivo e orientação aos municípios brasileiros para implantação de circuitos cicloturísticos”, destacam-se justamente os de cunho econômico, como a diversificação da economia regional e incremento do mercado com a criação de micro e pequenos negócios, geração de empregos e demanda pela qualificação profissional, maior distribuição de renda, exploração do turismo na baixa temporada e aumento da permanência do turista na região, bem como o reposicionamento da região alinhada à sustentabilidade.

Estudo realizado pela Sustrans (1999, *apud* LAMONT, 2009) estimou uma contribuição do cicloturismo da ordem de £ 635 mi anuais apenas para o Reino Unido, com uma projeção para £ 14 bi anuais para a toda a Europa até 2020.

Zovko (2013), em estudo que identifica oportunidades para expansão do setor e calcula o valor do cicloturismo para a Escócia, intitulado “The Value of Cycle Tourism”, estima uma contribuição anual de entre £ 117,20 e £ 239 milhões por ano, dependendo da metodologia e os dados utilizados, entre benefícios diretos (despesas dos ciclistas de lazer, eventos e infraestrutura) e indiretos (benefícios para a saúde), conforme Tabela 3.3.1 a seguir.

Tabela 3.3.1 - Contribuição do ciclismo de lazer na Escócia

<b>Valores econômicos</b>	<b>(£ milhões)/ano</b>
Benefícios para a saúde	4.0
Eventos ciclísticos de lazer	5.6
Infraestrutura ciclística de lazer	1.5
Despesas realizadas por ciclistas de lazer	106.2 - 228.2
Contribuição econômica total	117.4 - 239.3

Fonte: Elaborado pelo autor com base em Zovko (2013).

Segundo Zovko (2013) o principal valor adicionado pelos cicloturistas se dá em função das despesas diretas, como gastos com alimentação, bebida, hospedagem, manutenção e “souvenirs”. Na Escócia cerca de 40% dos gastos se reverte ao alojamento, 30% em alimentação e bebidas, e o restante em bens e serviços diversos.

Apesar da limitação para aquisição de “souvenirs” em função da dificuldade de transportar grandes objetos e necessidade de viajar o mais leve possível, as compras são compensadas pela demanda por produtos e serviços locais, sobretudo os de alimentação para reposição da energia gasta, que pode chegar a até 5.000 calorias por dia (Livestrong, 2011), e maior frequência de paradas do que em comparação a o deslocamento de um turista convencional.

Isto significa que as empresas ao longo da rota e as comunidades locais podem se beneficiar mais com ciclistas de lazer do que com os turistas em geral, em função da compra de alimentos e uso de serviços. Como mencionado

anteriormente, o aumento do consumo de energia para turistas ativos deve gerar ainda mais receita para as empresas locais. Além disso, esta despesa tem um efeito ampliado sobre a economia através do seu impacto sobre a oferta e os rendimentos das partes interessadas (Zovko, 2013, p.23 - traduzido pelo autor).

Reforçando a visão de Zovko, Lamont (2009) indica que o setor de acomodação tem sido o mais beneficiado pelo cicloturismo, mencionando como exemplo a Ciclorota ao longo do rio Danúbio, na Áustria, que apresenta taxa de ocupação anual acima de 80% por ciclistas.

Além disso, uma vez que os ciclistas têm preferência por estradas vicinais de terra, estão mais propensos a visitar comunidades rurais e estabelecimentos comerciais menos tradicionais em comparação aos turistas motorizados, ampliando assim a distribuição de renda (Highland Cycle Forum, *apud* ZOVKO, 2013).

Na Escócia, segundo Weston (*apud* ZOVKO, 2013), os ciclistas que pernoitam tendem a gastar mais do que o dobro do que os cicloturistas de lazer (1 dia).

Ritchie and Hall (1999) identificaram 6 setores de negócios mais procurados por cicloturistas na Nova Zelândia: (1) hospedagem, (2) alimentação, incluindo cafés, bares e restaurantes, (3) aluguel e manutenção de bicicletas, (4) entretenimento, (5) atrações e atividades turísticas e (6) transporte (ferroviário ou ônibus por exemplo).

Na Alemanha por exemplo, considerado um dos principais mercados de cicloturismo do mundo, com aproximadamente 21 milhões de cicloturistas e 150 roteiros estruturados, a atividade movimentava cerca de 5 bilhões de Euros anuais, o que representou quase a totalidade do movimento brasileiro com todo o turismo interno no ano de 2009 (Soares, 2010; Koch, 2013, *apud* SALDANHA *et al.*, 2015).

Em relação aos benefícios ambientais do cicloturismo podemos citar a autossuficiência energética e o fato da bicicleta ser um meio de transporte não poluente e que emite baixos níveis de ruído. Outros efeitos positivos da implantação de roteiros cicloturísticos, para além dos econômicos já mencionados, são: diferenciação dos destinos, aumento da consciência da população local e dos turistas sobre a proteção ambiental em função da sinalização dos atrativos e ações educativas, estímulo ao uso da bicicleta pela população local, valorização da herança cultural regional (material e imaterial) e intercâmbio entre moradores e visitantes conforme apresentado no quadro a seguir (Soares, 2012).

Quadro 3.3.1: Resumo dos benefícios do cicloturismo para comunidades

Dimensão	Benefícios
Ambiental	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Autosuficiência energética e ausência de emissões atmosféricas</li> <li>▪ Aumento da consciência da população local e dos turistas sobre a proteção ambiental</li> <li>▪ Estimulo ao uso da bicicleta como meio de transporte e lazer à população local</li> </ul>
Social/ Cultural	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Valorização da herança cultural regional (material e imaterial)</li> <li>▪ Intercâmbio entre moradores e visitantes</li> </ul>
Econômico	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Geração de renda e maior tempo de permanência do turista na região em relação ao turismo convencional</li> <li>▪ Exploração do turismo na baixa temporada</li> <li>▪ Diversificação da economia regional e incremento de micro e pequenos negócios</li> </ul>

Fonte: Elaborado pelo autor com base no Manual do Cicloturismo Brasileiro (Soares, 2012).

### 3.3.3. Cicloturismo no Mundo: algumas experiências

Como vimos nas seções anteriores, em função de uma tendência global de crescimento do Turismo de Interesse Específico, no qual se incluem o turismo de aventura e o cicloturismo, associado ao reconhecimento dos benefícios pessoais, ambientais, sociais e econômicos do cicloturismo, sobretudo para as áreas rurais, diversos países da Europa, Oceania e América do Norte tem investido em pesquisas, instrumentos de planejamento e políticas públicas para fomentar o desenvolvimento desta atividade.

A seguir são descritas algumas experiências internacionais consideradas bem sucedidas e que podem inspirar a elaboração de futuros roteiros.

- Eurovelo: União Europeia

A União Europeia, através da Federação Europeia de Ciclistas (FEC), em cooperação com parceiros nacionais e regionais está implantando um dos principais projetos cicloviários do mundo, conhecido como Eurovelo. Trata-se de uma rede

composta por 15 ciclovias que irão totalizar cerca de 70.000 km em 2020 ao longo de todo o continente Europeu, envolvendo 43 países (Figura 3.3.6)



Figura 3.3.6 - Croqui da Rede de ciclorotas europeia

Fonte: Federação Europeia de Ciclistas

Atualmente, com cerca de 45.000 km vias de sinalizadas e dedicadas ao ciclismo, entre vias segregadas e não segregadas, o projeto busca impulsionar tanto o cicloturismo como também os deslocamentos diários nas regiões atendidas pela Rede.

Segundo a FEC entre os principais objetivos do projeto estão:

Garantir a implementação de uma rede de ciclovias de altíssima qualidade em toda a Europa, baseado nas melhores práticas construtivas e com a padronização de normas (mesmo padrão de qualidade), assim como “encorajar um grande número de cidadãos europeus a praticarem o turismo saudável e sustentável, através do cicloturismo. (FEC, 2017).

Além da padronização da qualidade, sinalização e a impressionante extensão das Rotas (a mais longa possui 10.400 km), outro ponto positivo do projeto é a gestão integrada através de um Centro Nacional de Coordenação.

- Rede Cicloviária Nacional – Reino Unido

O sistema nacional de rede cicloviária do Reino Unido é considerado por Lamont (2009) como um dos principais exemplos de infraestrutura cicloviária do Mundo. Concebido pela ONG “British sustainable transport charity” (Sustrans) o projeto implantou uma rede nacional de rotas sem caro, utilizada para deslocamentos diários, ciclistas de lazer, cicloturistas e caminhantes.

Atualmente a Rede possui mais de 24.000 km sinalizados entre ciclovias e estradas vicinais, beneficiando aproximadamente 5 milhões de pessoas (Sustrans, 2017), entre ciclistas, pedestres, corredores, cadeirantes e cavaleiros, além de englobar 3 Rotas da Eurovelo.

Segundo Lamont (2009) diversos estudos foram publicados abordando os benefícios econômicos, sociais e para a saúde pública associado ao uso desta Rede (por exemplo: Cope, Doxford, & Hill, 1998; Downward & Lumsdon, 2001; Lumsdon, Downward, & Cope, 2004). O estudo mais recente, elaborado pela Sustrans, estimou uma contribuição superior a £ 1 bilhão entre os benefícios diretos e indiretos associados ao turismo e à melhoria da saúde pública (SUSTRANS, 2017).

A gestão e manutenção da Rede Nacional Cicloviária é realizada de forma compartilhada entre seus diversos proprietários: como por exemplo as autoridades locais, agencias ferroviária, rodoviária e de rios e canais, Comissão Florestal e a instituição não governamental Sustrans.



Figura 3.3.7 – Rede Ciclovária do Reino Unido

Fonte: Sustrans, 2017.

- “The Great Trail” - Canadá

A “The Great Trail”, ou trilha grandiosa, foi concebida para cruzar o Canadá de costa a costa, conectando mais de 500 trilhas já existentes e novas trilhas, 15 mil comunidades e abrangendo 13 províncias ao longo do seu percurso de 24.000 km, dos quais 90% encontram-se prontos, conforme ilustra a Figura 3.3.8. Mais do que uma trilha recreativa para pedestres e ciclistas, o projeto é apresentado como um símbolo de integração nacional e conexão dos canadenses com a natureza. Sua inauguração está prevista para agosto de 2017, como parte das comemorações de 150 anos do Canadá.

O projeto deste roteiro começou em 1992, com a fundação de uma organização sem fins lucrativos, a Trans Canada Trail, mantida por doadores, e responsável pela gestão do projeto.

Segundo a Trans Canada Trail, a intenção é que a trilha seja utilizada por ciclistas, pedestres/caminhantes e cavaleiros no verão, e também por esquiadores e turistas em “snowmobiles” durante o inverno.

A experiência de uso da trilha é facilitada por um mapa interativo e um aplicativo para IOS, ambos disponíveis no site do projeto, com informações diversas sobre a história dos lugares, navegação, serviços e equipamentos disponíveis.

Assim como a Rede Nacional de Ciclovias do Reino Unido, o projeto é gerido por uma instituição sem fins lucrativos, que capta recurso e realiza sua implantação por meio de parcerias com Governo, empresas e cidadãos doadores.



Figura 3.3.8 – Situação de implantação da “The Great Trail” em 20/04/2017

Fonte: Trans Canada Trail, 2017

- Observatório Nacional de Vias Verdes (França)

A França desenvolveu uma comissão interministerial para a promoção do ciclismo, incluindo a elaboração de um plano de ação para a mobilidade ativa, e estabeleceu a criação de um Observatório Nacional de Ciclorotas e Vias Verdes (ON3V), este último em parceria com a Associação Francesa de Ciclovias e Corredores Verdes.

Esse observatório, que possui o objetivo de monitorar e orientar as políticas relacionadas a expansão e manutenção da rede cicloviária é considerado uma referência internacional no tema (SALDANHA *et al.*, 2015).

### 3.3.4. Cicloturismo no Brasil

Se em diversos países da Europa e América do Norte o cicloturismo já é uma atividade consolidada, no Brasil a atividade ainda é recente e os roteiros oficiais (produtos) existentes no mercado são poucos e ainda estão em desenvolvimento (Pedrini *et al.*, 2012, Carvalho, 2013).

A atividade começa a adquirir os primeiros praticantes no Brasil após a chegada das bicicletas do tipo “mountain bike”, no início da década de 1980, permitindo que os ciclistas trafegassem por estradas vicinais, menos movimentadas do que as vias asfaltadas. Na mesma década, surgem os primeiros grupos de pedal noturno em grandes cidades, como os Sampa Bikers, responsáveis pela organização de passeios e viagens, inicialmente de forma amadora e posteriormente de forma profissional, assim como as primeiras agências especializadas em turismo de bicicleta (Garcia, 2017).

O surgimento de sites especializados e instituições dedicadas ao fomento da atividade, como o Clube do Cicloturismo do Brasil em 2001, vem facilitando a troca de informações entre os praticantes, contribuindo para a difusão da atividade, desenvolvimento de novos produtos e crescimento do número de cicloturistas. Da mesma forma contribuíram para o crescimento do cicloturismo os guias com mapeamento de trilhas, indicação de hospedagens e alimentação, planilhas e gráficos de altimetria produzidos por editoras e projetos independentes, como a Editora Kalapalo, que possui mais 11 guias, e o Projeto de Cicloturismo no Brasil, com 7 guias sobre roteiros no Brasil.

A pesquisa mais recente sobre o perfil dos cicloturistas, elaborada pelo Clube do Cicloturismo do Brasil com a participação de 302 cicloturistas praticantes, aponta que a maioria (85%) dos participantes são homens, 52% viajam acompanhados (amigos ou casal), 71% possuem entre 26 e 45 anos, a maioria (52%) estaria disposta a percorrer entre 50 – 100 km por dia e 53% preferem trafegar por vias de terra. Quanto aos meios de informação para o planejamento de uma cicloviagem a internet é o mais utilizado (46%).

Outros resultados relevantes da pesquisa são: a ampla maioria (95%) dos cicloturistas estão insatisfeitos com a atual infraestrutura cicloviária atual, a busca por aventura (44%) e o contato com a natureza e novas paisagens (35%) são as principais

motivações, a preferência por hospedagem em pousadas (46%), e a pouca procura por agências especializadas (apenas 7% dos entrevistados já utilizaram agências para as suas ciclovias).

Segundo alguns autores, a criação do primeiro circuito oficial de cicloturismo no Brasil, o Circuito Vale Europeu (na região do Vale do Itajaí, em SC) em 2006, foi um marco para o setor, permitindo que pessoas sem experiência em navegação e planejamento de viagens pudessem ter uma primeira experiência de viagem em bicicleta, e comprovando a existência de uma demanda reprimida para esse mercado (Garcia, 2017 e Carvalho, 2010).

O Circuito já recebeu, desde a sua inauguração até 2016, mais de 10.600 cicloturistas (Mercados & Eventos, 2016). O sucesso de público e a inovação no modelo de gestão do Circuito Vale Europeu, realizado através de uma parceria público privada, tem inspirado a criação de outros circuitos em Santa Catarina, como o Costa Verde e Mar e Circuito das Araucárias, e em outros estados do Brasil.

Uma breve análise dos circuitos e roteiros cicloturísticos do Brasil (quadro 3.3.2) demonstra que a maioria encontra-se no Sul do País, com destaque para o Estado de Santa Catarina, que abrange 3 roteiros. Nota-se também o surgimento de novos roteiros a partir de 2010 e ausência de roteiros na região Nordeste, o que representa uma potencial oportunidade para o setor.

Importante ressaltar que existem no Brasil uma infinidade de roteiros de viagem que podem ser realizados em bicicleta. Entretanto, os circuitos e roteiros oficiais, que oferecem sinalização física, materiais de orientação (mapas e planilhas de navegação) disponíveis pela internet e estruturas de apoio que possibilitam que o turista realize sua viagem de forma autônoma/autoguiada são escassos.

Quadro 3.3.2 - Roteiros e circuitos cicloturísticos brasileiros

Nome/ Municípios/ Estado	Extensão	Data de criação	Observação
Circuito Vale Europeu: Timbó, Pomerode, Indaial, Ascurra, Apiúna, Rodeio, Benedito Novo, Doutor Pedrinho e Rio dos Cedros (SC)	300 km	2006	Primeiro circuito do País planejado especialmente para ser percorrido de bicicleta. Autoguiado (sinalização física com placas e setas amarelas, mapas e planilha disponíveis on-line)
Costa Verde e Mar: Bombinhas, Porto Belo, Itapema, Itajaí, Navegantes, Penha, Balneário Piçarras, Luiz Alves, Ilhota e Camboriú (SC)	257 km	2010	Primeiro Circuito no País a abranger litoral e interior. Elaborado pelo Clube Brasileiro de Cicloturismo e Associação de Ciclismo de Balneário Cambiru, e gerido pelo Consórcio Intermunicipal de Turismo Costa Verde e Mar – CITMAR. Autoguiado (mapas e planilhas disponíveis no site).
Rota das Araucárias: São Bento do Sul, Rio Negrinho, Corupá (SC) e Campo Alegre (PR)	250 km de estradas de terra	2012	Público e autoguiado (site oferece guia, planilhas, dicas dos atrativos). Gerido pelo Consórcio Intermunicipal Quiriri.
Caminho do Sal: São Bernardo do Campo, Santo André e Mogi das Cruzes (SP)	53,5 km (predomínio de estradas de terra)	2014	Guia ecoturístico completo e detalhado disponível para download e sinalização da rota com placas permitem que seja autoguiado. Público. Abrange atrativos históricos, naturais e culturais.
Caminho da Fé: Sertãozinho, Cravinhos, São Carlos, Descalvado, Tambaú, Mococa, Divinolândia, Aguai, São João da Boa Vista e Águas da Prata (SP), e Andradas, Inconfidentes, Estiva e Paraisópolis (MG).	497, sendo 300 em estradas vicinais	2003	Inspirado no caminho de Santiago de Compostela é uma rota de peregrinação realizada a pé e de bicicleta, tendo como ponto final a Basílica de Aparecida. Não possui atrativos naturais relevantes, sendo o processo de autorreflexão durante o processo o principal objetivo. Gerido pela associação dos amigos do caminho da Fé
Caminho do Sol: Santana do Parnaíba a Águas de São Pedro (SP)	241 km	Informação não disponível	Roteiro realizado quase que em sua totalidade em propriedades privadas, inspirado no Caminho de Santiago de Compostela. Requer agendamento prévio.
Circuito Lagamar de Cicloturismo: Ilha Comprida, Iguape, Pariquera-Açu, Jacupiranga e Cananeia (SP)	180, predomínio de estradas vicinais e praia	2016	Público e autoguiado (guia com altimetria e mapa de orientação disponíveis on-line). Atrativos culturais, históricos e principalmente naturais (região de estuário protegida por mosaico de Unidades de Conservação).

Fonte: Elaborado pelo autor.

Uma tendência observada em relação aos roteiros existentes, sobretudo em Santa Catarina, é a gestão por meio de Consórcios Intermunicipais em parceria com instituições da sociedade civil, bem como o envolvimento de consultorias especializadas, como o Clube do Cicloturismo do Brasil, para a definição técnica dos traçados. Outro ponto em comum a grande parte dos roteiros é o fornecimento aos cicloturistas de um passaporte,

que recebe carimbos ao longo dos diversos atrativos do roteiro. Ao final, com o passaporte “completo” o cicloturista recebe do órgão responsável pela gestão do roteiro um certificado de conclusão.

Conforme indicado pelo Manual de incentivo e orientação aos municípios brasileiros para implantação de circuitos cicloturísticos, a despeito da escassa oferta de infraestrutura para a atividade, a maioria dos municípios brasileiros estaria apta a contentar cicloturistas, uma vez que “praticamente todas as cidades possuem zona rural com estradas de chão batido, que passam por florestas, riachos ou cachoeiras, campos e plantações, em montanhas ou planícies” (Soares, 2012, p. 12). Isso demonstra o grande potencial de desenvolvimento da atividade em território nacional.

### 3.3.5. Minimizando impactos e riscos socioambientais potenciais da atividade

Em função da relação próxima com o meio natural e comunidades, o cicloturismo pode causar impactos ambientais e sociais potenciais, além de oferecer riscos aos praticantes caso não sejam observados os cuidados e precauções necessárias.

Cavallari (2012) sugere um código de ética para minimizar os impactos ambientais, melhorar a relação com a comunidade e garantir uma relação segura e harmônica entre os ciclistas. Entre as iniciativas recomendadas estão reconhecer e respeitar a ordem social, política e econômica local, estabelecer uma passagem minimamente impactante, respeitar os limites territoriais estabelecidos e conhecer algumas regras de conduta para o compartilhamento da trilha.

Para a minimização dos impactos ambientais dos cicloturistas e ciclistas o autor recomenda a utilização de pneus com perfil adequado; não pedalar de forma desnecessariamente agressiva; evitar derrapagens e freadas violentas; escolher terrenos mais duráveis (como rochas) para evitar erosão; evitar danificar a vegetação com a bicicleta; evitar a abertura de novas trilhas e acessos; evitar fazer fogueiras. O autor ainda traz recomendações específicas para a gestão dos resíduos sólidos, como resíduos orgânicos, inorgânicos e dejetos.

Para o sucesso de uma cicloviagem é fundamental a adoção de procedimentos de segurança que minimizem situações de risco. O protocolo básico de segurança, aplicável

a qualquer trilha, roteiro de cicloturismo ou cicloexpedição, segundo Cavalari (2012) inclui: evitar pedalar sozinho e à noite; utilizar capacete, óculos esportivos e luvas de ciclismo; levar telefone celular, documentos de identidade, kit básico de primeiros socorros e ferramentas para emergências mecânicas; manter-se hidratado; utilizar roupas e calçados adequados ao roteiro e ao clima; realizar a manutenção prévia e checagem do funcionamento da bicicleta, levar lanche e lanterna de cabeça com pilhas; levar aparelho de GPS se possível.

Visando definir os padrões mínimos de segurança e qualidade para a operação de guias e condutores em cicloturismo foi desenvolvida pela ABNT e Ministério do Turismo a Norma NBR 15509-1, uma extensão das Normas que tratam do Turismo de Aventura.

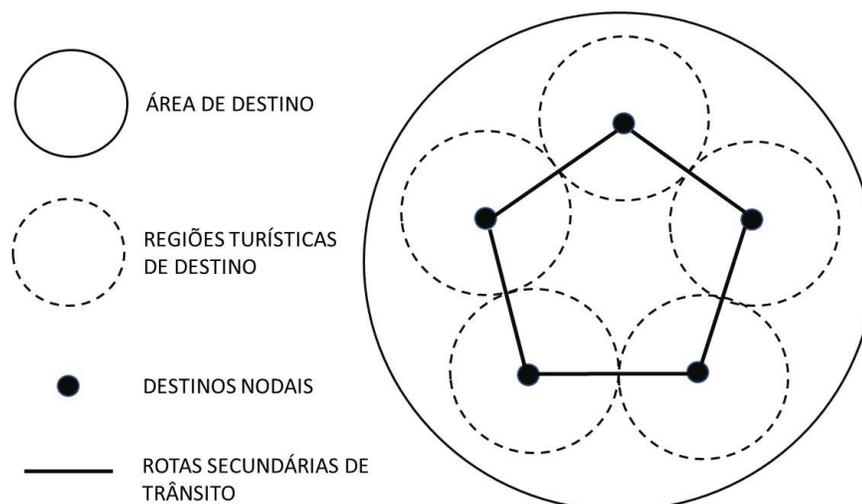
## 4. METODOLOGIA

A metodologia de pesquisa adotada para a revisão bibliográfica consistiu na consulta à produção científica existente sobre os seguintes temas: turismo e desenvolvimento local; turismo de aventura, ecoturismo e turismo de interesse específico; turismo e mobilidade sustentável; modelos conceituais que explicam o cicloturismo a partir da perspectiva da teoria dos sistemas; cicloturismo e desenvolvimento local; conceito, histórico, características e benefícios do cicloturismo; panorama geral do cicloturismo no Brasil e no Mundo.

A pesquisa bibliográfica realizada demonstra que a produção acadêmica sobre o tema, apesar de estar em ascensão nos últimos 20 anos, se concentra em países da Oceania (Austrália, Nova Zelândia), Europa (Alemanha, Escócia e França), e América do Norte (Estados Unidos e Canadá).

A abordagem conceitual adotada nesse estudo se fundamenta no modelo sistêmico de Turismo concebido por LEIPER e adaptado ao cicloturismo por LAMONT (2010). Esse modelo, elaborado após pesquisas de campo com cicloturistas australianos, considera um subsistema dentro da região de destino turístico composto pelos seguintes elementos: a macro área de destino, que engloba as regiões de destino turístico visitadas pelos cicloturistas; os destinos nodais, que são locais onde os viajantes pernoitam e utilizam serviços para repouso e manutenção das bicicletas; e, por fim, as rotas de trânsito locais (secundárias), que são os caminhos percorridos por bicicleta ou algum outro modal integrado entre as regiões de destino turístico (Figura 4.1).

Figura 4.1 - Modelo conceitual de itinerários múltiplos, sugerido por Lamont.



Fonte: elaborado pelo autor com base em Lamont, 2009.

Para Saldanha o modelo conceitual de Lamont ao reconhecer a ampliação da área de destino permite uma análise mais realista sobre a complexidade que envolve o planejamento da mobilidade por bicicletas no turismo (Saldanha *et al.*, 2015). Além disso, o estudo traz considerações importantes sobre comportamento, motivação e variáveis que influenciam a escolha de uma área de destino, as quais que podem ser inspiradoras para a estruturação da atividade em novos destinos, como as Costas do Cacao e Descobrimento por exemplo.

Com este estudo, Lamont (2009) observou que os cicloturistas tendem a uma visão macroscópica da área de destino no período de seleção da viagem. Primeiramente, estes se sentem atraídos para uma área pela presença e qualidade de uma infraestrutura cicloviária, para depois somar à existência e quantidade de atrativos turísticos (normalmente guiadas por um atrativo representativo) – culminando numa escolha final motivada pelo entrelaçamento da estrutura de transporte e de turismo. O estudo demonstrou, assim, a relevância das rotas de trânsito e a estrutura cicloviária dentro das regiões de destino e que as mesmas devem ser observadas pelos planejadores e tomadores de decisão para que haja um investimento em políticas públicas e iniciativas que abranjam tanto a implantação de rotas de ciclismo de qualidade e segurança, como infraestrutura de apoio (Saldanha *et al.*, 2015).

Quanto ao diagnóstico da demanda, em função da ausência de dados consistentes e atualizados sobre o perfil e motivação da demanda atual e potencial no Brasil e sobretudo no Sul da Bahia para o cicloturismo, identificou-se a necessidade da realização de um diagnóstico com base em dados primários na região.

A coleta de dados primários foi realizada por meio de questionário semiestruturado (Anexo I) direcionado a cicloturistas e ciclistas que residem e/ou já pedalarão à turismo na região (demanda atual), e a cicloturistas e ciclistas que nunca estiveram na região, mas teriam interesse em visitá-la caso houvesse um roteiro cicloturísticos estruturado<sup>10</sup> entre Itacaré e Porto Seguro (demanda potencial).

O questionário, composto por questões fechadas e abertas, buscou aprofundar a compreensão, a partir da abordagem da demanda atual e potencial, sobre:

- Características e perfil da demanda
- Percepção sobre o potencial da região para o cicloturismo
- Estimativa do impacto econômico potencial para o desenvolvimento local
- O comportamento do cicloturista em relação ao uso de serviços e infraestrutura, preferência por tipos de via, motivação e organização de uma viagem
- Percepção sobre a importância dos atributos do cicloturismo e performance desses atributos na região das Costas do Cacau e Descobrimento (para os que conhecem a região)
- Recomendações para o fortalecimento do cicloturismo

Tendo como referência a tese de Geller (2009), sobre os “Quatro tipos de ciclistas”, em que se demonstra que para o planejamento urbano cicloviário mais importante do que a demanda atual (ciclistas diários) é a demanda potencial que não usa a bicicleta por insegurança mas que o fariam caso houvesse incentivos e infraestrutura, foram considerados também como respondentes os ciclistas que ainda não praticam cicloturismo, mas o fariam caso houvesse incentivos e infraestrutura na região.

A primeira versão do questionário foi testada durante o evento Desafio Paraíso de Mountain Bike realizado no dia 09/10/2016 na Vila do Sargi (Uruçuca-BA), e que atraiu atletas profissionais, ciclistas amadores e cicloturistas da região e Salvador. O teste com

---

<sup>10</sup> Com pontos de apoio, infraestrutura cicloviária, serviços orientados aos ciclistas e vias sinalizadas.

6 pessoas apontou a necessidade da indicação, com maior clareza, das questões que deveriam ser respondidas exclusivamente por aqueles que já tiveram alguma experiência cicloturística na região. Identificou-se também que os ciclistas e cicloturistas da região se organizam em grupos informais e utilizam o “whatshap” e o “facebook” como principais ferramentas de comunicação, sendo, portanto, a forma mais eficiente de se obter as respostas através de questionários on-line que pudessem ser enviados a esses grupos pelos canais citados.

Nesse sentido, o formulário foi reestruturado na plataforma “Google Formulários”, um programa gratuito utilizado para pesquisas on-line, que apresenta a vantagem de sistematizar as respostas e gera um banco de dados automaticamente.

A divulgação da pesquisa se deu a partir dos grupos de ciclismo e cicloturismo mapeados na região, bem como associações de interesse específico (como as Associações de Ciclismo de Ilhéus e Porto Seguro) e blogs regionais dedicados a pauta do desenvolvimento sustentável e cidadania, como por exemplo: Blog do Gusmão e Instituto Nossa Ilhéus.

Buscou-se ainda, com o fito de alcançar a demanda potencial, a divulgação em portais, páginas em redes sociais, fóruns de discussão e instituições dedicadas ao cicloturismo e com alcance nacional, como por exemplo: Bike na Mídia, Bike Anjo, Bike é Legal, Vá de Bike e Revista Bicicleta. Por fim, a pesquisa também foi divulgada através do perfil do autor na rede social “facebook”, em função da relação do mesmo com cicloturistas.

A pesquisa esteve disponível entre 20/10/2016 a 31/01/2017, com um total de 58 respondentes.

O tratamento e análise dos dados, bem como a produção de gráficos se deu com a utilização do programa Microsoft Excell. As respostas para as questões abertas foram agrupadas em categorias por similaridade. Ressalta-se, como uma limitação metodológica, o desconhecimento sobre o tamanho da população estudada (demanda atual e potencial), o que impossibilitou a definição de um universo amostral.

A análise da percepção dos cicloturistas sobre a importância e desempenho dos principais atributos que influenciam a experiência do turismo em bicicleta na região de interesse foi realizada com base na “Matriz de importância x desempenho” proposta por

Ritchie (1998). Essa matriz ilustra a percepção dos entrevistados sobre o desempenho de 15 atributos na região de interesse (para os que já viajaram de bicicleta pela região), assim como a importância desses mesmos atributos para o planejamento de uma ciclovagem.

Conforme proposto por Ritchie (1998) a partir de 4 quadrantes definidos com base na média dos valores de desempenho (eixo x) e importância (eixo y), e da representação dos valores médios atribuídos a cada variável analisada, foram identificadas as principais forças, oportunidades, fraquezas e ameaças (análise FOFA) para o Cicloturismo nas Costas do Descobrimento e do Cacau.

A proposta de roteiro preliminar para a região foi concebida com base no Modelo conceitual de itinerários múltiplos, sugerido por Lamont (2009) e anteriormente descrito, e tendo como premissas a integração das duas zonas turísticas (Costas do Cacau e Descobrimento), o deslocamento dos cicloturistas em sentido único, ou seja, sem trechos de ida e volta e/ou repetição de vias, e a realização dos pernoites em cidades com estrutura hoteleira e gastronômica.

O trajeto foi mapeado com o auxílio do sítio eletrônico “Google Mapas”, que considera as principais vias de acesso e fornece informações fundamentais para a definição do roteiro de uma viagem, como: distância total, variação altimétrica, ocorrência de Unidades de Conservação, principais núcleos urbanos e travessias de corpos d’água.

Duas limitações do programa dizem respeito ao tempo de deslocamento, baseado em uma velocidade média de 17,4 km/h, o que parece superestimado para uma ciclovagem e por isso foi desconsiderado<sup>11</sup>, e a ausência de trilhas e estradas vicinais em terra.

Com o intuito de planejar uma rota o mais adequada o possível ao comportamento, hábitos e expectativas dos cicloturistas foram consideradas uma série de informações obtidas durante o diagnóstico realizado junto à demanda atual e potencial, em especial em relação a distância percorrida por dia e duração de uma ciclovagem.

---

<sup>11</sup> A velocidade média adotada pelo Google Mapas para deslocamento em bicicleta no trajeto selecionado parece ser demasiadamente elevada, considerando a distâncias percorridas diariamente, declive e sobretudo o fato dos cicloturistas pedalar com bagagens e equipamentos o que tende a reduzir a velocidade média.

## 5. RESULTADOS E DISCUSSÃO

### 5.1. Diagnóstico dos cicloturistas atuais e potenciais

Esse item apresenta os resultados da pesquisa sobre o perfil da demanda atual e potencial e sua percepção sobre os atributos de maior relevância, desafios e oportunidades para o desenvolvimento do cicloturismo na região de interesse.

#### 5.1.1. Perfil Socioeconômico

Esse subitem busca traçar o perfil dos adeptos do cicloturismo que residem, já estiveram ou pretendem visitar o Sul da Bahia. Conforme demonstra a Tabela 5.1.1, a maioria dos respondentes é do sexo masculino (67,2%), de raça branca (60,3%) ou parda (24,1%). A faixa etária predominante entre os respondentes é a de 30 a 39 anos (48,3%), seguida da faixa etária entre 40 a 49 anos (21%). Somando ambas faixas etárias nota-se que a ampla maioria dos respondentes (69,3%) possuem entre 30 e 49 anos.

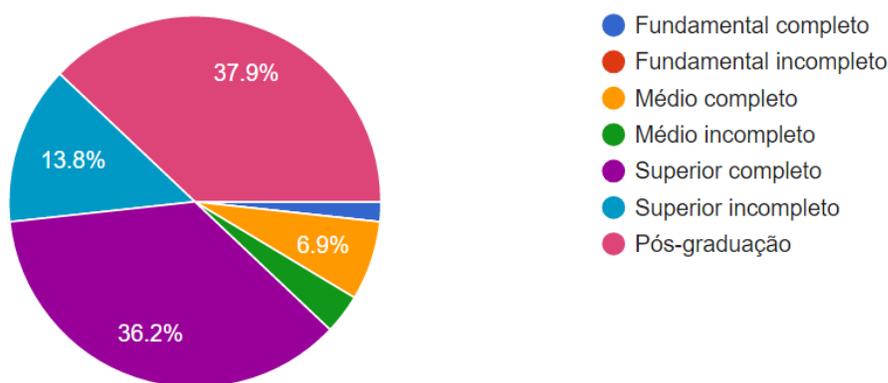
Tabela 5.1.1 - Gênero, etnia e faixa etária

Gênero (%)	Etnia (%)	Faixa Etária (%)
Masculino - 67,2	Amarelo - 1,7	15 a 19 anos - 10,3
Feminino - 32,8	Branco - 60,3	20 a 29 anos - 17,2
	Pardo - 24,1	30 a 39 anos - 48,3
	Negro - 8,6	40 a 49 anos - 21
	Outros - 5,2	50 a 59 anos - 10,3
		Acima de 60 anos - 1,7

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos resultados da pesquisa.

Em relação à escolaridade (Gráfico 5.1.1), a soma das categorias “ensino superior completo” e “pós-graduação” evidencia o alto nível de instrução dos cicloturistas respondentes (74,1%).

Gráfico 5.1.1 - Escolaridade



Fonte: Elaborado pelo autor com base nos resultados da pesquisa. Mendonça, 2017.

Quanto ao local de residência nota-se uma grande diversidade de respostas (Tabela 5.1.2), totalizando 11 Estados brasileiros, uma localidade internacional (Portugal) e uma pessoa sem residência fixa. Conforme esperado, observa-se o predomínio dos residentes no Estado da Bahia (50%), seguidos dos que residem em São Paulo (22,4%), Sergipe e Pernambuco (ambos com 5,2%).

Cabe ressaltar que esses resultados podem ter sido influenciados pelos canais utilizados para divulgação da pesquisa, como blogs e grupos de ciclismo e cicloturismo do Sul da Bahia e de São Paulo, e redes sociais do autor (natural de São Paulo).

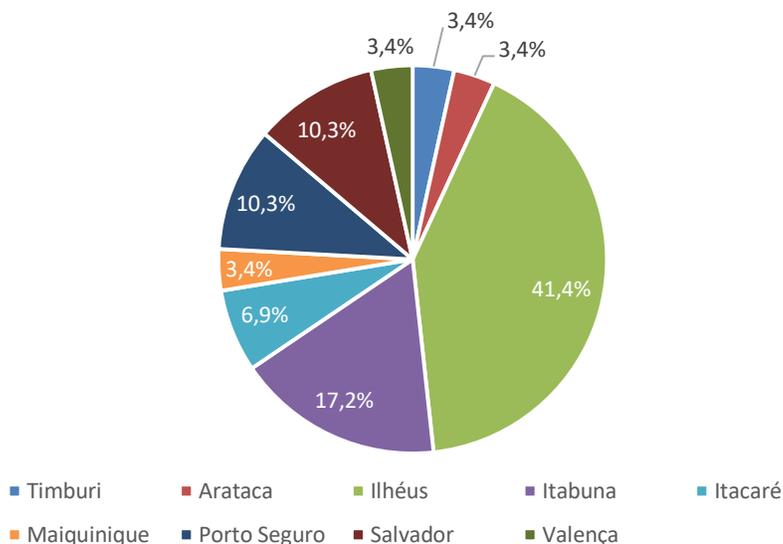
Tabela 5.1.2 - Local de residência

Estado/ País de Residência	Número de respostas
Bahia	29
Ceará	1
Distrito Federal	1
Minas Gerais	1
Pernambuco	3
Paraná	2
Rio de Janeiro	1
Rio Grande do Norte	1
Santa Catarina	1
Sergipe	3
São Paulo	13
Portugal	1
Sem residência fixa	1
Total	58

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos resultados da pesquisa.

Especificamente em relação aos respondentes residentes na Bahia, nota-se o predomínio dos municípios da Costa do Cacau, com a soma dos municípios de Ilhéus, Itabuna e Itacaré totalizando 65,5% das respostas (Gráfico 5.1.2).

Gráfico 5.1.2 - Cidade de residência dos respondentes no Estado da Bahia



Fonte: Elaborado pelo autor com base nos resultados da pesquisa.

### 5.1.2. Relação com a Bicicleta

Nota-se o hábito de uso regular da bicicleta como meio de transporte entre os respondentes, já que 67,2% mencionaram utilizar a bicicleta mais de três vezes por semana. Quanto à relação dos cicloturistas com a bicicleta 59,9% a utilizam para deslocamentos para o trabalho ou estudo, 84,5% para práticas de lazer, 65,5% para a prática de exercícios físicos e 41,4% como meio de transporte para viagens.

Esses resultados sugerem que o cicloturismo no Sul da Bahia vem sendo praticado por um público que já incorporou a bicicleta no seu cotidiano, podendo ser considerado como uma extensão de um estilo de vida para os momentos de turismo.

### 5.1.3. Motivações para a prática do Cicloturismo

A análise das principais motivações para a realização de uma cicloviagem foi realizada a partir de uma pergunta aberta, com a possibilidade de menção de mais de uma resposta, sendo estas classificadas por categoria e similaridade, conforme indica a Tabela a seguir.

Tabela 5.1.3 - Principais motivações para a realização de uma cicloviagem

Categorias	Número de menções	Percentual de menções em relação ao total de entrevistados
Conhecer novos lugares e paisagens	17	29%
Lazer/passeio	12	21%
Interação com comunidade local e/ou cultural local	11	19%
O ciclismo em si	8	14%
Desafio e espírito de aventura	7	12%
Contato com a natureza	7	12%
Sensação de liberdade	6	10%
Bem estar físico e mental	4	7%
Convívio com amigos	4	7%
Autorreflexão	3	5%
Consciência ambiental (redução da pegada ecológica)	3	5%
Prazer	3	5%
Economia	1	2%
Total	86	100%

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos resultados da pesquisa.

Os resultados indicam que as motivações são variadas e que os cicloturistas de um modo geral são apaixonados pelo ciclismo em si, buscam conhecer novos lugares e paisagens, valorizam a interação com a comunidade, a natureza e a cultura local, e reconhecem os benefícios pessoais de uma viagem de bicicleta (prazer, bem-estar físico e mental, meditação e autorreflexão). Além disso buscam a superação de desafios e a vivência de aventuras e valorizam o convívio entre amigos.

Esses resultados reforçam a tese de que o cicloturista vive intensamente o seu trajeto e dá tanta ou maior importância ao percurso do que ao destino final (Soares, 2010), além de viajar em busca da filosofia da experiência ao ar livre, entrando em contato com a natureza e com a população local (Cavallari, *apud* CARVALHO, 2013).

Os dados ainda corroboram os resultados da pesquisa de Paupitz (2008), que aponta a aventura (44%) seguido do contato com a natureza (35%) como as principais motivações dos cicloturistas brasileiros.

#### 5.1.4. Experiência cicloturística na região de interesse

Metade dos respondentes já teve alguma experiência turística nas Costas do Descobrimento e/ou do Cacau envolvendo o uso da bicicleta. Para esse grupo, foram investigadas questões específicas sobre: motivação para uso da bicicleta durante a viagem, roteiro realizado e localidades visitadas, meios de transporte complementares utilizados durante a viagem, e meios de transporte utilizados para chegar à região (para quem não reside no local).

Os motivos citados para uso da bicicleta à turismo na região foram: deslocamentos entre destinos/localidades (51,7%); deslocamento no destino e entorno para melhor acesso aos locais de visitação e atrativos turísticos (37,9%); participação em provas ciclísticas (13,8%); passeio organizado por algum grupo de ciclismo (44,8%) e outros (17,2%). Esses resultados demonstram a escolha pelo uso da bicicleta tanto para os deslocamentos na região turística quanto para a visitação dos atrativos e circulação nos destinos nodais (cidades e vilarejos), bem como a pouca relevância do ciclismo esportivo como motivação para a amostra entrevistada (provas ciclísticas). Nota-se, ainda, a relevância dos passeios organizados por grupos de ciclismo.

Quanto ao uso de meios de transporte complementares durante a experiência cicloturística na região, a maioria dos respondentes (55,6%) relatou utilizar apenas a bicicleta. Outros modais mencionados foram: uso de carro particular (37%), ônibus (14,8%), barco (14,8%) e van (7,4%). O uso de barco pode estar relacionado à geografia entrecortada por rios ao longo do litoral sul baiano.

A preferência pelo uso exclusivo da bicicleta corrobora com os argumentos de Lamont (2009) sobre as atividades de Turismo de Interesse Específico (entre elas o cicloturismo), onde a atividade em si, e não apenas o destino, é considerado como a principal motivação da viagem.

Os principais meios de transporte utilizados por aqueles que não residem na região, para chegar à Costa do Descobrimento e do Cacau, foram: carro particular (47,4%), avião (26,3%), bicicleta (26,3%), ônibus (15,8%) e barco (5,3%).

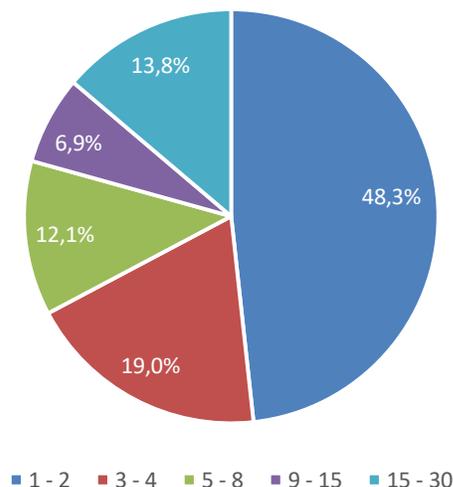
#### 5.1.5. Comportamento dos cicloturistas

Em relação à frequência anual de viagens a maioria dos respondentes (68,3%) realiza em média de 1 a 3 cicloviagens por ano, 8,3% realiza de 4 a 6 viagens e 1,7% de 7 a 9 viagens. Chama a atenção o fato de 21,6% realizar mais de 10 viagens por ano, o que pode ser considerado uma frequência significativa para qualquer tipo de viagem de Turismo de Interesse Específico, além de uma oportunidade em termos de fomento à economia local e geração de renda.

Compreender o tempo dedicado e o espaço percorrido em média pelos cicloturistas em suas viagens pode contribuir para o dimensionamento da distância total e duração de um futuro roteiro, bem como definição da extensão de cada segmento a ser percorrido diariamente.

Os resultados apontam (Gráfico 5.1.3) que uma parcela significativa dos respondentes realiza viagens curtas, de um a dois dias (46,7%) e 3 a 4 dias (20%). A soma dessas duas categorias corresponde a maioria das repostas (66,7%). Observa-se ainda que 20% dos respondentes costumam realizar viagens mais longas, com em média 9 a 16 dias de duração (6,7%) e 15 a 30 dias (13,3%).

Gráfico 5.1.3. Duração média das viagens (nº de dias)



Fonte: Elaborado pelo autor com base nos resultados da pesquisa.

O predomínio das viagens curtas, sobretudo de 1 a 2 dias, pode estar relacionado à falta de infraestrutura para a prática do cicloturismo na região e no Brasil de um modo geral, bem como a existência de destinos de interesse próximo aos locais de residência, o que reduziria assim a duração das viagens.

Os cicloturistas entrevistados preferem realizar seus deslocamentos por estradas vicinais em terra (43%), em função do menor fluxo de veículos motorizados e risco de acidentes. Outras opções citadas foram estrada asfaltada (20,7%), praia (13,8%) ciclovia (12,1%) e outros (10,3%). Cumpre ressaltar que a preferência por vias menos movimentadas e estradas vicinais em função da segurança, também foi observada por Ritchie (1998) e Lamont (2009) com cicloturistas respectivamente da Nova Zelândia e Austrália.

Quanto às distâncias diárias percorridas 23,3% dos respondentes percorre até 35 km, 43,4% percorre em média de 36 a 70 km, 20% percorre de 71 a 100 km e 13,3% acima de 100 km.

Importante ressaltar que a distância média percorrida em uma cicloviação entre o total dos respondentes é de 57,6 km enquanto a duração média de uma cicloviação, entre o total dos respondentes, é de 6,1 dias.

O hábito de se viajar de bicicleta em grupo de amigos foi citado pela ampla maioria dos respondentes (69%), o que reforça o cicloturismo enquanto uma prática de grupo e fortalecimento dos laços de convívio e amizade. Trinta e quatro por cento dos respondentes revelou viajar sozinho e 24% em casal. As respostas não eram excludentes.

Além disso, um quarto dos respondentes participa de grupos organizados de cicloturismo, sendo a grande maioria informais e gratuitos. Uma característica recorrente desses grupos é a utilização das redes sociais e aplicativos para dispositivos móveis, como “facebook” e “whatsapp”, para a organização das viagens.

Em relação à forma de organização e planejamento de uma cicloviação, reforçando os dados da questão anterior, 62% o fazem entre amigos e sem apoio profissional. Nesse sentido observa-se que a demanda pela contratação de agências especializadas em cicloturismo é muito baixa na amostra entrevistada, já que apenas 6,9% mencionou já haver utilizado esse tipo de serviço.

Quanto aos meios de informação utilizados para o planejamento de uma viagem de bicicleta as respostas mais citadas foram blogs de cicloturismo e sites oficiais dos destinos (ambos com 55%) e mapas (64%). Já os meios de informação e orientação utilizados durante a viagem de bicicleta mais citados foram: aplicativos para mobile (celular e tablet) com 67,2%, placas de sinalização oficiais (60,3%), mapa impresso (41,4%) e aparelho de GPS (37,9%).

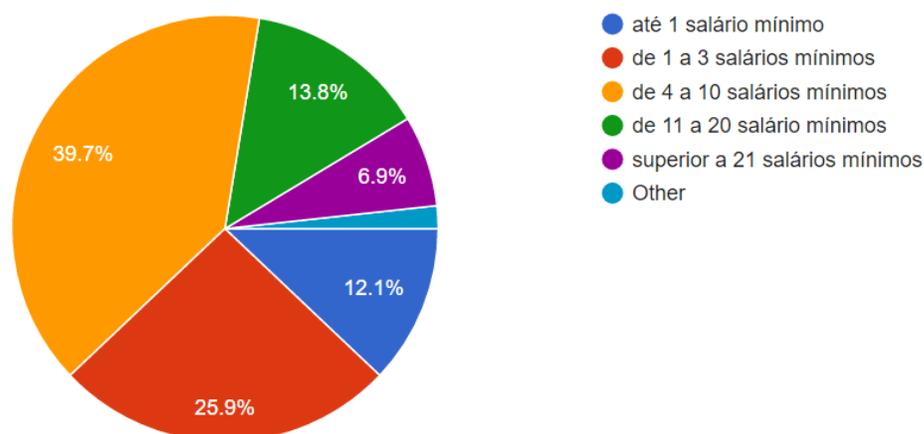
Os resultados quanto aos meios de informação utilizados para o planejamento e orientação durante a experiência cicloturística indicam a importância de uma estratégia de comunicação para os destinos que contemple tanto as plataformas digitais quanto a uma estrutura de sinalização física, para o fornecimento de informações oficiais e confiáveis aos visitantes.

#### 5.1.6. Impacto econômico potencial

Com o intuito de estimar a contribuição potencial do cicloturismo para a economia local, foram investigados além da renda, o gasto médio diário, meios de hospedagem e serviços de alimentação utilizados pelos cicloturistas em suas viagens.

O gráfico abaixo apresenta a renda per capita média mensal dos entrevistados, onde observa-se o predomínio daqueles que recebem de 4 a 10 salários mínimos, valor considerado muito acima da renda média per capita do Estado da Bahia, estimada em R\$ 736,00 em 2015<sup>12</sup>, e que indica um alto poder aquisitivo desse público.

Gráfico 5.1.4 - Renda per capita média mensal

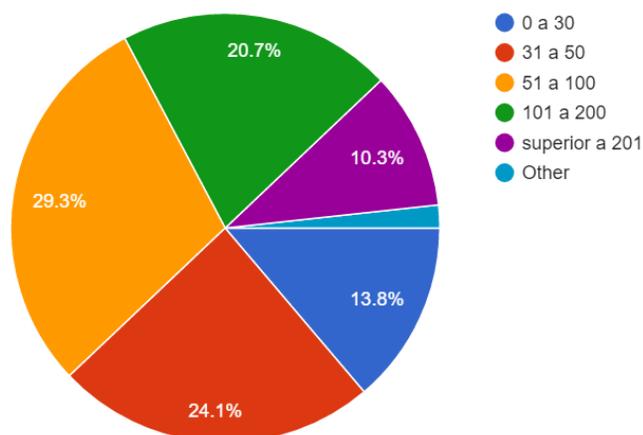


Fonte: Elaborado pelo autor com base nos resultados da pesquisa.

Os gastos médios diários (Gráfico 5.1.5) refletem o perfil de renda dos entrevistados, onde observa-se que 29,3% dos entrevistados gasta entre R\$ 51,00 a R\$ 100,00, e 20,7% entre R\$ 101,00 e R\$ 200,00. O gasto médio diário do total da amostra é de R\$ 87,41.

<sup>12</sup> Segundo Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad) realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e disponível em: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2016-02/ibge-renda-capita-media-do-brasileiro-atinge-r-1113-em-2015>

Gráfico 5.1.5 - Gasto médio diário em uma cicloviagem (R\$)



Fonte: Elaborado pelo autor com base nos resultados da pesquisa.

Considerando que a duração média de viagens em bicicleta dos entrevistados é de 6,1 dias de um modo geral, temos uma contribuição potencial de R\$ 533,21 para o período. Considerando especificamente a disposição dos entrevistados para uma viagem à região das Costas do Cacau e Descobrimento caso houvesse um roteiro estruturado entre Porto Seguro e Itacaré, a duração média da viagem sobe para 7 dias e a contribuição potencial para R\$ 569,80 no período, tendo como referência o gasto médio diário de R\$ 87,41.

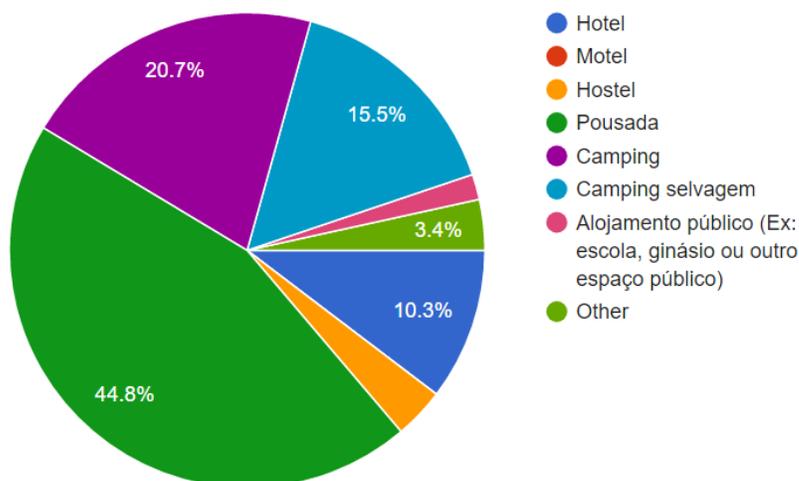
Ressalta-se que esses valores não incluem as despesas com deslocamentos até a região de interesse turístico e gastos com aquisição de produtos e serviços realizados geralmente nas regiões de origem dos turistas, como por exemplo compra de vestimentas e equipamentos especializados para a prática ciclística (bicicleta, equipamento de segurança, alforjes<sup>13</sup>, etc) e serviços de revisão e manutenção de bicicletas, despesas essas que também contribuem para a dinamização da economia.

Os meios de hospedagem utilizados pelos entrevistados são indicados no Gráfico 5.1.5, com destaque para as pousadas, hotéis e “hostels”, que junto somam 58,5% das respostas. Há de se mencionar também a utilização de meios de hospedagem mais

<sup>13</sup> Bolsas laterais customizadas para o transporte de bagagens em bicicletas. Podem ser fixadas em bagageiros sobre as rodas dianteira e traseira das bicicletas.

econômicos, como os campings formais e o camping selvagem, que somam 36,2% das respostas.

Gráfico 5.1.5 - Preferência de hospedagem em uma ciclovagem



Fonte: Elaborado pelo autor com base nos resultados da pesquisa.

Quanto à demanda por serviços de alimentação destaca-se a preferência por restaurantes (citado por 80% dos entrevistados) e lanchonetes (26,7%). Mais de um terço dos entrevistados (36,7%) mencionou que também prepara suas próprias refeições, o que pode estar relacionado tanto a uma intenção de economia quanto a ausência de serviços de alimentação em certos percursos e destinos de interesse para o cicloturismo.

#### 5.1.7. Interesse quanto à implantação de um roteiro cicloturístico oficial

Importante destacar o que a ampla maioria dos entrevistados (82,8%) “certamente teria interesse” em realizar uma viagem em bicicletas caso houvesse um roteiro cicloturístico estruturado entre Porto Seguro e Itacaré (com pontos de apoio, serviços orientados aos ciclistas e vias sinalizadas), enquanto apenas 3,4% dos entrevistados respondeu que “não teria interesse” e 13,8% que “talvez teria interesse”. Em contato posterior realizado por e-mail para compreender a justificativa da resposta entre os que “não teriam interesse” e “talvez teriam interesse”, foram obtidas duas respostas. Um respondente mencionou ser adepto do cicloturismo de expedição para evitar rotas pré-

estabelecida e outro que a existência de facilidades (como sinalização e infraestrutura cicloviária), apesar de ser algo interessante para a maioria dos viajantes, tende a “tornar todas as cicloviagens naqueles locais iguais”.

Isso indica uma resistência à circuitos estruturados por parte de uma minoria de respondentes, que buscam explorar novos territórios pouco visitados e desprovidos de infraestrutura, ou seja, onde a dificuldade é vista como um estímulo à aventura. Entretanto a baixa representatividade desse grupo (3,4%) não compromete os resultados que indicam o interesse da demanda por um produto turístico estruturado.

Em síntese, os dados obtidos sobre esse tema comprovam a existência de uma demanda reprimida favorável à implantação de um roteiro cicloturístico na região Sul da Bahia, que ofereça infraestrutura e condições favoráveis a prática segura e organizada desse tipo de turismo.

### 5.1.8. Matriz de importância e desempenho

Com o propósito de identificar os temas de maior materialidade e relevância para o planejamento de um futuro roteiro cicloturístico (incluindo infraestrutura, serviços, atrativos, trajeto), otimizando assim o investimento de recursos (públicos e privados) em ações estratégicas de estruturação desse produto turístico, esta subseção analisa a percepção dos cicloturistas sobre a importância e o desempenho de 15 atributos, com base na “Matriz de Importância e desempenho” proposta por Ritchie (1998).

A Figura 5.1.1 ilustra a percepção dos entrevistados sobre o desempenho de vários atributos na região de interesse (para os que já viajaram de bicicleta pela região), assim como a importância desses mesmos atributos para o planejamento de uma ciclovagem. Na mesma Figura, estes atributos estão classificados em 4 quadrantes, definidos com base na média dos valores de desempenho (eixo x) e importância (eixo y), e que representam às forças, oportunidades, fraquezas e ameaças para o desenvolvimento do Cicloturismo no Sul da Bahia.

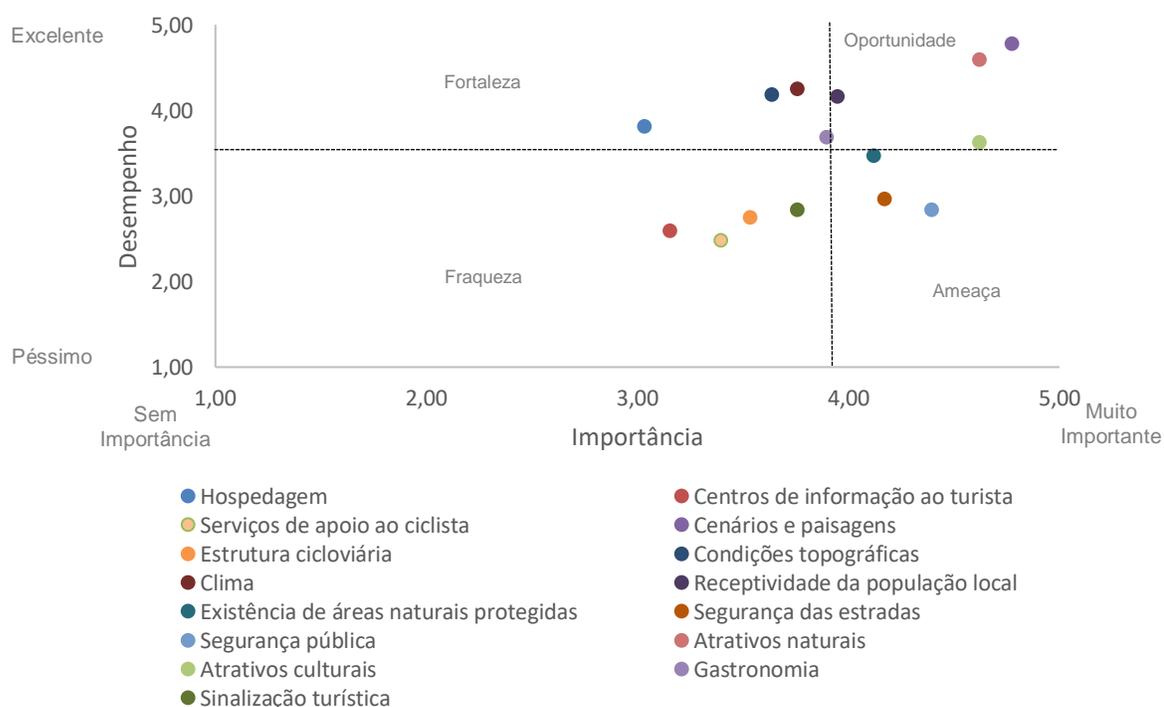


Figura 5.1.1 - Matriz de importância e desempenho para o cicloturismo

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos resultados da pesquisa

Conforme a Figura 5.1.1 os fatores de maior importância para os respondentes relacionados ao planejamento de uma cicloturagem são cenários e paisagens, atrativos naturais e culturais, segurança pública, segurança das estradas, existência de áreas naturais protegidas e receptividade da população local. Os itens de menor importância (abaixo da média) são clima, condições topográficas, estrutura cicloviária, serviços de apoio ao ciclista, centros de informação ao turista, hospedagem e gastronomia, apesar desse último estar muito próxima da média. Isso releva uma pré-disposição do cicloturista em enfrentar as variáveis climáticas e condições topográficas como parte do “espírito de aventura ao ar livre”, assim como flexibilidade e autonomia em relação à hospedagem - variável avaliada como menos importante.

Chama a atenção a relevância dos aspectos relacionados diretamente à contemplação da natureza e interação com a comunidade e cultura local (cenários e paisagens, atrativos ambientais e socioculturais, receptividade da comunidade local), sendo estes também mencionados entre as principais motivações para a realização de uma cicloturagem como apresentado previamente na Tabela 5.1.3., o que denota uma abertura dos cicloturistas ao intercâmbio cultural e valorização das características socioambientais das regiões visitadas. Destaca-se também a alta importância atribuída à fatores relacionados diretamente experiência ciclística durante a viagem, como a segurança pública e segurança nas estradas.

Nesse sentido, causa um certo estranhamento o fato da variável “estrutura cicloviária” não estar entre os itens considerados de maior importância. Uma possível explicação para isso seria a carência de infraestrutura cicloviária de um modo geral no Brasil e experiência dos cicloturistas respondentes, que já estariam acostumados a esse cenário.

Os fatores de maior desempenho na região de interesse segundo os cicloturistas são cenários e paisagens, atrativos naturais, clima, condições topográficas, receptividade da população local, hospedagem, gastronomia e atrativos culturais. Fatores como centros de informação aos turistas, serviços de apoio ao ciclista, estrutura cicloviária, sinalização turística, segurança das estradas e segurança pública foram considerados com baixo desempenho (avaliados abaixo da média). Ressalta-se que a variável “existência de áreas naturais protegidas” com 3,47 pontos, apesar de situada abaixo está muito próximo

à média (3,54 pontos), numa escala de desempenho de 1 (péssimo) a 5 (excelente). Ainda sobre esse fator, cumpre ressaltar a existência de um mosaico composto por aproximadamente 11 unidades de conservação de proteção integral<sup>14</sup> e 4 de uso sustentável<sup>15</sup> (apenas contabilizando as administradas pelo poder público) na região, com diferentes categorias de proteção, e muitas das quais com características favoráveis à prática do ciclismo de montanha e cicloturismo.

Conforme sugere a literatura consultada, e observa-se no Parque Nacional Pau-Brasil<sup>16</sup>, os Parques Nacionais e Estaduais podem ser excelentes atrativos para a prática do ciclismo e cicloturismo, desde que ofereçam estrutura e diretrizes adequada para essa prática, em consonância com seu plano de manejo.



Figura 5.1.2 - Competidores no Evento “Brasil Ride 2016”, em trilhas no Parque Pau Brasil

Fonte Google imagens

---

<sup>14</sup> Parque Nacional do Pau-Brasil; Parque Nacional e Histórico do Monte Pascoal; Parque Municipal Marinho do Recife de Fora; Refúgio de Vida Silvestre do Rio dos Frades; Reserva Extrativista Marinha do Corumbau; Reserva Extrativista de Canavieiras; Reserva Biológica de Una; Parque Nacional Serra das Lontras; Parque Estadual da Serra do Condurú; Parque Estadual Ponta da Tulha; Parque Municipal da Boa Esperança (Ilhéus).

<sup>15</sup> APA de Caraíva-Trancoso; APA Coroa Vermelha; APA da Lagoa Encantada; Apa Costa Itacaré - Serra Grande.

<sup>16</sup> O Parque do Pau-Brasil prevê em seu plano de manejo o ciclismo como uma das atividades de uso público, assim como o uso da bicicleta como estratégia de visitação, uma vez que a circulação de visitantes em veículos automotivos é proibida. Além disso o Parque, que é utilizado frequentemente para o treino de ciclistas da região, recebeu em 2016 a principal ultramaratona de mountain bike das Américas, O Brasil Ride, evento que reuniu 500 ciclistas de 24 países e 23 estados brasileiros. Fonte: <http://www.icmbio.gov.br/portal/ultimas-noticias/20-geral/8428-pau-brasil-abriga-primeiro-evento-esportivo>

### *Fortalezas (Quadrante 1)*

As fortalezas identificadas estão representadas no quadrante superior esquerdo da Figura 5.1.1. Dois são fatores geográficos (clima e condições topográficas) que não podem ser geridos, e os outros dois relacionados à oferta de serviços de hospedagem e alimentação.

Esses atributos podem ser considerados como fortalezas na promoção do cicloturismo regional, mas não devem ser enfatizados como prioritários em uma estratégia de desenvolvimento do setor, tendo em vista a sua baixa importância em relação aos demais fatores (Ritchie, 1998).

### *Oportunidades (Quadrante 2)*

As principais oportunidades, representadas no quadrante superior direito, são os cenários e paisagens, e atrativos naturais (praias, rios, cachoeiras e parques). Esses dois itens foram os melhor avaliados em relação a importância e desempenho. A importância do contato com a natureza, e a visitação de novos cenários e paisagens é reforçada pelo levantamento sobre principais motivações para a realização de uma cicloturagem (Tabela 5.1.3. apresentada previamente), sendo mencionadas, respectivamente, por 12% e 29% dos respondentes.

Esses são os pontos fortes da região e valorizados pelos cicloturistas, que podem ser valorizados no desenho do roteiro e posteriormente em sua estratégia de marketing.

### *Fraquezas (Quadrante 3)*

As principais fraquezas, apresentados por ordem decrescente de relevância são: sinalização turística, estrutura Cicloturística, serviços de apoio ao ciclista (ex: oficinas especializadas, serviços de aluguel e transporte de bicicletas) e centros de informação ao turista.

Esses são pontos que devem ser observados e trabalhados para que, com a melhoria do desempenho, possam integrar o quadrante 1, passando a ser Fortalezas.

### Ameaças (Quadrante 4)

O quadrante inferior direito da Figura 5.1.1 demonstra a diferença entre os fatores de maior importância e menor desempenho na região de interesse, e que podem ser considerados ameaças ao desenvolvimento do cicloturismo regional.

Os principais fatores classificados como ameaças são “segurança pública” e “segurança das estradas”, ambos relacionados diretamente a experiência de ciclismo dos turistas. Em relação a “segurança das estradas” cabe ressaltar que a Rodovia Estadual Ba-001, principal via turística que atende a Costa do Cacau interligando Ilhéus à Itacaré, apesar de ter sido projetada com o conceito de Estrada Parque e possuir alguns trechos dotados de ciclovia (entre a cidade de Ilhéus e a rotatória de acesso à Lagoa Encantada e entre a rotatória de acesso a Itacaré e o acesso a estrada de Taboquinhas), na maior parte de sua extensão não possui sequer acostamento, o que obriga os ciclistas a pedalarem muito próximo à faixa de rodagem, aumentando substancialmente o risco de acidentes entre ciclistas e condutores de veículos motorizados. Além disso observa-se que os trechos sem acostamento coincidem com os de maior variação altimétrica e curvas sinuosas, o que também aumenta a exposição dos ciclistas ao risco de acidentes.



Figura 5.1.3 - Aspecto do acostamento ao longo da Ba 001, entre Ilhéus e Itacaré

Fonte: [blogdoalcaide.wordpress.com](http://blogdoalcaide.wordpress.com)



Figura 5.1.4 - Trecho da Ba 001, entre Ilhéus e trevo da Lagoa Encantada, provido de ciclofaixa.

Fonte: [blogdoalcaide.wordpress.com](http://blogdoalcaide.wordpress.com)



Figura 5.1.5 - Cicloturistas trafegam pela praia no trecho entre Canavieiras e Ilhéus. Fonte:

<http://blogpedaladas.blogspot.com.br>

Cabe ressaltar que a classificação do fator “existência de áreas naturais protegidas” como ameaça (quadrante 4) pelos entrevistados, não condiz com a ampla ocorrência de unidades de conservação mapeadas no território, conforme já mencionado. Nesse sentido, a percepção dos entrevistados sobre o desempenho desse fator pouco abaixo da média, pode revelar deficiências nas estratégias de divulgação e comunicação

das áreas protegidas por seus órgãos gestores. Ou seja, apesar das áreas protegidas existirem na região, elas ainda são pouco conhecidas e consideradas como um fator de alta importância para o cicloturismo segundo seus praticantes.

Os itens pertencentes a esse quadrante (segurança pública, segurança das estradas e existência de áreas protegidas) devem ser considerados centrais em uma estratégia de fomento da atividade na região, e entre esses o que precisa de menos esforço para migrar de quadrante (passando de ameaça para oportunidade) seria o referente a existência de áreas protegidas.

Por fim, para a adequada gestão das variáveis relacionadas ao desenvolvimento do cicloturismo no Sul da Bahia, é importante termos clareza sobre quais são as variáveis que podem ser geridas e influenciadas pelos atores interessados no projeto, no sentido da melhoria do seu desempenho. Dessa forma, tanto os fatores situados no quadrante 3 (fraqueza), quanto 4 (ameaças), merecem maior atenção.

### 5.1.9. Sugestões para o desenvolvimento do cicloturismo, na percepção dos entrevistados

A visão dos cicloturistas em relação a possíveis ações para o desenvolvimento do setor no Sul da Bahia pode ser um subsídio importante aos atores (públicos e privados) que por ventura tenham interesse em promover a atividade na região.

A análise das principais recomendações, na percepção da demanda, para o desenvolvimento do cicloturismo nas Costas do Descobrimento e do Cacau foi realizada a partir de uma pergunta aberta, com a possibilidade de menção a mais de uma resposta, sendo estas classificadas por categoria e similaridade, conforme indica a Tabela 5.1.4.

Para essa questão a pesquisa contou com a contribuição de 43 respondentes, que sugeriram ações sobre temas diversos, embasadas nos desafios, oportunidades e particularidades do contexto local.

Tabela 5.1.4 - percepção sobre ações para o desenvolvimento do cicloturismo na região

<b>Tema</b>	<b>Ação sugerida</b>
Capacitação	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Promover curso de mecânica de bicicleta básica, intermediária e avançadas para a comunidade, treinamento de guias especializados em ciclovias.</li><li>▪ Capacitar a população local para receber os cicloturistas.</li></ul>
Fomento à cultura da bicicleta na região	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Oferecer subsídios para a comunidade na compra e manutenção das bicicletas e respectivos equipamentos.</li><li>▪ Oferecer incentivos e serviços que estimulem o cicloturismo (descontos em restaurantes e meios de hospedagem, hospedagem com local seguro para bicicleta etc).</li><li>▪ Incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte e lazer pelas Prefeituras.</li></ul>
Roteiros e infraestrutura	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Concepção de roteiros oficiais inclusivos, que atendam todos os níveis e perfis de ciclistas (iniciantes à experientes), permitam viagens em família, e possam ser percorridos de forma autônoma (5).</li><li>▪ Considerar a experiência dos diversos grupos de ciclismo da região, e os percursos já realizados, para a definição de um roteiro regional.</li><li>▪ Implantação de rota com garantia de infraestrutura mínima permanente para circulação segura e recepção dos cicloviantes (ciclovias, ciclofaixas, estradas sinalizadas e pontos de apoio) (6).</li><li>▪ Melhoria da segurança nas estradas (ex: limpeza dos acostamentos que estão dominados pelo mato e fiscalização) (5).</li><li>▪ Diálogo e parcerias com bicicletarias que poderiam funcionar como pontos de apoio aos cicloturistas (centro de informações).</li><li>▪ Meios de hospedagem preparados para receber e apoiar os ciclistas.</li><li>▪ Criação e manutenção de trilhas pela mata atlântica, contemplando pontos históricos e naturais.</li></ul>

Segurança Pública	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Melhoria da segurança pública nos centros urbanos, para minimizar o risco de assaltos.</li> </ul>
Identidade	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definir a identidade do roteiro tendo como elementos centrais a participação da região na história do Brasil e suas belezas naturais.</li> </ul>
Comunicação	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definir uma estratégia de divulgação conjunta entre municípios e agências da região.</li> <li>▪ Divulgação da futura rota, sobretudo internacionalmente (6).</li> <li>▪ Maior divulgação do cicloturismo nas mídias regionais e do Estado.</li> <li>▪ Desenvolvimento do material de navegação (mapas) com pontos de interesse turístico, que demonstre uma certa organização da região para receber os ciclistas.</li> </ul>
Eventos	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Realização e divulgação de mais eventos ciclísticos na região, em parceria entre iniciativa privada e Poder Público.</li> </ul>
Governança	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Articulação “com” e “para” a comunidade</li> <li>▪ Apoio e envolvimento governamental (3)</li> <li>▪ Criação de um grupo “forte” para mapeamento de trilhas, rotas e organização das viagens</li> <li>▪ Institucionalização de um órgão, programa ou política de incentivo ao transporte turístico cicloviário entre as cidades, com pontos de apoio, sugestões de rotas alternativas e pontos de parada</li> </ul>
Guias	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Identificação de possíveis guias a partir dos grupos de “pedal” da região, que são muitos</li> </ul>

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos resultados da pesquisa.

Legenda: Ações mencionadas por mais de um entrevistado têm o número de menções representado entre parênteses.

Os temas que mais se destacam, em função do número de sugestões apresentadas e sua relevância para o desenvolvimento do setor, são: roteiros e infraestrutura, comunicação e governança.

Importante notar a visão dos entrevistados sobre possíveis parcerias, seja com o ramo hoteleiro e gastronômico para o oferecimento de condições diferenciadas para cicloturistas; bicicletarias e lojas especializadas que poderiam funcionar como pontos de apoio/centros de informações aos cicloturistas; e a valorização da experiência dos grupos de ciclismo da região para a definição de um futuro roteiro.

Especificamente em relação à governança vale ressaltar a proposta de “institucionalização de um órgão, programa ou política de incentivo ao transporte turístico cicloviário entre as cidades, com pontos de apoio, sugestões de rotas alternativas e pontos de parada”, uma vez que a atuação conjunta e coordenada entre os diversos municípios turísticos da região parece ser fundamental para o sucesso da ampla maioria das ações de planejamento, implantação e gestão de um futuro roteiro regional.

## 5.2. Proposta preliminar de roteiro cicloturístico para as Costas do Descobrimento e do Cacau

A proposta preliminar de roteiro aqui apresentada (Figuras 5.2-1 e 5.2-2) foi concebida com base no Modelo conceitual de itinerários múltiplos (Lamont, 2009) e tendo como premissas a integração das duas zonas turísticas (Costas do Cacau e Descobrimento), e o deslocamento dos cicloturistas em sentido único, ou seja, sem trechos de ida e volta e/ou repetição de vias, e a realização dos pernoites em cidades com estrutura hoteleira e gastronômica.

Considerou-se ainda a presença de atrativos de interesse turísticos e a direção predominante do vento na região, no caso SE e S<sup>17</sup>, de modo que os cicloturistas circulem a favor do vento sobretudo nos trechos próximos à costa, onde sua intensidade tende a ser maior, e com possibilidade de visitação dos principais atrativos e destinos turísticos, históricos e culturais da região.

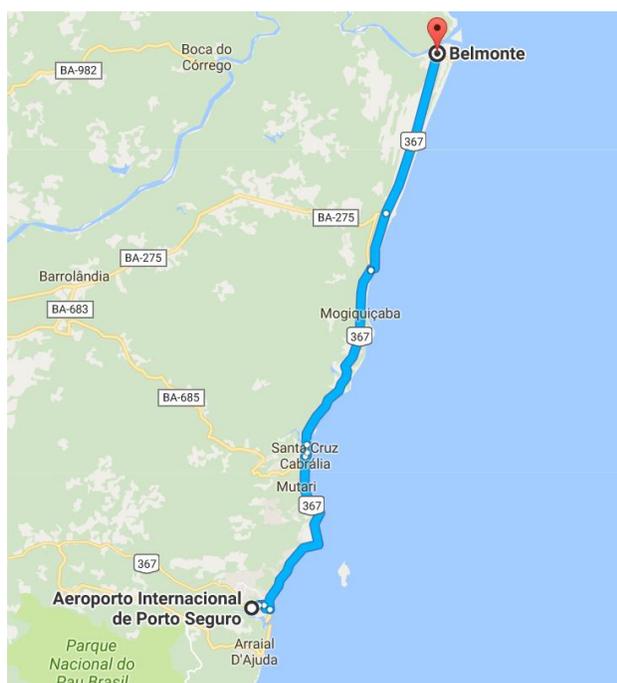


Figura 5.2-1 - Roteiro preliminar no trecho da Costa do Descobrimento

Fonte: Elaborado pelo autor por meio do Google Maps.

<sup>17</sup> Segundo o Instituto Nacional de Meteorologia e Climatologia (INMET). Disponível em [http://www.inmet.gov.br/webcdp/climatologia/normais/imagens/normais/planilhas/Vento-Direcao-Predominante\\_NCB\\_1961-1990.xls](http://www.inmet.gov.br/webcdp/climatologia/normais/imagens/normais/planilhas/Vento-Direcao-Predominante_NCB_1961-1990.xls)

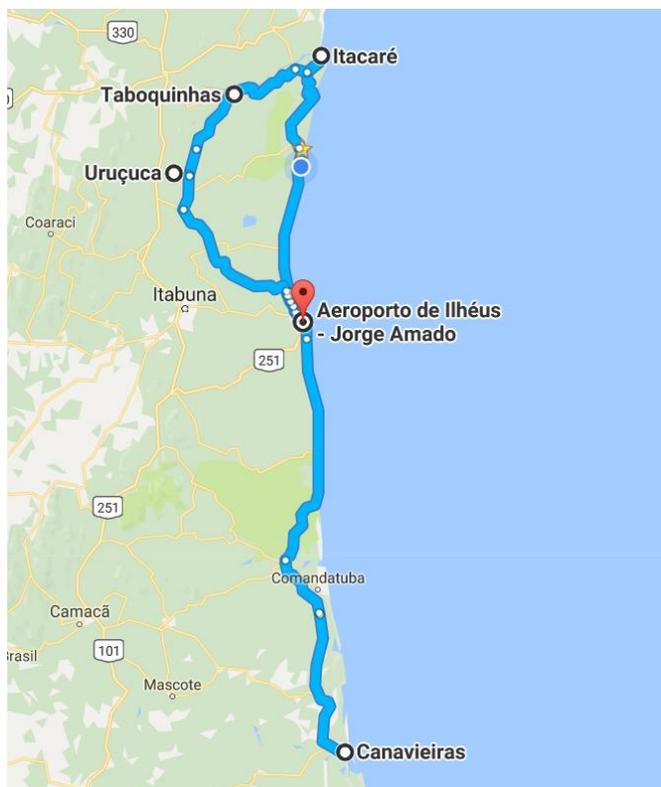


Figura 5.2-2 - Roteiro preliminar no trecho da Costa do Cacau

Fonte: Elaborado pelo autor por meio do Google Maps.

Dessa forma o roteiro tem início na cidade de Porto Seguro e término em Ilhéus, em função da facilidade de acesso pela presença de aeroportos com voos regulares e linhas de ônibus interestaduais nessas duas localidades. Na Costa do Descobrimento apresenta um formato linear, seguindo em paralelo à linha de costa e permitindo assim o acesso às belas praias da região, e na Costa do Cacau formato circular a partir de Ilhéus, tendo um trecho costeiro que permite o acesso às praias e demais atrativos naturais (poços e cachoeiras) localizados ao longo da BA 001 (Estrada Parque Ilhéus – Itacaré), e um trecho rural (Itacaré – Taboquinhas – Uruçuca – Ilhéus) que permite a imersão no universo e na história do Cacau, passando por fazendas históricas, lavouras no sistema Cabruca e floresta preservada.

Sua extensão total é de 366,2 km, dos quais 76,1 km na Costa do Descobrimento em relevo suave com variação altimétrica em torno de 140 metros, e 290 km na Costa do Cacau em relevo bem mais movimentado, acumulando uma variação altimétrica de aproximadamente 4.000 metros nesse trecho, segundo o Google Maps.

O percurso foi planejado considerando também a distância média percorrida durante uma cicloturagem pelos entrevistados (57,6 km/dia), e a disposição dos entrevistados em realizar uma viagem de, em média, 7 dias de duração caso houvesse um roteiro estruturado entre Porto Seguro e Itacaré, conforme proposta apresentada na tabela 5.2-1. Ressalta-se ainda que se evitou ao máximo deslocamentos diários superiores a 70 km nas propostas estudadas, o que ocorre apenas no dia 1, já que uma parcela expressiva dos entrevistados (43,4%) costuma percorrer em média entre 36 a 70 km.

Tabela 5.2-1 - Proposta de roteiro preliminar para 7 dias

Dia	Local	Distância (km)
1	Porto Seguro (aeroporto) - Vila de Santo André - Belmonte	76,1
2	Belmonte - Canavieiras	Travessia do Rio Jequitinhonha (Barco)
2	Canavieiras - Una	53,4
3	Una - Ilhéus	62,7
4	Ilhéus - Serra Grande	40,3
5	Serra Grande - Itacaré	29,7
6	Itacaré - Taboquinhas - Uruçuca	60,6
7	Uruçuca - Aeroporto de Ilhéus	43,4
Total pedalado		366,2
Km/dia (média)		52,3

Fonte: Elaborado pelo autor.

Naturalmente que a viagem pode ser prolongada, com dias de descanso e visitação dos atrativos nos destinos nodais, a depender do interesse e tempo disponível dos viajantes, ou até mesmo ter o seu período reduzido a depender da disposição, objetivos e performance dos cicloturistas.

Nesse sentido, a partir do roteiro principal acima descrito, é possível realizar uma série de roteiros adicionais, com duração variadas de 1 a 3 dias, a depender do tempo disponível e interesse dos viajantes. Algumas opções de roteiros adicionais estão sistematizadas na tabela 5.2-2.

Tabela 5.2-2 - Proposta de roteiros adicionais

Roteiro	Distância (km)	Tempo mínimo recomendado
Porto Seguro - Trancoso - Caraíva (Obs: inclui a travessia do rio Buranhém - balsa)	132	2 dias
Porto Seguro - Parque Nacional Pau Brasil - Porto Seguro	70 km (ida e volta até a entrada do Parque + rodagem adicional nas trilhas da UC)	1 dia inteiro
Serra Grande - Lagoa Encantada - Serra Grande	60 km	1 dia inteiro
Vila de Serra Grande – Uruçuca (sede) - Vila de Serra Grande	90 km	1 dia inteiro
Vila de Serra Grande - Sede do PESC - Vila de Serra Grande	30 km	1 dia inteiro
Vila de Serra Grande - Poço do Robalo - Foz do Rio Tijuípe - Vila de Serra Grande	13 km	3 horas
Vila de Serra Grande - Vila da Tibina - Lagoa Encantada - Vila de Serra Grande	70 km	1 dia inteiro
Vila de Serra Grande - Faz. Juerana Milagrosa - Poço do Robalo - Foz do Rio Tijuípe - Vila de Serra Grande	25 km	4 horas
Vila de Serra Grande - Estrada do PESC - Trilha fechada dentro do PESC ( <i>single track</i> ) - Estrada da Tibina - Vila de Serra Grande	30 km	4 horas
Vila de Serra Grande - Vila da Tibina - Represa - Ladeira do Gringo - BA 001 - Foz do Rio Sargi - Vila de Serra Grande	40 km	5 horas
Vila de Serra Grande - Povoado de Águas Claras - Cachoeira - Vila de Serra Grande	45 km	5 horas
Vila de Serra Grande - Povoado de Águas Claras - Cachoeira Águas Claras - Sede do PESC - Povoado do Barroão - Vila de Taboquinhas - Itacaré - Vila de Serra Grande	120 km	2 a 3 dias

Fonte: Elaborado pelo autor.

É importante observar que a definição de um roteiro de cicloturismo oficial exige um estudo mais detalhado das condições de acessibilidade, segurança viária e topografia, incluindo o mapeamento das estradas vicinais em terra (via de preferência de 43% dos entrevistados), análise das estruturas públicas e particulares de apoio, além da definição da estratégia de governança institucional e gestão do roteiro.

O Manual do Cicloturismo Brasileiro (Soares, 2012) sugere que municípios, atores não governamentais e privados interessados na implantação de roteiros e circuitos de cicloturismo sigam os seguintes passos: elaboração de estudo de viabilidade e definição

do território do roteiro<sup>18</sup>; definição da equipe de trabalho; elaboração técnica do traçado; definição das estruturas de apoio ao roteiro; elaboração do Guia para os cicloturistas; definição da estratégia de captação de recursos; divulgação do roteiro, definição de um cronograma de implantação e gestão do roteiro, metas, resultados esperados e mecanismos de avaliação.

Assim, um roteiro oficial deve contar com um bom mapa (físico e/ou digital) com orientações do trajeto proposto, informações sobre as distâncias e condições do caminho, indicação de atrativos turísticos, estruturas de apoio e hospedagem dos viajantes (Soares, 2012), de modo que esses possam seguir de forma autônoma.

---

<sup>18</sup> Prevê a análise preliminar sobre a viabilidade do cicloturismo em um determinado território, considerando: condições gerais de acessibilidade, relevo, existência de belezas naturais, áreas protegidas, atrativos culturais. Acredita-se que estas informações já estejam contempladas nesse Mestrado.

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS E RECOMENDAÇÕES

O cicloturismo vem crescendo globalmente nas últimas duas décadas, sendo um mercado consolidado e em expansão em diversos países Europeus, América do Norte e Oceania que reconhecem o potencial da atividade para o desenvolvimento local, sobretudo em áreas rurais, e têm investido em pesquisas, instrumentos de planejamento e políticas públicas para fomentar o desenvolvimento desta atividade.

No Brasil a atividade encontra-se ainda em um estágio embrionário, com poucos roteiros oficiais disponíveis (concentrados sobretudo na região Sul do País), e pouco conhecimento acadêmico disponível. Nesse sentido, a implantação do primeiro roteiro oficial do Nordeste no Sul da Bahia poderia representar uma vantagem competitiva para a região, contribuindo para o desenvolvimento local sustentável e integração das Costas do Descobrimento e Cacau.

Este estudo buscou fornecer os subsídios necessários ao fomento da atividade na região. A revisão bibliográfica realizada abordou as principais características e tendências do cicloturismo, os conceitos disponíveis na literatura internacional, os principais benefícios econômicos, sociais e ambientais do cicloturismo para as regiões receptoras, e investigou alguns roteiros oficiais considerados bem sucedidos no Brasil e no Mundo, com o intuito de identificar pontos importantes para estruturar a oferta da atividade no sul baiano.

O diagnóstico da demanda atual e potencial revelou informações inéditas sobre o perfil socioeconômico, comportamento e motivações dos cicloturistas, assim como suas preferências no uso de serviços e infraestrutura, e impacto econômico potencial da atividade. Essas informações foram comparadas à bibliografia disponível, sempre que possível.

Entre as diversas informações apresentadas no diagnóstico, ressalta-se que 81% dos entrevistados certamente teriam interesse em realizar uma viagem em bicicletas caso houvesse um roteiro cicloturístico estruturado entre Porto Seguro e Itacaré enquanto 13,8% afirmou que “talvez teria interesse” e apenas 3,4% dos entrevistados respondeu que “não teria interesse”.

O estudo também analisou as principais fortalezas, oportunidades, fraquezas e ameaças para o desenvolvimento do cicloturismo na região, a partir da perspectiva da demanda, utilizando a matriz de Importância e Desempenho de Ritchie (1998), e propôs um roteiro preliminar que integra 8 dos 10 municípios das Costas do Descobrimento e Cacau ao longo de 366 km, a ser futuramente aprimorado com estudos complementares, além de 12 roteiros adicionais de curta duração (1 a 3 dias).

Entre os principais desafios para o desenvolvimento do cicloturismo na região estão a precariedade da sinalização turística, precariedade e ausência da estrutura cicloviária, baixa oferta de serviços de apoio ao ciclista e inexistência/má qualidade dos centros de informação aos turistas, avaliados como fraquezas, assim como a percepção de falta de segurança pública e de insegurança nas estradas, avaliados como ameaças. Os fatores “segurança pública” e “segurança nas estradas”, por estarem relacionados diretamente a experiência de ciclismo dos turistas, devem ser considerados centrais em uma estratégia de fomento à atividade na região, demandando atenção sobretudo dos órgãos públicos competentes.

Para o desenvolvimento do cicloturismo na região, superação dos desafios e concretização das oportunidades identificadas, recomenda-se:

### **Governança**

- Definição de um órgão, política ou programa que represente o conjunto dos municípios turísticos, empreendedores e instituições da sociedade civil interessados no projeto, buscando uma atuação conjunta e coordenada nas atividades de planejamento, implantação e gestão do futuro roteiro regional. Nesse sentido, como ação inicial sugere-se o mapeamento e análise dos stakeholders públicos e privados que eventualmente teriam interesse na implantação e gestão de um roteiro oficial.

Ainda sobre esse ponto, vale lembrar que uma tendência observada nos Roteiros de Santa Catarina é a gestão por meio de Consórcios Intermunicipais em parceria com instituições da sociedade civil, iniciativa privada e consultorias especializadas. Em outros países, como Reino Unido e Canadá, a implantação e gestão dos principais roteiros cicloturísticos têm sido realizadas por meio de instituições da

sociedade civil criadas com esse propósito específico (Sustrans e Trans Canada Trail).

### **Segurança Pública**

- Articulação dos membros da entidade responsável pela execução do projeto junto à Polícia Militar, visando o reforço da segurança ao longo das principais cidades contempladas pelo roteiro.

### **Roteiro**

- Concepção e implantação de um roteiro oficial regional (de Porto Seguro a Itacaré), autoguiado e inclusivo, que atenda a todos os níveis e perfis de ciclistas (iniciantes a mais experientes), com garantia de infraestrutura mínima permanente para circulação segura e recepção dos cicloviantes (ciclovias, ciclofaixas, estradas sinalizadas e pontos de apoio). Recomenda-se que o mapeamento técnico do roteiro seja realizado em parceria com Instituições de Pesquisa, associações e grupos de ciclismo da região, assim como a priorização de vias com acostamento e estradas secundárias e em terra de baixo tráfego quando possível, por questões de segurança.
- Sistematização de roteiros oficiais locais de curta duração (1 a 3 dias), complementares ao roteiro oficial regional, o que permitiria uma maior customização da experiência de viagem, de acordo com os interesses de cada cicloturista.
- Definição da identidade do roteiro e atrativos que serão contemplados tendo em vista a participação da região na história do Brasil, suas belezas naturais e patrimônio cultural.
- Sinalização do trajeto e seus atrativos por meio de setas e placas padronizadas, permitindo que os turistas trafeguem de forma autônoma, com segurança e aproveitando ao máximo os atrativos da região. Para tal sugere-se a elaboração de um manual de sinalização e identidade visual, haja visto o exemplo do manual desenvolvido pela Federação Europeia de Ciclismo para a sinalização da “VeloRoute”.

## **Comunicação e divulgação**

- Elaboração de um Guia, preferencialmente gratuito e disponível em versão física e on-line, com mapa e orientações do trajeto proposto, informações sobre as distâncias e condições do caminho, indicação de atrativos turísticos, estruturas de apoio e hospedagem dos viajantes, para que esses possam seguir de forma autônoma.
- Considerando que 55% dos entrevistados utiliza sites oficiais dos destinos para o planejamento de suas viagens, e 67% utilizam aplicativos para mobile como meios de informação e orientação durante a viagem, recomenda-se que a estratégia de comunicação do roteiro contemple as plataformas digitais além da uma estrutura de sinalização física, para o fornecimento de informações oficiais e confiáveis aos visitantes. Nesse sentido, um site ou blog, que reúna o guia e demais informações sobre o roteiro é fundamental.
- Realização de oficinas para apresentação do roteiro às comunidades situadas ao longo do mesmo, com o intuito de que a comunidade local esteja preparada para receber e oferecer aos visitantes as orientações adequadas quando necessário.
- Após a inauguração oficial do circuito, sugere-se a realização de eventos para a divulgação do mesmo junto ao público de interesse, agências de turismo e imprensa. Nesse sentido, a realização do Velotour, evento realizado pelo Clube de Cicloturismo do Brasil e considerado a maior viagem de ciclistas independentes do Brasil, assim como visitas técnicas para agentes de viagem e imprensa (Famtour) podem ser ações interessantes.

## **Comércio local**

- Mapeamento de oportunidades de negócio e capacitação dos empreendedores e comerciantes que possam ser beneficiados com as demandas dos cicloviajantes ao longo do roteiro.

## 7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

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

CARVALHO, T.J.L. **O cicloturismo como fator de desenvolvimento da atividade turística nas cidades de Araguaína e Nova Olinda (TO)**. Revista Brasileira de Ecoturismo, São Paulo, 2013. Disponível em: <http://www.sbecotur.org.br/rbecotur/seer/index.php/ecoturismo/article/view/759>. Acesso em 02/09/2016

CAVALLARI, G. **Manual de mountain bike & cicloturismo**. 1ª ed. São Paulo. Ed. Kalapalo, 2012.

COELHO, N; COSTA, C; VILELA, M. **Avaliação do programa de desenvolvimento do turismo no Nordeste do Brasil – PRODETUR/NE I, na qualidade de vida da População de baixa renda no estado do Ceará**. 2008. Disponível em: [http://www2.ipece.ce.gov.br/encontro/artigos\\_2008/8.pdf](http://www2.ipece.ce.gov.br/encontro/artigos_2008/8.pdf). Acesso em 01/06/2017.

EWERT, A. (2000, September 17–20). **Trends in adventure recreation: Programs, experiences and issues**. Artigo apresentado no 5º Simpósio de Tendências sobre Turismo e recreação ao ar livre, Lansing, Michigan. Disponível em: <http://www.prr.msu.edu/trends2000/pdf/ewert.pdf>. Acesso em 05/03/2017.

FECOMERCIO SP, 2015. **Turismo de aventura brasileiro atrai mercado corporativo**. Disponível em: <http://www.fecomercio.com.br/noticia/turismo-de-aventura-brasileiro-atrai-mercado-corporativo>. Acesso em 03/02/2017.

Fundação Instituto de pesquisas Econômicas – FIPE. **Caracterização do turismo receptivo na Bahia – Relatório Final**. 2012. Disponível em: <http://observatorio.turismo.ba.gov.br/wp-content/uploads/2013/02/Relat%C3%B3rio-Final-Bahia-2011.pdf>. Acessado em 16/05/2017.

HALL, C. M., & MITCHELL, R. **Gastronomic tourism: Comparing food and wine tourism experiences**. Em: M. Novelli (Ed.), Niche tourism: Contemporary issues, trends and cases. Amsterdam: Elsevier Butterworth Heinemann. 2005.

GARCIA, 2017. **Histórico Cicloturismo no Brasil**

GELLER, R. **Four Types of Cyclists**. 2009. Portland Office of Transportation. Disponível em: <https://www.portlandoregon.gov/transportation/article/264746>. Acessado em 14/10/2016

HANAI, F. **Desenvolvimento sustentável e sustentabilidade do turismo: conceitos, reflexões e perspectivas**. Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional, Vol. 1, pp 198 – 231, Taubaté, SP, Brasil, 2012.

IBGE, 2017: [http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/estimativa2016/estimativa\\_tcu.shtm](http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/estimativa2016/estimativa_tcu.shtm)

LAMONT, M. **Independent bicycle tourism: a whole tourism system perspective**. Artigo publicado na revista: Tourism Analysis, Vol. 14, pp 605 – 620. Southern Cross University Library, 2009. Disponível em: [http://epubs.scu.edu.au/cgi/viewcontent.cgi?article=1146&context=tourism\\_pubs](http://epubs.scu.edu.au/cgi/viewcontent.cgi?article=1146&context=tourism_pubs). Acesso em 08/02/2017.

\_\_\_\_\_. **Independent bicycle tourism: a whole tourism system perspective**. Tese de doutorado publicada pela Southern Cross University, Lismore, Austrália. 2009.

MENDONÇA, R.; NEIMAN, Z. **Ecoturismo no Brasil**. São Paulo: Manole, 2005.

MILLINGTON, K. **Adventure travel**. Travel and Tourism Analyst, 4 (May), 59–88. 2001.

\_\_\_\_\_. **Niche market tourism**. Travel and Tourism Analyst, 13(August), 1–47. 2006

MINISTÉRIO DO TURISMO. **Ecoturismo: Orientações Básicas**. 2010. 2ª Edição, Brasília. Disponível em:

[http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o\\_ministerio/publicacoes/downloads\\_publicacoes/Ecoturismo\\_Versxo\\_Final\\_IMPRESSxO\\_.pdf](http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/Ecoturismo_Versxo_Final_IMPRESSxO_.pdf). Acesso em 07/02/2017.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE TURISMO. **Guia de desenvolvimento do turismo sustentável**. Tradução de Sandra Netz. Porto Alegre: Bookman, 2003

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO. **Turismo e objetivos para o desenvolvimento sustentável.** Madrid, Espanha. Disponível em: <http://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284417254>, 2015.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS – BRASIL, 2017. **ONU declara 2017 o Ano Internacional do Turismo Sustentável para o Desenvolvimento.** Disponível em <https://nacoesunidas.org/onu-declara-2017-o-ano-internacional-do-turismo-sustentavel-para-o-desenvolvimento/>. Acesso em 01/01/2017.

OXER, M. **Rail trails in Australia: Developing our green corridors.** 2001. Artigo apresentado na Conferência de Ciclismo da Nova Zelândia de 2001: Transporte para a vida. Christchurch. Disponível em: <http://archived.ccc.govt.nz/recreation/cycling/conference/2001/proceedings.asp>. Acesso em 01/02/2017.

PAUPITZ, A. **Pesquisa: Perfil do Cicloturista Brasileiro.** 2008. Disponível em: <http://www.clubedecicloturismo.com.br/artigos-1/53-pedalando/24-pesquisa-o-perfil-do-cicloturista-brasileiro>. Acessado em 14/10/2016

PEDRINI, L.; FLORES L.; CAVALCANTE, L. **Cicloturistas no circuito do Vale Europeu: perfil e percepção ambiental.** 2012. Artigo publicado no IX Seminário da Associação Nacional Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo. Disponível em: [file:///C:/Users/Juliano/Downloads/1109-2761-1-SP%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Juliano/Downloads/1109-2761-1-SP%20(1).pdf). Acesso em 08/10/2016.

PIRES, P. **Dimensões do Ecoturismo.** São Paulo: Ed. SENAC, São Paulo, 2002.

RESENDE, J.; FILHO, N. **Cicloturistas na Estrada Real: perfil, forma de viagem e implicações para o segmento.** Turismo em análise, vol 22. 2011.

RITCHIE, B. **Bycycle tourism in the South island. Of new zealand: planning and management issues.** Tourism Management, Vol 19, nº 6, pp. 567-582, 1998.

ROLDAN, T. **Cicloturismo: planejamento e treinamento.** Monografia apresentada para obtenção do título de Graduação em Educação Física. UNICAMP, 2000.

RUSCHMANN, 2002. **Plano de desenvolvimento integrado do turismo sustentável da Costa do Descobrimento**

SALDANHA, L.; SANTOS, M.; FRAGA, C. **O papel de instrumentos de planejamento para o desenvolvimento do cicloturismo em âmbito internacional.** 2015. XIII Rio de Transportes. Disponível em <http://www.riodetransportes.org.br/wp-content/uploads/artigo17.pdf>. Acesso em 01/08/2016.

SANTANA, A; COSTA, J; ANDRADE, J. **Antagonismo na aplicação de políticas públicas: a relação entre o programa de desenvolvimento do turismo e o Complexo Porto Sul.** 2014. Artigo apresentado na IV Semana do Economista da Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC). Disponível em: <http://www.uesc.br/eventos/ivsemeconomista/anais/gt7-1.pdf>. Acesso em 06/06/2017.

SIMONSEN, P., & JORGENSON, B. **Cycle tourism: An economic and environmental sustainable form of tourism?** Unit of Tourism Research, Research Centre of Bornholm. 1998.

SOARES, A. (Org.) **Circuitos de Cicloturismo: manual de incentivo e orientação para os municípios brasileiros.** 2010. Disponível em: <http://www.clubedecicloturismo.com.br/arquivos/Manual-Circuitos-Cicloturismo.pdf>  
Florianópolis: UDESC. Acesso em 09/12/2016.

WORLD TRAVEL & TOURISM COUNCIL - WTTC. **Travel & Tourism: Economic Impact 2016 Brazil.** 2017. Disponível em: <https://www.wttc.org/-/media/files/reports/economic-impact-research/countries-2016/brazil2016.pdf>. Acesso em 10/01/2017.

ZOVKO, I. **The value of cycle tourism: opportunities for the scottish economy.** 2013. Disponível em: <http://transformscotland.org.uk/wp/wp-content/uploads/2014/12/The-Value-of-Cycle-Tourism-full-report.pdf>. Acesso em 05/01/2017.

## **ANEXO I – QUESTIONÁRIO**