

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO PARANÁ
ESCOLA DE ARQUITETURA E DESIGN
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GESTÃO URBANA**

YENIFER NINOSCA SILVA SEGOVIA

**O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO NA PERSPECTIVA
DA GESTÃO URBANA**

**Curitiba
2017**

YENIFER NINOSCA SILVA SEGOVIA

**O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO NA PERSPECTIVA
DA GESTÃO URBANA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Gestão Urbana – PPGTU, da Pontifícia Universidade Católica do Paraná, na linha de pesquisa de Políticas Públicas.

Orientador: Prof. Dr. Mario Procopiuck.

**CURITIBA
2017**

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, gostaria de agradecer à minha mãe Cecília Segovia pelo seu amor, motivação e apoio incondicional ao longo destes anos de estudo no Brasil.

Também gostaria de agradecer imensamente ao meu orientador, Dr. Mário Procopiuck, por ter acreditado, guiado-me, compartilhando os seus conhecimentos que proporcionaram a base para eu me tornar uma pesquisadora. Agradeço por suas orientações longas, sempre com bastante profissionalismo e dedicação.

Ao coorientador o Prof. Dr. Carlos Sampaio por me convidar a participar do Programa de Pós-Graduação em Gestão Urbana com a sugestão de desenvolver o estudo da bicicleta na área turística. Sem dúvida, a importante decisão por vir para este país maravilhoso me tornou uma pessoa diferente. Agradeço-o também pelo convite para integrar o Núcleo de Ecosocioeconomia (NEcos), na qual tenho participado e envolvida nas atividades de forma ativa, acrescentando significativamente à presente pesquisa do qual levarei aprendizados para toda vida.

Ao meu coorientador Dr. Alan Ripol, por seu apoio mesmo a distancia, sua sinceridade nas críticas relativas à minha investigação, influenciando consideravelmente no desenvolvimento da mesma. Pela sua amizade e torcida em cada um dos meus desafios.

A minha coorientador Dra. Isabel Grimm, pelo apoio constante, seu compromisso, amizade, dedicação e sempre um bom conselho, me incentivando por meio da crítica sempre construtiva. Muito obrigada de coração.

Agradecer também a empresa Kuritbike, especialmente a seus gerentes o Sr. Gustavo Carvalho e a Srta. Helen Lima, por me permitir realizar o estudo de campo nas dependências da empresa. Pelo apoio na aplicação de questionários, pela amizade e parceria sempre.

E, por último, não posso deixar de agradecer a uma galera importante neste processo: minhas amigas: Viviana, Manuella, Cris, Sara, Katia, Mariane, Daiane, Natalia, Elis, Nolasca, entre tantos outras pessoas que foram parte desta trajetória. Irei me recordar deste período como uma das experiências mais enriquecedoras da minha vida!

Nas grandes batalhas da vida, o primeiro passo
para a vitória é o desejo de vencer.

Mahatma Gandhi

RESUMO

A presente pesquisa busca avaliar como as políticas públicas incentivam o uso da bicicleta relacionado ao turismo com vistas a desenvolver o cicloturismo urbano, observando a percepção que os moradores locais e turistas/excursionistas geram da cidade por meio do passeio de bicicleta desde a perspectiva da gestão urbana, na cidade de Curitiba (PR). Dentro deste âmbito, a mobilidade se sobressai como questão de crescente importância para as cidades, contribuindo para a organização das relações entre pedestres e os diferentes modais de transporte motorizados e não motorizados. A partir dos transportes não motorizados surge a bicicleta como meio de transporte alternativo e sustentável, através da qual o turismo pode ser beneficiado, por meio do cicloturismo urbano, auxiliando na consolidação de uma identidade cultural relacionada ao uso da bicicleta tanto por moradores locais quanto por turistas que visitam a cidade e vivenciam essa experiência. A metodologia está alicerçada no método misto, a qual analisa tanto os dados qualitativos como quantitativos, de forma integrada e combinada baseado nas questões de pesquisa de modo sequencial, tendo como recorte de análise o bairro Centro Cívico, na cidade de Curitiba. A pesquisa divide-se em três fases: (a) na primeira, é elaborada uma base teórica relativa aos três constructos teóricos: gestão urbana, turismo urbano e cicloturismo; (b) na segunda, o estudo de caso em si tem início com a coleta de dados por intermédio de entrevistas, com foco nas instituições públicas ligadas ao turismo e à mobilidade urbana, destacando a bicicleta no local considerado, além da aplicação de questionários voltados aos moradores adeptos do ciclolazer e aos cicloturistas e ciclo-excursionistas; e (c) na terceira fase, procedeu-se à análise dos resultados de acordo com a interpretação das entrevistas realizadas com as instituições públicas. Nesta última etapa foi utilizado o método de Análise de Discurso (AD) e em relação à análise dos questionários aplicado aos moradores locais, cicloturistas e ciclo-excursionistas, empregou-se o software IBM SPSS por meio do teste Kruskal-Wallis, gráficos de análises de correspondência e o teste de resíduos padronizados, contando com o auxílio do programa Excel. Tais procedimentos foram correlacionados à fundamentação teórica efetuada na primeira parte da pesquisa. Os resultados gerados pela aplicação destes instrumentos mostram que o cicloturismo em Curitiba é uma atividade com amplo potencial de desenvolvimento, apresentando também uma demanda pelo cicloturismo, embora careça de uma oferta turística e uma sólida articulação entre os órgãos públicos competentes, os quais poderiam incentivar a atividade. Além disso, identificou-se o perfil do morador local e do turista/excursionista que realiza o passeio de bicicleta para fins de lazer e turismo na cidade. Constatou-se de acordo a percepção dos usuários que a atividade do cicloturismo é uma característica da identidade cultural da população local, porém, não valorizada na cidade. Os dados levantados por este estudo podem fornecer subsídios para a formulação de projetos e políticas públicas, bem como se constituir em um incentivo para novos estudos relacionados ao cicloturismo, não somente em Curitiba, mas em outras cidades brasileiras e do mundo.

Palavras-chave: Cicloturismo. Turismo urbano. Gestão urbana. Identidade cultural. Percepção.

ABSTRACT

The present research aims to evaluate how public policies encourage the use of bicycle on tourism in order to develop urban cyclotourism, observing the perception local residents, tourists and hikers have in terms of urban management when they are cycling in Curitiba - Paraná - Brazil. Within this scope, mobility stands out as a matter of growing importance for cities, contributing to the organization of the relations between pedestrians and different motorized and non-motorized transport. Amongst the kinds of non-motorized transport, the bicycle is seen as an alternative and sustainable means of transport, in which tourism can be benefited by means of urban cyclotourism as well as a way to consolidate the cultural identity related to the bicycle use by both local residents and tourists that visit the city and have that experience. The methodology is based on the mixed method, which analyzes both the qualitative and the quantitative data, in an integrated and combined manner based on the research questions in a sequential way, having as a case study the Civic Center neighbourhood in Curitiba. The research is divided into three phases: (a) in the first, a theoretical basis is built based on the three theoretical constructs: urban management, urban tourism and bicycle tourism; (B) in the second, the case study is done with the data collection by means of interviews, focusing on public institutions linked to tourism and bicycle mobility in the place considered, and questionnaires to residents, cyclotourists and cyclo-hikers; and (c) in the third phase, the results are analysed according to the interpretation of the interviews conducted with the public institutions. In this stage, the Discourse Analysis (AD) method is used with the SPSS application software in the analysis of the questionnaires applied to local residents, cyclotourists and cyclo-hikers, taking into account the Kruskal-Wallis test, correspondence analysis graphics, standardized residual test, and the Excel program to the theoretical elements considered in the first part of the research. The results from the used tools affirm that cycling in Curitiba is an activity with potential to be expanded and there is a local demand for cycling, but the lack of a tourism offer and a consistent articulation between the public institutions make difficult its development. The results allowed to identify the profile of the local resident and the tourist/ hiker that cycle for leisure and tourism purposes in the city. According to the users perception, cyclotourism is part of the local cultural identity but not properly valued in the city. The collected data can be used to support other projects and public policies as well as to stimulate new studies related to cyclotourism not only in Curitiba but in other Brazilian cities and in the world.

Key-words: Cyclotourism. Urban tourism. Urban management. Cultural identity. Perception

RESUMEN

La presente investigación tiene como objetivo evaluar como las políticas públicas incentivan el uso de la bicicleta relacionado al turismo con vistas a desenvolver el cicloturismo urbano, a través de la percepción que los moradores locales y turistas/excursionistas generan de la ciudad durante el paseo de bicicleta desde la perspectiva de la gestión urbana en la Cidade de Curitiba (PR). Dentro de este ámbito, la movilidad sobresale como cuestión de creciente importancia para las ciudades, contribuyendo para la organización de las relaciones entre peatones y los diferentes modales de transporte motorizados y no motorizados. A partir de transportes no motorizados surge la bicicleta como medio de transporte alternativo y sustentable, en la cual el turismo puede ser beneficiado, por medio del cicloturismo urbano, contribuyendo en la consolidación de una identidad cultural relacionado al uso de la bicicleta tanto por moradores locales cuanto por turistas que visitan la ciudad y vivencian esa experiencia. La metodología fue realizada a través del método mixto, el cual analiza tanto los datos cualitativos como cuantitativos, de forma integrada e combinada basado en la pregunta de investigación y los objetivos de modo secuencial, teniendo como recorte de análisis el barrio Centro Cívico, en la ciudad de Curitiba. Esta investigación se divide en tres fases: (a) en la primera, una base teórica relativa a los tres constructos teóricos: gestión urbana, turismo urbano y cicloturismo; (b) la segunda, el caso de estudio en sí, con la colecta de datos por medio de entrevistas, con enfoque en las instituciones públicas ligadas al turismo y a la movilidad urbana con enfoque en la bicicleta en el local considerado, y cuestionarios focalizados a los moradores adeptos del cicloturismo y a los cicloturistas e ciclo-excursionistas; y (c) la tercera fase constituyó en el análisis de resultados de acuerdo con la interpretación de las entrevistas realizadas con las instituciones públicas. En esta etapa fue utilizado el método de Análisis de Discurso (AD) y en relación al análisis de los cuestionarios aplicado a los moradores locales, cicloturistas y ciclo-excursionistas fue utilizado el Software IBM SPSS por medio del test Kruskal-Wallis, gráficos de análisis de correspondencia y el test de residuos estandarizados, además del auxilio del programa Excel. Eso, relacionado con la fundamentación teórica efectuada en la primera parte de la investigación. Los resultados generados por la aplicación de estos instrumentos muestran que el cicloturismo en la ciudad de Curitiba es una actividad con potencial de expansión para ser desarrollada, que existe una demanda por el cicloturismo, pero carece de una oferta turística y de una sólida articulación entre los organismos públicos competentes que pudiera incentivar esta actividad. Permite identificar el perfil del morador local y del turista/excursionista que realiza el paseo de bicicleta para fines de ocio y turísticos. Se identificó de acuerdo a la percepción, que la actividad del cicloturismo es una característica de la identidad cultural, pero no valorada en la ciudad. Esos datos pueden fornecer subsidios para la formulación de proyectos y políticas públicas, bien como constituir incentivo para nuevas investigaciones relacionados al cicloturismo, no solamente de Curitiba, también en otras ciudades brasileñas y del mundo.

Palabras-clave: Cicloturismo. Turismo urbano. Gestión urbana. Identidad cultural. Percepción

LISTA DE SIGLAS

IPPUC	– Instituto de Planejamento e Pesquisa de Curitiba
SETRAN	– Secretaria de Transporte
IMT	– Instituto Municipal de Turismo
SMELJ	– Secretaria Municipal de Esporte, Lazer e Juventude
BID	– Banco Interamericano do Desenvolvimento
TICS	– Tecnologias da Informação e Comunicação
PD	– Plano Diretor de Curitiba
ALC	– América Latina e no Caribe
RP	– Resíduos Padronizados
AD	– Análise de Discurso

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Processo da Gestão Urbana	10
Figura 2 - Uso da bicicleta na América Latina e no Caribe	20
Figura 3 - Tipos de turismo na cidade	33
Figura 4 - Conceito de cicloturismo	41
Figura 5- Bicicletas públicas no mundo	46
Figura 6 - Transporte usado pelos moradores locais de Curitiba	93

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Problematização e objetivos de pesquisa.	4
Quadro 2 - Elementos primários e secundários para o Turismo Urbano.....	25
Quadro 3- Matriz Analítica da pesquisa.....	50
Quadro 4- Variáveis constitutivas e operacionais de avaliação das instituições públicas.....	52
Quadro 5 - Variáveis constitutivas e operacionais para avaliar cicloturistas/ciclo- excursionistas e moradores locais	56
Quadro 6 - Características dos públicos-alvo	57
Quadro 7 - Empresas de cicloturismo em Curitiba.....	68

LISTA DE TABELAS

Tabela 1- Tamanho amostral dos públicos-alvo.....	56
Tabela 2 - Plano cicloviário de Curitiba 2013-2016	65
Tabela 3 - Projeto plano cicloviário por rua em Curitiba.....	66
Tabela 4 - Categoria do usuário para fins de lazer e turísticos.....	69
Tabela 5 - Diferenças de percepção entre o morador local e o turista.....	69
Tabela 6 - Tempo médio de permanência do turista em Curitiba (em dias)	72
Tabela 7 - Distribuição pelo gênero do total dos usuários	74
Tabela 8 - Diferenças de percepção de acordo ao gênero do total dos usuários	74
Tabela 9 - Faixa etária do total dos usuários	76
Tabela 10 - Diferenças de acordo a faixa etária do total dos usuários	76
Tabela 11 - Nível de escolaridade do total dos usuários	77
Tabela 12 - Diferenças entre os níveis de escolaridade do total dos usuários.....	77
Tabela 13 - Faixa de renda do total dos usuários	78

Tabela 14 - Diferenças entre as faixas de renda do total dos usuários	78
Tabela 15 - Com quem foi realizado o passeio de bicicleta?	79
Tabela 16 - Nível de experiência do cicloturismo na cidade.....	80
Tabela 17 - Diferenças de acordo a experiência do cicloturismo na cidade do total dos usuários.....	80
Tabela 18 – Nível de uso no cotidiano da bicicleta do total dos usuários.....	81
Tabela 19 - Diferenças entre os usuários que usam e não usam a bicicleta no cotidiano	81
Tabela 20 - Quilômetros percorridos do total dos usuários.....	82
Tabela 21 - Diferenças de acordo a quilômetros percorridos pelo total dos usuários.....	83
Tabela 22 - Escala Likert - Moradores locais usuários do ciclolazer na cidade de Curitiba....	85
Tabela 23 - Origem do morador local de Curitiba	86
Tabela 24 - Diferenças de acordo à origem do morador local de Curitiba.....	86
Tabela 25 - Gênero do morador local de Curitiba	87
Tabela 26 - Diferenças de percepção de acordo ao gênero	88
Tabela 27 - Faixa etária dos moradores locais de Curitiba	89
Tabela 28 - Diferenças entre as faixas etárias dos moradores locais de Curitiba.....	89
Tabela 29 - Faixa de renda dos moradores locais de Curitiba.....	90
Tabela 30 - Diferenças entre as faixas de renda dos moradores locais e Curitiba	90
Tabela 31 - Nível de escolaridade dos moradores locais de Curitiba.....	91
Tabela 32 - Diferenças entre os níveis de escolaridade dos moradores locais de Curitiba.....	91
Tabela 33 - Quilômetros percorridos pelos moradores locais	97
Tabela 34 - Diferenças entre quilômetros percorridos pelos moradores locais de Curitiba.....	97
Tabela 35 - Está sendo a sua primeira vez experimentando o ciclolazer?	99
Tabela 36 - O uso cotidiano da bicicleta pelos moradores locais de Curitiba.....	100
Tabela 37 - Diferenças de acordo ao uso cotidiano da bicicleta pelos moradores locais de Curitiba.....	100
Tabela 38 - Com quem realizou o passeio e bicicleta?.....	102
Tabela 39 - Médios de comunicação para conhecer a atividade	102
Tabela 40 - Escala Likert dos cicloturistas e ciclo-excursionistas	105
Tabela 41 - Nacionalidade de origem do turista/excursionista.....	106
Tabela 42 - Diferenças entre os tipos de turistas e excursionistas	106
Tabela 43 - País de origem do cicloturista estrangeiro.....	108
Tabela 44 - Gênero dos turistas e ciclo-excursionistas.....	111

Tabela 45 - Diferenças de acordo ao gênero dos cicloturistas e ciclo-excursionistas.....	111
Tabela 46 - Aproximação afetiva com a cidade durante o cicloturismo	112
Tabela 47 - Faixa etária do cicloturista e ciclo-excursionista	113
Tabela 48 - Diferenças de percepção entre as faixas etárias dos cicloturistas e ciclo-excursionistas	113
Tabela 49 - Faixa de renda dos cicloturistas e ciclo-excursionistas	115
Tabela 50 - Diferenças entre as faixas de renda dos cicloturistas e ciclo-excursionistas.....	115
Tabela 51 - Nível de escolaridade dos cicloturistas e ciclo-excursionistas.....	116
Tabela 52 - Diferenças entre os níveis de escolaridade dos cicloturistas e ciclo-excursionistas	116
Tabela 53 - Quilômetros percorridos pelos cicloturistas e ciclo-excursionistas	120
Tabela 54 - Uso da bicicleta no cotidiano pelos cicloturistas e ciclo-excursionistas	121
Tabela 55 - Primeira vez experimentando o cicloturismo na cidade?.....	123
Tabela 56 - Diferenças entre os usuários que usam a bicicleta no seu cotidiano	123
Tabela 57 - Com quem foi realizado o passeio de bicicleta?	125
Tabela 58 - Meios de comunicação de conhecimento do cicloturismo na cidade.....	126
Tabela 59 - Diferenças de acordo ao meio de comunicação de conhecimento do cicloturismo na cidade.....	126

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - O ciclolazer é valorizado na cidade de Curitiba?.....	71
Gráfico 2 - Percepção da infraestrutura cicloviária de acordo ao uso cotidiano da bicicleta..	73
Gráfico 3 - Passear de bicicleta é uma atividade característica da cidade de Curitiba.....	75
Gráfico 4 - Nível de segurança de acordo ao gênero.....	79
Gráfico 5 - Percepção da eficiência da infraestrutura cicloviária de acordo com a	82
Gráfico 6 - Percepção dos moradores locais de acordo com a boa infraestrutura de sinalização para	92
Gráfico 7 - Pontos turísticos visitados pelos moradores de Curitiba.....	96
Gráfico 8 - Percepção do respeito entre ciclistas e motoristas - quilômetros percorridos.....	98
Gráfico 9 - Razão de decisão de realizar ciclolazer.....	99
Gráfico 10 - Razão de uso da bicicleta pelos moradores locais de Curitiba	102
Gráfico 11 - Tendências do fluxo de turistas em Curitiba 2006-2017 (Milhões).....	107
Gráfico 12 - Categoria do cicloturista e ciclo-excursionista	108

Gráfico 13 - Origem do cicloturista e ciclo-excursionista nacional	109
Gráfico 14 - Motivação de viagem dos cicloturistas e ciclo-excursionistas.....	110
Gráfico 15 - Repetição do passeio de bicicleta de acordo com a faixa etária	114
Gráfico 16 - Sentimento de ser assaltada de acordo a escolaridade	118
Gráfico 17 - postos turísticos visitados pelos cicloturistas e ciclo-excursionistas	119
Gráfico 18 - Razão de uso da bicicleta no cotidiano pelos cicloturistas e ciclo-excursionistas	121
Gráfico 19 - Outros meios de transporte usados pelos cicloturistas e ciclo-excursionistas ..	122
Gráfico 20 - Sentimento de independência na cidade de acordo ao uso cotidiano da bicicleta	124
Gráfico 21 - Razão de decisão de realizar cicloturismo na cidade	125

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	1
2 FUNDAMENTOS TEÓRICOS E CONCEITUAIS	5
2.1 A GESTÃO URBANA.....	5
2.1.1 Uma cidade mais sustentável.....	12
2.1.2 Políticas públicas cicloinclusivas Latino-Americanas.....	15
2.2 TURISMO URBANO	21
2.2.1 Turismo nas cidades.....	21
2.2.2 Cidade como produto turístico e como destino turístico	26
2.2.3 A cidade um lugar com identidade	28
2.2.4 O lugar na percepção do morador e do turista	29
2.2.5 Tipos de turismo na cidade	33
2.2.5.1 Turismo Sustentável.....	33
2.2.5.2 Turismo Cultural	34
2.3 CICLOTURISMO.....	36
2.3.1 Cicloturismo e Turismo de Interesses Especiais.....	37
2.3.2 O cicloturismo na cidade	43
2.3.3 História do uso da bicicleta no Brasil e em Curitiba	46
3 METODOLOGIA	49
3.1 A MATRIZ ANÁLITICA DA PESQUISA	49
3.2 FASES DA PESQUISA	51
4 ANÁLISE DE RESULTADOS.....	59
4.1 A ARTICULAÇÃO DOS ORGAOS PÚBLICOS NO DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO NA PERSPECTIVA DA GESTÃO URBANA	60
4.2 DESCRIÇÃO DAS EMPRESAS DE CICLOTURISMO URBANO NA CIDADE DE CURITIBA	68
4.3 PERFIL E PERCEPÇÃO DOS PÚBLICOS-ALVO DURANTE O PASSEIO DE BICICLETA	69
4.4 PERFIL E PERCEPÇÃO DO MORADOR LOCAL DA CIDADE POR MEIO DA ATIVIDADE DO CICLOLAZER.....	84
4.5 PERFIL E PERCEPÇÃO DOS CICLOTURISTAS E CICLO-EXCURSIONISTAS EM CURITIBA	103
5 CONCLUSÃO.....	128
5.1 CONTRIBUIÇÕES PARA A GESTÃO URBANA.....	130
5.2 LIMITAÇÕES PRELIMINARES.....	131
5.3 POSSIBILIDADES DE TRABALHOS FUTUROS.....	132
APÊNDICES	145

1 INTRODUÇÃO

À procura de um desenvolvimento mais sustentável, as cidades têm adquirido, nos últimos anos, uma maior responsabilidade nesse processo transformador, principalmente quanto à melhoria da qualidade de vida dos moradores que as habitam. Nesse sentido, nas últimas décadas, tem sido criados vários acordos internacionais em que os líderes procuram reforçar o compromisso no desafio de abordar o desenvolvimento das cidades de uma forma em que o seu crescimento ocorra sob uma condição ambiental menos impactante. Dentro dessa conjuntura, surge o desenvolvimento sustentável como conceito-chave na transformação das cidades através da inclusão de componentes de ordem política, social, econômica e ambiental.

Atualmente, mais da metade da população mundial vive em cidades e se estima que esse número venha a aumentar nos próximos anos. Isso levará à elevação da densidade populacional e, conseqüentemente, a uma expansão urbana ameaçando a mobilidade urbana. Diante disso, torna-se essencial a necessidade de uma gestão com uma visão orientada para um desenvolvimento urbano mais sustentável. Com essa finalidade, a mobilidade urbana se sobressai como questão com crescente importância para as cidades, buscando contribuir para que haja mais ordem e respeito entre pedestres e os diferentes modais de transporte, tanto os motorizados (carro, motocicleta e o ônibus); e os não motorizados (a pé e a bicicleta). Considerando que a decisão de deslocamento pode ser uma das preocupações dos moradores, é importante o oferecimento de mais de uma alternativa como meio de transporte, tornando-se esta uma questão de fundamental.

Para compreender mais profundamente o aspecto da mobilidade urbana associada ao turismo urbano via cicloturismo, é imprescindível considerar que cada sistema econômico, social e político adota métodos diferentes para a satisfação dessas necessidades humanas e a escolha de satisfatores. Esta escolha tem relação direta com o tipo de desenvolvimento adotado localmente, servindo como influenciador direto na criação e formulação de políticas públicas para satisfação das diversas necessidades da população. A relevância de se compreender profundamente esses aspectos está no fato de se tentar entender e associar uma cultura em relação a outras. Considerando o fator da cultura local, é possível avaliar até que ponto cada cidade sente a necessidade de colocar as pessoas como foco das prioridades administrativas, o que pode reforçar a importância dos deslocamentos não motorizados serem mais intensos em algumas cidades e menos, em outras.

Com base nessa problemática, o presente trabalho procura analisar três grandes temas: gestão urbana, o turismo urbano e o cicloturismo urbano. Além disso, busca apresentar a importância de relacionar adequadamente esses temas em função das estratégias e políticas para o desenvolvimento das cidades, principalmente quanto à sua articulação e interligação apoiadas por políticas públicas.

A gestão urbana é um conceito relativamente novo para os países em desenvolvimento e, assim, ainda não tem uma definição clara, tendendo, em muitos casos, a ser confundido com o de gestão pública. Com fins de buscar maior clareza e propriedade na aplicação de tal conceito é fundamental fazer uma distinção com base em diferentes autores e experiências de países que o adotam para a gestão das cidades. Neste estudo, a gestão urbana é abordada como instrumento da gestão pública, que a utiliza com a função de buscar uma maior qualidade de vida para os moradores a partir de meios mais eficientes a fim de tratar de questões que acontecem na cidade, o que só indiretamente seria abordado pela gestão pública. Além disso, se preocupa com instituições como meios de ação e procura gerir a complexidade da vida dos moradores nas cidades.

A gestão urbana, na busca por desenvolver modelos de cidades sustentáveis, procura realizar reformas por meio de processos participativos, onde atores públicos e privados possam trabalhar em conjunto, pelo desenvolvimento de territórios baseados nos critérios de sustentabilidade. Nessa perspectiva, o planejamento urbano tem, por um lado, tornado-se um desafio para as cidades e, por outro, mostrando resultados promissores para o desenvolvimento turístico do local.

Para fins de planejamento urbano relacionado ao turismo, um sistema urbano é peça chave para facilitar a vida dos moradores e também é considerado um atrativo das cidades em termos de relações exteriores. Desse modo, a escolha dos meios de transporte para o deslocamento urbano não é só uma preocupação de viabilização para o morador, mas também para o turista que visita a cidade e pretende conhecê-la por meio de um modal de transporte. Logo, um sistema de transporte que inclua variados modais pode se constituir em um elemento fundamental para o sistema turístico. Por isso, mostra-se fundamental que essas duas atividades de gestão estejam articuladas e alinhadas com a formulação de políticas públicas, integrando diferentes atividades realizadas no contexto urbano.

Com preocupações voltadas para a viabilização do cicloturismo na América Latina e no Caribe (ALC), já são várias as cidades que estão promovendo a bicicleta como um modal de transporte alternativo e viável de ser usado para o turismo e o lazer. Essa importância do poder se expressa pelo fato de o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) ter um

estudo sobre uso da bicicleta na ALC, com vistas a criar um guia de incentivo desse modal para formuladores de políticas públicas. Dentre as cidades envolvidas, estão Rosário e Buenos Aires, na Argentina; Rio de Janeiro, São Paulo e Curitiba, no Brasil; Santiago do Chile, no Chile; Bogotá e Medellín, na Colômbia; e Cidade do México, no México. Estas são algumas das cidades que possuem um desenvolvimento considerável nessa área (especificar que tipo de desenvolvimento seria esse). Também a preocupação sobre a inclusão da bicicleta no sistema de transporte pode ser observada em experiências de sucesso em algumas cidades da Europa (BID, 2015).

De modo amplo, as cidades que possuam as qualidades para desenvolver o turismo urbano, construindo uma imagem turística que consolide um estilo de vida. A importância disso é que a cidade, ao ter uma identidade local consolidada, deixará de ser vista somente como um produto turístico, passando a ser vista como um destino turístico. Como consequência será uma cidade na qual o morador se identifique e, por meio disso, influenciar a chegada de um maior número de turistas motivados por estas características. Isso como resposta positiva pode gerar maiores probabilidades de repetição de visitas dos turistas. Duas cidades com sucesso de uma construção de um estilo de vida que consolida a sua identidade local são as cidades de Paris, na França, e Londres, na Inglaterra. Além disso, estas cidades têm um trabalho adiantado no desenvolvimento do uso do modal bicicleta, por meio da implementação de bicicletas públicas usadas tanto por moradores como por turistas.

Nesse panorama, a cidade vista como um destino turístico é de esperar que ela crie e possui uma gama de atividades possíveis de serem desenvolvidas e, em conjunto com o incentivo do uso da bicicleta, possa surgir o cicloturismo como uma atividade turística a mais para desenvolver nela. É de se reconhecer que o uso da bicicleta ainda seja relativamente baixo no mundo, o que pode ser explicado pelos relativamente reduzidos esforços para promovê-la como meio de turismo por parte das entidades responsáveis nessas temáticas, a exemplo do que mencionou Trelles (2008, p. 10): “a promoção e o incentivo no uso da bicicleta vem sendo apoiada há poucos anos por estas instituições apesar do cicloturismo existir desde o início do século XX”.

Neste estudo, o cicloturismo urbano é abordado como uma atividade turística dentro de um conjunto de alternativas a serem desenvolvidas nas cidades e a bicicleta, como uma tecnologia humanista, permitiria ao turista enxergar a cidade sob uma perspectiva diferente, por utilizá-la como um meio de transporte alternativo ao invés de modais convencionais, como carro ou ônibus, por exemplo. Além desses pontos, outra característica importante é o fato de que o cicloturismo pode promover a integração e aproximação entre o morador, o

turista e a cidade, permitindo fornecer uma contribuição tanto da área turística quanto da mobilidade urbana para intensificar a motivação do uso da bicicleta seja por moradores seja por turistas.

A presente pesquisa visa contribuir com análises mais aprofundadas sobre a articulação entre políticas públicas conduzidas por órgãos públicos responsáveis pelo turismo e pelo uso da bicicleta, assim como a conexão dessas atividades com o setor privado para a promoção do desenvolvimento do cicloturismo urbano em Curitiba. Por meio de dados estatísticos sobre a percepção dos turistas e dos moradores relativa à cidade em passeios de bicicleta, o estudo pretende contribuir para definir um perfil mais claro acerca do público alvo da atividade turística em centros urbanos.

Esta dissertação está vinculada ao projeto de pesquisa financiado pela Fundação Araucária de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico denominado “*Cidades e soluções – ecossocioeconomia urbana: mitigação e adaptação às mudanças climáticas*”. A sua contribuição para o projeto se justifica pelo fato de a mobilidade urbana se situar como questão importante vinculada ao conceito da ecossocioeconomia (sugiro inserir uma nota de rodapé com três conceitos básicos, logicamente referenciados, de ecossocioeconomia), dado que o cicloturismo é uma atividade que se coloca em prol do meio ambiente, das cidades e do bem-estar humano. Nessa linha de pensamento, o estudo visa analisar o fenômeno do cicloturismo como alternativa de atividade turística urbana na cidade de Curitiba, tendo como objetivos os trazidos pelo Quadro 1

Questão problema	Em que medida as políticas públicas relacionadas ao turismo incentiva a construção de uma imagem que promova o cicloturismo urbano como atividade turística em Curitiba?
Objetivo Geral	Avaliar como as políticas públicas incentivam o uso da bicicleta relacionado ao turismo com vistas a desenvolver o cicloturismo urbano de Curitiba.
Objetivos específicos	<p>a) Analisar uma possível articulação do setor público competente no desenvolvimento da atividade do cicloturismo urbano como parte da gama de atividades turísticas possíveis de realizar na cidade de Curitiba;</p> <p>b) Identificar o perfil e a percepção do cicloturista, do ciclo-excursionista e do morador local após ter realizado o passeio de bicicleta em Curitiba; e</p> <p>c) Discutir a possível existência de uma identidade sociocultural baseada no uso da bicicleta como possível promotor do desenvolvimento do cicloturismo urbano na cidade.</p>

Quadro 1 - Problematização e objetivos de pesquisa.

Fonte: A autora (2016)

2 FUNDAMENTOS TEÓRICOS E CONCEITUAIS

A fundamentação teórico-conceitual foi desenvolvida para apresentar e articular os constructos principais abordados neste estudo - gestão urbana, turismo urbano e cicloturismo urbano -, procurando compreender a inter-relação entre os mesmos e os seus papéis dentro da experiência analisada neste estudo.

2.1 A GESTÃO URBANA

No processo da construção das cidades e pelos novos avanços em torno do planejamento urbano houve entregar de maior responsabilidade, competitividade e autonomia as administrações das cidades. Nesse sentido, houve a descentralização do poder nacional para os níveis locais, atribuindo às cidades uma maior autonomia para a criação das suas estratégias de desenvolvimento. Para tal efeito, incorporou-se o conceito de gestão como uma peça fundamental e um instrumento coletivo e participativo para viabilizar projetos que atinjam a comunidade geral.

Na concepção de Baclija (2010, p. 2), gestão urbana corresponde a:

Uma reforma da administração da cidade e sua função fundamental é criar um equilíbrio entre o desenvolvimento social e o econômico, já que considera que ambos os campos têm uma coexistência frágil. Este equilíbrio pode ser determinado por meio de cinco dimensões da gestão urbana: a descentralização da cidade, a participação do usuário, gerencia autônoma, desenvolvimento sustentável e a competitividade da cidade.

A gestão urbana é um tema relativamente novo ganhando importância devido ao aumento da urbanização e pelos programas de descentralização nas últimas décadas. Considerando que a dinâmica das cidades se expressa pelo desenvolvimento urbano é o resultado da migração e empreendedorismo num contexto dinâmico criado por políticas e gestores urbanos (DIJK, 2008, p. 16).

O conceito de gestão urbana ainda carece de uma consolidação na sua definição por parte de estudos acadêmicos. Poucos são os estudos latino-americanos sobre este termo. No entanto, na Europa existe uma quantidade de autores que a definem e também a aplicam na

gestão das cidades. Há tendências de se confundir e misturar tal conceito com o de gestão pública, denotando que se fazem necessários maiores esclarecimentos sobre a diferença entre cada um desses conceitos.

A gestão pública, por sua vez, é definida como “o conjunto de organizações que realizam a função administrativa e a gestão do estado e dos entes públicos com personalidade jurídica no âmbito nacional, regional ou local com o fim de satisfazer os interesses públicos em função do bem-estar coletivo” (FEBRES, 2011, p. 179). Assim, uma adequada gestão pública local deve se concentrar na prestação de contas para os cidadãos, oferecer soluções e respostas apropriadas e, a partir disso, gerar bem-estar à sociedade, sendo esta última a sua principal função. Em amplo sentido, a gestão pública local passa pela participação dos órgãos públicos, da sociedade, de Organizações Não-Governamentais (ONGs), de conselhos municipais e associações esportivas e vizinhas, por exemplo, de maneira a estimular o trabalho em conjunto (FEBRES, 2011, p. 183).

De acordo com Mattingly (1995), “o objeto da gestão urbana é a cidade e só indiretamente é a gestão preocupada com as instituições que se tentam gerir, e não é gestão do governo local”. Continuando com Mattingly, a gestão urbana realiza e direciona os esforços por meio de objetivos em comum e procura resultados das atividades articuladas com diferentes atores chaves. Ela recolhe benefícios das ações humanas, concentra os recursos de forma eficaz, organiza e inicia tarefas essenciais, que a concorrência — por confusão, inércia ou negligência — não é capaz de fazer. A gestão urbana não é a gestão de recursos ou de desenvolvimento, ou de serviços públicos ou de crescimento urbano ou de qualquer outra preocupação urbana espacial, também não é menos do que a gestão das atividades de assentamentos humanos. Ao contrário, ela não segrega o planejamento com o desenvolvimento, mas integra a ambos.

Portanto, a gestão urbana é a causa de gerir o complexo conjunto de atividades que acontecem nos assentamentos humanos (MATTINGLY, 1995, p. 9).

Para Hernandez (2004, p. 318), gestão urbana diz respeito “àquelas decisões que desde o município, de forma direta ou indireta, transforma o espaço local e impactam na qualidade de vida dos moradores”. Na concepção de Febres (2011, p. 187), a gestão urbana é um conjunto com um caráter fundamentalmente sociopolítico que intenta atribuir coerência, racionalidade, criatividade e direcionar as distintas medidas de políticas públicas que tem como objetivo imediato à cidade.

Para Dijk (2008), a gestão urbana definisse como:

O esforço de coordenar e integrar ações públicas e privadas para enfrentar os grandes problemas que os habitantes nas cidades enfrentam de forma integrada para tornar a cidade uma economia mais competitiva, equitativa e sustentável.

Existem três elementos-chaves desta definição estando conectados e se relacionando entre si: (a) uma abordagem integrada da gestão urbana deve estudar todas as questões em relação umas com as outras. (b) Ao existir relação entre as questões, às propostas e soluções devem também tratar os problemas integradamente. (c) o gestor urbano implementa as soluções após uma consulta coletiva dos interessados. Assim, os gestores urbanos são responsáveis pelas reformas políticas visando melhorar o nível de prestação de serviços e aumentar a competitividade da sua economia. No entanto, os conselhos municipais também devem lidar com questões para uma boa governança (ambientais urbanas e a pobreza). O objetivo é que por meio destas reformas o desempenho municipal aumente (DIJK, 2008, p. 16).

Para uma boa implementação de um plano de desenvolvimento urbano, os gestores urbanos entendem que uma gestão eficaz é crucial. As cidades lutam todos os dias para atender as necessidades diárias e ao mesmo tempo investir no futuro, nesse sentido, os desafios de gestão nas áreas metropolitanas são abundantes. Considera-se que o principal desafio dos governos locais das grandes cidades de países em desenvolvimento é como fornecer serviços essenciais como a moradia, energia, água, saneamento, de uma população em constante crescimento. Desse modo a gestão do crescimento urbano requer uma oferta adequada com um planejamento adequado para a sua utilização e implantação de infraestrutura. Além disso, a participação pública na tomada de decisões é de vital importância na gestão urbana inclusive no orçamento participativo, ajuda a colocar em prática novas soluções urbanas. Para isso dar bons resultados os líderes comunitários devem ter acesso a informações sobre alternativas e possíveis opções para as soluções (SHANGAI, 2010, p. 1-3).

É importante considerar que a cidade precisa, pois, com urgência, focar seus esforços de desenvolvimento baseada em uma gestão orientada aos critérios de sustentabilidade. No contexto Europeu e Latino americano, a gestão urbana não é uma atividade recente. As cidades com experiências exitosas mostram que realizando uma eficiente gestão podem obter

contextos urbanos ordenados, bem como um desenvolvimento tanto econômico como social, baseados nos critérios de sustentabilidade (FEBRES, 2011, p.175).

Especialmente as cidades latino-americanas, pelas consequências da globalização estão sofrendo profundas transformações, precisando de uma reestruturação e adaptação por meio de uma nova e inovadora gestão. Dentro deste processo social e urbano, as prefeituras assumem uma maior implicância e responsabilidade como entes administradores. Nesse sentido, o movimento municipalista latino americano propõe uma gestão aberta na qual as prefeituras devem trabalhar em conjunto com os atores privados e os próprios moradores para resolver os problemas trazidos pelo desenvolvimento atual. Ao ser a prefeitura considerada a instituição mais próxima dos moradores, há exigência de uma gestão eficiente que permita entregar soluções melhorando a qualidade de vida deles (ORELLANA; ALLARD; NÉSPOLO; MERCADO, 2012, p. 68-70).

A descentralização na América Latina começou a revalorizar o rol do governo local e a gestão da cidade. No entanto, as limitações deste processo provocaram um retrocesso da gestão urbana nas cidades. Os problemas urbanos como o congestionamento veicular, a insegurança do cidadão, o déficit de vivenda e os serviços básicos têm sido intensificados. Em contraposição às dinâmicas econômicas excludentes, a participação dos moradores precisa se apoiar em processos democráticos que possam dar respostas favoráveis ao seu bem-estar. Nesse contexto, grandes cidades latino-americanas, como Bogotá e Buenos Aires e algumas cidades do Brasil e México, os líderes locais empreenderam a descentralização dos municípios. Isso impulsionou grandes planos estratégicos de desenvolvimento econômico, social e urbano com uma ampla participação cidadã, aprovando macroprojetos de reforma política e financeira. Essas cidades tomaram como exemplo as cidades europeias mais destacadas, baseando-se na perspectiva de responder a diferentes desafios, como de novas bases econômicas, de infraestrutura urbana, de qualidade de vida, de integração social e de governança (FEBRES, 2011, p. 185). No contexto da gestão urbana, o interesse da governança urbana está em melhorar as instituições locais por meio da articulação dos atores públicos e privados envolvidos nas políticas públicas urbanas. Este conceito apareceu na década de 1990 como uma abordagem que pretende dar conta das transformações de variados assuntos com uma incidência pública de qualidade e especificamente nas políticas públicas urbanas (VÁSQUEZ, 2013, p. 220).

No caso das cidades, a obtenção de qualidade de vida para seus moradores depende da sua localização geográfica, da administração do solo, da sua infraestrutura, do crescimento

populacional, dos níveis de especialização, entre outros aspectos. Portanto, é necessário o estudo da gestão urbana como uma gestão integral das cidades, que garanta a satisfação das necessidades básicas fundamentais dos moradores. Cabe à gestão urbana identificar e priorizar os problemas mais complexos das cidades, tais como: a redução da pobreza, a geração e administração dos recursos, apoio e fortalecimento ao setor privado, ordenamento territorial com novos centros populacionais e centros urbanos organizados e sua solução. A gestão urbana transformou-se em um instrumento-chave para o planejamento e execução de projetos estratégicos, procurando resolver os problemas mais destacados das cidades (HERNANDEZ, 2004, p. 318). Na opinião de Hernandez (2004, p. 327), esses projetos urbanos e a gestão política das cidades não reduzem totalmente os problemas, mas os reduzem. Isso ocorre quando os governos agem com a posição de compreender a situação atual e cambiante do contexto econômico das cidades, impactando diretamente nas estruturas sociais e na produtividade das cidades, que, no fundo, determina o nível de vida das pessoas que a habitam.

Independentemente de a gestão urbana efetivar-se por um ou por vários órgãos, é claro que o governo local deve assumir a responsabilidade primordial do setor público. Desde que o governo central mostrou dificuldade no fornecimento dos recursos, na organização e em responder eficazmente, se fez útil examinar os processos e as atividades a partir da perspectiva do governo local, a fim de melhorar o que está sendo desenvolvido (MATTINGLY, 1995, p. 9). Nessa linha, pode ser proposto um processo da gestão urbana que permita a efetivação e realização de projetos de interesse coletivo de forma metódica, visando maior eficiência na consecução de objetivos propostos localmente. Esse processo pode ser verificado na Figura 1



Figura 1 - Processo da Gestão Urbana
Fonte: A autora (2016) adaptado de Mattingly, 1995, p. 18-27.

Para ter uma melhor compreensão desse processo da gestão urbana, segue a significação, relevância e interligação de cada um dos componentes: (a) O planejamento é a primeiro processo, não sendo ainda aplicado prioritariamente nos países em desenvolvimento como deveria acontecer. No entanto, quando aplicado, ele oferece orientação estratégica para as atividades, para o crescimento e para as mudanças. Foca-se no futuro com objetivos, reconhece as inter-relações entre todos os assuntos dentro do universo de interesse identificando problemas e oportunidades presentes e futuras. A sua função principal é definir continuamente prioridades entre os objetivos de gestão, tarefas e processo. (b) A coordenação é a mais abrangente de todas as tarefas do processo. Ela une as ações de vários entes que estabelecem planos e orçamentos, os quais são definidos no planejamento. Tem uma grande preocupação com a criação de linhas de comunicação e com o seu fortalecimento, aumentando o fluxo de informação. Ela prioriza e conecta as preocupações da gestão, em vez de tratá-los separadamente, visando maior eficiência e eficácia, reduzindo o desperdício de ações duplicadas, podendo sincronizá-las, reforçando-as nos processos seguintes. (c) Os recursos, são definidos logo de os dois passos anteriores. Os principais recursos e mais necessários para a gestão urbana são os recursos humanos, financeiros, materiais, institucionais e informacionais, visando não desperdiçar o trabalho e os recursos dispostos para passar ao seguinte processo. (d) O desenvolvimento é o processo responsável pela execução e instalação de equipamentos, como escolas e bens de capital, como unidades habitacionais. Cria instituições para o setor público, o setor privado e também para a comunidade. Ele executa as obras de construção por parte das autoridades públicas e orienta as atividades do setor privado com o objetivo de atender às necessidades urbanas. (e) No processo da operação se realizam atividades do cotidiano da gestão urbana que presta serviços ao público. Requer a capacidade de recursos de pessoal, dinheiro, equipamento e materiais em quantidades adequadas para as tarefas a serem realizadas. É comum o déficit desses recursos para as operações nas cidades de países em desenvolvimento, pelo qual as operações municipais nesses países têm sido caracterizadas por interrupções nos serviços. Isso, como resultado das técnicas inadequadas utilizadas em relação à demanda e à incapacidade de

operar alguns serviços-chave em bairros populares, com baixa qualidade. Considerando que o desempenho desse processo é raramente monitorado, poucos dados estão disponíveis para descrever qualidades e quantidades de serviços fornecidos, eficiência operacional e consumo de suprimentos. (f) A manutenção é o último processo da gestão urbana e tem uma vinculação com o monitoramento a ser feito. Ela visa à conservação adequada dos equipamentos urbanos, que se colocam com uma questão importante no processo da gestão urbana. A manutenção reduz o desperdício de outros recursos e, por conseguinte, pode ser importante para sustentar a melhoria das condições urbanas. A manutenção é fraca em vários assuntos, porque os sistemas operacionais não são devidamente controlados e o sistema de coleção de dados quase nunca são realizadas. Nesse contexto, a articulação entre os seis processos da gestão urbana permite uma comunicação fluida visando um andamento mais efetivo do que se atuassem separadamente (MATTINGLY, 1995, p. 18-27).

Para a implementação da gestão urbana é necessário considerar vários aspectos, tais como: (i) um planejamento adequado que defina o projeto central da cidade, promovendo um desenvolvimento integral a partir de uma visão estratégica, adaptando-se aos critérios da sustentabilidade, atualizando os instrumentos de gestão de acordo com a participação ativa dos moradores. Nesse contexto, requer-se um modelo de cidade sustentável, na qual se integram os três princípios fundamentais: a coesão social, a qualidade ambiental e o desenvolvimento econômico, quer dizer, um planejamento que se oriente a satisfazer as necessidades das gerações presentes. (ii) Um modelo institucional adequado às demandas dos moradores, com o apoio e compromisso do governo local para organizar a gestão municipal. Dessa forma, capaz de aproveitar e facilitar o acesso dos recursos municipais, assim como conseguir acordos da competitividade urbanística entregue ao município por meio de convênios interinstitucionais, nacionais e internacionais. (iii) Deve-se entregar um apoio às comunidades, por meio da sua participação ativa e comprometida, assim como a socialização das necessidades do desenvolvimento e as capacidades de negociação. (iv) e, por último, prestar atenção na educação cidadã e institucional considerada como um uma conexão importante para a gestão urbana (Conferencia da professora Rosa Chacón, na Universidade Católica Andrés Bello, Caracas, 2010 apud FEBRES, 2011, p. 188).

Para realizar uma eficiente gestão urbana, é necessário desempenhar a seguintes tarefas em função de duas perspectivas. A primeira perspectiva está relacionada em função de um desenvolvimento sustentável. Na qual a sua preocupação está em melhorar a qualidade de vida da população, procurar um crescimento econômico sustentável, maior qualidade ambiental e deve abordar com eficiência o conjunto de atribuições dadas nas leis, assim

também, como dispor instrumentos e mecanismos que facilitem a satisfação da sociedade. A segunda perspectiva está relacionada em função da descentralização. Deve-se definir uma política estratégica de gestão urbana com critérios de sustentabilidade, com suas devidas linhas de ação. Considerando ao morador como o principal ator e participante, valorizando o seu bem-estar, realizando diagnósticos participativos como novas formas de gestão. Abordando a gestão urbana a partir de uma visão de integração transversal e em longo prazo (FEBRES, 2011, p. 194).

Baclija (2010, p. 11) diz que se uma cidade é maior em relação ao número de habitantes; e se a cidade é economicamente bem-sucedida há uma maior chance que a gestão urbana seja adotada pela administração da cidade. Também diz que o poder da cidade e a gestão urbana não estão correlacionados. Isso poderia implicar que a autonomia da cidade é irrelevante para a execução da gestão urbana.

2.1.1 Uma cidade mais sustentável

Os desafios atuais estão em tornar a cidade em um espaço que ofereça a seus moradores uma qualidade de vida adequada, e não só em espaço para a indústria e o comércio que pautem desenvolvimento de forma insustentável. Embora qualquer cidade já seja insustentável pelos simples fato de consumir recursos, ela pode fazer uso desses recursos de uma forma mais sustentável. De acordo Ornés (2014, p. 157), reconhece-se à cidade como o espaço territorial de maior aproximação com o morador. Portanto, deve-se comprometer a utilizar novas formas de planejamento e intervenção, considerando os princípios de sustentabilidade dentro da política urbana.

Na concepção de Ornés, a cidade é:

Um espaço criado e em constante transformação pelo homem relativo às suas necessidades individuais e coletivas. No século XXI a qualidade de vida oferecida aos moradores tornou-se um reto, pelo qual se precisa uma eficiente gestão de cada recurso existente no local (ORNÉS, 2012, p. 8).

Para Baclija (2013, p. 31), a cidade como local de características próprias, se torna essencial à forma de governá-la e geri-la. A importância do desenvolvimento de instrumentos para a gestão e governança urbana é, portanto, uma questão fundamental. Isso pela rápida urbanização global e pela crescente relevância econômica e política das cidades. Portanto, os ambientes urbanos são uma realidade a enfrentar na atualidade. Na visão de Ornés (2012,

p. 1), somente uma consciente gestão no uso dos recursos ambientais, sociais, econômicos e institucionais, baseados na sustentabilidade, podem garantir a permanência da vida humana na cidade e no planeta no curto, médio e longo prazo. Isso devido à complexidade dos componentes, processos e as inter-relações que envolvem uma urbe.

Desde a década de 1940 que a busca pela satisfação das necessidades básicas humanas tornou-se uma aspiração dos governos mundiais, na qual, o desenvolvimento econômico, visto como produção e geração de emprego tornaram-se hegemônico, deixando em um segundo plano o desenvolvimento que incluísse as questões sociais e ambientais.

Na década de 70, pode ser constatado por meio de palestras mundiais, o começo de um maior interesse por um desenvolvimento mais equilibrado, envolvendo os três componentes de forma integrada: econômico, social e ambiental. Com isso procurou-se fazer um chamado para ajustar a estrutura do modelo de desenvolvimento até então aplicado. Assim, na década de 1980, surgiu o conceito de desenvolvimento sustentável. Esse conceito foi aceito formalmente no relatório de Brundtland, em 1987. Neste relatório se manifesta a importância de trabalhar como uma tarefa global, envolvendo os recursos humanos, a segurança alimentar, as espécies e ecossistemas, a energia, a indústria e o desafio urbano e a população. No entanto, foi na década de 90, na Conferência das Nações Unidas para o Meio Ambiente e Desenvolvimento, realizada na cidade de Rio de Janeiro, Brasil, onde surgiu a proposta da “Agenda 21” (ORNÉS, 2012, p. 3-4). A agenda 21 é um instrumento vigente que visa à sustentabilidade das cidades, procura a qualidade de vida sem sacrificar a criação de riqueza, o patrimônio ambiental e a construção do tecido social. Baseando-se no pensamento de que “as cidades serão sustentáveis, sempre que sejam produtivas e economicamente independentes, socialmente justas, funcionalmente eficientes e ambientalmente saudáveis” (CHACÓN, 2009, p. 81).

No século XXI, as cidades são consideradas as grandes responsáveis das transformações que afetam hoje ao planeta. No caso da América latina, é na cidade onde o 75% das atividades do homem são realizadas. Portanto, os avanços tecnológicos também. As cidades latinoamericanas estão demandando soluções para questões sociais, políticas e econômicas, visando à satisfação das suas necessidades e diminuindo as desigualdades relativas ao acesso de serviços que oferecem (CHACÓN, 2010, p. 1). Nesse contexto, para alcançar um desenvolvimento mais equitativo nas cidades, é necessário à execução de novas e eficientes estratégias urbanas com o envolvimento dos moradores, dos visitantes, dos setores

públicos e privados, investidores, visando à satisfação das suas expectativas e necessidades melhorando e inovando o nível de seu potencial e o seu atrativo para competir no mercado global (ORNÉS, 2010, p. 8).

Na atualidade, as cidades apresentam uma grande preocupação para alcançarem um desenvolvimento mais sustentável, por acreditarem que é principalmente na urbe onde se deve começar a realizar as primeiras mudanças, visando à sustentabilidade urbana. De acordo (Vitoria 2009 apud Ornés 2010, p. 17), a sustentabilidade urbana é um modelo de bom desempenho, equilíbrio e conectividade entre as dimensões do desenvolvimento urbano visando uma cidade produtiva, eficiente, inclusivo-equitativa, segura e ambientalmente saudável, possibilitando a satisfação das necessidades presentes e futuras.

Um exemplo de valores é a qualidade de vida nas cidades, já que este valor em uma cidade sustentável (...) permite uma vida saudável e produtiva, o qual, não somente é um objetivo e um valor social, é um direito humano, um direito a vida, e, sobretudo um direito ao desenvolvimento (CHACÓN, 2009, p. 84). Uma cidade mais sustentável deve obedecer como objetivos básicos a capacidade, complexidade, eficiência e a estabilidade para um urbanismo mais sustentável. Assim, “o desenvolvimento sustentável demanda ser compreendido como um processo, um fundamento sistemático da política pública, um estilo de agir com uma visão integral e não simplesmente como um conceito ou slogan de moda” (ORNÉS, 2012, p. 4). Um desenvolvimento que responda adequadamente á comunidade, onde os moradores visualizem a cidade e a compreendam, relacionando-a com a sua vida e em particular compreendam os espaços públicos (CHACÓN, 2010, p. 2).

A trilogia urbana do desenvolvimento se baseia nos componentes: a estratégia econômica, a coesão social e a qualidade – sustentabilidade ambiental. É, pois, “somente a forma racional e equilibrada da interação destes componentes vá promover as sinergias para a geração de territórios inteligentes que determinarão a sustentabilidade em longo prazo” (CHACÓN, 2009, p. 82).

Para tornar uma cidade inteligente¹ e bem sucedida precisa de um sistema de apoio à gestão urbana requer-se de uma abordagem integrada com um mecanismo de tomada de decisão transparente e aberto. Na realidade, todas as atividades urbanas são insustentáveis, uma vez que elas consomem recursos. No entanto, há um nível aceitável de custos sociais associados com as atividades cotidianas das pessoas e de mercadorias. Nesse sentido,

¹ A cidade inteligente é uma cidade de alta tecnologia intensiva e avançada que conecta pessoas, informações e elementos da cidade usando novas tecnologias para criar uma cidade sustentável, mais verde, comércio competitivo e inovador e um aumento da qualidade de vida (Bakıcı; Almirall; Wareham, 2012).

utilizando o surgimento das Tecnologias da Informação e Comunicação (TICs), vem com a ideia de apoiar e tornar as cidades mais inteligentes, e dessa forma satisfazer as necessidades dos moradores e seu bem-estar. Na era da informação, para incentivar uma ampla participação, as administrações urbanas já começaram a se beneficiar das oportunidades dessas tecnologias, fornecendo ambientes de trabalho colaborativo através de plataformas virtuais. De acordo com Yigitcanlar (2008), a gestão não pode continuar lidando com os problemas urbanos seguindo uma gestão tradicional, caracterizada por ser estática e lenta, como tem ocorrido até o presente. A implementação de tecnologias vai revolucionar o planejamento urbano, o desenvolvimento e a gestão, fornecendo uma nova direção para a gestão urbana inteligente.

2.1.2 Políticas públicas cicloinclusivas Latino-Americanas

O território urbano é um espaço que mostra mudanças e complexidades relativas a um processo longo no tempo, de profundas transformações e consequências da globalização nas áreas da economia e das políticas públicas neoliberais aplicadas no contexto urbano. A globalização até agora é entendida com uma única perspectiva econômica. Porém, ela deve ser analisada de uma ótica ampla pelas mudanças da sociedade que também atingem questões sociais e culturais (FALU & MARENGO, 2004, p. 211).

Por um lado, no mundo globalizado, as cidades devem se orientar por um modelo que promova a superação dos problemas reconhecidos pelos governos e pela sociedade, vinculados com o elevado crescimento demográfico; as desigualdades no acesso a serviços, vivenda e emprego digno; a diminuição da qualidade de vida nas cidades; a aparição de zonas irregulares e deterioradas; com níveis de risco social, que não têm sido atendidos adequadamente. Por outro lado, têm surgido várias estratégias de atuação centradas na busca da sustentabilidade das cidades, como, por exemplo, a Agenda Local 21², a Carta de Aalborg³, a Nova Carta de Atenas⁴ e as Cidades verdes⁵. Considerando o aumento da população urbana

² A Agenda Local 21 surge com a finalidade de assegurar os compromissos assumidos durante o ECO-92 na qual o seus participantes prepararam uma agenda de trabalho. Por meio da Agenda 21 a comunidade identificou os problemas prioritários, os recursos e os meios para enfrenta-los e as metas para as próximas décadas (Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento- Agenda 21, 1995). Referência com falha de formatação.

³ A Carta de Aalborg consiste em três partes: 1. A declaração comum: cidades europeias para a sustentabilidade. 2. Campanha das cidades Europeias Sustentáveis e 3. A participação no processo local da Agenda 21 por meio de planos de ação para a sustentabilidade (Conferência Europeia sobre cidades sustentáveis realizada em Dinamarca, 1995). Referência com problema de formatação.

⁴ A Nova Carta de Atenas define como elementos do urbanismo moderno o sol, o verde, e o espaço, e por meio da organização das diferentes funções: trabalho, habitação, circulação e lazer, que seriam independentes entre

mundial, cresce a demanda pela toma de decisões políticas oportunas, que incluam e reconheçam as áreas urbanas como entes de intercambio de bens e serviços, geração de riqueza e inovação e desenvolvimento (ORNÉS, 2014, p. 147).

Neste contexto, a cidade tem um rol novo e central no panorama da globalização e especialmente na situação na qual os glomerados urbanos disputam os espaços de liderança de distinta natureza (econômica, social, cultural). Isso faz com que as cidades e seus governos se consolidem e consigam realizar mudanças, visando atingir eficientes resultados nas diversas áreas do território, a satisfação das necessidades humanas fundamentais e, assim, promovam o bem-estar da sociedade. Para isso, os governos formulam e utilizam as políticas públicas, que podem ser definidas com a “mobilização político-administrativa para articular e alocar recursos e esforços para tentar solucionar dado problema coletivo” (PROCOPIUCK, 2013, p. 138).

Para Chacón (2009, p. 87), as políticas públicas são um conjunto de delineamentos, diretrizes, decisões, estratégias, regras, regulações, planos, projetos e programas, que são desenvolvidos pelo estado com a participação da comunidade e que, se articulados coerente e consistentemente, guiam o caminho logico para enfrentar os problemas públicos que ameaçam o bem-estar e o progresso tanto do local como dos moradores. Portanto, “a função específica de uma política pública é prover orientações normativas, guiadas por valores e por finalidades, para a elaboração de estratégias, programas e planos que procuram adequar meios para atingir determinados fins” (PROCOPIUCK, 2013, p. 138).

Um dos amplos consensos afirmados em torno das políticas públicas é que normalmente derivam de situações em que a sociedade não consegue resolver por si só os problemas que lhe afetam coletivamente. Embora não se apresente como um instrumento simples de ser articulado, a política pública se constitui em um meio politicamente legitimado que permite a canalização de recursos, de esforços, e de comportamentos para enfrentar problemas coletivos (PROCOPIUCK, 2013, p. 138).

A globalização está implicada diretamente com a cidade no planejamento das políticas urbanas. Neste contexto, os governos locais emergem e impulsionam um desenvolvimento cobrindo as inequidades e se posicionam sobre as novas demandas. Os sistemas urbanos tradicionais perderam a sua lógica, sendo necessário incluir novas formas

si, originaram a cidade moderna. Estes são conceitos chaves do urbanismo moderno, mas cada área com uma função específica (DE CARVALHO, 2009). Possivelmente, o “DE” poderá ser retirado.

⁵ As Cidades Verdes é um projeto que já tem realizado três debates. Este projeto surgiu como um legado das conferências de Rio e Rio +20 e conta com o apoio da PNUD (Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento, apoiada pela SMAC- Secretaria de Meio Ambiente). (Instituto Ond Corrigir Azul, 2013).

para mitigar problemas e assumir desafios. Os principais desafios que enfrentam as cidades latino-americanas estão relacionados aos crescentes níveis de segregação social, uma prestação de serviços eficiente, a procura de uma maior eficiência na dinâmica urbana possibilitando um desenvolvimento sustentável na qual possua uma maior qualidade dos espaços urbanos (FALU; MARENGO, 2004, p. 214-218).

Na busca de dar soluções aos problemas já mencionados, que atualmente enfrentam as cidades, especificamente estão os problemas relacionados com a implementação de uma eficiente mobilidade urbana mais sustentável. Torna-se essencial a inclusão de novos modais no sistema de transporte. Portanto, considera-se à bicicleta um modal alternativo de transporte com a capacidade de mitigar os problemas de poluição ambiental e sonora, oferecer uma maior qualidade de vida aos moradores, em questões de saúde, recreação e maior independência no deslocamento dentro da cidade. De acordo o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) (2005, p. 1), nas cidades latino-americanas e Caribe, o uso da bicicleta como meio de transporte no sistema urbano cresce consideravelmente e aprimora mobilidade urbana, dá equidade e maior acesso às oportunidades socioeconômicas. O uso da bicicleta é uma opção para reduzir os problemas relativos à congestão do tráfego, à má qualidade do ar e às emissões de gases responsáveis pelas mudanças climáticas nas cidades. A materialização desses benefícios somente pode ser alcançada com a dotação de infraestrutura cicloviária, a participação dos moradores locais participando na formulação de políticas públicas que incentivem seu uso e se os entes responsáveis oferecerem informação necessária para monitorar o desempenho do uso deste modal. Neste contexto a bicicleta colabora ao desenvolvimento e a competitividade das cidades.

De acordo com o BID, na formulação de políticas públicas cicloinclusiva⁶, são quatro os temas principais abordados: (a) a infraestrutura e serviços; (b) participação cidadã; (c) aspectos normativos; e (d) regulação e operação.

(a) A infraestrutura cicloviária deve dispor de um espaço contínuo protegido do trânsito motorizado, afastado dos pedestres e livres de obstáculos, reduzindo o risco de acidentes entre veículos e usuários não motorizados, desta forma incentivando o uso da bicicleta. As cidades de Bogotá e Rio de Janeiro, por exemplo, possuem a maior quantidade de quilômetros segregados de infraestrutura cicloviária. As cidades de Guadalajara (México), e Santiago de Chile (Chile), criaram recentemente um projeto piloto intitulado de “zona

⁶ Uma política cicloinclusiva é aquela que procura integrar o uso da bicicleta na rede do transporte com condições de segurança e eficientes (BID, 2015, p. 1).

30". Este projeto foi desenhado e sinalizado para que os carros transitem a uma velocidade menor de 30 quilômetros por hora, melhorando, assim, as condições de segurança para os ciclistas. Referente aos serviços complementares, como estacionamentos para bicicletas, a cidade de Rosário (Argentina), possui 2.100 ciclo estacionamentos e a cidade de Buenos Aires possui 5.400 ciclo estacionamentos. Além disso, a cidade de Santiago de Chile, implementou um plano piloto de corrimãos de apoio nos cruzamentos regulados pelos semáforos, com a finalidade de dar maior conforto ao ciclista. O município de Providencia, no Chile, está começado a implementar estacionamentos com sinalização. O município La Florida, em 2014, inaugurou um sistema massivo e automatizado de custódia de bicicletas, com capacidade para 600 bicicletas, ademais de serviços de reparação e outros (p.4-8).

- (b) A participação dos moradores fortalece e fornece o desenho de uma política ou um projeto, complementando-a por meio de experiências que garantam o sucesso de qualquer iniciativa relativa ao uso da bicicleta. As políticas sobre o uso da bicicleta podem ser utilizadas, promovidas, e, em muitos casos, obstaculizadas pelos próprios cidadãos. É por essa razão que se torna fundamental a participação dos cidadãos na implementação desde o início do planejamento até a fase da operação dos projetos. Desta forma, evitam-se futuros problemas nos projetos, por terem sido pensados e adequados aos usuários da bicicleta. A participação gera maior legitimidade e aceitação da sua execução, maior segurança e efetividade das políticas e o desenvolvimento adequado de infraestrutura cicloviária. As cidades de Rosário (Argentina) e Bogotá (Colômbia) se destacam no desenvolvimento de políticas de mobilidade urbana a partir de um processo participativo por parte de seus moradores. Na cidade de Santiago de Chile se destaca pelo trabalho gerado nos escritórios de cidadania da bicicleta. Outro ponto a destacar é sobre a informação sobre as políticas, infraestrutura, regulação e atividades relativas à bicicleta, que se sobressaem como um elemento fundamental quando disposta de forma oportuna para os cidadãos e também para os visitantes. As cidades como Medellín, Bogotá e México D.F oferecem cartilhas informativas em texto e digital sobre o uso da bicicleta (p. 10-12).
- (c) Os aspectos normativos e a regulação são a chave para alcançar uma política ciclo inclusiva efetiva estão relacionados com a preocupação do governo local em criar secretarias com funções exclusivas ao desenvolvimento do uso da bicicleta. O objetivo de uma regulação sobre a bicicleta e de uma política ciclo inclusiva é fazer uso deste modal de forma segura e sem restrições. Na América latina, a cidade de Bogotá conta com uma

política de mobilidade que estabelece a preferência da bicicleta sobre os outros meios de transporte motorizados e possui profissionais responsáveis exclusivos nessa área. A cidade de Buenos Aires conta com um escritório e uma política clara sobre uso da bicicleta. A cidade de Santiago de Chile está se modificando a normativa da construção das rodovias, favorecendo o uso da bicicleta (p.16). Porém, a mudança não se realiza apenas com leis e regulamentos. Leis e fiscais são úteis como pontos de referência e para o comportamento delinquente de minorias. Mas quando é o próprio modelo de desenvolvimento é o padrão dominante de consumo que constituem fatores de destruição do meio ambiente, é preciso introduzir um novo comportamento ambiental. Isto, contudo, não se faz com regulamento, mas com profundas mudanças culturais.

- (d) A operação refere-se a três componentes de sistemas de transportes baseados na bicicleta: gestão, controle e operação. É um componente de grande relevância nas políticas públicas e para a implementação dos projetos de mobilidade urbana. Um dos projetos que intensifica o uso deste modal é representado pelas bicicletas públicas, nas cidades de São Paulo e Rio de Janeiro. Na intermodalidade de sistemas de transporte que incluíam a bicicleta e no monitoramento de dados fornecidos relativos ao uso dela, que possam identificar os fatores que favorecem o seu uso. Cerca de 35% das cidades da ALC recolhem informação sobre indicadores que geram o uso da bicicleta, porém só um 18% destas cidades dizem ter acesso a obter esses dados (p. 22-26).

A Figura 2 mostra as cidades da ALC mais representativas relativo ao deslocamento por meio do uso da bicicleta.

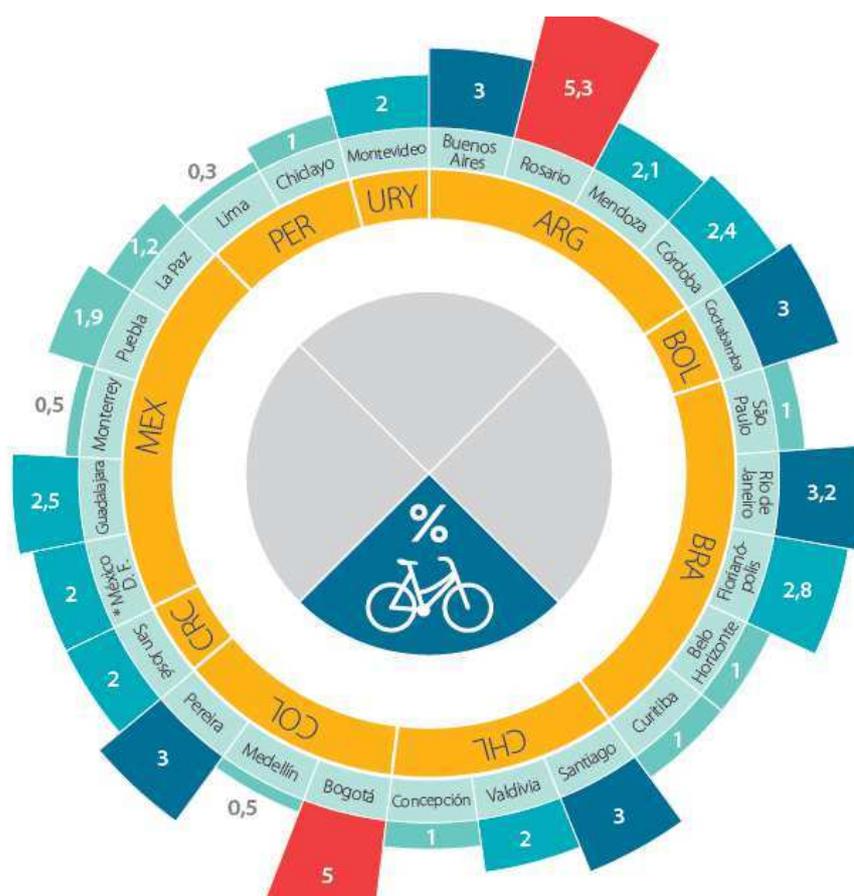


Figura 2 - Uso da bicicleta na América Latina e no Caribe
Fonte: BID (2015, p. 2)

Algumas cidades latinoamericanas têm mostrado um interesse importante sobre a inclusão da bicicleta como meio de transporte alternativo na rede urbana. As cidades com

maiores índices de deslocamento feitos de bicicleta são as cidades de Rosário na Argentina com um 5,3% e a cidade de Bogotá na Colômbia com um 5% das viagens realizadas. Porém, existem outras cidades como o caso da cidade de Rio de Janeiro e da cidade de Florianópolis (Brasil), a cidade de Pereira (Colômbia), a cidade de Santiago de Chile e a cidade de Cochabamba (Bolívia) que também tem uma porcentagem de viagens feitos de bicicleta considerável. Estes dados foram coletados por meio da informação entregue por cada departamento responsável pelo desenvolvimento do uso da bicicleta na cidade.

2.2 TURISMO URBANO

O turismo urbano como categoria de análise, aborda a cidade como um destino turístico, incentivando a visita das pessoas com interesses urbanos. Para isso, se apresentam diversos autores propondo uma definição e os elementos que podem ser considerados essências para o seu funcionamento. Além disso, se faz referência a percepção do morador e do turista relativas à cidade, visando que a partir da informação entregue, possa ser usada seja estrategicamente contribuindo para o desenvolvimento do turismo nas cidades na competitividade global.

2.2.1 Turismo nas cidades

Na relação do *ranking* das cidades *top* do mundo para viver, trabalhar e fazer negócios, o turismo assume uma relevância crescente nas questões políticas e culturais. Isso ocorre de forma indireta, mas fundamental. Paralelamente, decorrente da migração internacional, as cidades se transformaram em lugares com uma mistura étnica na sua população. Isso torna as cidades mais interessantes, além de impactar na área em atividades de empresas de entretenimento, restaurantes e cafés entre outros. A cidade é um aglomerado de experiências a fim de consumir, que podem estar dispersas ou agrupadas em zonas, como exemplo a zona de entretenimento. Estas zonas — através de símbolos, ícones e uma linguagem única — diferenciam a experiência do consumo no local. Portanto, o turismo apresenta-se como uma possibilidade de os turistas satisfazerem suas necessidades culturais (ASHWORTH; PAGE, 2011, p. 5-6).

No aumento do turismo nas cidades, estas se tornaram mais atrativas. Porém, em consequência disso, passam a ter um duplo desafio. Por um lado, as cidades devem ser capazes de atender às expectativas e necessidades dos turistas e, por outro lado, elas devem assegurar que o turismo seja gerido de tal forma que beneficie principalmente a população local e não contribua para a deterioração do ambiente urbano. Para uma cidade ser uma atração turística precisa possuir um valor patrimonial, que forneça infraestrutura eficiente, visando à satisfação dos desejos dos moradores e dos turistas (GÂRBEA, 2013, p. 194).

O turismo urbano como categoria de análises é extremamente complexo de definir, principalmente em decorrência do questionamento de se realmente existe ou se é apenas uma acumulação de outras formas de turismo que coincidem em um determinado contexto. Considerando-o com um conceito ambíguo, que mistura variadas atividades do turismo, o turismo urbano representa todos os recursos turísticos fascinantes de uma cidade destinada para atrair visitantes. Pode-se desenvolver em cidades ou aglomerados urbanos acima de 20.000 habitantes, nas quais vários tipos de turismo interferem e contribuem para o desenvolvimento das áreas urbanas (GÂRBEA, 2013, p. 194).

Para Rodriguez (2009, p. 174), o turismo urbano pode ser chamado também de turismo de cidade ou de espaços urbanos. Este tipo de turismo refere-se a qualquer modalidade da atividade turística que se desenvolva no espaço urbano e que estejam especificamente ligadas à essência da cidade, além das já estabelecidas vinculadas às práticas econômicas, acadêmicas e sociais em geral, realizadas pelos próprios turistas. Em definitivo, é o tipo do turismo que se desenvolve na cidade baseado no modo de vida urbana e compreende todas aquelas atividades que realizam os turistas e visitantes durante sua estada na cidade, sejam culturais, recreativos ou profissionais.

Como o próprio nome sugere, essa forma de turismo envolve visitas a centros urbanos de diferentes tamanhos, a fim de conhecer ou visitar os seus atrativos. Essas visitas podem incluir parques, museus, edifícios de interesse arquitetônico e/ou histórico, lojas, restaurantes, entre outros (AGUILAR; RIVAS; GONZALEZ, 2009, p. 40).

O turismo urbano começou nos tempos antigos nas cidades gregas, às margens do Mar Mediterrâneo. Mais tarde, na Idade Média, são registradas viagens longas realizadas pelos jovens aristocratas, que visitavam as cidades europeias com interesses exclusivamente culturais. Após isso, começou a ser desenvolvido o turismo de massa na segunda metade do

século XIX, tendo uma queda importante. Depois disso, pela difícil condição econômica da década de 1970, começou a ser desenvolvida a função turística dentro das cidades. Com o declínio econômico das cidades industriais do norte da Inglaterra passou a ser enfatizado o papel do turismo como um catalizador para o aumento da economia urbana. Na década de 1980 surgiu o turismo urbano pela transformação das cidades como principais destinos turísticos (GÂRBEA, 2013, p. 195).

A principal característica do turismo urbano é a oferta de infraestrutura, tanto básica como complementar, e a demanda em relação ao número de viajantes e pernoites, o que mostra um crescimento constante e de tendência similar. A sazonalidade é consideravelmente menor do que em outras tipologias de turismo, porém a estada média é menor do que outros destinos, como o de sol e praia, que está em torno de dois e três dias. Em relação a pernoites e os moradores, há possibilidade de uma maior aproximação. Em muitos casos, o denominado “excursionismo” magnifica o valor do turismo na cidade (RODRIGUES, 2009, p. 174).

De acordo com Ashworth e Page (2011, p. 1-2), existem alguns paradoxos relativos ao turismo urbano, tais como: (a) o turismo urbano é uma forma extremamente importante na área do turismo. No entanto, não recebe uma atenção apreciável por parte dos pesquisadores da área, que permita um maior aprofundamento no conceito promovendo o seu desenvolvimento. (b) As cidades que recebem uma grande quantidade de turistas são grandes entidades multifuncionais em que os turistas as visitam por uma infinidade de objetivos e propósitos, porém eles são absorvidos e podem se tornar em grande medida invisíveis tanto econômica como fisicamente. (c) Embora os turistas usem de forma intensiva os equipamentos e serviços urbanos oferecidos pelas cidades, pouco dessas instalações e equipamento foi criado especificamente para um uso turístico. (d) O turismo urbano pode contribuir com benefícios econômicos relevantes para as cidades cujas economias são dependentes do turismo. No entanto, as cidades com uma economia grande e variada ganham o máximo do turismo, mas sem depender dele. (e) Por último, é crítica a relação entre o turista e a cidade, sendo isso de grande relevância e implicância para os gestores formular as políticas. A atividade turística precisa claramente diversificar a sua oferta com maior flexibilidade e acessibilidade sobre o que as cidades oferecem.

Isso porque a experiência do turismo urbano é considerada uma atividade de moda, na qual, os turistas urbanos caracterizam-se essencialmente por serem caprichosos na busca de explorar a cultura e os estilos de vida contemporâneos das cidades (ASHWORTH; PAGE, 2011, p. 8-9).

Distingue-se uma série de elementos primários e secundários que desempenham um rol fundamental no aumento da atividade do turismo nas cidades. Os elementos primários estão relacionados com o cultural e artístico, como as instalações esportivas, eventos culturais e lazer. Os elementos secundários incluem uma gama de equipamentos urbanos que complementam a experiência turística, como hotéis, restaurantes, o sistema de transporte, entre outros, estes elementos podem ser observados com maior detalhe no Quadro 2 Elementos necessários para a cidade ser vista como um destino turístico (GÂRBEA, 2013, p. 196).

Elementos chaves que podem melhorar a visita no uso dos espaços urbanos são as construções históricas (distrito): atributos históricos de edifícios, Streetscape⁷, bairros e que enfatizam o caráter de uma área; os centros de convenções e exposições são frequentemente considerados para um tipo de turismo de negócios, na qual a pessoa precisa passar a noite no lugar; as exposições são percebidas como fortes setores de crescimento em que o visitante gasta acima da meia e estas operam na maior parte do ano; as festas e eventos tornaram-se um meio cada vez mais popular para as cidades não objetivo de impulsar o turismo.

Os eventos variam em tamanho de escala, exemplos destes são: exposição do mundo ou as olimpíadas e eventos anuais como festivais populares de música ou galerias noturnas (RUETSCHKE, 2006 p. 1).

Elementos primários	
Atividades da cidade	Ambiente de lazer
Instalações culturais Museus e galerias de arte Teatros e cinemas Salões de concerto Centro de convenções Outras instalações turísticas Instalações esportivas Indoor e outdoor Instalações de diversões Clubes noturnos Cassinos e salas de bingo Eventos organizados Festivais	Características físicas Padrão de ruas históricas Edifícios interessantes Antigos monumentos e estátuas Parques e áreas verdes Beira mar Características socioculturais Língua Alfândega e costumes culturais Herança cultural Simpatia Segurança
Elementos secundários	
Alojamento Instalações de catering Compras Mercados	Elementos adicionais Acessibilidade Transporte e estacionamento Informação turística (Mapas, sinais, guias).

⁷ Streetscape na tradução ao português é paisagem urbana, são elementos funcionais e decorativos colocados, erguidos e plantados dentro de um espaço público. Esses elementos podem ser serviços públicos, elemento visível de infraestrutura de serviços, luzes de rua, sinais e sinais de trânsito, árvore de rua, moveis públicos, letreiros e decorações publicitárias (Streetscape Design Guidelines, 2007).

Quadro 2 - Elementos primários e secundários para o Turismo Urbano
Fonte: RUETSCHÉ, 2006, p. 2.

Com o objetivo de aprofundar o desenvolvimento do turismo urbano, torna-se essencial que, além de contribuir com os elementos primários e secundários nas cidades anteriormente expostos, o gestor turístico responsável por esse desenvolvimento perceba e analise as características do comportamento dos turistas que viajam com a intenção de conhecer a cidade. Estas características podem ser a seletividade que tem o turista urbano em escolher e decidir sobre o uso do pequeno espaço da cidade relativa à: o que? Quando? Onde? Usar esses recursos disponíveis que a cidade oferece. Além disso, os gestores turísticos devem notar a rapidez com que os turistas consomem os produtos turísticos urbanos.

Prestar atenção sobre o número de vezes que os turistas repetem a visita é outro ponto importante de analisar, já que os turistas de destinos urbanos são menos propensos de visitar novamente a cidade em comparação com os turistas não urbanos. O paradoxo é que as atrações urbanas mais originais são menos prováveis de repetir visita. Um exemplo disso é a cidade Luxor (Egito), a cidade de Pisa (Itália), ou as Cataratas do Niágara (Estados Unidos), estas cidades tendem a ser visitadas uma vez na vida. Porém, existem outras cidades que investem sobre o estilo de vida, apresentando à cidade por meio de casas de shows, cinemas, a gastronomia, eventos e festas entre outras atividades, como exemplo disso estão às cidades de Buenos Aires, São Paulo, Nova Iorque, Paris e Londres (ASHWORTH; PAGE, 2011, p.9 & COBRA, 2001, p. 82).

Para a União Europeia, o turismo é uma atividade essencial na realização dos seus grandes objetivos, relacionados à promoção do interesse do cidadão europeu, ao crescimento e emprego, ao desenvolvimento regional, à gestão do patrimônio cultural e natural, bem como ao esforço de construir uma identidade europeia. No começo do novo milênio o 80% da população europeia vive em cidades, tornando-o o continente mais urbanizado do mundo e a questão urbana um dos principais desafios. O turismo surge como uma estratégia de uma política de ordenamento urbano que, necessariamente, deve propor uma oferta competitiva que vá ao encontro das expectativas dos visitantes e, ao mesmo tempo, contribua positivamente para o desenvolvimento da cidade e para a o bem-estar dos seus moradores (COMISSÃO EUROPEIA, 2000, p. 3-4).

O turismo urbano tem visto um aumento significativo, mas desigual nas grandes cidades europeias, que se destacam pela riqueza e turismo cultural, valorização do espaço urbano, o que pode torná-las modelos para outras cidades do mundo. A Europa possui como

destaque dez cidades consideradas destinos turísticos mais importantes do mundo. Cidades como Londres e Paris representam exemplos espetaculares do turismo urbano, com maior densidade do turismo em tudo mundo. No caso da cidade de Paris, figura-se como o centro urbano mais visitado no mundo. Isso normalmente é relacionado à sua rica herança cultural somada a uma infraestrutura turística excepcional. É suficiente ver uma imagem da Torre Eiffel, que a mente imediatamente pensa na cidade de Paris. Como resultado das principais cidades reconhecidas pelo seu patrimônio cultural, cidades como Londres, Madri e Barcelona são conhecidas pelo seu patrimônio cultural. Essa imagem é marcada pelos seus grandes investimentos e modernidades. Para outras cidades, como Frankfurt e Berlim (Alemanha) e Amsterdã (Netherlands), embora não sejam consideradas como atrações mundiais, existem pacotes de viagem desenvolvidos centradas na animação entretenimento e vida noturna (GÂRBEA, 2013, p. 193-198).

2.2.2 Cidade como produto turístico e como destino turístico

Na atualidade, as cidades têm se transformado no lugar preferido de localização das pessoas e das empresas pela sua dinâmica constante, qualidade de seus equipamentos e serviços e principalmente pelo intercâmbio e encontro entre pessoas, permitindo e gerando um espaço de aprendizado constante, criatividade e sinergia coletiva (CHACÓN; ORNÉS, 2010, p. 4).

Para considerar e projetar uma cidade como um destino turístico, é necessário avaliar alguns elementos relacionados com a qualidade e a gestão dos serviços públicos, a rede de serviços comerciais e de hospedagem, a segurança e integração social, a viabilidade e o transporte, os espaços públicos, áreas verdes e a manutenção de espaços recreativos. Esses serviços devem servir primeiramente ao morador e como consequência ao turista. Para tal demanda, os governos locais recorrem a seus planos urbanos, planos estratégicos, planos de turismo e outros projetos de grande impacto, visando à realização e satisfação destas demandas favorecendo a cidade e seus moradores (CHACÓN; ORNÉS, 2010, p. 6-7).

A vantagem de uma cidade planejada ser um destino turístico está na busca por uma maior qualidade de vida dos seus moradores locais, como consequência disso, cria-se uma imagem que transforma a cidade em um atrativo turístico para todos, tanto para os anfitriões como para os visitantes. Ao caracterizar o destino com aspectos únicos e particulares, isso não somente terá mais possibilidades de atrair mais visitantes, já que seus diferenciais servirão

tanto como componentes da imagem do destino como da identidade da população local. Isso, sem dúvida, fortalecerá a imagem e conseqüentemente a sua comercialização. A imagem como diferencial no mercado competitivo dos destinos turísticos é um instrumento básico para o posicionamento do destino em relação à competitividade e na lembrança da mente dos potenciais turistas (GONÇALVES, 2008, p. 10-11). Cada cidade, portanto, possui características que a tornam particular, o dinamismo que as identificam proporciona aos espaços urbanos uma atração para o turismo como lugares com níveis variados de motivação e, sobre isto, o ser humano é insaciável principalmente se tratando de curiosidades (FERNANDES; SOUZA; PINHEIRO; GONÇALVES, 2012, p. 5).

O morador local é um ator fundamental na hora de construir uma imagem da cidade para ser vendida como um destino turístico no exterior. Conhecer a percepção dos moradores referente a seu lugar de origem contribui para uma melhor análise sobre o que eles têm a oferecer culturalmente. Considerando isso, é essencial que as intervenções na cidade se realizem tendo como preocupação principalmente a qualidade de vida da população local. Ao realizar estas intervenções pensando somente nos visitantes, não se obterá cidades que realmente ofereçam qualidade (GONÇALVES, 2008, p. 17).

Para uma cidade ser vista como um destino turístico, precisa de uma estratégia de *marketing* que incentive as motivações de viagem que a torne conhecida no exterior. Se houver a aceitação de que a imagem de um destino turístico é o resultado do *marketing* geral desenvolvido, das comunicações e experiências e a oferta turística, deve-se reconhecer também que o comportamento perceptual/cognitivo dos turistas é necessário para definir qualquer aproximação correta com o conceito de imagem. O *marketing* turístico deve ser capaz de compreender cada tipo de turista, a disposição do seu tempo, a distribuição de atividades nas férias e feriados, e, sobretudo, o método de seleção do lugar a visitar (PONS; MORALES; DIAZ, 2007, p. 90-91).

O *marketing* turístico de cidade deve ser considerado um instrumento de gestão no planejamento urbano que permita afrontar os novos desafios do século XXI e, assim, competir com as outras cidades a uma escala global. O *marketing* da cidade evolui de uma forma aberta, porém complexa na qual a cidade é compreendida como um projeto aberto e comum, onde o seu desenvolvimento deve ser participativo contando com o setor público e o privado. A cidade a principal representação da expressão tangível do sistema sócio cultural construído e transformado constantemente, produzindo impactos tanto negativos como positivos que representam a imagem da cidade para os moradores e visitantes (CHACÓN, 2012, p. 2).

O *marketing* relacionado com as cidades é um poderoso instrumento da gestão contemporânea. A sua finalidade principal é a competitividade e o desenvolvimento de uma imagem pública da cidade. Uma das estratégias do *marketing* de cidades está no processo de segmentação, onde se escolhe o público-alvo em que se focaram os esforços de *marketing* da cidade. Isto permite que os governos locais operem com maior eficiência e determinar as políticas públicas, que devem executar para desenvolver uma única oferta focada aos públicos-alvo priorizados (CHACÓN, 2012, p. 2-3).

O rol do *marketing* na imagem do destino é extremamente importante, por causa de fatores controláveis e não controláveis que interferem de maneira positiva ou não na percepção dos turistas e moradores (GONÇALVES, 2007, p. 2). O planejamento estratégico da imagem da cidade deve estar relacionado à consolidação de uma identidade local que seja um reflexo do sentido de pertencimento baseado na organização social, valores culturais, meio geográfico, entre outras, compartilhados pela população local (CHACÓN, 2012, p. 3).

Para desenvolver o turismo na cidade deve-se incluir a paisagem como atrativo, onde se possa ver refletida a identidade e a evolução social da comunidade. Assim, é necessário que haja esforços conjuntos para a restauração de espaços de valor cultural e históricos dando novas utilidades aos usos antigos. Portanto, as paisagens turísticas devem ser planejadas mantendo suas características originais, atendendo as motivações dos visitantes e principalmente dos moradores, agregando valor a seus atrativos sem perder a sua originalidade (FERNANDES; SOUZA; PINHEIRO; GONÇALVES, 2012, p. 5).

Não existe consenso sobre a definição da imagem de um destino turístico, mas se assume que ele está diretamente relacionado com a percepção e a atitude do turista relativa ao destino que, ao mesmo tempo, é visto como um produto turístico. A percepção e a atitude dos turistas e visitantes com respeito estão relacionadas com as ideias, crenças, sentimentos, preferências, impressões, valores, preconceitos, conhecimentos, e estereótipos individuais e coletivos, que são frequentemente nomeados nas definições do destino turístico (PONS; MORALES; DIAZ, 2007, p. 92).

2.2.3 A cidade um lugar com identidade

No processo de transformação da cidade em um destino turístico, é essencial analisar a identidade local e se é possível ser observada e compreendida de forma fácil tanto pelos

seus moradores como pelos seus visitantes. Para isso, analisa-se a cidade por meio do conceito de lugar, abordado desde a perspectiva da corrente da geografia humanística.

De acordo Filgueira (1998, p. 9), o conceito de lugar surge e se consolida no início da década de 70. Essa linha de pensamento se caracteriza principalmente pela valorização das relações afetivas dos indivíduos com o seu ambiente. Para Ferreira (2000, p. 67), o conceito de lugar nessa corrente da geografia adquire concebe lugar como o espaço em se articulam experiências e vivências. As características da geografia humanística são a valorização do ser humano, a paisagem, o lugar e a região, destacando a existência dos sujeitos e seu sentimento de pertencimento a um espaço (SASAKI, 2010, p. 115).

Nessa discussão, o primeiro ponto a esclarecer é a diferença entre o espaço e lugar. De acordo com Tuan (1983, p. 12-19), o espaço pode ser caracterizado pelo movimento e lugar pela pausa. O espaço é vivenciado quando há lugar para se mover. O espaço se transforma em lugar na medida em que é vivenciado e experienciados, dotado de valor, de uma definição e de um significado. O lugar é um mundo de significados organizados, porém é um conceito estático. Se fosse visto como um processo em constante movimento não se poderia desenvolver nenhum sentido de lugar (TUAN, 1983, p. 198). O espaço torna-se lugar quando este adquire personalidade, quando se torna vivido por meio de uma experiência compartilhada, gerando uma percepção subjetiva ou não em um indivíduo (ADYR, 1997, p. 76). O lugar assume uma personalidade, uma essência vital que se faz presente na história de cada pessoa. Ele torna-se uma realidade na consciência individual a partir do relacionamento com o espaço. Não é necessário que o lugar seja definido em uma dimensão espacial ou imagem específica limitada, basta que traduza lembranças e vivências compartilhadas (SASAKI, 2010, p. 115). Para Moreira (2007, p. 49), compreender o lugar é considerá-lo não como uma soma de objetos, mas como um sistema de relações.

A dificuldade de as cidades serem consideradas um lugar está principalmente no seu crescimento desmedido, que gera transformações curiosas na ocupação do espaço que, às vezes, têm pouca relação com o estilo de vida ou com suas vocações. Sofrendo transformações tanto físicas quanto sociais, gerando uma nova conformação da relação da vivência entre o homem e o seu entorno (TEIXEIRA; CAVALCATE, 2006, p. 143).

2.2.4 O lugar na percepção do morador e do turista

O lugar é formado pelos significados que uma pessoa atribui ao contexto em nasce, cresce, desenvolve o seu cotidiano, cria e interage com outras pessoas, constrói relações afetivas, trabalha, compartilha momentos de lazer, entre outros assuntos que uma pessoa realiza na sua vida. Tudo isso é apenas uma parte do conjunto de necessidades básicas e fundamentais que devem ser satisfeitas. Ser parte de um espaço torna-se uma necessidade psicológica, um requisito social e espiritual na busca de aceitação. “As vidas humanas são movimento dialético entre refúgio e aventura, dependência, e liberdade. No espaço aberto, uma pessoa pode chegar a ter um sentido profundo de lugar, precisando do espaço e lugar” (TUAN, 1983, p. 72).

Para uma pessoa, a sua cidade de origem torna-se um lugar íntimo e importante e pouco importa se esse lugar é simples e carece de elegância arquitetônica e história. Neste caso, se alguém estranho critica essa cidade é considerada uma ofensa, pois ela possui um valor sentimental. Esse valor é construído de atividades simples e cotidianas da fase infantil, mais dependentes de atos como, por exemplo, subir nos árvores e pedalar de bicicleta do que da preocupação com a estética do lugar (TUAN, 1983, p. 160). Para essa pessoa, esse contexto está cheio de significados e interesses que permitiam uma conexão profunda e um apego com o lugar.

O homem moderno se movimenta com rapidez sem tempo de criar raízes e apego pelo lugar. A pessoa, por meio de experiências fugazes, gera uma apreciação superficial porque criar um sentimento e apego pelo lugar leva mais tempo. Para isso há necessidade de se construir a partir de experiências que se repitam dia após dia durante anos, pois “viver muitos anos em um lugar pode deixar na memória poucas marcas que podemos ou desejaríamos lembrar; por outro lado uma experiência intensa de curta duração pode modificar nossas vidas” (TUAN, 1983, p. 203- 205). O sentimento de apego que um morador gere pelo lugar e sua vinculação afetiva com a comunidade está diretamente relacionada com o nível de satisfação das necessidades básicas de sobrevivência. O apego ao lugar, portanto, refere-se aos sentimentos que o lugar propicia para as pessoas, como a segurança e o conforto. É a experiência concreta e cotidiana com o lugar que gera o apego, o qual dificulta apegar-se a outro lugar (ARAÚJO, 2009, p. 496). O ser humano percebe o mundo por meio de todos os seus sentidos (tato, gosto, olfato, visão), permitindo se conectar com o mundo. É a resposta que os sentidos dão aos estímulos externos, onde certos fenômenos são claramente registrados, enquanto outros são bloqueados. Muito do que as pessoas percebem tem valor para uns, mas para outros não (TUAN, 2012, p. 4-11). Assim, por o turismo ser compreendido

como um fenômeno que abrange as questões econômicas, políticas, sociais, culturais e ambientais, no sistema global e ter o homem o ator principal e determinante no tempo e no espaço é que se torna fundamental compreender e analisar a percepção, o comportamento e as atitudes dos turistas relativas com o lugar que visita (DA SILVA, 2002, p. 82).

Um lugar tem a capacidade de gerar diversos sentimentos nos turistas, os quais estão diretamente relacionados à suas motivações, suas percepções, atribuindo ao lugar um valor de acordo com a suas necessidades, interesses, desejos, sonhos, propósitos e aspirações que tenham como expectativas relativas à experiência turística (PASQUOTTO, 2002, p. 39). Assim, o turista procura reviver e relembrar momentos e vivências da infância, exteriorizando a suas emoções e experiências passadas. Neste contexto, o espaço turístico é transformado em lugar pelos valores, enraizamento, simbolismo e as emoções permanentes ligados à vida do indivíduo no seu passado. Esta interação entre o turista e o espaço transforma o local visitado em pontos experienciados, que são revelados através da paisagem (DA SILVA, 2002, p. 84).

A paisagem, neste caso, se constitui no aspecto visível e perceptível do espaço e que adquire grande relevância para o desenvolvimento do turismo (DA SILVA, 2002, p. 84). O turista, por meio das suas necessidades, emoções, sentimentos e afetividades, interage com o lugar e suas paisagens, que estão carregadas de significados. Portanto, “a percepção da paisagem faz parte da experiência dos indivíduos em relação aos lugares e inclui as experiências passadas” (PASQUOTTO, 2002, p. 39),

A percepção tradicionalmente considera-se como o processo pelo qual o indivíduo entra em contato com a realidade, por meio da ideia de uma cópia mental do mundo percebido. Considera-se também o ponto de contato entre o mundo físico e mental, sendo assim um processo psicológico. Por meio de um estímulo físico, por exemplo, nos receptores do olho, essa excitação é convertida em impulsos elétricos, que percorrem vias nervosas até chegar ao cérebro, provocando uma mudança estrutural chamada engrama da área do córtex que recebe o impulso. De alguma forma o engrama é convertido em uma cópia mental do objeto chamada experiência, ideia, ou representação, sendo percebida pela consciência, considerada por esta teoria como um órgão interno de percepção, sendo está à parte mental da percepção. No estudo da percepção, a visão é o sentido que mais se destaca, já que é o sentido mais complexo e desenvolvido no ser humano (LOPES; ABIB, 2002, p. 129-130).

Portanto, a percepção que o turista gere sobre um lugar pode ser um fator determinante e fundamental na escolha do destino turístico a visitar. Esta percepção preliminar surge da informação possuída pelo turista. Assim, a imagem que o lugar deseja

projetar deve ser real e não uma ilusão. Para isso, é fundamental conhecer a percepção que o turista tem sobre o lugar, visando evitar vieses sobre a imagem que o turista tem na mente relativa à suas expectativas (GONÇALVES, 2008, p. 3).

É importante compreender que o papel da percepção dos turistas gera uma imagem do destino e esta imagem é o resultado de uma soma de elementos que produzem em cada turista distintas reações em momentos distintos. Neste caso, se a imagem percebida pelos turistas com relação a um destino estiver coerente com a realidade local, haverá certas particularidades e percepções homogêneas que foram diretamente relacionadas com as características de cada mercado-alvo. Desta forma, para assegurar a prosperidade de um destino é necessário considerar a percepção dos turistas com relação à realidade local, visando assim uma melhor maneira de produzir a identificação e fidelização (DA CRUZ; GONÇALVES, 2007, p. 6-7).

As emoções e reações que os turistas gerem do lugar estão diretamente vinculadas com a experiência vivida. A experiência abrange as diferentes maneiras através das quais uma pessoa conhece e constrói a sua realidade, pois a experiência é constituída de sentimento e pensamento. Portanto, é importante ter clareza de que “o sentimento humano não é uma sucessão de sensações distintas; mas precisamente a memória e a intuição são capazes de produzir impactos sensoriais no cambiante fluxo da experiência” (TUAN, 1983, p. 15-17). Na concepção deste autor, o sentimento é uma estranha intencionalidade que, por um lado, indica qualidades sentidas quanto às coisas, quanto às pessoas, quanto ao mundo e, por outro, manifesta e revela a maneira pela qual o “eu” é afetado intimamente.

Neste contexto, o lugar pode ser definido como qualquer objeto estável que capta nossa atenção, produzindo um sentimento relacionado a ele. A noção de lugar surge quando uma pessoa olha uma cena panorâmica e os seus olhos se detêm em pontos de interesse em um tempo suficiente que cria uma imagem do lugar. Essa “parada pode ser de curta duração e de interesse tão fugaz, que podemos não estar completamente conscientes de ter detido a atenção em nenhum objeto em particular, se acredita que simplesmente se esteve à cena em geral” (TUAN, 1983, p. 179).

A intenção do conceito de lugar é, portanto, que o turista possa se apegar e compreendê-lo, gerando um sentimento positivo que permita voltar ou permanecer por mais tempo. Assim é necessário facilitar a compreensão dos turistas sobre o lugar, para que possa decodificar os elementos que a compõem, conseguindo assim se identificar-se com ele. Por isso, “a identificação do visitante com o destino turístico é um elemento fundamental, e, por

isso, a percepção e compreensão da cidade por parte dos turistas, deve ser uma preocupação constante” (GONÇALVES, 2008, p. 17).

No caso das cidades, são os espaços urbanos, sobretudo aqueles com valor histórico e cultural, que são vistos como áreas a serem descobertas e, portanto, compreendidas pelos turistas, por meio de elementos interpretativos que possibilitem valorizar a identidade local, as histórias, o patrimônio arquitetônico, os valores artísticos e tradicionais e a importância cultural. Assim, “a forma como as pessoas identificam-se com determinadas porções do território, estabelecendo relações de afetividade, edificando-os como lugares de memória tornam-se relevante na perspectiva de reorientar as políticas públicas de preservação do legado cultural” (CARVALHO, 2010, p. 29).

2.2.5 Tipos de turismo na cidade

A atividade turística pode se manifestar de diversas formas nos espaços urbanos, isso vai depender das características de cada lugar na qual se desenvolva. Como pode ser observado na figura seguinte. Para fins de este estudo, se abordaram dois tipos de turismo que podem ser percebidas e desenvolvidas na cidade, excluindo o turismo urbano, já abordado e o cicloturismo urbano que será abordado como próxima categoria de análise.

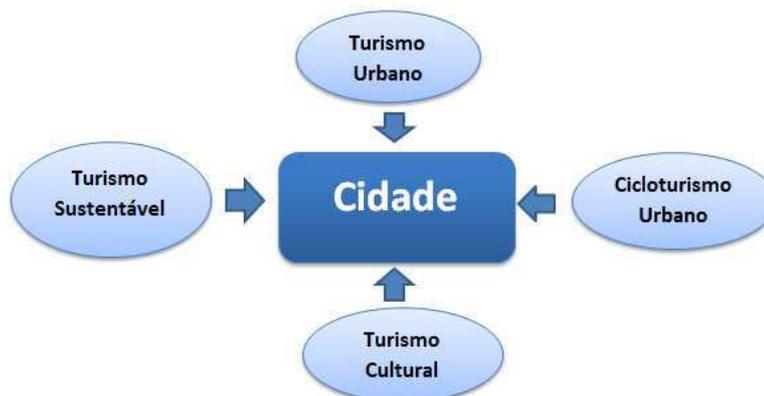


Figura 3 - Tipos de turismo na cidade
Fonte: A autora (2016)

2.2.5.1 Turismo Sustentável

O turismo é uma das indústrias de mais rápido crescimento no mundo e é uma importante fonte de renda. Sendo uma indústria orientada para as pessoas, o turismo fornece

emprego e trabalho que ajudam a revitalizar as economias locais. No entanto, como outras formas de desenvolvimento, o turismo pode causar também a sua quota de problemas, tais como deslocamento social, perda do patrimônio cultural, dependência econômica e degradação ecológica. Aprender sobre os impactos do turismo tem levado muitas pessoas a procurar férias mais responsáveis, que incluem diversas formas de turismo alternativo ou sustentável, tais como: “turismo baseado na natureza”, “ecoturismo” e “turismo cultural”. Nessa linha, o turismo sustentável está se tornando tão popular que alguns dizem que o que atualmente chamamos de “alternativa”, será o “*mainstream*” em uma década.

Todas as atividades de turismo de qualquer motivação — férias, viagens de negócios, conferências, viagens de aventura e ecoturismo — necessidade de ser sustentável. O turismo sustentável é definido como o turismo que respeita a população local e os viajantes e ambos respeitem o patrimônio cultural e do ambiente. Nesse sentido, o turismo é capaz de proporcionar às pessoas com um feriado emocionante e educacional, que também trará benefícios para o povo do país de acolhimento. Nesse sentido, o turismo teria as seguintes finalidades: apreciação dos benefícios e os problemas decorrentes de diversas formas de turismo, em termos de social, especialmente o capital social e do ambiente; desenvolvimento de consciência crítica das maneiras em que o turismo pode melhorar o bem-estar das pessoas e proteger o natural e culturalmente nossa herança; promoção de compromisso pessoal de formas de turismo que Maximize em vez de diminuí desenvolvimento humano sustentável e da qualidade ambiental; e planejamento de formas de ensinar sobre o turismo sustentável (UNESCO, 2010).

2.2.5.2 Turismo Cultural

O turismo cultural é considerado multifacetado dentro dos países, cidades, lugares, na qual, os turistas culturais procuram compreender na sua experiência turística os lugares que visitam especificamente o patrimônio material e imaterial desse lugar (MARUJO, 2015, p. 1). No entanto, para Carvalho (2010) os turistas culturais buscam roteiros, destinos ou produtos capazes de provocar experiências com sentido, sensações, emoções, integração com a cultura do lugar visitado, sendo esta a sua principal motivação de viagem.

No entanto, o turismo cultural trata-se de um conceito baseado na demanda por experiências culturais, a partir do repertório e das circunstâncias de cada turista. Nesse sentido, define-se por meio das motivações de viagem e percepções e experiências pessoais.

Não são os atributos dos espaços, e sim as interpretações dadas a essa experiência turística, classificando-a como cultural ou não. A definição de turismo cultural baseada na demanda empicilha uma possível delimitação do que constituiria atração cultural. “A dependência das experiências pessoais dos turistas, com a atribuição diferenciada de significados a espaços e objetos, torna difícil definir o que é e o que deixa de ser uma atração cultural” (KOHLER; GARCIA, 2007, p.187).

A cidade é formada em termos de materialidade representada pelos prédios, casarões, ruas, igrejas, esculturas, monumentos, e de imaterialidade cultural, manifestada nas tradições populares, destacadamente as danças folgadas, a culinária, a musicalidade, entre outros elementos. Esses elementos materiais e imateriais constituem importantes recursos agenciados pelo turismo sob a forma de roteiros, produtos e atrações. Para isso, destaca-se a necessidade de incorporar espaços de vivência e convivência comunitária do processo de desenvolvimento do turismo cultural, no sentido de promover maior integração entre turistas e comunidades, estimular o sentimento de pertença dos residentes em relação ao patrimônio cultural, bem como a interpretação da cultura para grupos de visitantes (CARVALHO, 2010, p. 16).

O patrimônio cultural se vincula à memória e à identidade social coletiva. A apropriação e a coletivização do patrimônio cultural produzem ainda nos espaços urbanos lugares significantes, com os quais a comunidade local se identifica e afeiçoa. Nesses lugares se cristalizam acontecimentos pessoais, podendo estar vinculados à infância, às atividades do cotidiano, encontros familiares e, por isso, fazem-se presentes na memória de indivíduos e grupos sociais específicos. A estes lugares se nominam lugares de memórias⁸, já que possuem um sentido emocional pelo qual a comunidade se sente integrada ao meio onde vive. Nesses lugares, a comunidade estabelece relações de reconhecimento e de troca, posto que esses lugares de memória guardam marcos históricos significativos para os seus membros. Ao mesmo tempo, esses lugares transcendem o valor meramente estético e visual comumente associado aos lugares de lazer, entretenimento o de fruição turística. São, portanto, espaços evocados da historicidade e do envolvimento comunitário, em suas múltiplas dimensões (CARVALHO, 2010, p. 18).

Os lugares de memória enriquecem a experiência turística, aproximando as relações entre os turistas e os moradores, criando cenários inovadores onde a criatividade e a interação com a comunidade transformam os visitantes em protagonistas da experiência turística.

⁸ Os lugares de memória se constituem em espaços de sociabilidade e reciprocidade cultural aglutinadores de identidade de diferentes grupos sociais, sendo dotados de simbologias e valores atribuídos pelas pessoas que neles habitam, trabalham ou desenvolvem algum tipo de vínculo afetivo (CARVALHO, 2010).

Paralelamente, esses lugares reforçam o sentido de pertencimento da comunidade em relação à cultura local, possibilitam a preservação do meio ambiente e o desenvolvimento sustentável da atividade turística. No âmbito das relações entre hóspedes e anfitriões, torna-se imprescindível que a população local reconheça a importância e o significado que o patrimônio cultural adquire para a sua identidade e memória social, a fim de possibilitar que a atividade se desenvolva baseada nos princípios da sustentabilidade (CARVALHO, 2010, p. 25-29).

2.3 CICLOTURISMO

A bicicleta na década de 1890 era um modal extremamente popular e o mais usado dos meios de transporte até a década de 1920, quando os carros motorizados se tornaram acessíveis para a classe burguesa (LAMONT, 2009, p. 5). Ao longo do tempo a intensificação da utilização dos automóveis associada com o crescimento das cidades fez com que o tráfego se transformasse em um problema urbano. A dificuldade de incorporar a mobilidade urbana ao planejamento urbano vem provocando uma crise na qualidade das cidades, que se tornam insustentáveis, tanto do ponto de vista ambiental quanto econômico. Nesse contexto, começa uma disputa pelo espaço urbano na qual o trânsito se transforma em uma negociação constante entre as pessoas no espaço urbano, que está relacionada com a condição que as pessoas se atribuem na sociedade. Por exemplo, no Brasil julga-se ao motorista como portador de mais direito à circulação do que os outros participantes. Esse motorista normalmente está ligado às características autoritárias e de falta de conscientização sobre os direitos do cidadão, o que faz que os motoristas ocupem o espaço com violência (MELO *et al.*, 2009, p. 482-486).

Portanto, precisa-se com emergência de uma cultura da bicicleta como defesa de meios de transporte alternativos menos poluentes, mais saudáveis e que ajudem a refletir sobre o futuro das cidades, que promova a bicicleta como um modal que além de ser transporte ele pode ser usado para lazer, que oferece facilidade e independência dos atrativos nos espaços urbanos, gerando sentimentos de reencontro entre moradores com as cidades,

especialmente nos espaços públicos, por meio de passeios no parque finais de semana ou feriados (ALLIS, 2015, p.394).

2.3.1 Cicloturismo e Turismo de Interesses Especiais

Na atualidade a bicicleta no meio urbano não é um elemento central nas políticas de turismo, com exceção de alguns casos muito específicos em cidades com uma orientação turística, na qual, existem empresas de cicloturismo urbano que oferecem *tours* organizados, roteiros regionais, por zonas rurais ou mesmo aluguel de bicicletas para realizar passeios independentes nas áreas de maior concentração de turistas. Contudo, as representações sobre os usos da bicicleta nas grandes cidades parecem estar em linha com o desenvolvimento do turismo urbano, estimulando experiências urbanas e, assim, contribuindo positivamente para as cidades. Na tentativa de dotar as cidades de estruturas, de políticas e até uma ideologia cicloviária, ainda existem múltiplas variáveis que precisam levar a uma maior integração entre o desenvolvimento turístico e o uso da bicicleta como atividades de turismo urbano (ALLIS, 2015, p. 395- 396).

As pesquisas na academia sobre a relação entre o ciclismo e o turismo ainda são escassas. Entretanto, o aumento da oferta e a demanda relativa a iniciativas que promovam o cicloturismo estejam aumentando o número dessas pesquisas. As pesquisas ocupam papel central quando se pretende medir com precisão os impactos econômicos e os benefícios ao setor para trazer clareza em relação a medições duvidosas sobre o mercado do cicloturismo. Por parte da atuação do poder público, essas pesquisas permitem que os operadores, planejadores e formuladores de políticas públicas possam satisfazer as necessidades de forma eficiente, precisa e exclusiva de cada segmento (LAMONT, 2009, p. 6).

Ainda há dificuldades para se chegar a uma definição dos conceitos de cicloturismo e de cicloturista. Isso decorre principalmente da exclusão de um conjunto de atividades relacionadas com o ciclismo ligado ao turismo. Como por exemplo, a exclusão dos espectadores de eventos de competitividade de bicicleta e as pessoas que viajam para participar destes eventos. De acordo Ritchie *apud* Lamont (2009, p.9), essa definição era demasiadamente restritiva e, por isso, ampliou-se o escopo de estudo do cicloturismo como fenômeno. Além disso, o mesmo autor discute que excluir os passeios de bicicleta realizados durante o dia da definição do cicloturismo é uma controvérsia em relação à definição de turismo. Assim também incluir o ciclismo competitivo na análise do cicloturismo é deficiente

porque estipula outro tipo de turista, um espectador ou ciclista, obtendo variadas definições, relativas às diversificadas motivações dos turistas.

Nesse sentido, pretende-se fazer um levantamento das definições que até agora tem sido apresentadas por diferentes autores, tais como: (i) De Oliveira e Esperança (2011, p. 193), que defendem que o cicloturismo pode ser conceituado como um passeio ou viagem de lazer na qual o ciclismo é parte significativa da experiência turística. Nessa linha, é possível definir cicloturismo como uma nova forma de turismo que faz parte para o desenvolvimento de um turismo responsável, por meio de um turismo ecológico que procura experiências notáveis ligados à natureza, do bem-estar físico e psicológico e, como crescimento pessoal, além da interação social. (ii) Saldanha, Peixoto, Fraga (2015, p. 4) defendem que cicloturismo é um segmento do turismo diferenciado, pois permite que, por meio da bicicleta, se visite múltiplos lugares, compreendendo diversos outros setores econômicos, e necessitando de infraestrutura como apoio no local. (iii) Para Pratte (2006, p. 63-64), o cicloturismo pode ser um passeio independente ou através da reserva com um operador turístico comercial e pode envolver outros serviços complementários como alojamento em camping, hotéis ou albergues entre outros. (iv) Faulks, Ritchie, Dood (2008, p. 3) consideram que o cicloturismo envolve o fato de assistir ou participar de eventos de ciclismo ou participar em simples passeios de bicicleta de forma independente ou organizada, porém se o ciclismo não é o principal motivo de viagem não deve ser considerado cicloturismo. (v) Para (AGUILAR, RIVAS, GONZALEZ, 2008, p. 27) O cicloturismo é uma atividade turística recreativa, que consiste em realizar passeios de bicicletas em setores urbanos ou rurais, dentro ou fora das rodovias, com interesse paisagístico, cultural ou médio ambiental nas modalidades de roadbike, citybike, mountainbike, touringbike e outras. Mountainbike é tal vez a definição mais conhecida e se realiza em uma bicicleta desenhada e fabricada especialmente para setores montanhosos. (vi) Sustrans (1999, p. 1) defende que o cicloturismo pode ser definido como visitas de lazer sejam de noite ou de dia, na qual envolve ao ciclismo como uma parte fundamental e significativa da viagem. Nessa concepção, haveria três tipos de cicloturismo: (a) cicloturismo em feriados, que possui duração de uma noite ou mais e é realizado tanto por turistas nacionais e internacionais, na qual o ciclismo é o principal motivo do feriado. Os participantes recebem o nome de “ciclistas dedicados”; (b) férias de ciclismo, está relacionado ao andar de bicicleta durante as férias tanto por turistas nacionais e estrangeiros. Sendo esta uma atividade dentro de uma serie de atividades realizadas durante as férias; (c) excursões de bicicleta de um dia, que é um passeio longe do lugar de origem e podem envolver outros meios de transporte como ônibus, carro, moto entre outros até chegar ao ponto do passeio de

bicicleta. Neste tipo de cicloturista se inclui o termo de excursionistas⁹. (vii) A partir das pesquisas de Lamont (2009, p. 11), o cicloturismo pode ser caracterizado pelos seguintes parâmetros: (a) a experiência do cicloturismo acontece longe da cidade natal da pessoa; (b) pode-se estender o cicloturismo em um único dia ou em uma viagem de vários dias; (c) a natureza da atividade do cicloturismo é não competitiva; (d) deve ser o ciclismo o principal motivo da viagem; (e) a participação no ciclismo ocorre apenas em um contexto ativo; (f) e, por último, o cicloturismo é uma forma de recreação ou lazer. Esses parâmetros são atualmente examinados, visando a sua adequação para a determinação de uma definição técnica do cicloturismo.

Para efeitos deste estudo e a partir da carência existente sobre o conceito de cicloturismo e a não existência de uma definição de cicloturismo urbano. Baseada nas definições anteriores se usará a seguinte definição para o conceito de cicloturismo urbano:

Uma atividade turística recreativa e de lazer que consiste em realizar percursos de bicicleta em setores urbanos durante o dia ou à noite, de forma independente ou organizada, sendo uma das atividades dentre de uma gama de possibilidades a ser desenvolvida em uma experiência turística.

Referente a uma definição para o conceito de cicloturista, (i) Ritchie (apud Lamont 2009, p. 9) defende que um cicloturista é quem está longe da cidade natal por um período maior a 24 horas, pernoitando no lugar com a finalidade de passar as férias e também para quem usa a bicicleta como modal de transporte durante esse tempo de férias. (ii) Para Deenihan e Caulfield (2015), os cicloturistas são pessoas que viajam longe de sua região de origem e tem uma participação ativa ou passiva no ciclismo é o seu objetivo principal para realizar a viagem. Além das pessoas que viajam para realizar exercício ou para observar eventos de ciclismo.

Dentre as atividades desenvolvidas pelos cicloturistas se destacam as seguintes: (a) ciclismo de passeios curtos no centro, independente, onde as pessoas permanecem no local durante dois a três dias e saem andar de bicicleta durante a sua estadia; (b) cicloturismo Independiente, onde as pessoas realizam passeios de bicicletas durante as férias curtas ou feriados e eles mesmos planejam e organizam a viagem; e, por último, (c) as férias de

⁹ Todo visitante que não pernoita em um meio de alojamento coletivo ou privado do lugar ou país visitado (Naciones Unidas, 1994 apud Aguilar, Rivas, González, 2008, p.15). Corrigir referencial

ciclismo como escapada, onde a viagem é organizada por um tour operador e em companhia de um guia turístico (SUNSTRANS, 1999, p. 2).

Outro elemento a distinguir e destacar é a diferença entre as visitas de lazer que são feitas pelos moradores locais das visitas turísticas feitas pelos turistas. Uma das formas de distinguir é descrevendo primeiramente que o ciclismo é uma forma de viagem ou bem uma atividade por si mesma. Nesse sentido, o cicloturismo realizado pelo turista acontece em um dia de passeio com uma distância de mais de 3 horas do lugar de origem; e a viagem de ciclo lazer realizada pelo morador local acontece com uma duração menor de três horas desde a distância de casa (SUNSTRANS, 1999, p. 2).

Também é necessário fazer a distinção sobre o turista geral do turista que viaja com uma motivação em particular. Identificar ao turista de interesses especiais requer o uso de critérios objetivos para distingui-lo dos turistas com interesses gerais, e, além disso, para distingui diferentes formas de participantes no turismo de interesses especiais (LAMONT, 2009, p. 15).

Para o desenvolvimento deste estudo se identificaram dois tipos de turistas que realizam cicloturismo urbano como uma atividade recreativa:

- ❖ O cicloturista urbano é a pessoa que viaja longe do seu lugar de origem por um período maior a 24 h e realiza um passeio de bicicleta nos espaços urbanos de dia ou de noite por motivos recreativos, lazer ou de esporte de forma organizada ou independente dentre uma gama de atividades turísticas a serem desenvolvidas;
- ❖ O ciclo-excursionista urbano é a pessoa que realiza uma viagem curta de um dia, sem pernoitar no lugar visitado e dentro da gama de atividades turísticas escolhe realizar o passeio de bicicleta em setores urbanos, nos espaços urbanos de dia ou de noite por motivos recreativos, lazer ou de esporte de forma organizada ou independente.

O desenvolvimento do cicloturismo oferece consideráveis benefícios ao local, tais como: ajuda a reduzir o excesso de tráfego; faz bom uso dos recursos como pistas e estradas; fornece uma alternativa de reusar ferrovias abandonados; incentivar esta atividade desempenha um rol importante para o visitante e gestão do tráfego; introduz rotas nas áreas rurais e urbanas que beneficiam tanto aos turistas como aos moradores; pode acrescentar a duração da estadia; pode ajudar a incentivar o ciclismo utilitário; como os turistas usam as empresas locais, há uma maior probabilidade de que o dinheiro gasto fique na economia local (SUNSTRANS, 1999, p. 13).

O referencial teórico do cicloturismo é, portanto, com base em um conjunto de dimensões que facilitam uma lente interpretativa do produto turístico, como demonstrado na Figura 4.

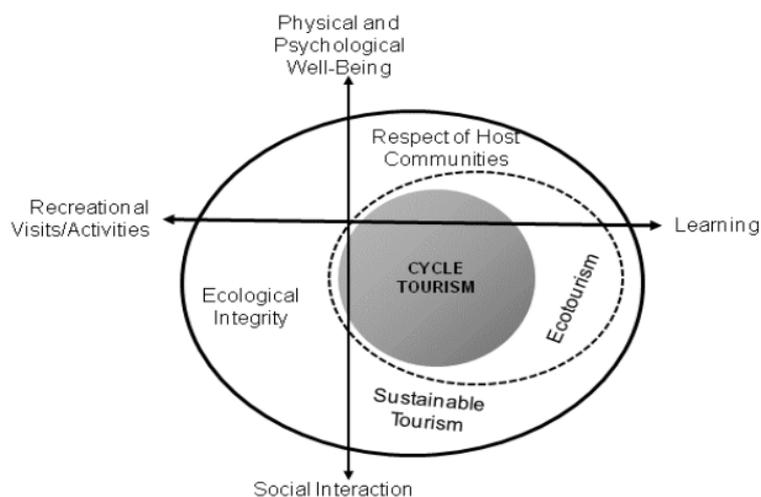


Figura 4 - Conceito de cicloturismo
Fonte: DE OLIVEIRA; ESPERANÇA (2011, p. 193)

O cicloturismo é considerado uma modalidade do ecoturismo que está crescendo significativamente em número de adeptos. Ela é uma atividade de lazer de baixo impacto ambiental que contribui a uma melhor qualidade de vida e permite que o ciclista tenha um contato mais próximo com o lugar que visita (CARVALHO; RAMOS; SYDOW, 2013, p.63).

Também o desenvolvimento do cicloturismo relaciona-se a benefícios associados a uma maior qualidade ambiental, por ser a bicicleta um modal alternativo e uma forma de fazer

turismo mais sustentável. Além disso, permite às pessoas alcançarem uma maior interação com a comunidade local por meio da aproximação entre os eventos esportivos e o turismo, descobrindo coisas novas, obtendo novos desafios ou mesmo para fugir da vida cotidiana (FAULKS; RITCHIE; DOOD, 2008, p. 5-6).

Em 1999, Sustrans¹⁰ publicou um relatório sobre o cicloturismo no Reino Unido. Nesse ano foi constatado que o cicloturismo faturou um valor de 645 milhões de euros para a economia do país. Também concluiu que a importância de desenvolver o cicloturismo para a geração de ativar o comércio local e oferecer mais oportunidade de negócios. É uma forma sustentável do turismo com um impacto mínimo sobre o meio ambiente, pois usa instalações existentes e, muitas vezes, instalações subutilizadas (DEENIHAN; CAULFIELD, 2015, p. 94).

O cicloturismo pode ser considerado uma forma de turismo sustentável porque contribui para a redução da poluição e do congestionamento do tráfego. Ele pode trazer alguns benefícios para as pessoas, tais como uma melhor saúde ou a própria valorização pessoal através de visitas culturais e de lazer. Este tipo de turismo também promove empresas locais que protegem o meio ambiente e o patrimônio cultural, assim contribuindo para melhorar o bem-estar da comunidade local (DE OLIVEIRA; ESPERANÇA, 2011, p. 191).

Para Pratte (2006, p. 64), para visar o desenvolvimento do cicloturismo na atividade turística é necessário atender a alguns requerimentos, como, por exemplo, a existência de atrações turísticas e atividades que através das ciclovias possam ser conectadas, oferecendo assim aos ciclistas uma oportunidade para outras atividades, diversificando a economia do turismo. Para isso é primordial educar os motoristas a compartilhar a via com os ciclistas. Se o local em questão se torna popular pelo uso da bicicleta, isso ajuda na promoção, atraindo mais turistas e, com isso, o cicloturismo poderia tornar-se uma atividade viável.

As cidades possuem uma variedade de recursos turísticos nos centros urbanos, que podem distinguir áreas mais atraentes, tais como: áreas culturais, de negócios, comerciais e de entretenimento. Portanto, é necessário que o diferencial destas áreas garanta a atração de turistas que viajam por diferentes motivos, buscando na sua experiência turística uma ampla diversidade de atividades que possam ser realizadas durante a estadia (GÂRBEA, 2013, p. 196).

¹⁰ Sustrans é uma instituição de caridade de Reino Unido que se esforça por tornar as viagens mais sustentáveis, a pé, de bicicleta e incentiva o uso do transporte público.

A experiência turística que tradicionalmente o turista tem consumido está relacionada com o produto do turismo de massa focado no produto “sol e praia”. Este tipo de turismo geralmente está associado a altos custos para sediar as comunidades. Nas últimas décadas, no entanto, tem havido uma mudança no mercado como um público que é mais bem exploradas e mais exigentes em variedade de necessidades turísticas, tipos e padrões (PRATTE, 2006, p. 62). Nos tempos atuais, os turistas buscam experimentar uma estadia mais próxima com a comunidade, seus costumes, identificando-se com a cultura do local, além de viajar por alguma motivação em particular. Nesse contexto surge o conceito de Turismo de Interesses Especiais (TIE), que nasceu na década de 1980 e corresponde a uma forma de turismo contrário ao turismo de massa, onde a participação dos turistas é enorme e produtos turísticos são padronizados. O TIE é um tipo de turismo baseado no desenvolvimento de viagens individuais, não comercializados em forma massiva, mas bem desenhado á medida de cada turista é diretamente relacionado com motivações turísticas de nichos especiais (ESPINOSA; LLANCAMAN; SANDOVAL, 2014, p.116). Hoje compreender o TIE é um desafio obrigatório de cada país, como uma maneira de desenvolver e promover estratégias de *marketing* que irão gerar destinos turísticos mais sustentáveis. No entanto, ainda existe pouca pesquisa sobre este tipo de turismo (FERNANDEZ; VALENCIA; SANTANDER; MELO, 2015, p. 52).

O TIE responde a uma elevada segmentação do mercado para satisfazer aos consumidores que procuram experiências personalizadas e diferenciadas. O TIE oferece a oportunidade de trabalhar em diferentes nichos de mercado ao mesmo tempo, acelerando a diversificação, a ampliação, o aprofundando e a maior sofisticação dos destinos. Em geral, os consumidores associados ao TIE estão dispostos a percorrer longas distâncias procurando atividades em áreas geográficas muito específicas, além do que podem ter um maior gasto turístico e tendem a ser mais flexíveis sobre a época de viagem do que os visitantes com motivações mais amplas. Para lidar com a concentração espacial e temporal da atividade, o programa apoia investimentos com aposta em valor turística de atrativos públicos em áreas selecionados por seu potencial para diversificar territorialmente a oferta e reduzir a sazonalidade do fluxo turístico. Turistas que viajam para conhecer traços específicos de uma zona relacionada com seus interesses pessoais planejam a especificação e a especialidade que esta área requeira (AGUILAR; RIVAS; GONZALEZ, 2008, p. 35).

2.3.2 O cicloturismo na cidade

As tendências de ciclismo na cidade é uma atividade predominante observado nos principais centros urbanos desde o início do século 21. Nesse contexto, o cicloturismo pode ser considerado como uma forma de recreação, que envolve atividades humanas ou experiências que ocorrem no tempo de lazer. Por exemplo, uma atividade de recreação pode ser a opção de andar de bicicleta um final de semana em um ambiente rural ou urbano com a finalidade de restaurar o equilíbrio físico e mente do estresse do trabalho, o que contribuiria na realização do cicloturismo em um contexto recreativo (LAMONT, 2009, p. 20).

Uma das ações do setor público que incentiva o uso da bicicleta e como consequência ajuda a desenvolver o cicloturismo urbano é a implementação de bicicletas públicas nas cidades.

Nesse contexto, mostram-se cidades exemplos nessa temática: Buenos Aires, Argentina, São Paulo, Brasil, Bogotá, Colômbia, Rio de Janeiro, Brasil, Barcelona, Espanha, Lyon na França, Cidade do México, Montreal, Canada, Cidade de Nova York, Estados Unidos e Paris, França. Como podem ser vista na Figura 5



City bike. Nova Iorque, EUA.
Fonte: <https://www.instagram.com/citibike/>.
Acesso em: 08 ago. 2016.



Ecobici bike share system, Cidade do México
Fonte: Julio Mañueco em alternativo.mx.
Acesso em: 08 ago. 2016.



Vélib', Paris, França.
 Fonte: blog.velib.paris.fr
 Acesso em: 08 ago. 2016.



Ecobici cidade de Buenos Aires.
 Fonte: www.larazon.com.ar
 Acesso em: 08 ago. 2016.



Bike Rio. Rio de Janeiro, Brasil.
 Fonte: pripelomundo.com.br
 Acesso em: 08 ago. 2016.



Bixi Toronto. Cidade de Montreal, Canada.
 Fonte: bikepub.blogspot.com
 Acesso em: 08 ago. 2016.



Bicing. Barcelona, Espanha.
 Fonte: barcelona-home.com
 Acesso em: 08 ago. 2016.



Citibikes. Bogotá, Colômbia.
 Fonte: www.eltiempo.com
 Acesso em: 08 ago. 2016.



Bike Sampa, São Paulo, Brasil.
Fonte: www.euvoudebike.com.
Acesso em: 08 ago. 2016.



Grand Lyon, Lyon, França.
Fonte: es.dreamstime.com.
Acesso em: 08 ago. 2016.

Figura 5- Bicicletas públicas no mundo
Fonte: A autora (2016)

2.3.3 História do uso da bicicleta no Brasil e em Curitiba

No Brasil, o automóvel tem sido promovido como sinônimo de transporte, porém, com as altas no preço de combustível, a crise dos grandes centros urbanos e a acelerada deterioração do meio ambiente, iniciou-se a reavaliação das opções do transporte; fontes alternativas de energia; ênfase ao transporte coletivo, incentivos ao pedestre e ao ciclista.

Nesse sentido, o uso da bicicleta no Brasil ganhou relevância após a criação do Ministério das Cidades, uma peça-chave para o desenvolvimento de leis versando à mobilidade urbana. Em 2003 ocorreu a primeira reunião para obter subsídios para a política de transporte com escopo na bicicleta, abrindo discussões importantes sobre a situação atual do uso da bicicleta no país. Com isso procurou-se prospectar possíveis ações do governo federal e o papel da sociedade civil para o Desenvolvimento da Política deste modal e sua inserção social através de uma mobilidade urbana mais sustentável. No ano 2004, na I Conferência das Cidades, cerca de 80% dos municípios incluíram pedidos de ciclovias e de ciclo faixas, fato que incentivou a mobilização da Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana (SeMOB), do Ministério das Cidades. Isso foi importante para retomar a questão da política nacional pelo uso da bicicleta como transporte e para legitimar os pedidos dos ciclotivistas e técnicos, que pressionavam os diretores e técnicos da SeMOB para dar sequência à política nacional em favor do uso da bicicleta (NOCETI; XAVIER, 2007, p. 131).

Em 2012 foi promulgada a Lei Federal de mobilidade urbana N° 12.587, que resultou da transformação de vários projetos de leis anteriores. A Política Nacional de Mobilidade

Urbana é um instrumento da política de desenvolvimento urbano que resulta de previsões trazidas no inciso XX do art. 21 e no art. 182 da Constituição Federal. O objetivo dessa regulamentação é a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e da mobilidade das pessoas e cargas no território brasileiro (BRASIL, 2012). A lei da mobilidade prioriza meios não motorizados em relação aos motorizados, colocando os pedestres em primeiro lugar, os ciclistas em De acordo, o transporte público coletivo em terceiro, o transporte de carga em quarto e em quinto lugar aos automóveis particulares (BRASIL, 2012).

Visando contribuir para instituir as diretrizes e dotar os municípios de instrumentos para melhorar as condições de mobilidade urbana nas cidades brasileiras, as diretrizes da lei de mobilidade urbana sustentável são o planejamento integrado, visando o desenvolvimento urbano, habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo; a integração entre modos e serviços; a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos; o desenvolvimento científico-tecnológico; energias renováveis e menos poluentes e projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2014).

A nova lei estabeleceu como objetivo o acesso universal à cidade, por meio do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana. O Sistema de Mobilidade Urbana foi concebido como um conjunto organizado e coordenado dos meios de serviços e infraestrutura, garantindo o deslocamento de pessoas e bens na cidade (FREITAS, 2010, p. 11). Nesse contexto, Curitiba é uma das cidades brasileiras que tem levado a sério esta lei. Sendo um exemplo de cidade baseada no desenvolvimento orientada ao trânsito. Complementando o sistema de ônibus, no ano 1977 a primeira ciclovia foi implementada visando o crescimento da vizinhança das cidades. Em 1980 a nova ciclovia foi executada na região industrial ao longo dos anos 80 e 90 foram construídos variados parques urbanos. Após de alguns anos, o desenvolvimento de ciclovias foi substancial, implementadas na área central tendo como objetivo recreação e lazer (DUARTE; PROCOPIUCK; FUJIOKA, 2014, p. 180).

Na década de 1970, surgiu a criação do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC). Este órgão começa a elaborar pesquisas estatísticas sobre a bicicleta desde aquela época até a atualidade (IPPUC, 2013).

O primeiro estudo referente à utilização da bicicleta como meio de transporte urbano foi realizado entre os anos de 1976 e 1977 intitulado como “Planejamento cicloviário: uma política para bicicletas”. Este estudo traz informações básicas como o número total de

bicicletas existentes no município e o motivo de uso daquela frota de bicicletas por meio de pesquisa domiciliar. O estudo apontou que naquele período existia uma frota de 112.000 bicicletas, com acréscimo anual de 10.000 bicicletas nos seis anos anteriores e que a maior parte dos compradores de bicicletas pertencia às classes de média e baixa renda e a compra de bicicletas ocorria principalmente para fins de lazer (GEIPOT, 1976).

De acordo com Geiopot (1976), o comprador de baixa renda só comprava a bicicleta ao ter certeza que iria amortizar de forma imediata os gastos em transporte. Além disso, o estudo revelou que mais de 60% das famílias possuíam bicicletas (4,3 pessoas por família), com tendência de aumento desse percentual ao longo do tempo. Naquela época, 51% dos ciclistas percorriam uma distância média de 6 km diários.

Em 1978 foi realizada a segunda pesquisa, nomeada “Bicicletas em Curitiba”, com o mesmo caráter de pesquisa domiciliar, da pesquisa anterior. Foram pesquisadas 1.037 famílias em onze quadriculas distribuídas pela cidade. Esse estudo indicou que 14,32% possuía uma bicicleta (850 mil habitantes do município). Naquele ano a frota cresceu de 121.000 a 125.000 bicicletas. Quanto à utilização das bicicletas, 86% dos usuários as usavam para o lazer. Quanto à faixa etária, 58% dos usuários estavam na faixa entre 0 e 16 anos. Do total, 14% utilizava esse modal como um transporte para se dirigir ao trabalho, principalmente das grandes populações dos bairros populares como Portão, Hauer e Boqueirão. A utilização popular colocava a bicicleta como objeto de preconceito pelas classes sociais mais elevadas. Uma experiência diferente foi nos casos dos bairros Juvevê e Batel. Nestes dois bairros uma família possuía diversas bicicletas, chegando a 1,7 bicicletas por família entre os moradores de maior poder aquisitivo (IPPUC, 1978).

A ideia de implantação de uma rede de ciclovias no município teve início em 1980, no IPPUC. Com um plano visando à interligação e equipamentos urbanos, com alternativas para transporte individual para fins de lazer e trabalho. O primeiro trecho planejado foi de 34 km, no sentido Norte-Sul, ligando o Parque de Barreirinha. A extensão das ciclovias nesse período chegou a 69 km. As ciclovias normalmente eram projetos populares voltados para incentivar uma recreação que solicita relativa energia física e de grande poder de aproximação e de encontro com os usuários (IPPUC, 1993).

Em 1995 foi realizado um estudo preliminar sobre o perfil do ciclista da rede de ciclovias. Esse documento faz referência sobre a topografia relativamente plana de Curitiba, favorecendo a implantação de uma rede de ciclovias, porém, a situação climática se

apresentava como um fator desfavorável. Esse fator desfavorável era contraposto com comparações entre Curitiba e cidades europeias, chinesas e do sudoeste da Ásia, que apresentavam situações semelhantes, mas com um importante uso da bicicleta.

A rede ciclovias representou uma conquista social de relevante importância, tendo em vista seu papel de preservação do ecossistema urbano. Na atualidade, ganha destaque por suas soluções urbanas. Curitiba não procurou se moldar artificialmente, mas adaptar seu crescimento à racionalização do espaço público, utilizando o planejamento como um indutor do desenvolvimento (GNOATO, 2006).

3 METODOLOGIA

Para fins da presente pesquisa, busca-se refletir o procedimento utilizado para atingir os objetivos deste trabalho dentro do seu período de execução. De acordo Gil (2008, p. 27), o método científico como o conjunto de procedimentos intelectuais e técnicos adotados para se atingir o conhecimento. Nesse contexto o presente estudo adota a pesquisa de métodos mistos, o qual combina dados qualitativos e quantitativos, coletando-os de forma rigorosa, se complementado um no outro, baseada nas questões da pesquisa (CRESWELL & PLANO CLARK, 2013). Tendo como recorte de análise o bairro Centro Cívico, na cidade de Curitiba. Para dar sequencia nesse processo a pesquisa divide-se em três fases.

3.1 A MATRIZ ANÁLITICA DA PESQUISA

Com a finalidade de aprofundar o entendimento da metodologia adotada nesta pesquisa realizou-se uma matriz analítica. De acordo com Taulé (2011) é um recurso normalmente empregada em projetos sociais pela facilidade de visualização previa dos aspectos que serão considerados durante o projeto, é formulada por meio do problema de pesquisa, do objetivo geral e específico e de categorias de análise, visando a sua concentração e foco, como um norteador da pesquisa e que posteriormente fundamente a análise de resultados. Como pode ser observada no Quadro 3.

Quadro 3- Matriz Analítica da pesquisa

<p>Questão problema: Em que medida as políticas públicas relacionadas ao turismo incentivam a construção de uma imagem que promova o cicloturismo urbano como atividade turística em Curitiba?</p> <p>Objetivo Geral: Avaliar como as políticas públicas incentivam o uso da bicicleta relacionado ao turismo com vistas a desenvolver o cicloturismo urbano na cidade de Curitiba.</p>						
Objetivos Específicos	Categoria	Subcategoria	Variável relacionada	Questões relacionadas à coleta de dados	Critérios de avaliação de dados primários	Critérios de avaliação de dados secundários
Discutir uma possível articulação do setor público competente no desenvolvimento do cicloturismo urbano como parte da gama de atividades turísticas possíveis de realizar na cidade;	Atividade turística Turismo urbano, Cicloturismo.	Cicloturismo urbano Políticas públicas de turismo e do uso da bicicleta.	O papel do setor público no desenvolvimento do cicloturismo urbano. Resultados positivos e negativos sobre esta possível articulação.	Na cidade de Curitiba, existe o cicloturismo urbano bem estruturado?	Existe uma articulação entre as entidades responsáveis por estes temas? Existe processo participativo na formulação das políticas públicas? Observação, entrevistas.	
Identificar o perfil do cicloturista, ciclo-excursionista e do morador local e sua percepção após ter realizado o passeio de bicicleta na cidade;	Cicloturistas Ciclo-excursionista	Percepção do lugar do ponto de vista do turista.	Imagem, infraestrutura, serviços, interação com o morador. Geração de sentimentos pela cidade.	Existem cicloturistas realizando o passeio de bicicleta?	Quem são estes turistas? (dados demográficos) Qual é a sua percepção da cidade ao andar de bicicleta? Observação, questionários	Livros, artigos científicos, teses, dissertações, instituições, universidade, prefeitura.
Analisar a existência de uma identidade sócio cultural baseada no uso da bicicleta como possível promotor para o desenvolvimento do cicloturismo urbano em Curitiba.	Identidade local Imagem Percepção do lugar Ciclolazer	Percepção do lugar do ponto de vista do morador	Aproximação com a cidade. Mudanças de perspectivas relativas à cidade.	Os moradores curitibanos realizam Cicloturismo na cidade, como forma de recreação e lazer?	Existe uma cultura da bicicleta em Curitiba? Qual é a percepção dos moradores sobre a cidade ao andar de bicicleta? Qual é o perfil do morador que realiza Cicloturismo? Observação, questionários	

Fonte: A autora (2016)

3.2 FASES DA PESQUISA

a) Primeira fase

Por meio de uma etapa exploratória tem como objetivo proporcionar maior familiaridade com o problema, visando torná-lo mais explícito e aprimorando as ideias e intuições. É um método bastante flexível, que possibilita perspectivas relativas ao fato estudado. Porém, a sua flexibilidade, na maioria dos casos assume a forma de pesquisa bibliográfica ou de estudo de caso (GIL, 2002, p. 41). Nesta primeira fase foi desenvolvida uma base teórica relativa a três categorias de análise: gestão urbana, turismo urbano e cicloturismo urbano. Para Gil (2002, p. 44), “a pesquisa bibliográfica é desenvolvida com base em material já elaborado, constituído principalmente de livros e artigos científicos (...) há pesquisas desenvolvidas exclusivamente a partir de fontes bibliográficas, transformando-se estas em sinônimos de estudos exploratórios”.

A natureza desta pesquisa está orientada pelos métodos qualitativo e quantitativo. De acordo com Silva & Menezes (2005, p. 20), a pesquisa qualitativa considera que há uma relação dinâmica entre o mundo real e o sujeito, isto é, um vínculo indissociável entre o mundo objetivo e a subjetividade do indivíduo que se torna difícil interpretar em números. A interpretação dos fenômenos e a atribuição de significados são básicas no processo, na qual o ambiente natural é a fonte direta para coleta de dados e o pesquisador é o instrumento chave. No entanto, é fundamental incluir a pesquisa quantitativa considerando que tudo pode ser quantificável, interpretando em números as variadas opiniões e informações para classificá-las e analisá-las através do uso de técnicas estatísticas.

Para a construção da fundamentação teórica, foi feita uma busca bibliográfica nas seguintes plataformas acadêmicas virtuais: google.acadêmico, portal capes e portal Scielo. Como estratégia para definir o contexto a ser estudado houve a opção pelo estudo de caso. De acordo com Yin (2010, p. 4), essa estratégia pode ser utilizada em várias situações para contribuir ao nosso conhecimento dos fenômenos individuais, grupais, organizacionais e sociopolítico, permitindo ao pesquisador reter as características holísticas e significativas dos acontecimentos da vida real, do individual, do coletivo e a nível organizacional.

b) Segunda fase

Está relacionada ao estudo de campo, especificamente na aplicação dos instrumentos de pesquisa a públicos-alvo, que são três:

O primeiro público-alvo a ser aplicado o instrumento de pesquisa serão as instituições públicas, responsáveis pela formulação e execução de políticas públicas que atingem diretamente a área do desenvolvimento do uso da bicicleta no sistema urbano e as responsáveis pelas políticas públicas relativas ao desenvolvimento turístico da cidade. Isso teve com o objetivo de conhecer as suas perspectivas, visões e articulações entre estas entidades sobre o objeto de estudo. Pela sua relevância como atores chaves no desenvolvimento das políticas públicas abrangentes ao incentivo do uso da bicicleta e à atividade turística do local, busca-se uma maior aproximação com as instituições públicas sobre o fenômeno estudado. Determinou-se como instrumento de pesquisa para a obtenção de dados nas instituições públicas a entrevista. De acordo com Silva e Menezes (2005, p. 34), a entrevista na coleta de dados proporciona uma interação efetiva entre o informante e a pesquisa que está sendo realizada. As entrevistas ao setor público serão realizadas às seguintes órgãos, como se mostra no Quadro seguinte:

Instituições públicas	Variáveis constitutivas	Variáveis operacionais
IPPUC SETRAN SMELJ	Nível de importância do modal bicicleta no sistema urbano Nível de articulação com os órgãos públicos relativos ao turismo.	- Nível de importância do desenvolvimento no uso da bicicleta na cidade atual e futuro. - Avanços concretos em planos, projetos, investimentos e sua influencia na formulação das políticas públicas. - Conhecer a percepção sobre a bicicleta na sua inserção social relativos ao morador - Conhecer os projetos em andamento e as parcerias profissionais com órgãos no exterior. - Nível de integração e articulação entre estes órgãos competentes na área da mobilidade urbana. - Nível de parceria entre estas instituições com as entidades competentes da área do turismo. - Articulação entre o ciclolazer e o cicloturismo na cidade.
IMT	Nível de relevância do cicloturismo urbano Nível de articulação com órgãos públicos competentes na área da mobilidade urbana.	- Conhecer a importância que existe atualmente ao desenvolvimento do cicloturismo urbano. - Conhecer a relevância que possuem os projetos turísticos atuais que envolvem a bicicleta. - Compreender o grau de envolvimento e credito que estas entidades colocam no cicloturismo urbano como produto turístico. - Nível de articulação com os órgãos públicos competentes da mobilidade urbana. - Conhecer a sua opinião e visão sobre os tipos de turismo que enxergam a serem desenvolvidos na cidade, onde a bicicleta pode ser a protagonista.

Quadro 4- Variáveis constitutivas e operacionais de avaliação das instituições públicas

Fonte: A autora (2016)

A entrevista pode-se definir como a técnica em que o investigador com o objetivo de obtenção de dados inerente à investigação se apresenta frente ao investigado e lhe formulam perguntas. Esta, portanto, é uma interação social, um diálogo assimétrico, na qual, uma das partes busca coletar dados e a outra se apresenta como fonte de informação. Neste sentido foi utilizando o tipo de entrevista estruturada que se desenvolve a partir de uma relação fixa de perguntas, cuja ordem e redação permanecem invariáveis para todos os entrevistados. Este tipo de entrevista possibilita o tratamento quantitativo dos dados, tornando-se o mais adequado para o desenvolvimento de levantamentos sociais (GIL, 2008, p. 128-132).

As entrevistas possibilitou a observação das pessoas em seus próprios territórios, bem como a interação com estas através de sua própria linguagem e em seus termos. As instituições públicas entrevistadas são o IPPUC, SETRAN, SMELJ e, no âmbito do turismo, as entrevistas foram aplicadas ao IMT. Para a formulação das entrevistas para as instituições públicas, se construiu um quadro composto de variáveis constitucionais e operacionais (a serem analisados a partir do questionário elaborado e aplicado aos gestores destas instituições).

O Segundo público-alvo são os cicloturistas, ciclo-excursionistas e moradores locais da cidade de Curitiba. A finalidade foi conhecer a percepção do lugar visitado depois de andar pela cidade por meio da bicicleta. Esta informação estratégica pode contribuir em grande medida na formulação de políticas públicas, visando um maior desenvolvimento da atividade do cicloturismo urbano do que até aqui tem sido desenvolvido na cidade. A obtenção de dados nessa fase será por meio da aplicação de um questionário como instrumento de pesquisa. Para Malhotra (2001, p. 274), um questionário é uma técnica estruturada de coleta de dados que consiste de uma série de perguntas escritas ou verbais que um entrevistado deve responder. Escolheu-se esse instrumento pela vantagem de ser menos dispendiosa na aplicação e evitar vieses potenciais do entrevistador e os respondentes se sentirem e mais seguros e a vontade para expressar pontos de vista, pois se garante o anonimato (SELLTIZ; WRIGHTSMAN; COOK; GATTI, 1987, p.19).

Com a finalidade de ter uma primeira aproximação com os turistas usuários do cicloturismo urbano na cidade de Curitiba, anteriormente à pré-qualificação de pesquisa, realizada no mês de fevereiro de 2016, foram realizados pré-testes dos instrumentos de pesquisa para obtenção de resultados preliminares. De acordo com Malhotra (2001, p. 290), um pré-teste se refere à aplicação de um questionário a uma pequena amostra de entrevistados, visando identificar e eliminar problemas potenciais, no momento de aplicar o instrumento de formal oficial.

O questionário para o pré-teste foi aplicado nos meses de janeiro e fevereiro de 2016. Em uma primeira instância tentou-se aplicar direto na rua, porém, sem sucesso, uma vez que os cicloturistas não mostravam disponibilidade para responder, pois já tinham pagado o aluguel da bicicleta e queriam aproveitar ao máximo o investido. Diante desse impedimento foi solicitada a colaboração da empresa de cicloturismo urbano Kuritbike, com o objetivo de aplicar o instrumento aos usuários depois de terem realizado o passeio em bicicleta, buscando uma maior eficiência de tempo e espaço. Com autorização da empresa, o questionário foi aplicado preferentemente durante os finais de semana, nos horários das 14h e 18h. Esta estratégia trouxe bons resultados. Em um mês de investigação foram aplicados 25 questionários aos cicloturistas.

Até esse momento somente os turistas estavam sendo considerados no pré-teste. Durante o seu desenvolvimento foi verificado o constante aluguel de bicicletas por parte dos moradores curitibanos. A partir dessa constatação foi adotada a estratégia de incluir aos moradores curitibanos usuários do cicloturismo urbano na pesquisa. Esse público-alvo, por serem os anfitriões e os principais usuários da bicicleta, se sobressaiu como um fator determinante na motivação do turista e visitante a usarem este modal como meio de transporte para realizar o turismo urbano. Assim, o questionário começou também a ser aplicado aos moradores, na metade do tempo que durou o pré-teste. Nesse período foi obtido um número de questionários preenchidos igual entre cicloturistas e moradores. O motivo disso é que, de acordo com as observações in loco, o número de moradores que alugam bicicleta é maior do que o de cicloturistas.

Como o questionário inicial buscava conhecer o perfil do turista e do morador que realiza cicloturismo urbano, após a pré-qualificação sofreu modificações relativas às técnicas e procedimentos. Também houve a preocupação em vincular cada uma das perguntas a uma fundamentação teórica a ser testada empiricamente. Nesse processo de transformação para a formulação de um questionário definitivo,

Nesse contexto, o primeiro passo desenvolvido foi à construção de uma matriz conformada por variáveis constitucionais e operacionais para turistas e moradores, conforme consta no quadro que segue Quadro 5. Estas variáveis foram fundamentadas pelos conceitos de percepção e sentido de pertencimento, além, de dados demográficos e as características do passeio em bicicleta.

O questionário foi dividido em duas partes. A primeira destinada a conhecer o perfil tanto do turista/excursionista que realizam cicloturismo urbano e dos moradores locais que realizam ciclolazer na cidade. As perguntas foram demográficas e sobre as características do passeio em bicicleta. A segunda parte, considera a possibilidade de obter informação sobre a percepção do turista e o sentido de pertencimento do morador em relação à cidade por meio do uso da bicicleta.

Para essa finalidade, foram elaboradas 23 afirmativas para turistas/excursionistas e 25 afirmativas para moradores a serem respondidas por meio de uma Escala Likert. Baseada em algumas variáveis como pode ser visto no Quadro 5 - Variáveis constitutivas e operacionais para avaliar cicloturistas/ciclo-excursionistas e moradores locais

De acordo com Malhotra (2001, p. 255), essa escala de classificação é amplamente utilizada e exige que os entrevistados expressem o grau de concordância ou discordância com cada afirmação sobre objetos de estímulo. Com base nessa técnica, a escala foi formada por cinco categorias de resposta: discordo totalmente, discordo em parte, concordo em parte e concordo totalmente. A escolha dessa escala ocorreu em virtude da facilidade de compreensão pelo entrevistado e a rapidez de aplicação.

Moradores que realizam ciclolazer		Cicloturistas urbanos e ciclo-excursionistas	
Variáveis constitutivas	Variáveis operacionais	Variáveis constitutivas	Variáveis operacionais
Sentido de pertencimento e laços de afeto pela cidade gerada pelo cicloturismo urbano.	-Nível de proximidade com a cidade gerada pelo cicloturismo urbano. -Identificação com as características cidade na qual mora. -Maior consciência sobre os pontos turísticos da cidade. -Participação social sobre a mobilidade urbana.	Percepção da cidade e o impacto na vida dos turistas pela experiência do cicloturismo urbano.	-Nível de proximidade com a cidade gerada pelo cicloturismo urbano. -Lembrança da cidade de origem - Sentimento de segurança ao andar de bicicleta - Identificação com as características cidade. - Vontade de repetir a experiência
Percepção da cidade pelos moradores e o impacto emocional na vida depois de realizado o cicloturismo urbano.	-Mudança de visão referente à cidade depois do passeio de bicicleta. -Conhecimento e redescobrimto de mais lugares turísticos pela bicicleta. -Maior conhecimento dos atrativos turísticos da cidade através da bicicleta -Nível de satisfação da experiência do uso da bicicleta para lazer.	Perfil do turista que realiza cicloturismo urbano.	-Mudança de visão da cidade através da bicicleta. -Maior quantidade de pontos turísticos visitados. -Nível de satisfação da experiência turística gerada pelo cicloturismo urbano.
Perfil do morador que realiza	-Dados demográficos -Nível de uso da bicicleta	Características da experiência	-Dados demográficos -Nível de uso da bicicleta

cicloturismo urbano na cidade.	-Outro meio de transporte utilizado -Meio de conhecimento sobre a atividade	do cicloturismo urbano na cidade.	-Outro meio de transporte utilizado -Meio de conhecimento sobre a atividade
Características da experiência da do cicloturismo urbano na cidade.	-Lugares visitados -Com quem realizou a atividade do cicloturismo urbano. -Quilômetros percorridos no passeio -Razoes pela preferência de realizar cicloturismo urbano na cidade.		Lugares visitados Com quem realizou a atividade do cicloturismo urbano. Quilômetros percorridos no passeio Razoes pela preferência de realizar cicloturismo na cidade.

Quadro 5 - Variáveis constitutivas e operacionais para avaliar cicloturistas/ciclo-excursionistas e moradores locais

Fonte: A autora (2016)

➤ Definição da amostragem

Após a definição do questionário, determinou-se o tipo de amostragem que seria mais adequado neste estudo. Assim, definiu-se o tipo de amostragem probabilística, especificamente foi usado o método de amostra aleatória estratificada (AAE) (SCHEAFFER; MENDENHALL; OTT, 1986).

Para a amostragem pudesse representar claramente a percepção da cidade e um perfil destes públicos alvos. Nesse contexto, na aplicação das entrevistas a empresa de cicloturismo urbano foi pedida a informação sobre o numero de alugueis realizados por mês aproximadamente: na qual, a empresa Kuritbike realiza 520 alugueis por mês e a empresa Bike Tour Club um número 280 locações. Considerando o aluguel de bicicletas representado pelos moradores locais em um 70% e de turistas e excursionistas em um 30%.

Como pode ser vista na Tabela 1.

Tabela 1- Tamanho amostral dos públicos-alvo

Numero de estratos	2			
Coefficiente de confiança	95%			
Precisão Absoluta	4%			
Tamanho amostral	Universo	%	Ótima	Real
Moradores locais	560	70%	241	243
Turistas – Excursionistas	240	30%	103	119

Fonte: A autora (2016)

E foram definidas algumas características destes públicos alvos a serem entrevistados como pode ver no Quadro 6.

Variáveis	Morador local	Cicloturista e ciclo-excursionista
Ator	Morador da cidade, homens e mulheres. Exclui-se neste ponto aos estrangeiros que morem atualmente na cidade.	Nacional e internacional: é a pessoa que sai de seu lugar de origem e passa pelo menos 24 h no lugar que visita, Homens e mulheres desde. Visitante nacional e internacional: aquele que passa o dia fazendo turismo, mas, não pernoita no lugar. Homens e mulheres desde
Idade	Desde 15 anos de idade até maiores de 60 anos. Os menos de 15 anos serão considerados no item família.	
Área geográfica	Referente à área geográfica, determinou-se que o questionário seja aplicado na empresa Kuritbike no centro cívico.	

Quadro 6 - Características dos públicos-alvo

Fonte: A autora (2016)

Os questionários foram aplicados sob a responsabilidade da pesquisadora mestranda, com auxílio de duas alunas do PIBIC do programa Pós-Graduação em Gestão urbana. A aplicação do instrumento foi realizada nos meses de Setembro e Outubro ano 2016, especificamente nos finais de semana (sábado e domingo) e três dias durante a semana nos turnos de manhã e da tarde, nas dependências da empresa Kuritbike.

c) Terceira fase

Está dividida em duas partes Uma vez obtidos os dados nas duas primeiras fases da pesquisa, começa a terceira fase de análise de resultados. De acordo GIL (2008, p. 175), a análise dos dados é um processo que envolve diversos procedimentos: codificação das respostas, tabulação dos dados e cálculos estatísticos.

A análise de resultados relativo às entrevistas realizadas nas instituições publicas foi desenvolvida por meio da técnica de Análise de Discurso (AD). Conforme Orlandi (2005) a análise de discurso concebe a linguagem como mediação necessária entre o homem e a realidade natural e social. Essa mediação é o discurso e torna possível tanto a permanência e a continuidade quanto o deslocamento e a transformação do homem e da realidade em que ele vive. O discurso é assim palavra em movimento, pratica de linguagem: como o estudo do discurso observa-se o homem falando. Na análise de discurso, procura-se compreender a língua fazendo sentido. A AD reflete sobre a maneira como a linguagem está materializada na ideologia e como a ideologia se manifesta na língua e é no discurso onde se pode observar

essa relação entre língua e ideologia, compreendendo-se como a língua produz sentidos por/para os sujeitos (p.15-17).

A AD visa fazer compreender como os objetos simbólicos produzem sentido, analisando assim os próprios gestos de interpretação que ela considera como atos no domínio simbólico, pois eles intervêm no real do sentido. Há gestos de interpretação que o constituem e que deve ser capaz de compreender, em outras palavras, a AD visa à compreensão de como um objeto simbólico produz sentido, como ele está investido de significância para e por sujeitos (p.25). Nesse contexto, foram transcritas as gravações das entrevistas realizadas a cada instituição e foram analisadas as suas respostas. Foram comparadas as respostas das perguntas que são totalmente idênticas para todas e dessa forma, observar e avaliar as similitudes ou não sobre as variáveis anteriormente citadas. E dessa forma começar a desenvolver o próximo capítulo de análise de resultados desta pesquisa.

Para o análise de resultado dos questionários aplicados a moradores e cicloturistas/ciclo-excursionistas se utilizou o software aplicativo IBM SPSS por meio do teste de Kruskal-Wallis com a técnica denominada ANOVA independente, por meio da técnica de um fator que pode ser utilizada para testar diferenças entre grupos independentes. O valor do teste é de nível de significância 0,05 (FIELD, 2009, p. 490-492). Nesse sentido, as perguntas da primeira parte do questionário foram as variáveis analíticas que de forma independente foram analisadas de acordo as afirmativas da Escala Likert. O objetivo foi conhecer as diferenças que pudessem existir em cada categoria das variáveis. O total dos testes estatísticos encontra-se nos apêndices da pesquisa.

No entanto, para ter uma análise detalhada dessas diferenças identificadas foi usado o teste de resíduos padronizados (RP), a qual fornece essa informação em relação a valores que se afastam ao esperado podendo determinar a intensidade dessas relações correspondentes às diferenças. Nesse caso, embora a contagem de frequência nas respostas seja maior a porcentagem do intergrupo (dentro do grupo) é menor, e dessa forma o teste RP entrega a informação especificando a quem pertence as diferenças neste caso de percepção, solucionando o problema da porcentagem de distribuição intergrupo. O valor do RP alcança ou supera +1,96. Nível de significância 0,05. Para efeitos desta pesquisa se tomaram os valores próximos a +1,96 ou maiores (AGRESTI; FINLAY, 2009).

E complementado esta análise se utilizou o recurso de gráficos de correspondência múltipla (AC). Com finalidade de se estudar as relações existentes simultaneamente entre um conjunto de variáveis, AC, é uma técnica multivariada usada para analisar relações não lineares e dados com respostas categóricas, tendo como objetivo agrupar variáveis e

representa-las de forma visual a relação entre as categorias das variáveis (MINGOTI, 2005). Além disso, usaram-se recursos de gráficos de barra do programa Excel.

4 ANÁLISE DE RESULTADOS

Nesta etapa da pesquisa se apresentam as interpretações e resultados da informação obtida por meio da aplicação dos instrumentos considerados na metodologia deste estudo. Visando um desenvolvimento global do modal bicicleta via cicloturismo urbano, integrando ambos os resultados que de forma compacta proporcionem um panorama desta atividade na cidade de Curitiba. Para esses fins, esta parte do estudo está dividida em duas fases: a primeira ligada com a interpretação do nível de articulação entre as instituições públicas competentes nas áreas abordadas e como essa articulação influencia a formulação de políticas públicas que beneficiem o desenvolvimento do cicloturismo urbano como atividade turística da cidade. Portanto, esta primeira fase baseia-se nas entrevistas realizadas aos seguintes representantes dos órgãos públicos: o Sr. Gustavo Garrett, responsável da área de Mobilidade Urbana na Secretaria Municipal de Transporte (SETRAN); o Sr. Carlos Miranda, encarregado de Ciclo Mobilidade do Instituto de Planejamento e Pesquisa de Curitiba; A Sra. Lucélia Auriquio, encarregada de relações públicas e a Sra. Carla Mannich, técnica em turismo, representantes do Instituto Municipal de Turismo (IMT) e por ultimo o Sr. Rodrigo Miranda, encarregado do programa Ciclolazer da Secretaria Municipal de Esporte, Lazer e Juventude (SMELJ). As entrevistas foram realizadas durante os meses de Novembro e Dezembro do ano 2016. Nesse contexto, pretendeu-se interpretar o pensamento e posicionamento de cada órgão público sobre o desenvolvimento da atividade do cicloturismo urbano, e, sobre seu nível de articulação para isso acontecer, visando conhecer a brecha entre o discurso e a realidade na cidade. Também, por meio dos resultados dos questionários foi possível identificar um perfil de cada público-alvo e analisar a sua percepção da cidade gerada durante o passeio de bicicleta na cidade.

A segunda fase abrange a interpretação da percepção dos públicos-alvo sobre a cidade em relação ao ciclolazer e ao cicloturismo de acordo ao uso de testes não paramétricos citados na metodologia, visando uma ligação com a fundamentação teórica e relacionando as entrevistas com os órgãos públicos, permitindo uma análise profunda e comparando ambos os resultados. Além disso, mostra-se a experiência das empresas de cicloturismo da cidade de Curitiba.

4.1 A ARTICULAÇÃO DOS ORGAOS PÚBLICOS NO DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO NA PERSPECTIVA DA GESTÃO URBANA

No Brasil, as competências dos municípios cresceram significativamente com o retorno do processo democrático. Outorgando-lhe maior autonomia política, legislativa, administrativa, financeira e organizativa, na constituição da república no ano 1988 e dessa forma os municípios consagram-se como membros integrantes do conjunto federativo Brasileiro. Portanto, a articulação entre os departamentos torna-se relevante para o desenvolvimento das cidades, considerando que a atuação de um setor da prefeitura produz reflexos em outros setores, pois, os temas se interligam e comunicam naturalmente (BRASIL, 2008, p. 7). Nesse contexto, cada município fazendo uso da sua autonomia é responsável pela busca desse desenvolvimento mais sustentável, em prol de uma melhor qualidade de vida dos moradores locais. Assim, a mobilidade urbana torna-se relevante nas questões da cidade, buscando o equilíbrio no convívio entre os diferentes modais de transporte, possibilitando e oferecendo mais opções e facilidades de deslocamento. Nesse contexto, surge a bicicleta como um modal de transporte alternativo que por meio de uma infraestrutura cicloviária eficiente não só o morador possa se ver beneficiado, a cidade, mas também a atividade turística possa se beneficiar desse avanço contribuindo para o desenvolvimento do cicloturismo, ampliando a oferta turística, na qual os turistas tenham alternativas de realizar na cidade.

Dessa forma, e para começar esta análise, a SETRAN expressa a sua aproximação específica na área do cicloturismo, com o apoio ao IMT por meio de ações concretas, como a verificação das rotas cicloturísticas criadas pelo instituto, por exemplo: “Curta Curitiba by Bike” e “Poty by Bike”. Estes roteiros foram criados em conjunto, visando à segurança e o conforto tanto para os moradores locais como para os turistas (GUSTAVO GARRETT).

O IMT por sua parte concorda e confirma essa aproximação, determinando que a SETRAN atua como consultor normativo e no apoio da realização de eventos na cidade, não necessariamente na área do cicloturismo. No entanto, atualmente estão realizando em conjunto um projeto de cicloturismo que integraria vários municípios da Região Metropolitana de Curitiba. Porém, enfatizam sobre um nível de articulação mínima com as demais instituições (CARLA & LUCEILA). Para a efetivação desse projeto de cicloturismo

da Região Metropolitana de Curitiba, precisa-se a criação de uma forma jurídica que permita tal associação. Portanto, propõe-se a criação de um consórcio, que seria a forma de cooperação mais efetiva entre municípios, já que é capaz de compartilhar estruturas gerenciais, administrativas e de apoio técnico de maior qualificação. Além disso, o consórcio visa a viabilização da gestão pública nos espaços urbanos e micro regionais, na qual a solução de problemas pode-se dar por meio de ações em conjunto (BRASIL, 2008, p.14).

Outra característica da gestão urbana é a realização do trabalho público de forma articulada, no qual diferentes atores-chaves com objetivos em comum direcionam seus esforços na procura dos resultados, gerando o complexo conjunto de atividades que acontecem nos assentamentos humanos (MATTINGLY, 1995). No entanto, nota-se que o trabalho desenvolvido até agora entre estes dois órgãos públicos, mesmo ainda não sendo uma articulação sólida, proporciona uma comunicação fluida e ativa. Essa articulação contribui no incentivo do uso da bicicleta, não só como modal de transporte, mas também com fins de lazer e turísticos. Além disso, essa parceria auxilia na transformação da cultura local no uso da bicicleta, gerando modificações na paisagem urbana da cidade e no aproveitamento da infraestrutura cicloviária, podendo ser usada por qualquer pessoa usuária da bicicleta.

O representante do IPPUC ressalta sobre a inexistência de uma articulação a nível municipal que permita a realização de projetos para mobilidade urbana com foco na bicicleta em conjunto com a estratégia do turismo, considerando pertinente e necessária uma possível articulação efetiva na prática. Reconhecendo a articulação existente com a SETRAN como uma opção mais próxima em comparação com as outras instituições. Além disso, todos os projetos em desenvolvimento passam por uma consulta da SETRAN visando aprimorar essas ideias (CARLOS MIRANDA).

O representante da SETRAN confirma a articulação com o IPPUC principalmente pela formulação do planejamento cicloviário, que é realizada em conjunto e antes da aprovação de qualquer projeto (GUSTAVO GARRETT). Nesse sentido, os gestores urbanos são os responsáveis pelas reformas políticas necessárias para melhorar o nível de prestação de serviços e aumentar a competitividade das cidades visando, por meio destas reformas, o aumento do desempenho geral dos municípios, otimizando-o ainda mais, exigindo uma abordagem integrada e não setorial (DIJK, 2008). Além disso, os atores destas instituições mencionadas possuem a característica particular de serem ciclistas. Esse fator facilita o processo de planejamento, pois possibilita que a infraestrutura cicloviária esteja de acordo com as demandas reais dos ciclistas, chegando a convenções de forma fácil e eficiente. Também, percebe-se a intenção desses órgãos em desenvolver ações em conjunto e enfatizar

que uma possível articulação de forma concreta por meio de um planejamento deviesse existir e ser constantes ao longo tempo.

A relação entre a bicicleta e o turismo tomou maior conexão pela existência do projeto Circuito Interparques, porém, o IPUCC não possui maior vinculação com o IMT em outros projetos, acreditando que uma possível articulação beneficiaria em grande medida a cidade, tornando-se uma ação que devesse existir no futuro (CARLOS MIRANDA). No entanto, o IMT, reconhece a vinculação com o IPPUC por meio de uma ação específica na formulação de um mapa turístico para a cidade, na qual se pretende incorporar as ciclovias existentes, aproveitando os mapas cicloviários produzidos pela instituição. Dessa forma, pode-se observar um vínculo mínimo, por meio de ações concretas, porém, informal de cada órgão público, para decisões temporárias e importantes.

No entanto, principalmente as ações entre a SETRAN, o IPPUC e o IMT tem se destacado, porque embora não exista uma articulação sólida, elas têm conseguido se comunicar com os recursos necessários. Porém, o cicloturismo urbano não é reconhecido nos planejamentos das outras instituições pesquisadas, não existindo um planejamento entre esses órgãos que pudesse contribuir e ativar ainda mais esta atividade turística.

O IMT, em relação à existência do Conselho Municipal de Turismo de Curitiba (COMTUR), diz que não existe uma parceria sólida, e que vê necessária a existência de uma articulação mais prática, na qual a COMTUR pudesse participar na execução das ações e dessa forma, pudesse evoluir nas suas funções. Atualmente, essa articulação atua como um relatório, mais do que um poder público, atuando como um fiscalizador e guia do trabalho do IMT e de normativas, mas não participando na realização dos projetos (CARLA & LUCÉLIA). Considerando que “a gestão urbana diz respeito sobre as decisões que desde o município de forma direta ou indireta, transformam o espaço local e impactam na vida dos moradores e usuários” (HERNANDEZ, 2004). Percebe-se a falta de articulação entre estes dois atores, embora existam alguns eixos dentre seus objetivos que os conectem, não possuem interação sólida que incentive a atividade do cicloturismo urbano.

No entanto, a SETRAN possui um nível de articulação básico e relativo com a SMELJ, especificamente no apoio de eventos esportivos, grupos de pedaladas (programa de Ciclolazer), entre outros. O apoio consiste na análise de viabilidade, como também na efetividade desses grupos, viaturas de agentes, para ter segurança, bloqueios, desvios, análise de desvios, eventos que precisam de suporte e apoio para sua execução. Em relação à SETRAN com a SMMA, seu vínculo até agora tem consistido só no pedido de paraciclos para

instalação nos parques e praças da cidade. Mas, não existe alguma ação concreta e nenhuma articulação efetiva (GUSTAVO GARRETT).

As articulações na prática entre o IPPUC e a SMELJ são mínimas. As parcerias e trabalho em conjunto existiram em um primeiro momento, porém, não tiveram continuidade. No entanto, o IPPUC é consciente das ações desenvolvidas pela secretaria e da possibilidade de dar continuidade se fossem disponibilizados os recursos, profissionais, de forma efetiva (CARLOS MIRANDA). De acordo com o representante da SMELJ, a articulação com a SETRAN, o IPPUC, o IMT e em conjunto com cicloativistas está somente relacionada à criação do programa do Ciclolazer por meio de reuniões até a sua implantação. Porém, não existe articulação sólida de apoio após a execução do programa. Mas, recebe ajuda da SETRAN em segurança e bloqueio da circulação de carros nos diversos eventos desenvolvidos pela secretaria (MARCELO MIRANDA).

No contexto da gestão urbana, o interesse da governança urbana está em melhorar as instituições locais por meio da articulação dos atores públicos e envolvidos nas políticas públicas urbanas (VASQUEZ, 2013). Visando um maior desenvolvimento da atividade do cicloturismo urbano, o fato de existir um interesse de trabalhar em conjunto é muito importante, na realidade ao existir uma articulação ou pelo menos uma aproximação, a atividade do cicloturismo pode ser beneficiada. No entanto, a gestão 2013-2016 encontra-se na etapa de término, com possibilidades de mudança de gestão. Dessa forma, podem existir pausas ou avanços nas políticas em formulação e nas já implantadas.

A gestão urbana pode ser considerada um instrumento da administração pública, buscando uma reforma no gerenciamento da cidade com equilíbrio entre o desenvolvimento social e econômico (BACLIJA, 2010). Torna-se relevante que essa reforma surja do trabalho articulado entre os órgãos públicos competentes nas áreas de mobilidade urbana com foco na bicicleta e da área estratégica do turismo, visando o desenvolvimento do cicloturismo urbano em Curitiba. Além disso, os novos desafios das cidades estariam em focar seus esforços de desenvolvimento baseados em uma gestão orientada nos critérios de sustentabilidade (FEBRES, 2011), esses critérios podem estar direcionados em oferecer e promover outras opções de meios de transporte, mais sustentáveis, para realizar o deslocamento e para fazer turismo. Neste ponto, a bicicleta surge como uma alternativa que promove ambos os focos, sendo uma promotora de maior saúde, além da mitigação da poluição sonora e ambiental, transformando a cidade em um lugar criado para as pessoas, um lugar mais humano. Portanto, as cidades preocupadas em focar os seus valores na qualidade de vida das pessoas, permitem a existência de uma vida mais saudável e produtiva, na qual, esse não é um objetivo e um valor

social, e sim um direito humano, um direito à vida e, sobretudo um direito ao desenvolvimento (CHACÓN, 2009).

Analisando o nível de articulação expressado por cada representante destas entidades públicas de Curitiba, nota-se uma falta de um vínculo formal e mais efetivo por meio de um planejamento concreto, coordenado e constante que promova uma aproximação, aproveitando os recursos já existentes na cidade, gerando, dessa forma, uma real articulação que beneficie a cidade.

A capital é um local de características próprias, dinâmico e complexo, na qual se torna essencial determinar uma forma de governá-la. Com a descentralização do poder nacional, os municípios ganharam uma maior autonomia e com isso maiores desafios, principalmente o desafio de oferecer a seus moradores qualidade de vida, e não só um espaço para a indústria e o comércio. Sendo a cidade o espaço territorial de maior aproximação com o morador, deve-se haver um comprometimento com novas formas de planejamento e intervenção, considerando os princípios de sustentabilidade dentro da política urbana (BACLIJA, 2013; ORNÉS, 2014).

Nesse sentido, pretende-se conhecer o grau de importância que cada representante público expressa sobre o modal bicicleta, não só no discurso, mas também em ações concretas. Pretende-se verificar a consolidação do uso desse modal e sua internalização na identidade da cidade, observando se há uma transformação da cultura local que reflete também como imagem turística no exterior. Visando verificar essa transformação da cidade, deve-se observar a atuação do gestor urbano na formulação de políticas cicloinclusivas. Uma das questões a analisar neste ponto trata-se das ideologias sociais destes representantes sobre a bicicleta, trazendo além das suas ideologias, as questões dos cicloativistas e da comunidade geral nessas políticas.

A importância dada ao modal bicicleta manifestou-se de forma relevante nas discussões do novo Plano Diretor do Município de Curitiba (PD), no qual, se enfatizam todos os modos de transporte, baseado na nova Lei de Mobilidade Urbana N°12.587 que se hierarquizam esses modais, deixando em primeiro lugar de importância o pedestre, logo o ciclista e por último o transporte coletivo e individual (GUSTAVO GARRETT). Assim, “os governos formulam e utilizam as políticas públicas, que podem ser definidas com a mobilização política-administrativa para articular e alocar recursos e esforços para tentar solucionar dado problema coletivo” (PROCOPIUK, 2013). Isso, porque a infraestrutura cicloviária na década de 1970 era contemplada para calçadas e para lugares de lazer,

principalmente para as pessoas usarem no final de semana, não sendo consideradas para o setor central e, além disso, existia uma baixa cultura sobre o uso da bicicleta, sendo a maioria usuários de baixo poder aquisitivo. Na atualidade, nota-se uma tendência ao aumento do número de ciclistas no setor central e por essa razão tem sido implementada mais infraestrutura cicloviária nessa zona.

O IPPUC e a SETRAN concordam sobre a importância desse modal nas discussões do novo Plano Diretor de Curitiba (PD). Nesse aspecto, o plano concentra alguns elementos específicos como a existência de um capítulo dedicado a bicicleta. Isso pode ser identificado como uma consequência positiva do trabalho dessas instituições. Sendo a sua maior dificuldade para se concretizar, a existência de conceitos antigos, sem base científica que precisam ser vencidos para introduzir um novo conceito relativo a ciclo mobilidade (CARLOS MIRANDA/GUSTAVO GARRETT). Além disso, observa-se a participação de cicloativistas na concretização de reformas e ações que foram transformando a cidade, tornando-a mais amistosa com a bicicleta e ganhando um espaço que cada dia é mais consolidado. Desta forma, se confirma que a participação da vizinhança na gestão urbana é fundamental para colocar em prática novas soluções urbanas (DIJK, 2010). Ao estar à bicicleta dentro do Plano Diretor de Curitiba, com um capítulo dedicado a esse modal, considera-se uma grande meta alcançada. Sendo um resultado do movimento ciclo ativista, do IPPUC, o Ciclo Iguaçu e a SETRAN, o qual, por meio um agrupamento de pessoas vinculadas à bicicleta, colocando o seu esforço, convicção, ideologias pela inclusão da bicicleta dentro do Plano Diretor de Curitiba. A gestão municipal (2013-2016) manteve uma intenção discursiva de uma forte inclusão desse modal dentro do governo (CARLOS MIRANDA). Nesse sentido, surge a criação do Plano Cicloviário de Curitiba 2013-2016 desenvolvido pelo IPPUC. Eles propõem uma política cicloinclusiva que objetivava o aumento da infraestrutura cicloviária de 127 km de Ciclovias em 2013 para até 300 km de ciclovias em 2016 entre vias calmas, Ciclorotas e passeios compartilhados. Como se pode observar na Tabela 2. As políticas são um conjunto de delineamentos, diretrizes, decisões, estratégias, regras, regulações, planos, projetos e programas, que são desenvolvidos pelo estado em participação da comunidade e que articulados podem enfrentar os problemas públicos que ameaçam o bem-estar local e dos moradores (CHACÓN, 2009).

Tabela 2 - Plano cicloviário de Curitiba 2013-2016

Tipo de infraestrutura	Dezembro 2013	Meta para 2016
Ciclovias, ciclo faixas e passeios compartilhados.	127 km	130 km
Vias calmas	-	90 km

Ciclorotas	-	80 km
Subtotal	127 km	300 km
Paraciclos públicos	80 un.	5000 un.
Bicicletários com integração ao sistema coletivo	-	21 un.

Fonte: Plano Cicloviário de Curitiba (2013)

O Plano Cicloviário incluía a implementação de ciclovias em algumas ruas estratégicas da cidade, e, a construção de vias calmas, como se mostra a Tabela 3. Também a instalação de Paraciclos para um maior conforto nos ciclistas. Esses investimentos embora não tenham alcançado a meta contribuem o aumento do uso desse modal, na qualidade de vida das cidades e dos moradores locais e tendo também como consequência o conforto dos turistas.

Tabela 3 - Projeto plano cicloviário por rua em Curitiba

Item	Micro rede – Bairro CIC	Via Calma da Sete de Setembro	Via Ciclável na Manoel Ribas	Circuito Inter- parques
Vias Estruturantes (ciclovias e ciclofaixas):	15 km	6,3 km	5,5 km	47 km (Oito parques)
Ciclorotas:	4,5 km	-	-	-
Total:	19,5 km	6,3 Km	5,5 km	47 km
Custo estimado de obras	R\$ 5.750.000,00	R\$ 1.518.300,00	R\$ 10.000.000,00	
Paraciclos	Instalação	25 conjuntos	Custo de obra	R\$ 120.000,00

Fonte: Plano cicloviário de Curitiba (2013)

O investimento realmente executado desse projeto foi mínimo, aproximadamente não se atingiu os R\$ 7 milhões em quatro anos. Dessa forma, a meta do governo de criar 300 km de ciclovias não foi alcançada, chegando a uma implementação de apenas 90 km de infraestrutura cicloviária na cidade. A responsabilidade não está relacionada somente com uma posição política, mas também com a conjuntura econômica do Brasil há dois anos, que não possibilitou um novo investimento (CARLOS MIRANDA). Nesse contexto, o investimento feito realmente pelo governo não condiz com o nível de importância ao modal bicicleta feita no discurso. Além disso, o Plano Cicloviário teve vários empecilhos para seu desenvolvimento, como a não realização de uma pesquisa previa para conhecer as demandas efetivas dos ciclistas que tivesse entregado maior conhecimento sobre o potencial da bicicleta na cidade. No entanto, está se realizando pesquisa de origem destino, pelo consórcio Portugal e Brasil, visando uma influencia destas pesquisas nos novos projetos. Permitindo a elaboração de um plano setorial de transporte e dentro dele um plano sub-setorial para a bicicleta efetiva. No Plano Cicloviário, não existe um monitoramento efetivo e estratégico, ele estabelece metas e ações que deveriam ter um comprometimento de ser atingidas no tempo (CARLOS MIRANDA).

4.2. DESCRIÇÃO DAS EMPRESAS DE CICLOTURISMO URBANO NA CIDADE DE CURITIBA

<p>A empresa inicia no ano 2010 como consequência do desenvolvimento da infraestrutura cicloviária que interliga os parques na cidade e pelo gosto da bicicleta. No início, contavam com cinco bicicletas, na atualidade possuem 130 para aluguel tanto de moradores locais e turistas. A empresa é administrada pelos seus donos de forma permanente e dois colaboradores freelance que apoiam no funcionamento. O perfil dos usuários que alugam bicicleta está composto por famílias com filhos, jovens, terceira idade, estudantes, empresários, donas de casa de todas as idades. Um dos empecilhos para desenvolver a atividade é o tempo, principalmente à chuva, influenciando consideravelmente na decisão das pessoas a passear de bicicleta. Realiza um planejamento estratégico de forma semestral, e como resultado disso, a criação de novas promoções e um levantamento de perfil dos clientes. A empresa na temporada de verão é uma atividade lucrativa, rentável. Porém, na estação do inverno obtém um lucro mais baixo em comparação do verão.</p> <p>Os donos da empresa, em seus inícios trabalhavam as bicicletas da prefeitura de Curitiba. Isso ajudou a obter maior experiência na área. Na concepção da empresa não percebe que existam parcerias entre o setor público e o privado como apoio a atividade do cicloturismo. Porém, valoriza o esforço do setor público relativo à promoção e conscientização para o uso da bicicleta nas redes sociais, panfletos e palestras com convidados internacionais, atividades, entre outros. Sem dúvida, esse trabalho contribui ao setor privado.</p>	<p>A empresa inicia no ano 1966 contando com rotas cicloturísticas em São Paulo, Minas Gerais, porém com um cicloturismo esportivo e de competição. Além disso, tem uma escola de bicicleta. A empresa possui entre 8-10 colaboradores temporários e 5 colaboradores permanentes. Possui um stock de 10 bicicletas para aluguel. Mas, não se identificando como uma empresa de cicloturismo. O perfil das pessoas que alugam a bicicleta são principalmente jovens.</p> <p>A bicicleta é um instrumento transformador e consegue unir famílias, amigos, as pessoas em geral. Na perspectiva do empresário, os avanços do cicloturista estão na confiança, segurança e interação com outros turistas e moradores do lugar que visita. Porém, ainda observa-se a falta de respeito, de conscientização no uso da bicicleta, os acidentes, os roubos e assaltos nos ciclistas.</p> <p>A empresa preocupa-se de trabalhar as questões de segurança, e o respeito a flora e a fauna. Um dos empecilhos de desenvolver a atividade está na topografia da cidade e não ao tempo. Já que o usuário da empresa é um turista extremo.</p> <p>A empresa não realiza dados estatísticos gerando informação estratégica. Além disso, realiza a rota turística antes da viagem com os seus clientes acontecer. Segundo o empresário, a atividade do cicloturismo não é rentável, a empresa se mantém principalmente pela venda de acessórios e concertação de bicicleta. Durante o inverno a empresa tem o maior lucro. O dono da empresa não observa uma preocupação por parte do setor público no investimento para o cicloturismo urbano.</p>
<p>Entrevistada: Helen Lima Data: 19 de Janeiro Local: Empresa Kuritbike</p>	<p>Entrevistado: Jose Reis Data: 16 de Janeiro Local: Empresa Bike Tour Club</p>

dro 7 - Empresas de cicloturismo em Curitiba
Fonte: Elaboração própria pela autora (2016)

Qua

4.3 PERFIL E PERCEPÇÃO DOS PÚBLICOS-ALVO DURANTE O PASSEIO DE BICICLETA

Visando conhecer a percepção global dos usuários do passeio de bicicleta considerados neste estudo (moradores locais e turistas/excursionistas) referente ao desenvolvimento do ciclolazer como atividade recreativa na cidade de Curitiba. Definiram-se variáveis analíticas que pudessem trazer a compreensão das percepções destes públicos-alvo.

Além disso, identificaram-se algumas características que pudessem contribuir em um perfil, compacto e global de quem usa a bicicleta como fins de lazer e turísticos. Nesse caso, a continuação de uma análise das diferenças identificadas de acordo a categoria dos usuários, moradores locais e cicloturistas/ ciclo-excursionistas. Como pode se observar na tabela a divisão destes dois públicos-alvo.

Tabela 4 - Categoria do usuário para fins de lazer e turísticos

		Frequência	Porcentagem	Porcentagem válida	Porcentagem cumulativa
Válido	Morador	244	66,5	66,5	66,5
	Turista	123	33,5	33,5	100,0
	Total	367	100,0	100,0	

Fonte: A autora (2016)

Nesse contexto, detectaram-se algumas diferenças nas percepções entre estes públicos-alvo durante a realização do passeio de bicicleta. Como pode ser observado na seguinte tabela.

Tabela 5 - Diferenças de percepção entre o morador local e o turista

	Qui- quadrado	Gl	Significânci a Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Passear de bicicleta é uma atividade característica de Curitiba	5,445	1	,020	,019	,000
Existe divulgação adequada do cicloturismo urbano em Curitiba	6,081	1	,014	,014	,000
Há facilidade de se deslocar de bicicleta em Curitiba	26,789	1	,000	,000	,000
Foi possível visitar de bicicleta os pontos turísticos relevantes de Curitiba	7,378	1	,007	,006	,000
A infraestrutura cicloviária de Curitiba é eficiente para realizar cicloturismo	19,392	1	,000	,000	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi respeito entre motoristas e ciclistas	10,934	1	,001	,001	,000
A chuva é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	13,385	1	,000	,000	,000

Durante o passeio de bicicleta me aproximei da natureza da cidade	7,909	1	,005	,005	,000
Durante o passeio de bicicleta tive medo de ser assaltada	11,193	1	,001	,001	,000
Durante o passeio de bicicleta eu preferi usar só as ciclovias	4,317	1	,038	,038	,000

Fonte: A autora (2016)

Nesse caso, por meio do teste de resíduos padronizados, pode-se especificar com maiores detalhes estas diferenças, na qual, identifica-se que os turistas que decidiram realizar cicloturismo na cidade têm uma maior tendência a concordar sobre características positivas dessa atividade, como por exemplo: ao perceber que realizar o passeio de bicicleta é uma característica da cidade de Curitiba, concordando com uma adequada divulgação dessa atividade, facilidades de se deslocar visitando os pontos turísticos mais relevantes, enxergando a eficiente infraestrutura cicloviária existente, pelo qual discorda-se parcialmente na sua preferência de usar só as ciclovias, se arriscando ao conviver com os outros modais de transporte, percebendo o respeito entre motoristas e ciclistas. Além disso, os cicloturistas e ciclo-excursionistas estão dispostos a realizar o passeio independente do fator tempo, onde a chuva não se torna um empecilho e consegue ter uma maior aproximação com a natureza da cidade, sem inseguranças, sem medo de serem assaltados. Uma diferença em comparação com o morador local, que de acordo com os resultados do teste, consegue ser mais crítico discordando dessas afirmações, sendo o cicloturista mais satisfeito com a sua experiência com a bicicleta na cidade.

Com a finalidade de aprofundar esta discussão, apresenta-se no seguinte gráfico a percepção entre turistas e moradores locais, verificando se a atividade do cicloturismo é valorizada pela cidade.

O gráfico de análise de correspondência múltipla tem como objetivo mostrar de forma ilustrativa a percepção do turista e do morador local sobre a valorização do cicloturismo na cidade de Curitiba. Identificou-se que o morador percebe que o cicloturismo é valorizado pela cidade, enquanto o turista por meio da mesma afirmativa, não percebe a valorização do cicloturismo na cidade e o gênero não influi na análise. É importante destacar que embora os turistas percebam que o cicloturismo urbano é uma atividade característica da cidade, de acordo ao exposto anteriormente, esta atividade não é necessariamente valorizada pela cidade de Curitiba.

Como pode se observar no Gráfico 1.

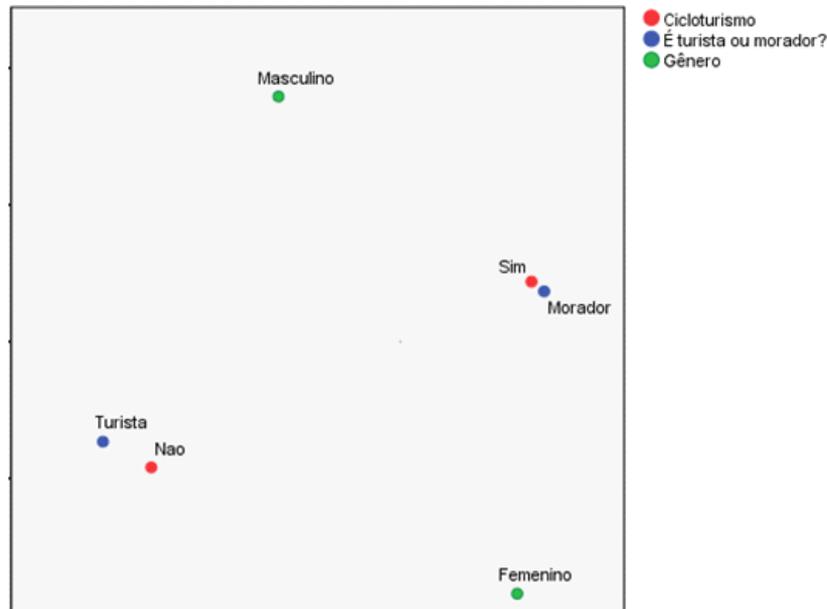


Gráfico 1 - O ciclolazer é valorizado na cidade de Curitiba?

Fonte: A autora (2017)

Nesse contexto, pode-se dizer que o cicloturista nacional ou estrangeiro embora a sua experiência seja majoritariamente satisfatória consegue observar a pouca valorização que existe sobre esta atividade de acordo ao potencial turístico na cidade. Acredita-se que por serem turistas principalmente dos estados de São Paulo e Rio de Janeiro, possuem a experiência de contar com o sistema de bicicletas públicas, podendo realizar passeios de bicicleta como atividade recreativa e realizar uma crítica a esta atividade. Além disso, os turistas que visitam Curitiba não permanecem na cidade um número de dias que permita enxergar a cidade de uma forma mais profunda, observando estas questões ao ponto de analisá-las em comparação com o morador local que pode conhecer sobre grupos de pedaladas existentes na cidade, o incentivo ao uso da bicicleta por parte dos cicloativistas e setor público, permitindo maior entendimento sobre a valorização desta atividade.

O 26% dos turistas tendem a permanecer por apenas um dia na cidade, e principalmente por motivos de negócios, visita a parentes e por lazer, havendo a possibilidade de diversificar a oferta da cidade por meio de novas opções e atividades turísticas (PDITS, 2013). Como pode ser observado na tabela:

Tabela 6 - Tempo médio de permanência do turista em Curitiba (em dias)

Origem	2003	2005	2007	2009	2010
Brasileiro	3,5	4,00	4,50	4,62	4,91
Estrangeiro	5,90	6,70	7,80	7,75	6,88

Fonte: Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável (2013)

A importância de se criar novos produtos turísticos está na possibilidade de aumentar a permanência de dias dos turistas na cidade e como consequência disso aumentar o gasto efetuado por esse público na capital. Essa criação visaria à possibilidade de desenvolver mais de uma atividade turística, ativando a economia local.

Além disso, é importante destacar que o morador local percebe a valorização do ciclolazer pela cidade, o que pode estar relacionado com o avanço na infraestrutura cicloviária, porém, não percebe esta atividade algo característico da cidade. Pode-se identificar uma carência de cultura da bicicleta, o que pode ter influência no desenvolvimento do cicloturismo urbano. A questão cultural é relevante, pois é necessário consolidar uma cultura ciclística em contraponto a automobilística que já está incorporada aos hábitos das pessoas e das cidades. A cidade é um reflexo social, por meio de um conjunto de símbolos, na qual, a cultura e os hábitos da população se vêm materializados. Portanto, não é só investir em infraestrutura, é também essencial à interação entre as políticas públicas tendo as pessoas como foco principal (SILVA; SCHROEDER, 2014, p. 2-10).

Dessa consolidação na identidade cultural de uma cidade, pode-se basear uma imagem turística. De acordo como o IMT, a bicicleta está ligada com a marca turística “Curta Curitiba”. Portanto, se consolidar o modal bicicleta como marca turística só beneficiaria a cidade. A bicicleta é um diferencial, ainda não é um produto turístico nem um atrativo capaz de motivar o fluxo turístico. Porém, este modal atrai turistas interessados numa qualidade de vida. Nesse sentido, ela tem a capacidade de aumentar o fluxo turístico, e continuar a agregar a imagem que Curitiba consolidou. No entanto, a bicicleta ainda não agrega, é só um potencial produto turístico (CARLA & LUCÉLIA).

Contribuindo a análise, o Gráfico 2 de correspondência múltipla visa entender a diferença entre o morador local e o cicloturista/ciclo-excursionista em relação a sua percepção sobre uma infraestrutura cicloviária eficiente de acordo ao uso da bicicleta no seu cotidiano ou não.

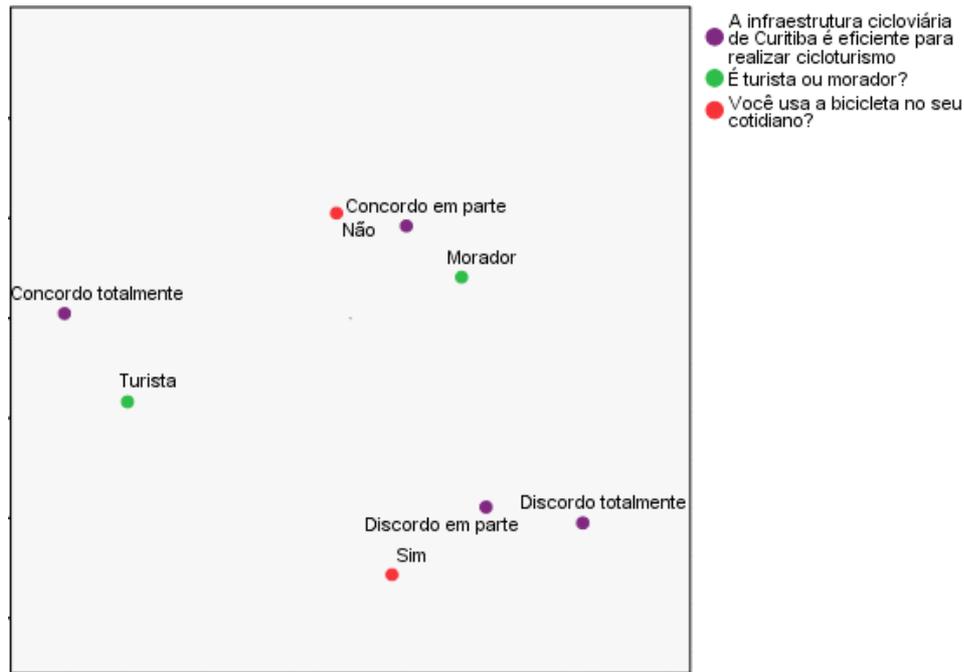


Gráfico 2 - Percepção da infraestrutura cicloviária de acordo ao uso cotidiano da bicicleta
 Fonte: A autora (2017)

De acordo com esse gráfico, o usuário que utiliza a bicicleta no seu cotidiano discorda em parte sobre a existência de uma eficiente infraestrutura cicloviária em comparação com quem não usa este modal com frequência, o qual consegue ter uma percepção diferente e dessa forma, concordando em parte com a afirmativa de que na cidade existe uma infraestrutura cicloviária eficiente e não influi entre as categorias de turistas ou moradores locais. Deve-se considerar que das viagens realizadas em Curitiba, apenas 1% se deram com o modal bicicleta (BID, 2015). Além disso, a bicicleta ainda não está definida em um plano de marketing que incentive o desenvolvimento desta atividade turística. No entanto, existe o interesse em criar parcerias público-privadas que incrementariam atividades do cicloturismo, no âmbito geral. Essa possibilidade encontra-se em processo de análise sobre os meios legais para uma possível articular formal. Porém, de acordo as representantes do IMT, não existe uma articulação efetiva

com as empresas de cicloturismo existentes na cidade, somente existe a possibilidade se apoiar mais fortemente as agrupações, associações, já que, por uma questão ética, não se poderia, beneficiar uma empresa em detrimento de outras (CARLA & LUCÉLIA).

Na sequência, mostram-se os resultados do total dos usuários entrevistados, sem a distinção da sua categoria (morador local ou cicloturista/ciclo-excursionista). Com a finalidade de conhecer a percepção de uma maior quantidade de usuários e sua experiência durante o passeio de bicicleta.

Assim, mostra-se na Tabela 7 a divisão do total dos usuários de acordo ao gênero. Identificando um número equitativo entre homens e mulheres.

Tabela 7 - Distribuição pelo gênero do total dos usuários

		Frequência	Porcentagem	Porcentagem válida	Porcentagem cumulativa
Válido	Masculino	186	50,7	50,7	50,7
	Feminino	181	49,3	49,3	100,0
	Total	367	100,0	100,0	

Fonte: A autora (2016)

De acordo ao gênero foram identificadas as seguintes diferenças, como se mostra na seguinte Tabela 8.

Tabela 8 - Diferenças de percepção de acordo ao gênero do total dos usuários

	Qui-quadrado	Gl	Significância Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
As minhas expectativas sobre passeio de bicicleta foram alcançadas	4,850	1	,028	,028	,001
Enxerguei a cidade de forma diferente durante o passeio de bicicleta	4,616	1	,032	,032	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi que moradores usam intensamente a bicicleta	6,062	1	,014	,014	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi respeito entre motoristas e ciclistas	5,492	1	,019	,019	,000
Durante o passeio de bicicleta me aproximei da natureza da cidade	5,178	1	,023	,023	,000
Durante o passeio de bicicleta tive medo de ser assaltada	6,710	1	,010	,009	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi claramente a identidade cultural de Curitiba	9,987	1	,002	,002	,000
Durante o passeio de bicicleta eu preferi usar só as cicloviás	5,269	1	,022	,022	,000

Fonte: A autora (2016)

De acordo com o teste de resíduos padronizados o gênero feminino tem uma tendência maior a gerar uma percepção mais profunda em relação a enxergar a cidade de uma forma diferente por meio do passeio de bicicleta, na sua aproximação com a natureza da cidade e na apreciação de uma identidade cultural, enxergando o uso intensivo da bicicleta em outros moradores locais durante o passeio e expressou ter alcançado as expectativas geradas do passeio. Além disso, sente menor segurança, concordando parcialmente em relação a sentir medo de ser assaltada durante o passeio. Portanto, em busca dessa segurança tende a usar mais as ciclovias do que se integrar ao sistema de transporte, se ariscando a possíveis acidentes. Em comparação ao gênero masculino que tendeu a discordar em relação a estas afirmativas, mostrando um maior desapego e mais segurança na cidade durante a realização do passeio de bicicleta.

De forma ilustrativa, por meio do gráfico de correspondência apresentado abaixo, mostra-se que independente da categoria morador local ou cicloturista/ciclo-excursionista ambos os gêneros concordam em considerar que passear de bicicleta é uma atividade característica da cidade de Curitiba.



Gráfico 3 - Passear de bicicleta é uma atividade característica da cidade de Curitiba
Fonte: A autora (2016)

Deve-se observar a importância do passeio de bicicleta ser considerado uma atividade característica da cidade. Podendo significar o primeiro passo na consolidação da cultura da bicicleta, se tornando parte da paisagem urbana, dos costumes, de uma particularidade da cidade que poderia servir como marca turística para o exterior. Contribuindo de forma estratégica a formulação de projetos, políticas públicas, leis, porteiros que pudessem beneficiar o desenvolvimento dessa atividade tanto para fins de lazer como também turísticos.

De acordo com a faixa etária do total dos usuários que realizaram o passeio de bicicleta por meio da agência de viagens, porém, de forma independente, identificaram-se famílias com filhos pequenos e grandes (entre 2 a 14 anos). No entanto, para fins desta pesquisa os questionários foram aplicados a pessoas desde 15 anos até mais de 59 anos. Visando ter respostas conscientes que realmente expressem a realidade. Como pode ser observado na Tabela 9:

Tabela 9 - Faixa etária do total dos usuários

		Frequência	Porcentagem	Porcentagem válida	Porcentagem cumulativa
Válido	15-36 anos	251	68,4	68,6	68,6
	37-58 anos	111	30,2	30,3	98,9
	Mais de 59 anos	4	1,1	1,1	100,0
	Total	366	99,7	100,0	
Omisso	Sistema	1	,3		
Total		367	100,0		

Fonte: A autora (2016)

De acordo as faixas etárias, surgiram algumas diferenças, como pode ser observada na Tabela 10

Tabela 10 - Diferenças de acordo a faixa etária do total dos usuários

	Qui-quadrado	Gl	Significância Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Há facilidade de se deslocar de bicicleta em Curitiba	10,639	2	,005	,003	,000
A chuva é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	7,796	2	,020	,016	,000
Durante o passeio de bicicleta eu preferi usar só as ciclovias	7,852	2	,020	,017	,000

Fonte: A autora (2016)

De acordo com o teste de resíduos padronizados, observa-se diferenças especificamente nos usuários maiores de 59 anos na realização do passeio de bicicleta. Na qual, os usuários desta categoria discordaram totalmente na afirmativa de considerar fácil se deslocar pela cidade por meio deste modal, nesse caso, prefere o uso específico das ciclovias a usar ruas sem infraestrutura cicloviária. Também concordaram totalmente que o fator chuva influencia a sua decisão de realizar o passeio de bicicleta em comparação com as outras faixas etárias que não mostraram nenhuma diferença significativa com estas afirmativas. Nesse sentido, deve-se refletir sobre as interpretações das representações do IMT em relação que embora as rotas cicloviárias sejam para qualquer pessoa, não todas tem a capacidade de usar este modal. Considerando a topografia da cidade, em que em alguns bairros carecem de infraestrutura cicloviária, dificultando o uso da bicicleta e trajetos para algumas pessoas.

Como pode ser observado na Tabela 11 o nível de escolaridade do total de usuários da bicicleta, são principalmente pessoas com nível superior e pós-graduação. Cabe destacar que durante a aplicação dos questionários, percebeu-se que estes usuários já eram concursados ou tinham seu próprio negócio, e com conhecimento crítico de mobilidade urbana.

Tabela 11 - Nível de escolaridade do total dos usuários

		Frequência	Porcentagem	Porcentagem válida	Porcentagem cumulativa
Válido	Ensino Médio	80	21,8	21,9	21,9
	Ensino Superior	167	45,5	45,6	67,5
	Pós-graduação	119	32,4	32,5	100,0
	Total	366	99,7	100,0	
Omisso	Sistema	1	,3		
Total		367	100,0		

Fonte: A autora (2016)

De acordo ao nível de escolaridade se identificaram algumas diferenças que podem ser observadas na tabela Tabela 12.

Tabela 12 - Diferenças entre os níveis de escolaridade do total dos usuários

	Qui- quadrado	Gl	Significânci a Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
A chuva é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	9,517	2	,009	,004	,000

Fonte: A autora (2016)

As pessoas com nível de escolaridade relativo a ensino médio e pós-graduação discordam sobre a chuva ser um impedimento para realizar o passeio de bicicleta. Em comparação com as pessoas no nível de ensino superior que concordaram totalmente em ser a chuva um empecilho para realizar o passeio de bicicleta. De acordo com as representantes do IMT, o tempo da cidade de Curitiba é uma característica desconhecida para os visitantes. No entanto, para os moradores locais a chuva é uma característica da cidade, da qual estão mais acostumados, não sendo um empecilho para realizar a atividade, em comparação com turistas.

Visando contribuir o anterior, foi identificado no momento de aplicar os questionários que os usuários na sua maioria possuíam poder aquisitivo. Alguns deles preferiram não informar a sua renda, nesse caso, foi omitida essa informação. Como pode ser observado na seguinte tabela:

Tabela 13 - Faixa de renda do total dos usuários

		Frequência	Porcentagem	Porcentagem válida	Porcentagem cumulativa
Válido	R\$ 0- R\$5.000	186	50,7	58,5	58,5
	R\$ 5.001- R\$ 10.000	88	24,0	27,7	86,2
	Mais de 10.001	44	12,0	13,8	100,0
	Total	318	86,6	100,0	
Omisso	Sistema	49	13,4		
Total		367	100,0		

Fonte: A autora (2016)

A única diferença identificada de acordo ao nível de renda pode ser observado na Tabela 14:

Tabela 14 - Diferenças entre as faixas de renda do total dos usuários

	Qui- quadrado	gl	Significância Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Foi possível visitar de bicicleta os pontos turísticos relevantes de Curitiba	6,597	2	,037	,036	,000

Fonte: A autora (2016)

De acordo com o teste de resíduos padronizados, identificou-se que os usuários com uma renda maior de R\$ 10.001 discordam totalmente da possibilidade de visitar os postos mais relevantes da cidade, em comparação com as outras faixas de renda na qual não mostram diferenças significativas.

De acordo a forma de realizar o passeio de bicicleta, especificamente sozinho ou acompanhado. Mostra-se na Tabela 15 que a total maioria dos usuários em preferir realizar esta atividade acompanhado/a de amigos, família, namorado/a etc. do que realizá-la sozinho.

Tabela 15 - Com quem foi realizado o passeio de bicicleta?

		Frequência	Porcentagem	Porcentagem válida	Porcentagem cumulativa
Válido	Sozinho	26	7,1	7,1	7,1
	Acompanhado	340	92,6	92,9	100,0
	Total	366	99,7	100,0	
Omisso	Sistema	1	,3		
Total		367	100,0		

Fonte: A autora (2016)

Como não foram identificadas diferenças nas categorias desta variável. Pretendeu-se confirmar uma questão levantada pelas representantes do IMT, relativas à segurança. O qual consistia no sentimento de segurança ao realizar o passeio de bicicleta em grupo em relação a fazê-lo sozinho. Como se mostra no seguinte gráfico de correspondência múltipla. Nesse contexto, se confirma que ao realizar o passeio de bicicleta em grupo as pessoas independentes do gênero discordam totalmente sobre ter medo de ser assaltadas durante o passeio.



No entanto, de acordo, ao representante do IPPUC, acredita-se a falta de infraestrutura é uma das causas do morador local ainda não adotar a bicicleta como meio de transporte. Isso, por meio da pesquisa de ciclo vida (1500 entrevistados- UFPR), o 47% das pessoas não utiliza a bicicleta pela pouca segurança, o qual está fortemente associado à infraestrutura. No entanto, a política de redução da velocidade motorizada em algumas vias tem contribuído para o desenvolvimento do uso da bicicleta da cidade.

De acordo com a experiência na realização do cicloturismo na cidade. Mostra-se a seguinte tabela:

Tabela 16 - Nível de experiência do cicloturismo na cidade

		Frequência	Porcentagem	Porcentagem válida	Porcentagem cumulativa
Válido	Sim	172	46,9	47,0	47,0
	Não	194	52,9	53,0	100,0
	Total	366	99,7	100,0	
Omisso	Sistema	1	,3		
Total		367	100,0		

Fonte: A autora (2016)

Foram identificadas algumas diferenças em relação a quem realiza pela primeira vez o passeio de bicicleta e quem não. Isso pode ser observado na seguinte tabela.

Tabela 17 - Diferenças de acordo a experiência do cicloturismo na cidade do total dos usuários

	Qui- quadrado	Gl	Significância Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
As minhas expectativas sobre passeio de bicicleta foram alcançadas	8,484	1	,004	,004	,000
A infraestrutura cicloviária de Curitiba é eficiente para realizar cicloturismo	13,054	1	,000	,000	,000
A chuva é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	5,658	1	,017	,017	,000

Fonte: A autora (2016)

Nesse caso, os usuários que experimentaram pela primeira vez o passeio de bicicleta percebem e concordam que a infraestrutura cicloviária da cidade é eficiente, e sentem que suas expectativas foram alcançadas na sua totalidade, expressando a chuva não ser um empecilho para realizar o passeio por meio deste modal. Nota-se quem já realizou esta atividade outras vezes possui uma crítica diferente e menos condescendente. Portanto, esse público discorda parcialmente em relação a perceber a infraestrutura cicloviária eficiente, suas expectativas são

alcançadas parcialmente e para estas pessoas a chuva torna-se totalmente um empecilho para realizar o passeio de bicicleta em Curitiba.

A seguinte tabela mostra dados em relação ao uso cotidiano da bicicleta por parte do total dos usuários.

Tabela 18 – Nível de uso no cotidiano da bicicleta do total dos usuários

		Frequência	Porcentagem	Porcentagem válida	Porcentagem cumulativa
Válido	Sim	104	28,3	28,7	28,7
	Não	259	70,6	71,3	100,0
	Total	363	98,9	100,0	
Omisso	Sistema	4	1,1		
Total		367	100,0		

Fonte: A autora (2016)

Nota-se que, de acordo a variável do uso cotidiano da bicicleta, existe uma diferença entre quem a usa no seu dia a dia e quem não. Esta diferença foi ao considerar a infraestrutura cicloviária eficiente para andar de bicicleta pela cidade. Como se pode observar na seguinte tabela.

Tabela 19 - Diferenças entre os usuários que usam e não usam a bicicleta no cotidiano

	Qui-quadrado	gl	Significância Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
A infraestrutura cicloviária de Curitiba é eficiente para realizar cicloturismo	5,198	1	,023	,023	,000

Fonte: A autora (2016)

O usuário que usa a bicicleta no seu cotidiano como meio de transporte discorda parcialmente frente a esta afirmativa, em comparação com os usuários que não usam este modal no seu dia a dia, os quais tendem a concordar. Porém, de acordo ao teste de resíduos padronizados não existem grandes diferenças.

Visando, aprofundar nessa afirmativa. De forma ilustrativa se apresenta o seguinte gráfico de correspondência.

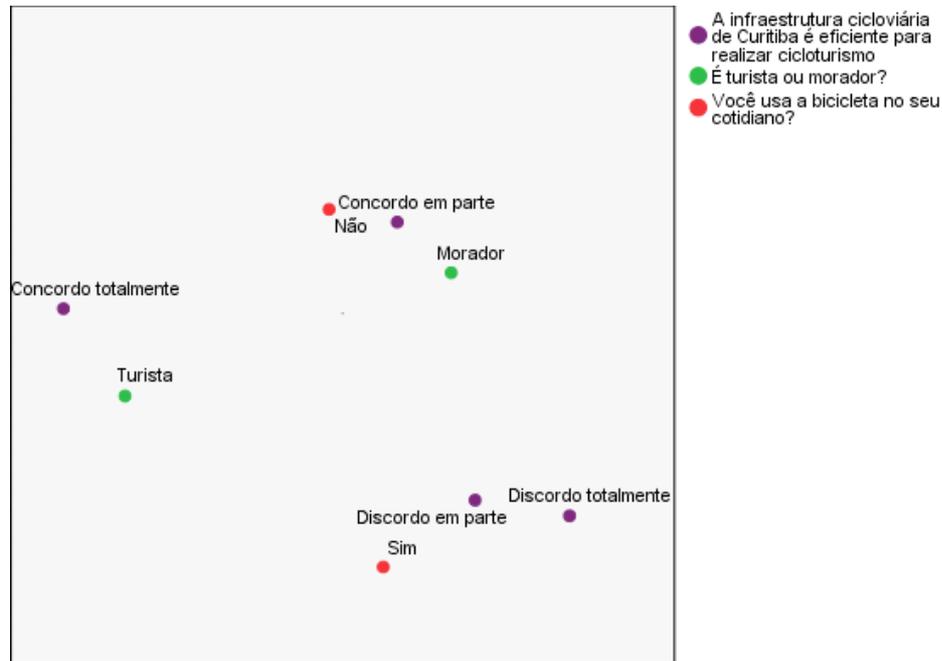


Gráfico 5 - Percepção da eficiência da infraestrutura cicloviária de acordo com a frequência de uso da bicicleta
 Fonte: A autora (2016)

Nesse caso, pretendeu-se identificar com maiores detalhes a diferença entre morador local e o cicloturista/ciclo-excursionista de acordo a seu nível de uso deste modal no seu cotidiano. Manifestando que o usuário que não usa a bicicleta frequentemente concorda na eficiência da infraestrutura cicloviária da cidade para realizar um passeio de bicicleta e quem usa este modal com maior frequência consegue ter uma maior crítica sobre o sistema cicloviário, pois este usuário tem um maior contato com a realidade.

A seguinte tabela mostra a distribuição de dados conforme os quilômetros percorridos.

Tabela 20 - Quilômetros percorridos do total dos usuários

		Frequência	Porcentagem	Porcentagem	
				válida	Porcentagem cumulativa
Válido	0-10 km	250	68,1	68,1	68,1
	11-30 km	111	30,2	30,2	98,4
	Mais de 31 km	6	1,6	1,6	100,0
	Total	367	100,0	100,0	

Fonte: A autora (2016)

Foram identificadas algumas diferenças entre os usuários que percorrem diferentes quilômetros durante o passeio de bicicleta, como podem ser observadas na seguinte tabela:

Tabela 21 - Diferenças de acordo a quilômetros percorridos pelo total dos usuários

	Qui- quadrado	gl	Significânci a Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Há facilidade de se deslocar de bicicleta em Curitiba	6,587	2	,037	,035	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi que moradores usam intensamente a bicicleta	10,348	2	,006	,004	,000
Durante o passeio de bicicleta eu preferi usar só as ciclovias	7,051	2	,029	,026	,000

Fonte: A autora (2016)

O teste de resíduos padronizados observou que os usuários que percorreram entre 11-30 km discordaram em perceber o uso intenso da bicicleta por parte dos moradores locais. Porém, os usuários que percorrem entre 0-10 km e 11-30 km concordam na afirmativa da facilidade de deslocamento por meio deste modal na cidade. Além disso, os usuários que percorreram entre 11-30 km discordam parcialmente na sua preferência de usar apenas as ciclovias durante o passeio de bicicletas em comparação com quem percorreu mais de 31 km, público esse, que concorda na sua preferência de usar só as ciclovias. Essa constatação se relaciona ao fato de que ao se percorrer distâncias maiores o usuário pode perceber as vulnerabilidades do sistema, sentindo a insegurança na bicicleta, refletindo no seu desejo de usar apenas as ciclovias, para maior conforto.

4.4 PERFIL E PERCEPÇÃO DO MORADOR LOCAL DA CIDADE POR MEIO DA ATIVIDADE DO CICLOLAZER

Após a análise e interpretação das percepções do total dos usuários entrevistados, realizou-se a interpretação das percepções de forma segregada de ambos os públicos-alvo: moradores locais e posteriormente o de cicloturistas/ciclo-excursionistas.

Visando o desenvolvimento da atividade do cicloturismo urbano, primeiro deve-se conhecer o grau de uso da bicicleta por parte dos moradores locais e como este público-alvo percebe a cidade por meio deste modal, além de sua opinião quanto ao desenvolvimento da atividade do ciclolazer na cidade de Curitiba. Nesse sentido, deve-se considerar que a sua preferência pelo uso da bicicleta pode se consolidar ao longo do tempo em uma cultura da bicicleta na cidade, tornando-se uma característica do lugar, capaz de motivar uma viagem.

Considerando que o lugar é formado pelos significados que uma pessoa atribui a esse contexto, onde nasce, cresce, constrói relações afetivas, trabalha e compartilha momentos de lazer gerando um sentimento profundo pelo lugar (TUAN, 1983). Nesse contexto, a cidade foi interpretada como lugar, no qual se pretendeu interpretar a percepção do morador local em relação à cidade por meio da realização de ciclolazer. Além disso, foram geradas séries de análises detalhadas que contribuíram a identificação das características destes moradores, o que pode ser chamado de um perfil desde morador usuário da bicicleta com fins de lazer.

A continuação se apresenta a contagem da escala Likert, que foi aplicada a este público-alvo, e, a partir desta escala, foram geradas as posteriores análises com o cruzamento de dados, visando uma interpretação mais aprofundada. A escala Likert pode ser observada na seguinte tabela

Tabela 22 - Escala Likert - Moradores locais usuários do ciclolazer na cidade de Curitiba

Nº	Afirmativa	Discordo Total	%	Discordo em parte	%	Concordo em parte	%	Concordo Total	%	Totais
1	Passear de bicicleta é uma atividade característica da cidade de Curitiba.	5	2	37	15	136	56	66	27	244
2	Existe uma divulgação adequada do ciclolazer na cidade de Curitiba.	30	1	104	43	96	40	13	5	243
3	Há facilidade de se deslocar de bicicleta em Curitiba	24	1	47	20	132	56	34	14	237
4	Foi possível visitar de bicicleta os pontos turísticos relevantes de Curitiba	9	4	48	20	121	50	63	26	241
5	Percebi a intervenção do setor público no incentivo do uso da bicicleta.	21	9	58	24	120	50	41	17	240
6	Durante o passeio de bicicleta interagi com outras pessoas.	32	13	41	17	96	40	70	29	239
7	Senti aproximação afetiva com a cidade durante o passeio de bicicleta.	6	3	17	7	97	40	123	51	243
8	Andar de bicicleta me trás lembranças boas.	4	2	3	1	43	18	193	79	243
9	As minhas expectativas do passeio de bicicleta foram alcançadas.	1	0	5	2	53	22	182	76	241
10	Enxerguei a cidade de forma diferente durante o passeio de bicicleta.	4	2	11	5	79	33	148	61	242
11	A infraestrutura cicloviária é eficiente para andar de bicicleta em Curitiba.	15	6	56	23	131	54	40	17	242
12	Durante o passeio de bicicleta percebi que outros moradores usam intensamente a bicicleta.	4	2	50	21	124	51	64	26	242
13	Durante o passeio percebi respeito entre motoristas e ciclistas.	10	4	51	21	121	50	60	25	242
14	A chuva é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba.	19	8	37	15	83	35	101	42	240
15	O calor é um impedimento para eu passear de bicicleta em Curitiba.	95	39	73	30	52	22	21	8,7	241
16	Durante o passeio de bicicleta me aproximei da natureza da cidade.	6	3	6	3	70	29	162	66	244
17	O ciclolazer me proporcionou maior independência para conhecer a cidade	5	2	12	5	107	44	119	49	243
18	Durante o passeio de bicicleta tive medo de ser assaltado (a).	67	28	68	28	73	30	34	14	242
19	Durante o passeio de bicicleta percebi claramente a identidade cultural de Curitiba	9	4	39	16	137	56	59	24	244
20	Durante o passeio de bicicleta me identifiquei com a cidade.	4	2	11	5	115	48	111	46	241
21	Durante o passeio de bicicleta eu preferi usar só as ciclovias.	9	4	16	7	61	25	158	65	244
22	Estou informado sobre os movimentos que incentivem o uso da bicicleta.	34	14	70	29	90	37	49	20	243
23	A cidade de Curitiba possui boa infraestrutura de sinalização para andar de bicicleta	15	6	57	23	135	55	37	15	244
24	Depois do passeio tive vontade de usar a bicicleta no meu cotidiano.	14	6	35	15	108	45	85	35	242
25	O ciclolazer é valorizado pela cidade de	174	72	69	28	Omissão	0			243

Curitiba.

Fonte: A autora (2016)

Nesse contexto, apresentam-se as interpretações do morador local que usa a bicicleta com fins de lazer e a sua percepção da cidade durante o passeio de bicicleta de forma segregada, por meio de variáveis analíticas. Foram entrevistados 244 moradores locais, a seguinte tabela apresenta a origem desses moradores.

Tabela 23 - Origem do morador local de Curitiba

		Frequência	Porcentagem	Porcentagem	
				válida	Porcentagem cumulativa
Válido	Curitiba	192	78,7	78,7	78,7
	Não de Curitiba	52	21,3	21,3	100,0
	Total	244	100,0	100,0	

Fonte: A autora (2016)

Os moradores que não são de origem curitibana, provêm principalmente do interior do Paraná e dos estados de Rio de Janeiro e São Paulo. Também foi percebida uma população de estrangeiros que moram há mais de um ano na cidade, na qual, foi considerado como morador local não de Curitiba, baseado na definição de OMT, na qual o turista sai do seu lugar de origem e permanece por mais de 24h e menos de um ano no lugar que visita.

Nesse contexto existiram algumas diferenças entre os moradores locais de Curitiba e os moradores locais não de Curitiba. Estas podem ser observadas na seguinte tabela.

Tabela 24 - Diferenças de acordo à origem do morador local de Curitiba

	Qui-quadrado	gl	Significânci a Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Há facilidade de se deslocar de bicicleta em Curitiba.	5,040	1	,025	,024	,000
Percebi a intervenção do setor público no incentivo do uso da bicicleta.	8,339	1	,004	,004	,000
Senti aproximação afetiva com a cidade durante o passeio de bicicleta.	5,495	1	,019	,019	,000
Enxerguei a cidade de forma diferente durante o passeio de bicicleta.	3,895	1	,048	,049	,002

Fonte: A autora (2016)

De acordo com teste de resíduo padronizado, o morador local, não de Curitiba, tende a concordar totalmente sobre as facilidades de deslocamento de bicicleta, sobre a intervenção do setor público na busca de aprimorar o uso da bicicleta, e tende a ter uma maior aproximação afetiva com a cidade e em percebê-la de forma diferente ao realizar o passeio de bicicleta.

Fazendo um comparativo com o morador local de origem curitibana, percebe-se que embora as diferenças não sejam tão significativas, este grupo não se mostra com uma postura mais crítica e pouco condescendente com o avanço neste ramo na cidade, discordando totalmente sobre a intervenção do setor público no incentivo do uso da bicicleta e na sua percepção de aproximação afetiva com a cidade na qual nasceram. No entanto, cabe destacar que os moradores locais não de Curitiba, vivem nesta cidade, na sua maioria há mais de 10 anos. Portanto, para fins deste estudo, foram considerados e analisados como se fossem de origem curitibana.

Considerando que para uma pessoa a sua cidade de origem torna-se um lugar íntimo e importante e pouco importa se ele lugar carece de elegância arquitetônica ou histórica, pois, a pessoa possui um valor sentimental adquirida pela sua experiência vivida nesse, experiências construídas por meio de atividades simples como subir em uma árvore ou pedalar de bicicleta (TUAN, 1983). Contudo, pretende-se interpretar que uma pessoa sente uma aproximação ao viver experiências que marquem de alguma forma a sua vida, independente se nasceram nesse lugar ou não. O importante são as experiências que conseguem gerar o sentido de apego e aproximação afetiva com o lugar, neste caso, a cidade. Essa foi a interpretação trazida sobre a percepção dos moradores locais que não são de origem curitibana, já que eles conseguiram criar sentimentos de aproximação afetiva com a cidade por meio do passeio de bicicleta.

Apresenta-se na seguinte tabela a variável analítica com relação ao gênero do morador local.

Tabela 25 - Gênero do morador local de Curitiba

		Frequência	Porcentagem	Porcentagem válida	Porcentagem cumulativa
Válido	Masculino	120	49,2	49,2	49,2
	Feminino	124	50,8	50,8	100,0
	Total	244	100,0	100,0	

Fonte: A autora (2016)

De acordo com o teste de resíduos padronizados, observam-se as seguintes diferenças na tabela abaixo.

Tabela 26 - Diferenças de percepção de acordo ao gênero

	Qui- quadrado	gl	Significância Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Foi possível visitar de bicicleta os pontos turísticos relevantes de Curitiba.	4,455	1	,035	,035	,000
Enxerguei a cidade de forma diferente durante o passeio de bicicleta.	4,320	1	,038	,038	,000
Durante o passeio de bicicleta me aproximei da natureza da cidade.	4,853	1	,028	,028	,000
Durante o passeio de bicicleta tive medo de ser assaltado.	9,468	1	,002	,002	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi claramente a identidade cultural de Curitiba	11,545	1	,001	,001	,000
Durante o passeio de bicicleta me identifiquei com a cidade.	10,082	1	,001	,001	,000

Fonte: A autora (2016)

O gênero feminino tendeu a concordar com as afirmativas relacionadas ao sentimento de aproximação afetiva e com a natureza da cidade, enxergando-a de uma forma diferente durante o passeio de bicicleta, percebendo claramente a identidade cultural, se identificando com ela. Em comparação com o gênero masculino, percebe-se que esse gênero tendeu a discordar parcialmente e totalmente em relação às mesmas afirmativas. No entanto, são os integrantes do gênero masculino quem demonstram sentir maior segurança, discordando totalmente com o sentimento de medo a ser assaltados. O gênero feminino concorda parcialmente frente a essa mesma afirmativa.

Considerando que o homem moderno (homem/mulher) se movimenta com rapidez sem tempo de criar raízes e apego pelo lugar, experimentando momentos fugazes, gerando uma apreciação superficial, já que criar afeto e apego pelo lugar toma mais tempo (TUAN, 1983). Nesse caso, as mulheres estão mais dispostas a se aproximar afetivamente com a cidade por meio do ciclolazer e se esta atividade fosse realizada com frequência poderia gerar sentimentos de afeto e apego. Porém, pode-se afirmar que se ela é desenvolvida apenas uma vez, não propicia esse sentimento de apego, sobretudo no caso do gênero masculino. Assim, o sentimento de apego que uma pessoa gera pelo lugar que mora e sua vinculação afetiva com a comunidade relacionam-se com o nível de satisfação das suas necessidades básicas. Portanto, o apego ao lugar

refere-se aos sentimentos que o lugar propício para as pessoas que nele vivem, como por exemplo: a segurança e o conforto (TUAN, 2012).

Apresenta-se na seguinte tabela a distribuição da faixa etária dos moradores locais usuários do ciclolazer na cidade.

Tabela 27 - Faixa etária dos moradores locais de Curitiba

		Frequência	Porcentagem	Porcentagem válida	Porcentagem cumulativa
Válido	15-36 anos	166	68,0	68,3	68,3
	37-58 anos	74	30,3	30,5	98,8
	Mais de 59 anos	3	1,2	1,2	100,0
	Total	243	99,6	100,0	
Omisso	Sistema	1	,4		
Total		244	100,0		

Fonte: A autora (2016)

De acordo com o teste de resíduos padronizados, foram identificadas algumas diferenças entre as faixas etárias. Essas variáveis são apresentadas na seguinte tabela.

Tabela 28 - Diferenças entre as faixas etárias dos moradores locais de Curitiba

	Qui- quadrado	gl	Significânci a Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Há facilidade de se deslocar de bicicleta em Curitiba.	9,338	2	,009	,006	,000
A chuva é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba.	10,155	2	,006	,004	,000
Durante o passeio de bicicleta tive medo de ser assaltado.	10,094	2	,006	,004	,000

Fonte: A autora (2016)

As diferenças manifestaram-se especificamente nos moradores locais maiores de 59 anos. Os usuários dessa faixa etária mostraram maior discordância em relação à facilidade de deslocamento, com o sentimento de medo de serem assaltados na cidade. Em comparação com os moradores locais nas faixas etárias entre 15-36 anos onde a chuva não é um fator de influencia para realizar o passeio de bicicleta, porém, para os usuários de entre 37-58 anos o fator chuva é um empecilho para realizar ciclolazer, concordando totalmente com esta afirmativa.

Segundo as representantes do IMT, os moradores locais estão acostumados com o tempo que caracteriza a cidade, acreditando que este fator não influencia de forma negativa o desenvolvimento do ciclolazer na cidade. Porém, existe uma contradição que precisa ser analisada na hora de realizar projetos que incentivem o ciclolazer na cidade que pudessem ser

realizados por todas as pessoas, sem maior dificuldade. Assim, os usuários maiores de 59 anos também poderiam disfrutar do passeio de bicicleta sem a preocupação, por exemplo, da topografia da cidade, a qual não é extremamente plana.

Apresenta-se a seguinte tabela de acordo com a variável analítica da faixa de renda dos moradores locais.

Tabela 29 - Faixa de renda dos moradores locais de Curitiba

		Frequência	Porcentagem	Porcentagem válida	Porcentagem cumulativa
Válido	1,00	128	52,5	59,8	59,8
	2,00	62	25,4	29,0	88,8
	3,00	24	9,8	11,2	100,0
	Total	214	87,7	100,0	
Omisso	Sistema	30	12,3		
Total		244	100,0		

Fonte: A autora (2016)

Foram observadas algumas diferenças apresentadas na tabela abaixo:

Tabela 30 - Diferenças entre as faixas de renda dos moradores locais e Curitiba

	Qui- quadrado	gl	Significânci a Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Foi possível visitar de bicicleta os pontos turísticos relevantes de Curitiba.	8,243	2	,016	,015	,000
A chuva é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba.	11,213	2	,004	,003	,000
Depois do passeio tive vontade de usar a bicicleta no meu cotidiano.	15,187	2	,001	,000	,000

Fonte: A autora (2016)

O teste de resíduos padronizados entregou como diferenças, em especial nos moradores locais da faixa de renda maior de R\$ 10.001, ao mostrar que discordaram totalmente na possibilidade de visitar os pontos turísticos mais relevantes da cidade. Também, não sentiram a vontade de **usar** a bicicleta no seu cotidiano após do passeio com este modal e a chuva torna-se um empecilho para realizar a atividade. Em comparação com os moradores locais da faixa de renda entre R\$ 0 - 5.000, os quais concordaram totalmente em relação à vontade de usar a bicicleta no seu cotidiano depois de ter realizado a atividade do cicloturismo. Nesse contexto, seria relevante a análise por parte dos órgãos públicos sobre os fatores que podem influenciar a vontade de usar este modal, buscando novas linhas estratégicas que consigam atingir o objetivo de que os moradores locais prefiram o uso da bicicleta para seu deslocamento.

Nesse caso, o representante da SETRAN, por meio de pesquisa, confirma um aumento do uso da bicicleta dos moradores locais, após a implantação da área calma na Rua Sete de Setembro. Os resultados foram um aumento de 132%, Este dado foi gerado das contagens permanentes de tráfego de ciclistas, na qual, foram contados veículos automotores e ciclistas, dentro e fora da canaleta. Pelo qual, esta ação atingiu a meta do aumento de circulação de 130 ciclistas na via calma para 1.300 ciclistas por dia (GUSTAVO GARRETT).

De acordo a variável de análise nível de escolaridade dos moradores locais, apresenta-se a seguinte tabela.

Tabela 31 - Nível de escolaridade dos moradores locais de Curitiba

		Frequência	Porcentagem	Porcentagem válida	Porcentagem cumulativa
Válido	Ensino Médio	54	22,1	22,3	22,3
	Ensino Superior	117	48,0	48,3	70,7
	Pós-graduação	71	29,1	29,3	100,0
	Total	242	99,2	100,0	
Omisso	Sistema	2	,8		
Total		244	100,0		

Fonte: A autora (2016)

As diferenças entre os usuários de acordo ao nível de escolaridade podem ser observadas na seguinte tabela.

Tabela 32 - Diferenças entre os níveis de escolaridade dos moradores locais de Curitiba

	Qui-quadrado	gl	Significância Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
A infraestrutura cicloviária é eficiente para andar de bicicleta em Curitiba.	6,629	2	,036	,036	,000
A chuva é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba.	6,519	2	,038	,038	,000
A cidade de Curitiba possui boa infraestrutura de sinalização para andar de bicicleta.	7,968	2	,019	,018	,000
Depois do passeio tive vontade de usar a bicicleta no meu cotidiano.	9,806	2	,007	,007	,000

Fonte: A autora (2016)

Assim, pode ser observado que a maioria dos usuários que realiza ciclolazer por meio de aluguel de bicicletas possui ensino de nível superior e pós-graduação. Na qual, o teste de resíduos padronizados, identificou que os usuários de ensino médio e superior concordam total e parcialmente respectivamente em relação a considerar a infraestrutura cicloviária da cidade

eficiente, em comparação dos usuários de pós-graduação, os quais tenderam a discordar com esta afirmativa e com a vontade de usar a bicicleta no seu cotidiano após do passeio. Esta informação pode estar relacionada com os sentimentos gerados dos usuários da faixa de renda maior de R\$ 10.001. Os usuários de ensino médio discordaram totalmente com o ser o fator chuva um impedimento para realizar o passeio de bicicleta. Referente a esta afirmativa os demais usuários das outras categorias não apresentam grande diferenças.

Visando aprofundar esta análise, no seguinte gráfico mostra-se a diferença que existe entre o morador local com ensino superior na qual concorda parcialmente na percepção da cidade possuir uma boa infraestrutura de sinalização para realizar um passeio de bicicleta, em comparação com uma pessoa que tem ensino de pós-graduação que consegue ter uma crítica mais aprofundada dessa afirmativa, discordando totalmente. Esse fato também se deve porque as pessoas que realizaram o passeio de bicicleta no período da aplicação de questionários coincidiram com alguns deles ter formação vinculada a área da mobilidade urbana ou trabalhos relacionados. Nesse caso, por meio de um gráfico de correspondência múltipla se ilustra esse análise.

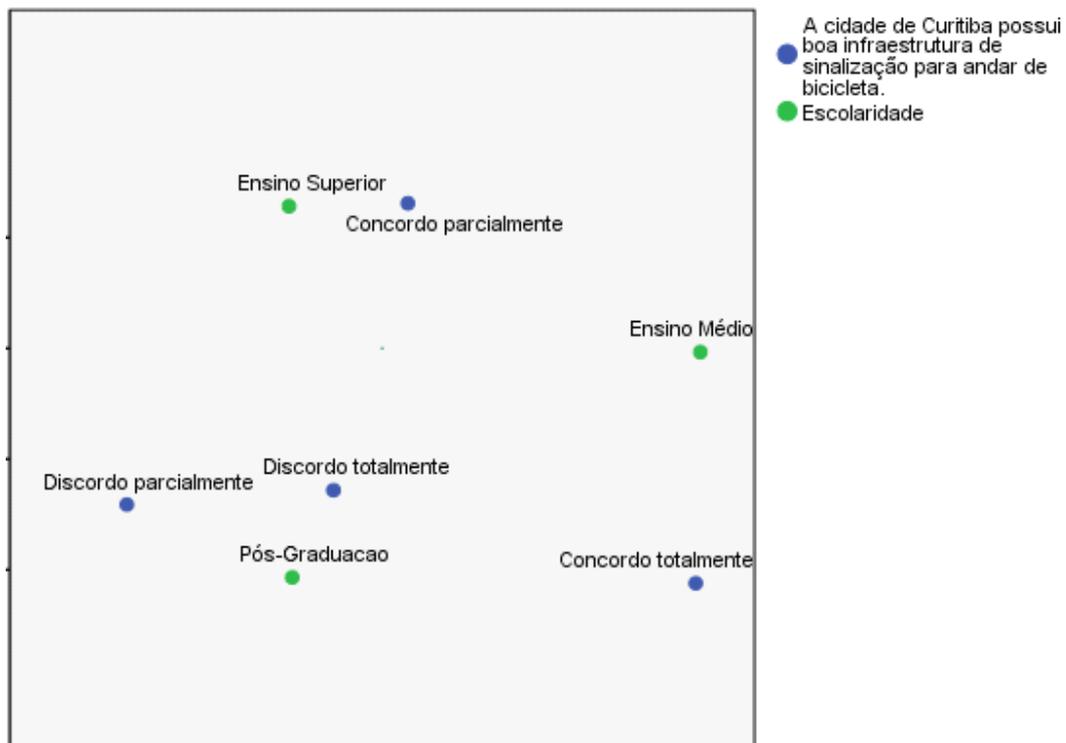


Gráfico 6 - Percepção dos moradores locais de acordo com a boa infraestrutura de sinalização para andar de bicicleta e o nível de escolaridade

Fonte: A autora (2016)

Em relação, aos usuários que usam a bicicleta no seu cotidiano, é apresentado no seguinte gráfico o uso de outros modais de transporte para o deslocamento dentro da cidade.

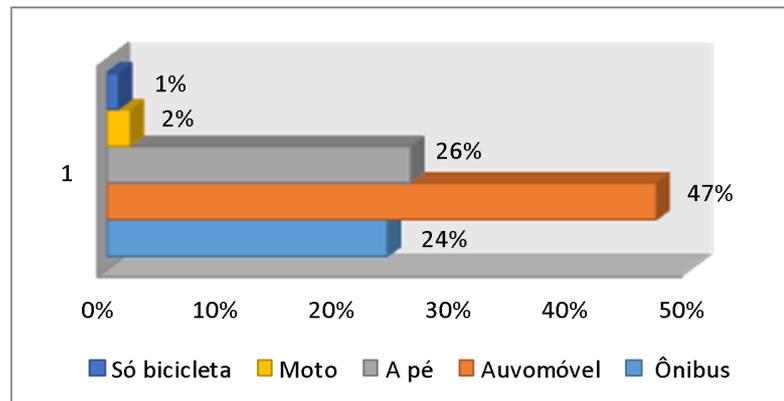


Figura 6 - Transporte usado pelos moradores locais de Curitiba
Fonte: A autora (2016)

De acordo com esse gráfico, o automóvel aparece como o modal de transporte prioritário, logo o ônibus e a pé como o terceiro modal. Cabe destacar que o deslocamento feito só pelo modal bicicleta está representado por 1% deste público-alvo. Nesse caso, podem-se comparar com o 1% dos deslocamentos de bicicleta que são realizados na cidade de Curitiba pelos moradores locais ciclistas. Nesse contexto, podemos dizer que objetivo de uma regulação da bicicleta e de uma política cicloinclusiva é fazer uso deste modal de forma segura e sem restrições (BID, 2015, p.18).

Os principais desafios identificados na SETRAN, que dificultam o uso da bicicleta como modal alternativo de transporte estão relacionados com a topografia da cidade (não é extremamente plana) não facilitando o deslocamento em alguns bairros. Outros fatores são o tempo instável, a pouca segurança pública, tornando alguns lugares inseguros para andar de bicicleta, e a não existência de infraestrutura cicloviária em alguns locais da cidade. No entanto, considera esses empecilhos não impedem o uso da bicicleta (GUSTAVO GARRETT). O IMT concorda com as questões apontadas anteriormente. Especificamente a questão do vandalismo é um fator relevante, onde não se tem a segurança de recomendar realizar um passeio de bicicleta. Essa questão afeta a todas as áreas da cidade e também ao turismo. Nesse contexto, nota-se a

necessidade de melhorar a segurança, aprimorando a infraestrutura luminária em alguns setores da cidade, facilitando o deslocamento noturno dos ciclistas (CARLA & LUCÉLIA).

A bicicleta representa um modal de grande importância como meio de transporte alternativo na mobilidade urbana de Curitiba, sendo uma das cidades que mais cresceram em população e carros. Portanto, a bicicleta vem para minimizar a questão do trânsito e nota-se que a prefeitura tem buscado diversas alternativas por meio da criação de novos espaços para que a bicicleta se torne um modal de transporte alternativo viável. Além disso, o planejamento urbano vem sendo pensado há muito tempo, refletido na criação de vias calmas, ampliação e melhorias de ciclovias, como principal preocupação dos órgãos competentes (MARCELO MIRANDA).

Nesse sentido, o aumento de carros em Curitiba no ano 2011 era de uma frota de 1,5 milhão de automóveis (OBSERVATORIO DAS METROPOLES, 2011). No entanto, o número de carros diminuiu consideravelmente, passando de 979 mil automóveis a 976 mil em junho 2016. Os fatores que levaram a esta diminuição na compra de veículos estão ligados ao aumento da frota de táxis e de UBER, além da saturação espontânea, principalmente pelas consequências do fluxo no trânsito da cidade (DETRAN, 2016). De acordo com o levantamento feito pelo BPTran relativo ao desempenho da via calma na área central, realizado ao início de sua implantação, houve uma diminuição do número de acidentes desde a imposição do novo limite de velocidade (40 km/hora). Além disso, apenas 0,09% dos veículos que circulam a diário pela zona central foram autuados por desrespeito ao limite de velocidade (PREFEITURA DE CURITIBA, 2017). Logo depois de seis meses da implantação da via calma, os acidentes diminuíram 28,8% na área central (PARANÁ-RPC, 2016).

A influência relativa à ideologia da última gestão municipal (Prefeito Gustavo Fruet), sendo mais próxima à bicicleta tem promovido a importância de incorporar ainda mais este modal no sistema urbano. A gestão trabalhou para mudar e ampliar a malha cicloviária, com a intenção que cada vez mais pessoas possam ter espaços seguros para circular de bicicleta, sendo contemplada essa ideia no planejamento urbano de Curitiba. A bicicleta representa uma possibilidade de mitigação dos problemas no sistema transporte urbano, tanto sonoro como também ambiental. Antigamente, dava-se maior importância à fluidez veicular, hoje, principalmente pela criação de uma Coordenação de Mobilidade Urbana, onde, o foco primeiro está no pedestre, ciclistas e acessíveis (GUSTAVO GARRETT). Nesse contexto, a ideologia torna-se uma característica relevante quando se trata de governar uma cidade, considerando que

nessa administração podem-se refletir as principais ideias, as crenças e os modos de pensar característicos de um grupo (nação, classe, casta, profissão ou ocupação, partido político, etc.).

A ideologia reflete os conceitos espirituais de uma determinada cultura ou subcultura. Compreende-se por cultura o sistema de elementos materiais e não materiais, produzidos, acumulados, propagados e transmitidos pelos homens em uma sociedade ao longo do tempo (SEDAS, 1961, p.7).

Uma chave para alcançar uma política cicloinclusiva efetiva está relacionada com a preocupação do governo local em criar secretarias com função exclusiva para o desenvolvimento da bicicleta (BID, 2015), o caso da SETRAN, que conta com um departamento de ciclo mobilidade. As ações que permitem uma melhor inserção da bicicleta no sistema urbano estão na política de redução da velocidade motorizada à 40 km por hora em algumas vias tem contribuído para o desenvolvimento do uso da bicicleta no município. A via calma na área central foi construída com o objetivo de proteger pedestre, ciclistas. O deslocamento a pé e de bicicleta na área calma na zona central é benéfico, pois a diminuição da poluição sonora e visual, a bicicleta desonera o trânsito, precisando-se de menos espaço, não sendo poluente. Além disso, se tem comprovações de outras cidades que investem na bicicleta e que tiveram como resultado o aumento da saúde dos moradores (GUSTAVO GARRETT).

De acordo com o conhecimento que os moradores locais possam ter da cidade por meio da bicicleta, pode-se examinar seu grau de proximidade ou ainda percepção desde uma perspectiva diferente da cidade. Nesse caso, o seguinte gráfico visa mostrar os pontos turísticos mais relevantes que são visitados pelos moradores locais.

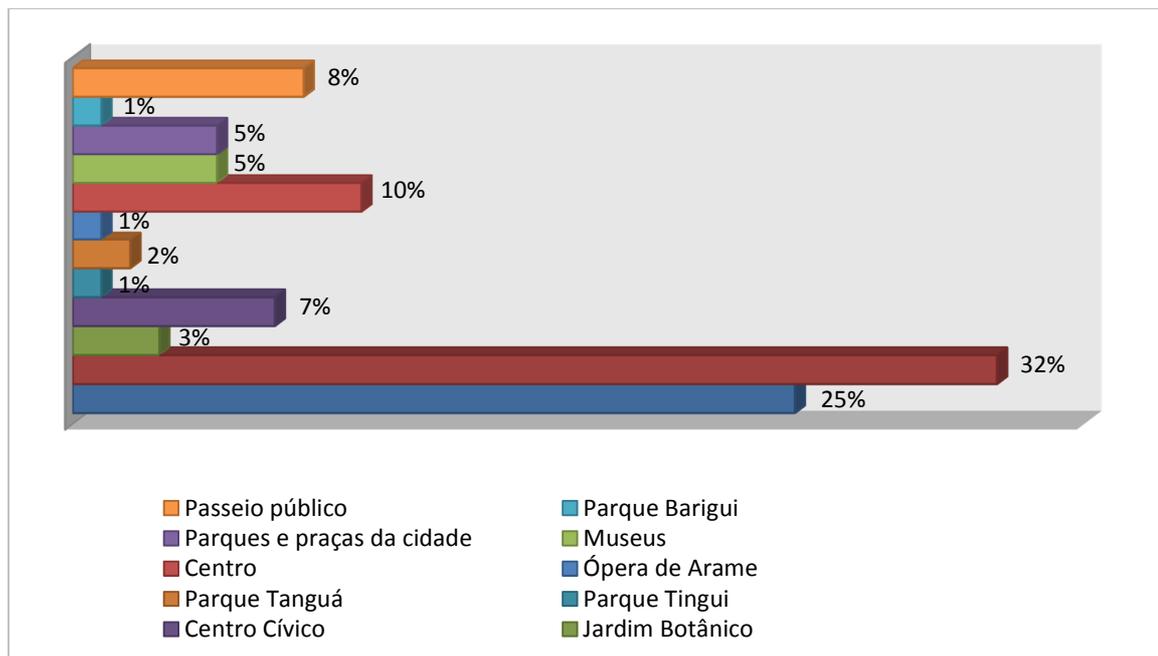


Gráfico 7 - Pontos turísticos visitados pelos moradores de Curitiba
Fonte: A autora (2016)

É importante destacar que os moradores locais estão condicionados em tempo e espaço ao momento de alugar uma bicicleta. Nesse contexto, pode estar fundamentado a quantidade de quilômetros percorridos e o setor que escolhem para realizar o passeio. Além disso, a localização da empresa de cicloturismo onde alugam a bicicleta encontra-se localizada no centro cívico, isso explica a preferência pelo percorrido e visitação na sua maioria no parque São Lourenço e Bosque Joao Paulo II. Porém, de nenhuma forma isso quer dizer que todos os moradores locais que realizar cicloturismo preferem este setor para a atividade. Simplesmente mostra a preferência da amostra e a influência da localização geográfica onde foi aplicado o instrumento. Foi possível observar também a existência de um nível de consciência sobre enxergar a cidade de forma diferente por meio do modal bicicleta. Nesse sentido, apontam-se ênfases sobre a cidade como um conjunto geral, onde é valorizado o número de parques e praças, museus que podem ser

visitados de bicicleta.

De acordo a variável de quilômetros percorridos pelos moradores locais, se apresenta a seguinte tabela de distribuição.

Tabela 33 - Quilômetros percorridos pelos moradores locais

		Frequência	Porcentagem	Porcentagem válida	Porcentagem cumulativa
Válido	0-10 km	189	77,5	77,5	77,5
	11-30 km	53	21,7	21,7	99,2
	Mais de 31 km	2	,8	,8	100,0
	Total	244	100,0	100,0	

Fonte: A autora (2016)

Podem-se observar algumas diferenças dos moradores locais de acordo aos quilômetros percorridos, as que são sinaladas na seguinte tabela.

Tabela 34 - Diferenças entre quilômetros percorridos pelos moradores locais de Curitiba

	Qui-quadrado	Gl	Significância Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Passar de bicicleta é uma atividade característica da cidade de Curitiba.	6,651	2	,036	,028	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi que outros moradores usam intensamente a bicicleta.	9,350	2	,009	,005	,000
Durante o passeio percebi respeito entre motoristas e ciclistas.	5,486	2	,064	,054	,000
O ciclotour me proporcionou maior independência para conhecer a cidade.	7,517	2	,023	,014	,000
A cidade de Curitiba possui boa infraestrutura de sinalização para andar de bicicleta.	7,336	2	,026	,019	,000

Fonte: A autora (2016)

De acordo com o teste de resíduos padronizados, as diferenças são identificadas especificamente nos usuários que realizam percorridos de mais de 31 km de bicicleta. Discordando totalmente com perceber o passeio de bicicleta uma atividade característica da cidade, enxergar o uso intenso da bicicleta por parte de outros moradores locais e com uma boa infraestrutura de sinalização. Porém, concordaram na percepção de sentimento de liberdade por meio da bicicleta e do respeito entre motoristas e ciclistas durante o trajeto.

Em relação, ao objetivo de melhorar o respeito entre os motoristas e ciclistas na cidade, visando à conscientização da população geral, a SETRAN, distribuiu 70 mil guias do ciclista,

além de participar em palestras, capacitações de alunos de ensino médio e fornecer espaços para a bicicleta. Porém, o trabalho desenvolvido para a conscientização ainda é vulnerável, e falta atingir maior público sobre o conhecimento do significado de ciclorotas compartilhadas ou não, visando uma melhor convivência entre pedestre e ciclista – motorista e ciclista e entre todos.

No seguinte gráfico de correspondência múltipla mostra-se de forma ilustrativa a diferença da percepção em relação ao respeito entre motoristas e ciclistas.

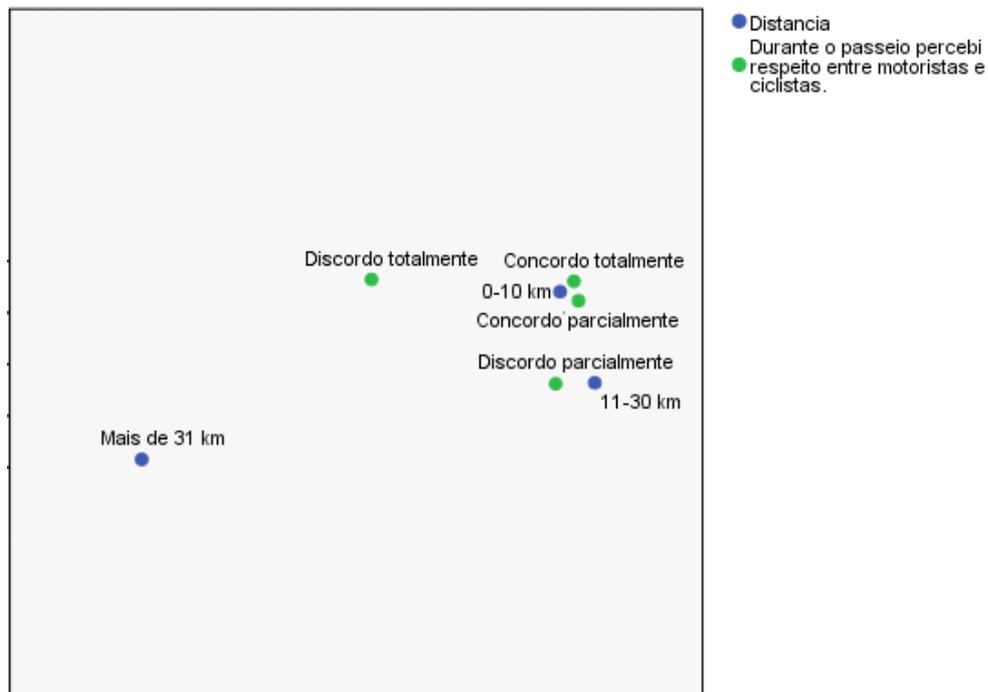


Gráfico 8 - Percepção do respeito entre ciclistas e motoristas - quilômetros percorridos
Fonte: A autora (2016)

No contexto apresentado no gráfico anterior, nota-se que os moradores locais que percorrem entre 0-10 km percebem um maior respeito entre ciclistas e motoristas no sistema de urbano. No entanto, os usuários que percorrem entre 11-30 km tendem a discordar dessa afirmativa. Isso se deve ao fato de que quanto maior distância percorrida pelo morador local, mais possibilidades ele tem de conviver por um maior tempo em conjunto com o sistema de transporte, percorrendo rotas sem infraestrutura cicloviária. Deve-se notar que os usuários que percorrem poucos quilômetros acabam usando apenas ciclovias, e geralmente, lidam menos com outros modais de transporte.

Abaixo apresenta-se a variável analítica em relação a afirmativa “ser a primeira experiência na realização do passeio de bicicleta na cidade por meio de uma empresa de aluguel”. O fato de apenas 39% deste público-alvo não ter realizado nunca um passeio de bicicleta revela a importância dos órgãos públicos em promover essa atividade, implantando mais rotas ciclísticas. A partir do gráfico abaixo, verifica-se que 61% desse público-alvo não tinha realizado nunca um passeio de bicicleta por meio de uma empresa de aluguel. Na tabela abaixo pode-se perceber a distribuição dessas variáveis.

Tabela 35 - Está sendo a sua primeira vez experimentando o ciclolazer?

		Frequência	Porcentagem	Porcentagem válida	Porcentagem cumulativa
Válido	Sim	95	38,9	38,9	38,9
	Não	149	61,1	61,1	100,0
	Total	244	100,0	100,0	

Fonte: A autora (2016)

No seguinte gráfico mostra-se a razão da decisão de se realizar o passeio de bicicleta.

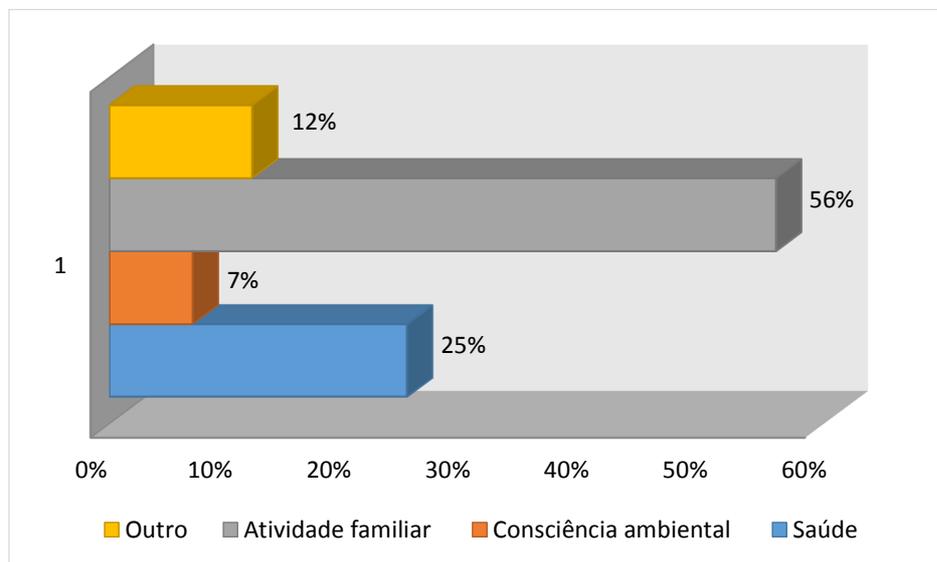


Gráfico 9 - Razão de decisão de realizar ciclolazer

Fonte: A autora (2016).

De acordo com as respostas percebe-se que a principal razão por desenvolver essa atividade concentra-se na afirmativa “passar tempo em família”, principalmente durante o fim de semana. Nesse contexto, observa-se que a família é o público que mais demanda este serviço

(famílias numerosas ou pequenas). Por meio desse gráfico pode-se analisar também a importância da saúde que os moradores expressam, a qual pode se relacionar com o gráfico anterior em que o esporte aparece como uma das razões para se usar a bicicleta no cotidiano.

Pode-se observar na seguinte tabela a variável analítica “uso da bicicleta no cotidiano” por parte dos moradores locais.

Tabela 36 - O uso cotidiano da bicicleta pelos moradores locais de Curitiba

		Frequência	Porcentagem	Porcentagem válida	Porcentagem cumulativa
Válido		1	,4	,4	4
	Sim	64	26,2	26,2	26,6
	Não	179	73,4	73,4	100,0
	Total	244	100,0	100,0	

Fonte: A autora (2016)

Percebe-se que 26% dos usuários afirmam que utilizam esse modal em seu cotidiano. Nota-se que esse público utiliza a bicicleta para realizar outras atividades, como para ir ao trabalho, faculdade/escola, ou para praticar um esporte. Desta forma, pode-se dizer que esse público alvo está enxergando a bicicleta como uma opção de transporte alternativo, visão essa, que pode evoluir com o tempo por meio de políticas públicas que incentivem seu uso.

Pode-se observar na seguinte tabela algumas diferenças entre os usuários que utilizam no seu cotidiano a bicicleta e que não a utilizam em sua rotina diária.

Tabela 37 - Diferenças de acordo ao uso cotidiano da bicicleta pelos moradores locais de Curitiba

	Qui-quadrado	gl	Significância Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
A infraestrutura cicloviária é eficiente para andar de bicicleta em Curitiba.	5,669	1	,017	,017	,000
Durante o passeio de bicicleta eu preferi usar só as ciclovias.	5,715	1	,017	,017	,000

Fonte: A autora (2016)

Assim, de acordo com o teste de resíduos padronizados pode-se afirmar que este usuário discorda sobre a eficiência da infraestrutura cicloviária e também discorda com o uso exclusivo de ciclovias no seu percorrido de bicicleta. Em comparação com os usuários que não usam a bicicleta no seu cotidiano, percebe-se que embora não existam diferenças tão significativas, este usuário concorda com a eficiência da infraestrutura cicloviária. Acredita-se que essa afirmação se deve ao fato de que esses usuários não realizam frequentemente o passeio de bicicleta e por isso

não conseguem gerar uma análise crítica sobre o sistema cicloviário, se limitando a um sentimento relativamente superficial e que estará marcado pela diversão mais do que por uma questão de crítica.

De acordo com os moradores locais que utilizam a bicicleta no seu cotidiano, e seu sentido de crítica em comparação de quem não usa o modal no cotidiano, o representante da SMELJ identifica alguns dos principais empecilhos enfrentados no programa ciclolazer que podem ser comparados, o que pode influenciar os moradores locais na sua experiência no passeio de bicicleta. Assim, o trânsito é considerado um dos maiores problemas, pois, existem bloqueios e fechamentos de ruas onde o motorista precisa fazer um desvio, gerando dessa maneira algum engarrafamento na região e por consequência gerando stress e preocupação nos monitores do Ciclolazer tendo que redobrar o cuidado com o ciclista que está no circuito. Acredita-se que uma grande porcentagem desse problema está relacionada à questão cultural, já que o morador local é na sua maioria adepto ao uso do carro como transporte. Isso é um fato claro quando se desenvolve o programa de Ciclolazer, que embora seja realizado no domingo nota-se um trânsito muito grande que dificulta a atividade. De acordo com Marcelo Miranda, representante da SLMELJ, o trabalho feito pela prefeitura na última gestão buscou realizar melhorias nas ciclovias, criando vias calmas, ciclorotas e ciclofaixas (MARCELO MIRANDA).

O representante da SETRAN considera que o morador local precisa estar diretamente relacionado com os alguns dos pilares do trânsito para adotar com maior frequência a bicicleta como meio de transporte. Como o é a infraestrutura, às vezes segregada, às vezes compartilhada, sendo isso, às vezes, um dos problemas na convivência de todos os modais de transporte. A educação e formação sobre o comportamento do ciclista, sendo necessária à conscientização sobre os seus direitos e também sobre os deveres dos ciclistas e dos outros modais, buscando um maior respeito entre eles no sistema urbano (GUSTAVO GARRETT).

Mostra-se no seguinte gráfico a distribuição em porcentagem quanto à razão de uso da bicicleta por parte dos moradores locais que a utilizam em seu cotidiano:

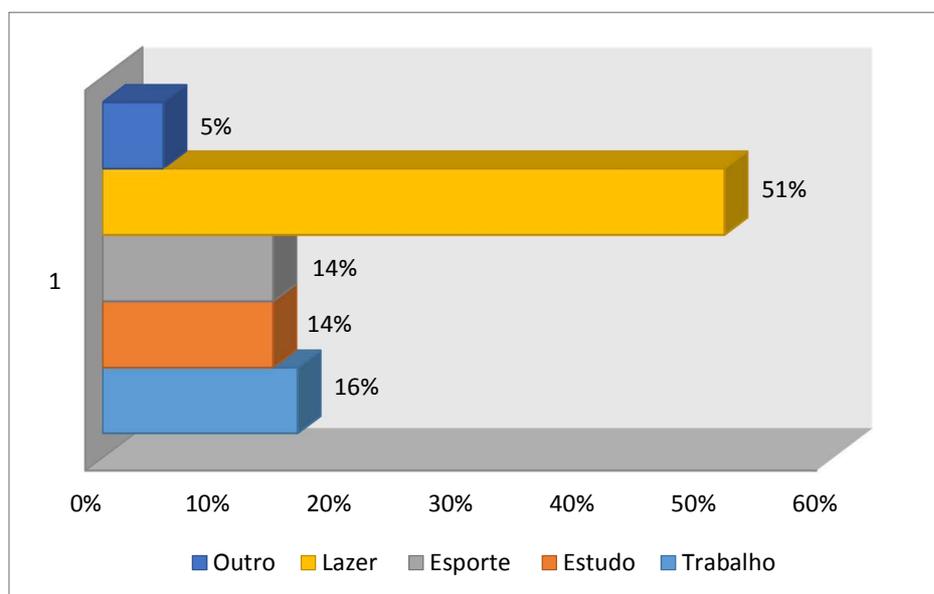


Gráfico 10 - Razão de uso da bicicleta pelos moradores locais de Curitiba
Fonte: A autora (2016)

De acordo a variável analítica com quem foi realizado o passeio de bicicleta. Mostra-se na Tabela 38. Identifica-se que a maioria realiza o passeio de bicicleta com a família, ou em grupo, casal e com amigos. E a tabela 39 mostra os meios de comunicação na qual tomaram conhecimento sobre a atividade. Porém não existem diferenças nas percepções nestes grupos.

Tabela 38 - Com quem realizou o passeio e bicicleta?

	Frequência	Porcentagem	Porcentagem válida	Porcentagem cumulativa
Válido	1	,4	,4	,4
Sozinho	11	4,5	4,5	4,9
Acompanhado	232	95,1	95,1	100,0
Total	244	100,0	100,0	

Fonte: A autora (2016)

Tabela 39 - Médios de comunicação para conhecer a atividade

	Frequência	Porcentagem	Porcentagem válida	Porcentagem cumulativa
Válido	2	,8	,8	,8
Com amigos	117	48,0	48,0	48,8
Na internet	63	25,8	25,8	74,6
Outro	62	25,4	25,4	100,0
Total	244	100,0	100,0	

Fonte: A autora (2016)

4.5 PERFIL E PERCEPÇÃO DOS CICLOTURISTAS E CICLO-EXCURSIONISTAS EM CURITIBA

Na atualidade, as cidades têm se tornado mais atrativas para se fazer turismo, com isso, passaram a ter o desafio de atender às expectativas e necessidades dos turistas, assegurando que o turismo seja gerido de tal forma que beneficie em primeiro lugar ao morador local e não deteriore o ambiente urbano (GÂRBEA, 2013). Dessa forma, se considera que a infraestrutura cicloviária implantada como uma solução urbana que mitigue os problemas de poluição, ajudando tanto ao morador local e a cidade em um desenvolvimento mais justo, quanto o turismo.

No entanto, para uma cidade se considerar um destino turístico, é necessário avaliar alguns elementos relacionados à qualidade e a gestão dos serviços públicos, de redes de serviços comerciais e de hospedagem, à segurança, à integração social, à viabilidade, o transporte, os espaços públicos, áreas verdes e à manutenção dos espaços recreativos (CHACÓN; ORNÉS, 2010).

A cidade de Curitiba é considerada um destino urbano apresentando um grande potencial para o desenvolvimento da atividade turística, isso, por possuir características peculiares que a tornam singular. O crescimento do turismo está fortemente relacionado com a imagem que se fortaleceu nos últimos quinze anos pelo seu planejamento urbano que enfatizou questões sociais e ambientais na cidade. Desde a década de 1960 foram realizados investimentos para uma continuidade da melhoria da cidade. Assim, ao longo dos anos, esse processo contribuiu com certa qualidade de vida da população e despertou nos turistas a curiosidade em conhecer e desfrutar a capital paranaense (DA CRUZ & GONÇALVES, 2007, p. 7-8).

Curitiba, como cidade turística, é uma criação de uma união de várias ideias vincendas que tinham a priori o objetivo de promover bem-estar e qualidade de vida a seus moradores e que, a posteriori originaram estremas que despertam, até hoje, a curiosidade dos turistas e evidencia a cidade como destino turístico (SHIZUE, 2005, p.47)

Em relação à estratégia do turismo, o IMT como órgão público responsável pela atividade turística da cidade, formulou o Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável (PDITS) do ano 2013. Esse plano entrega as diretrizes de atuação do turismo na cidade. Ao analisar o plano percebe-se que a inclusão da bicicleta como atividade turística está inserida ainda de uma forma muito tímida, em meia página do documento. Entretanto, o órgão

público considera o cicloturismo urbano uma atividade com um potencial cada vez maior, podendo ser integrado seriamente na estratégia turística de Curitiba.

Nesse contexto, o desenvolvimento desta pesquisa visa apresentar o perfil do turista nacional e estrangeiro que decide realizar cicloturismo urbano em Curitiba. O processo dessa pesquisa busca interpretar as percepções de elementos da cidade que foram gerados durante e após o uso da bicicleta como um instrumento de lazer e turismo.

Pode-se constatar que o cicloturismo urbano surge como uma opção de atividade turística de realizar em Curitiba. Porém, na visão do IMT, essa atividade encontra-se numa etapa inicial que somente agora está tomando força, precisando de maiores esforços e recursos.

Ressalta-se o trabalho desenvolvido pela empresa Kuritbike, promovendo em grande medida o incentivo dessa atividade. Acreditando, dessa forma, que o seu desenvolvimento não depende apenas do setor público, mas também, de um trabalho em conjunto com o setor privado, por meio de empreendedores que invistam em empresas desse ramo.

Com a finalidade de apresentar os resultados gerados por meio das afirmativas da Escala Likert, mostra-se a seguinte tabela.

Tabela 40 - Escala Likert dos cicloturistas e ciclo-excursionistas

N°	Afirmativas	Discordo		Discordo em parte		Concordo em parte		Concordo		Totais
		Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	
1	Passear de bicicleta é uma atividade característica de Curitiba	6	5	14	11	49	40	53	43	122
2	Existe divulgação adequada do cicloturismo urbano em Curitiba	16	13	34	28	52	43	18	15	120
3	Foi possível visitar de bicicleta os pontos turísticos relevantes de Curitiba.	9	7	14	11	46	37	54	44	123
4	Há facilidade de se deslocar de bicicleta em Curitiba	5	4	15	12	53	43	50	41	123
5	Durante o passeio de bicicleta interagi com outras pessoas	17	14	21	17	44	36	41	33	123
6	Senti aproximação afetiva com a cidade durante o passeio de bicicleta	8	7	6	5	31	25	78	63	123
7	Andar de bicicleta me trás lembranças boas	4	3	4	3	17	14	98	80	123
8	As minhas expectativas sobre passeio de bicicleta foram alcançadas	3	2	1	1	24	20	95	77	123
9	Enxerguei a cidade de forma diferente durante o passeio de bicicleta	2	2	4	3	33	27	84	68	123
10	A infraestrutura cicloviária de Curitiba é eficiente para realizar cicloturismo	3	2	18	15	54	44	47	39	122
11	Durante o passeio de bicicleta percebi que moradores usam intensamente a bicicleta	8	7	31	25	50	41	34	28	123
12	Durante o passeio de bicicleta prefiro ser acompanhado por um guia turístico.	43	35	38	31	29	24	12	10	122
13	Durante o passeio de bicicleta percebi respeito entre motoristas e ciclistas	7	6	15	12	46	37	55	45	123
14	A chuva é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	12	10	34	28	48	39	28	23	122
15	O calor é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	49	40	39	32	25	21	8	7	121
16	Eu voltaria a passear de bicicleta em Curitiba	2	2	1	1	7	6	113	92	123
17	Durante o passeio de bicicleta me aproximei da natureza da cidade	2	2	1	1	21	17	99	80	123
18	Durante o passeio de bicicleta tive sentimento de independência na cidade	5	4	6	5	36	30	74	61	121
19	Durante o passeio de bicicleta tive medo de ser assaltada	55	45	32	26	23	19	12	10	122
20	Durante o passeio de bicicleta percebi claramente a identidade cultural de Curitiba	5	4	14	11	68	55	36	29	123
21	Procurei informação sobre o cicloturismo urbano antes da viagem	35	29	19	16	27	22	40	33	121
22	Durante o passeio de bicicleta eu preferi usar só as ciclovias	5	4	15	12	36	30	66	54	122
23	O cicloturismo urbano é valorizado pela cidade de Curitiba	67	54	45	37	Omissão	11			123

Fonte: A autora (2016)

Apresenta-se na seguinte tabela a distribuição do turista tanto nacional como estrangeiro e sua percepção da cidade durante o passeio de bicicleta.

Tabela 41 - Nacionalidade de origem do turista/excursionista

		Frequência	Porcentagem	Porcentagem válida	Porcentagem cumulativa
Válido	Brasileira	110	89,4	90,9	90,9
	Estrangeira	11	8,9	9,1	100,0
	Total	121	98,4	100,0	
Omisso	Sistema	2	1,6		
Total		123	100,0		

Fonte: A autora (2016)

Podem ser observadas na seguinte tabela algumas diferenças entre os dois tipos de turistas.

Tabela 42 - Diferenças entre os tipos de turistas e excursionistas

	Qui-quadrado	gl	Significância Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Foi possível visitar de bicicleta os pontos turísticos relevantes de Curitiba	4,462	1	,035	,041	,003
Há facilidade de se deslocar de bicicleta em Curitiba	4,639	1	,031	,032	,002
Senti aproximação afetiva com a cidade durante o passeio de bicicleta	7,217	1	,007	,006	,001
As minhas expectativas sobre passeio de bicicleta foram alcançadas	7,267	1	,007	,009	,004
A infraestrutura cicloviária de Curitiba é eficiente para realizar cicloturismo	6,766	1	,009	,008	,001
Durante o passeio de bicicleta me aproximei da natureza da cidade	6,388	1	,011	,009	,002
Procurei informação sobre o cicloturismo urbano antes da viagem	4,505	1	,034	,033	,002

Fonte: A autora (2016)

Por meio do teste de resíduos padronizados foi possível identificar especificamente as diferenças entre turistas/excursionistas nacional e estrangeiros. Assim, nota-se que o turista estrangeiro discorda no geral com as afirmativas expostas na tabela Tabela 42. Exceto pela afirmativa sobre as expectativas alcançadas durante o passeio de bicicleta, na qual, expressou concordar parcialmente. Em comparação com o turista nacional, que não mostrou diferença sobre essas afirmativas.

Cabe destacar que a cidade de Curitiba tem uma tendência de aumentar o seu fluxo turístico a cada ano. Nesse contexto, o aumento da oferta turística é de grande importância na busca de satisfazer as necessidades desses turistas. Porém, não apenas aumentar a oferta deve ser o objetivo, mas, deve-se buscar a qualidade dessa oferta para essa demanda que aumenta. No caso do cicloturismo urbano, a demanda pode aumentar ao longo do tempo, porém, de acordo a percepção identificada neste estudo, percebe-se a falta investimento para o desenvolvimento desta atividade oferecendo rotas cicloturísticas, maior informação e divulgação, aumento do número de empresas que ofereçam este serviço e uma melhor infraestrutura cicloviária que conecte um maior número de pontos turísticos.

Na sequência, pode-se observar na figura uma estimativa da chegada de turistas desde o ano 2006 até o ano 2017.



Gráfico 11 - Tendências do fluxo de turistas em Curitiba 2006-2017 (Milhões)
Fonte: Plano de Desenvolvimento Integrado Sustentável (2013)

Apresenta-se no seguinte gráfico a distribuição das categorias de turistas e excursionistas.

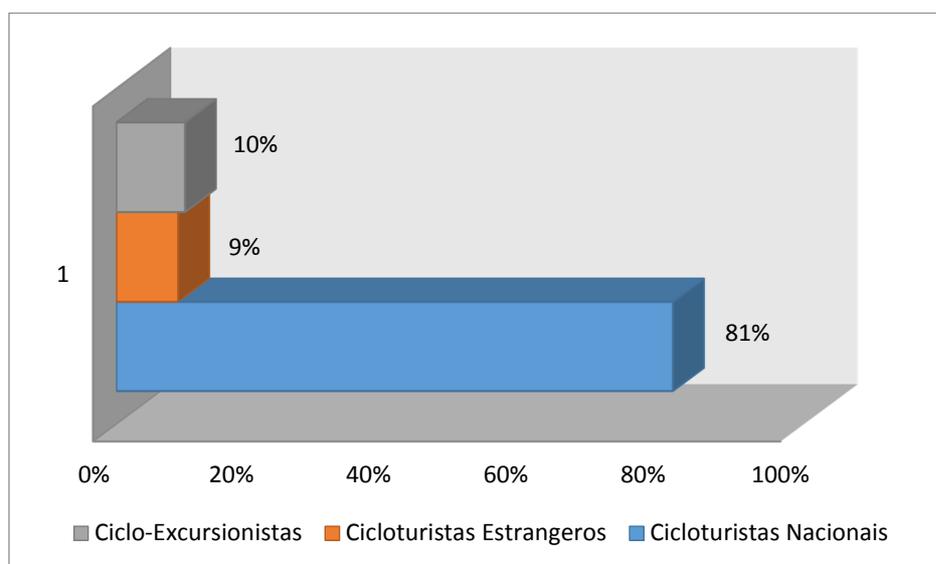


Gráfico 12 - Categoria do cicloturista e ciclo-excursionista
Fonte: A autora (2016)

Pode-se observar na seguinte tabela o país de origem dos turistas estrangeiros identificados neste estudo.

Tabela 43 - País de origem do cicloturista estrangeiro

	Frequência	Porcentagem
Válido	2	1,6
Austrália	1	,8
China	1	,8
Equador	1	,8
Estados Unidos	2	1,6
França	1	,8
Inglaterra	1	,8
México	3	2,4
Polônia	1	,8

Fonte: A autora (2016)

O seguinte gráfico apresenta os estados de origem dos cicloturistas e ciclo-excursionistas nacionais.

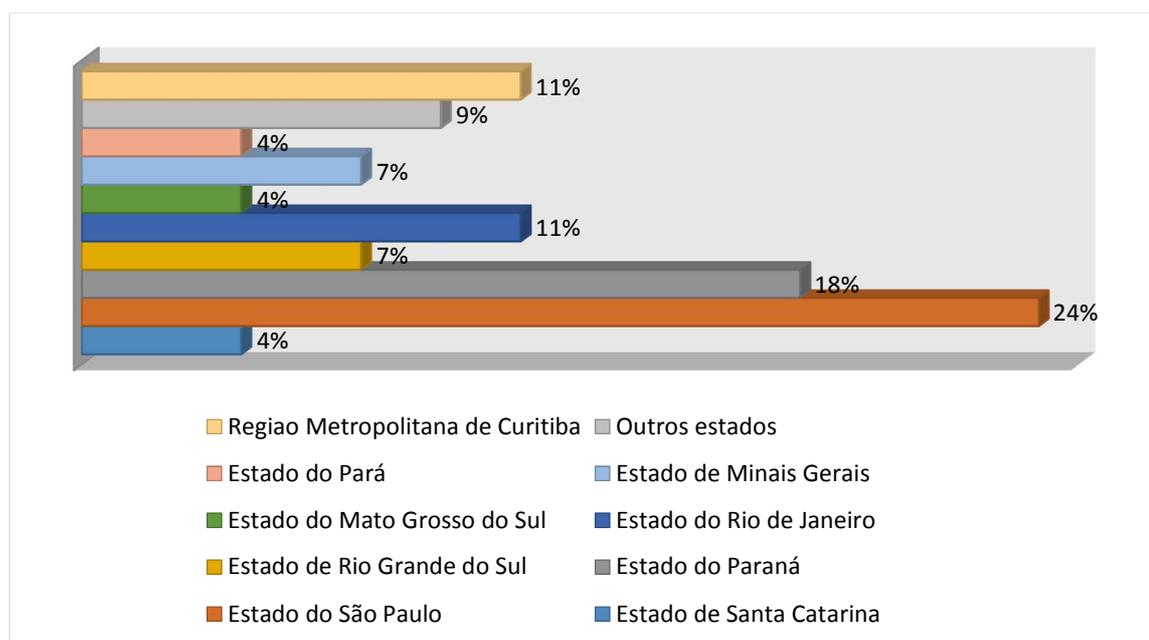


Gráfico 13 - Origem do cicloturista e ciclo-excursionista nacional
Fonte: A autora (2016)

De acordo ao Plano de Desenvolvimento Turístico Integrado Sustentável, a chegada de turistas dos estados brasileiros com maior representativos à Curitiba, excluindo-se os turistas provenientes do estado do Paraná, são os do estado de São Paulo, representados em 60% do fluxo total, e os do estado de Santa Catarina, representados por 45% do total de fluxo. De 1992 a 2009 observou-se um aumento da participação dos visitantes do próprio estado do Paraná à capital e um crescimento muito expressivo de visitantes estrangeiros. Em detrimento da queda da participação de visitantes de outros estados, com exceção de São Paulo que mantém a sua visitação na cidade (PDTIS, 2013). Nesse caso, pode-se perceber que ainda estes estados são os mais representativos e continuam repetindo a visita na cidade, incluindo o aumento de fluxo turístico proveniente do estado de Minas Gerais e do estado de Rio de Janeiro. Além disso, cabe destacar o fluxo turístico dos considerados ciclo-excursionistas, principalmente da região metropolitana de Curitiba.

Visando questionar o conceito do cicloturismo, a qual esteve definido de forma limitada como principal motivador de viagem e só poderia ser considerado como tal se fosse realizado dessa forma. Onde, o autor Lamont (2009) diz que essa definição seria restritiva, e amplia o escopo de estudo referente a esta definição. Assim, com a finalidade de conhecer a motivação desse turista e excursionista na cidade, o seguinte gráfico apresenta as respostas positivas e negativas com relação ao cicloturismo urbano ser sua principal motivação.

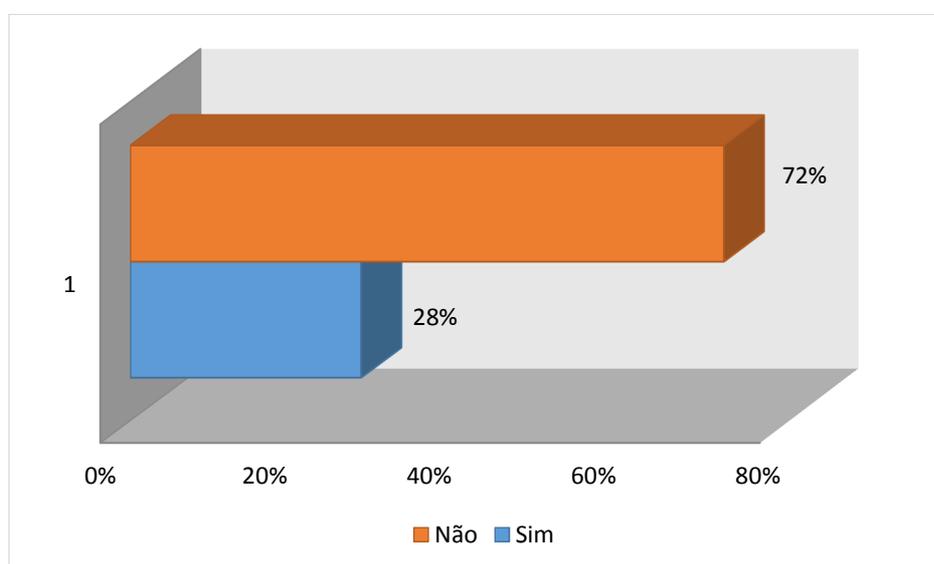


Gráfico 14 - Motivação de viagem dos cicloturistas e ciclo-excursionistas
Fonte: A autora (2016)

De acordo com o gráfico apresentado acima, a principal motivação de viagem não foi realizar cicloturismo urbano na cidade. No entanto, nota-se um grupo representativo (28% do total das respostas) que concordou sobre essa atividade ser a sua principal motivação de viagem. Isso pode estar relacionado com o grupo de excursionistas que contrataram o tour turístico, programando a viagem com antecedência com a empresa. Nesse contexto, pode-se refletir que o cicloturismo ainda não pode ser considerado como uma motivação de viagem, já que ainda é muito restritivo, pois, o cicloturismo poder ser uma atividade a mais para ser realizada na cidade de Curitiba.

As representantes do IMT, dizem que os turistas não conhecem essa característica da cidade, especulando que turistas fazem cicloturismo urbano, sem planejamento, sendo uma atividade que decidem fazer quando no momento que chegam a Curitiba. Portanto, não é sua principal motivação de visitação (CARLA & LUCELIA).

Há certa segregação por gênero, embora a porcentagem não identifique uma grande diferença. O gênero masculino ainda é mais representativo do que o gênero feminino, como pode ser observado na seguinte tabela.

Tabela 44 - Gênero dos turistas e ciclo-excursionistas

		Frequência	Porcentagem	Porcentagem válida	Porcentagem cumulativa
Válido	Masculino	66	53,7	53,7	53,7
	Feminino	57	46,3	46,3	100,0
	Total	123	100,0	100,0	

Fonte: A autora (2016)

Mostra-se na seguinte tabela algumas diferenças identificadas na percepção da cidade entre homens e mulheres.

Tabela 45 - Diferenças de acordo ao gênero dos cicloturistas e ciclo-excursionistas

	Qui- quadrado	gl	Significânci a Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Existe divulgação adequada do cicloturismo urbano em Curitiba	4,382	1	,036	,036	,000
Senti aproximação afetiva com a cidade durante o passeio de bicicleta	6,022	1	,014	,014	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi que moradores usam intensamente a bicicleta	4,573	1	,032	,033	,001
Durante o passeio de bicicleta percebi respeito entre motoristas e ciclistas	7,227	1	,007	,007	,000

Fonte: A autora (2016)

De acordo com o teste de resíduos padronizados, o gênero feminino concorda parcial e totalmente com as afirmativas expostas na tabela durante o passeio de bicicleta. Em comparação com o gênero masculino que tendeu a discordar parcial e totalmente dessas afirmativas. Estes resultados mostram uma semelhança com a percepção por gênero dos moradores locais,

manifestando que não existe diferença entre turistas ou moradores, porém, existem diferença entre gênero.

Visando ilustrar uma destas diferenças apresenta-se no seguinte gráfico a percepção entre os gêneros relativos à sua proximidade afetiva com a cidade. Desta forma, pode-se observar que o gênero feminino está próximo de concordar totalmente e o gênero masculino concordar em parte e até discordar totalmente em relação à sua aproximação afetiva com a cidade por meio do passeio de bicicleta.

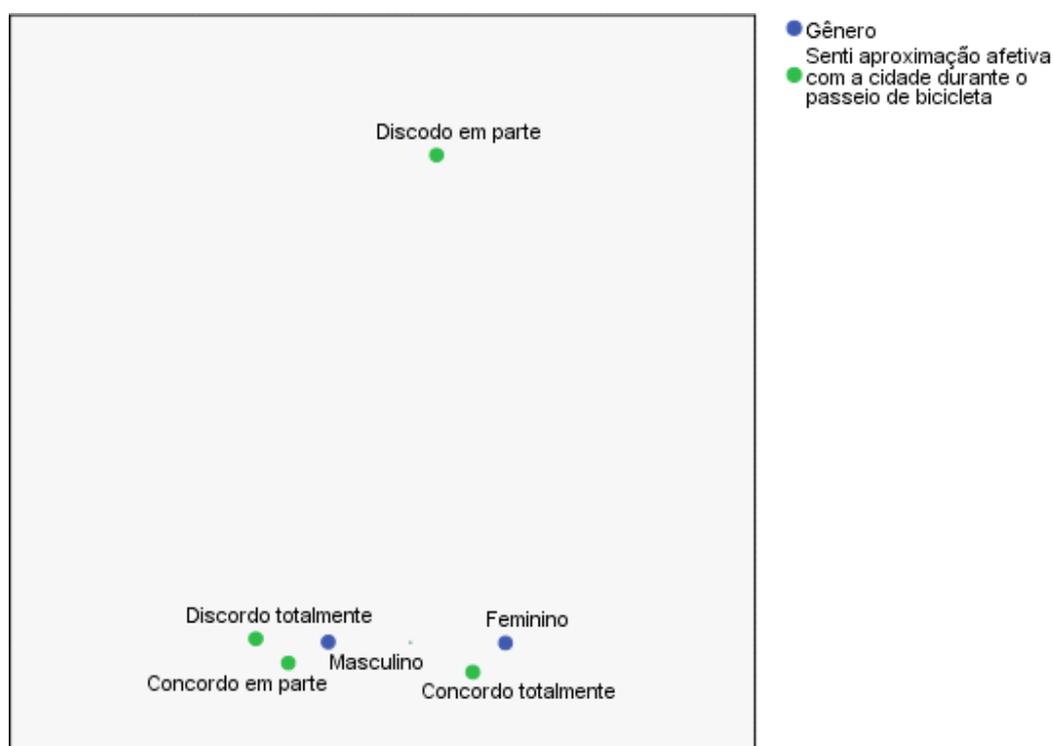


Tabela 46 - Aproximação afetiva com a cidade durante o cicloturismo

Fonte: A autora (2016)

De acordo com Gonçalves (2008), a finalidade de uma cidade consolidar um estilo de vida, mais do que um produto, gera que o turista consiga ter um apego pelo lugar e compreendê-lo, gerando sentimentos positivos que permitam voltar ou permanecer mais tempo, já que gerou uma aproximação afetiva com o lugar (GONÇALVES, 2008). Esse trabalho é o que deve ser desenvolvido na cidade de Curitiba, permitindo atingir os aspectos emocionais dos turistas, independentemente de seu gênero. Além disso, o representante do IPPUC diz que pelo investimento realizado até agora em ciclovias, conseguiu-se aumentar de 7,8% de usuárias

mulheres para um 12%, ou seja, as mulheres tem maior dificuldade de usar a bicicleta por questões de segurança, uma vez isso sendo aprimorado teve um aumento do uso da bicicleta por parte do gênero feminino (CARLOS MIRANDA).

Os cicloturistas e ciclo-excursionistas que visitam a cidade e decidem realizar esta atividade estão especificamente representados por famílias com filhos pequenos e grandes querendo passar um momento familiar, além, de grupos de amigos, casais, de todas as idades. A seguinte tabela apresenta a distribuição desses dados.

Tabela 47 - Faixa etária do cicloturista e ciclo-excursionista

	Frequência	Porcentagem	Porcentagem válida	Porcentagem cumulativa
Válido 15-36 anos	85	69,1	69,1	69,1
37-58 anos	37	30,1	30,1	99,2
Mais de 59 anos	1	,8	,8	100,0
Total	123	100,0	100,0	

Fonte: A autora (2016)

Na seguinte tabela expressa-se as diferenças que existiram entre as faixas etárias de acordo a sua percepção sobre a cidade.

Tabela 48 - Diferenças de percepção entre as faixas etárias dos cicloturistas e ciclo-excursionistas

	Qui-quadrado	Gl	Significância Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Andar de bicicleta me traz lembranças boas	6,973	2	,031	,029	,001
As minhas expectativas sobre passeio de bicicleta foram alcançadas	6,314	2	,043	,038	,001
A infraestrutura cicloviária de Curitiba é eficiente para realizar cicloturismo	5,179	2	,075	,048	,000
Eu voltaria a passear de bicicleta em Curitiba	14,483	2	,001	,008	,002
Durante o passeio de bicicleta me aproximei da natureza da cidade	6,132	2	,047	,054	,002
Durante o passeio de bicicleta percebi claramente a identidade cultural de Curitiba	5,693	2	,058	,036	,000
Durante o passeio de bicicleta eu preferi usar só as ciclovias	9,732	2	,008	,003	,000

Fonte: A autora (2016)

De acordo com o teste de resíduos padronizados, os usuários maiores de 59 anos discordaram totalmente sobre perceber eficiente a infraestrutura cicloviária de Curitiba, enquanto as outras faixas etárias não mostraram diferenças significativas. A faixa etária entre 15-36 anos discorda parcialmente sobre a chuva ser um impedimento para passear de bicicleta, em comparação com os usuários de 37-58 anos, os quais, concordam totalmente em considerar a

chuva um empecilho para usar este modal. Em relação ao sentimento de insegurança na cidade, especificamente a ser assaltado: os usuários de entre 15-36 anos discordam totalmente, as pessoas de entre 37-58 anos e maiores de 59 anos concordam total e parcialmente respectivamente a essa última afirmativa.

De forma ilustrativa por meio do seguinte gráfico, mostra-se a percepção sobre a afirmativa “se voltaria a andar de bicicleta pela cidade de Curitiba. Nessa afirmativa, os turistas de entre 15-36 anos concordam em parte, de 37-58 concordam totalmente, porém, turistas de maior de 59 anos de idade discordam totalmente com voltar a pedalar na cidade. Esse passo se pode explicar pela topografia da cidade que não permite que todas as pessoas realizem o passeio de bicicleta.

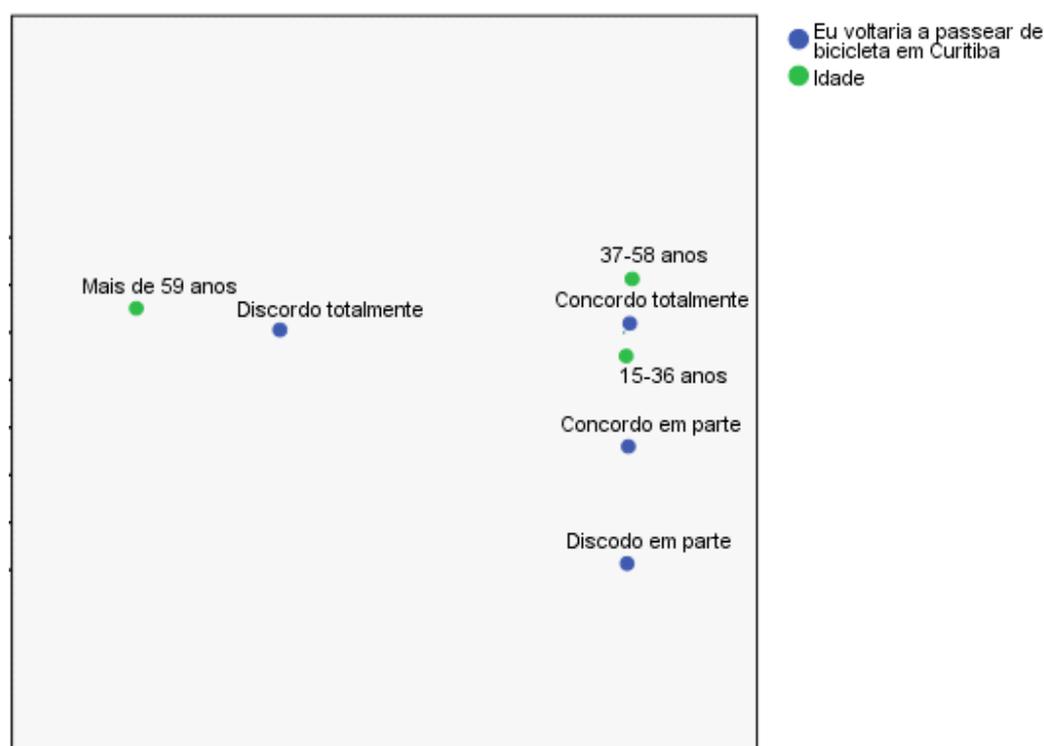


Gráfico 15 - Repetição do passeio de bicicleta de acordo com a faixa etária
Fonte: A autora (2016)

A perspectiva turística do IMT, em relação à bicicleta, concorda que há dificuldade para o desenvolvimento do cicloturismo urbano, embora, os roteiros de cicloturismo tenham sido criados para serem realizados por qualquer pessoa (sem esforço físico), entende-se que qualquer pessoa está disposta a realizá-lo. Além disso, a educação e conscientização sobre o respeito entre ciclista e motoristas é também um dos empecilhos para o uso da bicicleta. Contudo, acredita-se

que a bicicleta pode ser um transporte alternativo para que os turistas conheçam a cidade e seus principais pontos turísticos, complementando como uma opção a mais na oferta turística de Curitiba (CARLA & LUCÉLIA). Porém, pode-se observar que o turista por meio de suas necessidades, emoções, sentimentos e afetividade, interagem com o lugar e suas paisagens, que estão carregados de significados, portanto a percepção da paisagem faz parte da experiência e seu grau de proximidade com o lugar (PASQUOTTO, 2002). Se essa experiência turística por meio da atividade do cicloturismo urbano, com a infraestrutura cicloviária, divulgação, respeito entre motoristas e ciclistas, uma infraestrutura de restaurantes, parques e pontos turísticos conectados pela ciclovia com um adequado investimento, alcançar as expectativas dos turistas, poderia existir a possibilidade de gerar o sentimento de repetição da visita na cidade. Portanto, recomenda-se a consolidação de um estilo de vida mais do que um produto turístico, nesse caso a cultura da bicicleta.

De acordo a variável analítica relativa a renda dos cicloturistas e ciclo-excursionistas, observou-se durante a aplicação dos questionários que os usuários apresentaram um alto poder aquisitivo, além de demonstrarem possuir um alto nível de vida. A seguinte tabela apresenta a distribuição desses dados.

Tabela 49 - Faixa de renda dos cicloturistas e ciclo-excursionistas

		Frequência	Porcentagem	Porcentagem válida	Porcentagem cumulativa
Válido	R\$ 0-5000	58	47,2	55,8	55,8
	R\$ 5.001-10.000	26	21,1	25,0	80,8
	R\$ mais de 10.001	20	16,3	19,2	100,0
	Total	104	84,6	100,0	
Omisso	Sistema	19	15,4		
Total		123	100,0		

Fonte: A autora (2016)

A seguinte tabela apresenta a principal diferença detectada nesse estudo.

Tabela 50 - Diferenças entre as faixas de renda dos cicloturistas e ciclo-excursionistas

	Qui-quadrado	gl	Significância Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Durante o passeio de bicicleta percebi que moradores usam intensamente a bicicleta	6,568	2	,037	,036	,000

Fonte: A autora (2016)

Nesse caso, o teste de resíduos padronizados identificou que os usuários na faixa de renda maior a R\$ 10.001 discordam totalmente sobre a sua percepção de ver aos moradores locais usando intensamente a bicicleta. Essa afirmativa é pode ser relevante ao refletir que o uso da bicicleta pelo morador local pode-se tornar uma característica da cultura local percebida pelos turistas e excursionistas, pois isso pode consolidar uma marca turística ao longo do tempo. Assim, por exemplo, como acontece em outras cidades do mundo, como Amsterdã na Holanda, que é conhecida por ser a capital da bicicleta no mundo. Dessa forma, o marketing turístico urbano, deve ser considerado um instrumento de gestão no planejamento urbano que permita afrontar os novos desafios do século XXI e assim competir com as grandes cidades à escala global. Isso permite que os governos locais operem com maior eficiência e formulem políticas públicas visando uma única oferta focada aos públicos-alvo priorizados (CHACÓN, 2012). Porém, esse marketing deve estar ao nível do que realmente a cidade tem para oferecer ao turista, não se tornando em uma publicidade que gere grandes expectativas e posteriormente os turistas percebam que a infraestrutura não foi fiel à propaganda, limitando qualquer possibilidade de repetição de visita.

O IMT acredita que o cicloturismo urbano pode ser considerado um novo produto de grande evolução na cidade, considerando a riqueza histórica, cultural e arquitetônica de Curitiba como potencial de ser apresentada ao turista por meio da bicicleta.

Na seguinte tabela apresenta-se s variável em relação ao nível de escolaridade.

Tabela 51 - Nível de escolaridade dos cicloturistas e ciclo-excursionistas

		Frequência	Porcentagem	Porcentagem válida	Porcentagem cumulativa
Válido	Ensino Médio	25	20,3	20,3	20,3
	Ensino Superior	50	40,7	40,7	61,0
	Pós-Graduação	48	39,0	39,0	100,0
	Total	123	100,0	100,0	

Fonte: A autora (2016)

Identificou-se algumas diferenças entre os níveis de escolaridade, como se mostra na seguinte tabela.

Tabela 52 - Diferenças entre os níveis de escolaridade dos cicloturistas e ciclo-excursionistas

	Qui-quadrado	Gl	Significância	Sig	Probabilidade de
--	--------------	----	---------------	-----	------------------

			Assint.	exata	ponto
Durante o passeio de bicicleta tive medo de ser assaltada	6,055	2	,048	,047	,000

Fonte: A autora (2016)

De acordo com teste de resíduos padronizados, os usuários com nível de escolaridade de ensino meio concordaram em parte sobre essa afirmativa. Porém, os usuários com ensino superior discordam parcialmente sobre o medo de serem assaltados, mostrando maior segurança. Em comparação com as pessoas com pós-graduação, as quais não mostram maior diferença sobre esse sentimento de insegurança. Nesse contexto, as representantes do IMT, afirmam que durante a realização do cicloturismo urbano a insegurança pode ser mitigada por meio de um tour guiado, como por exemplo: o tour organizado da empresa Kuritbike. Dessa forma, é mais difícil que os participantes sejam abordado por delinquentes (CARLA & LUCELIA).

Por meio do gráfico seguinte, pretendeu-se ilustrar como percebem as pessoas de acordo a seu nível de escolaridade o medo de serem assaltadas durante o passeio de bicicleta. Nota-se que os turistas com nível de ensino superior e pós-graduação discordam totalmente da afirmativa em comparação com os turistas que possuem ensino meio, que se sentiram mais ameaçados.



Os pontos turísticos mais visitados pelos cicloturistas e ciclo-excursionistas entrevistados estiveram condicionados pela localização da empresa de cicloturismo Kuritbike, já que foi neste local a aplicação do instrumento. Esses dados podem ser observados no seguinte gráfico.

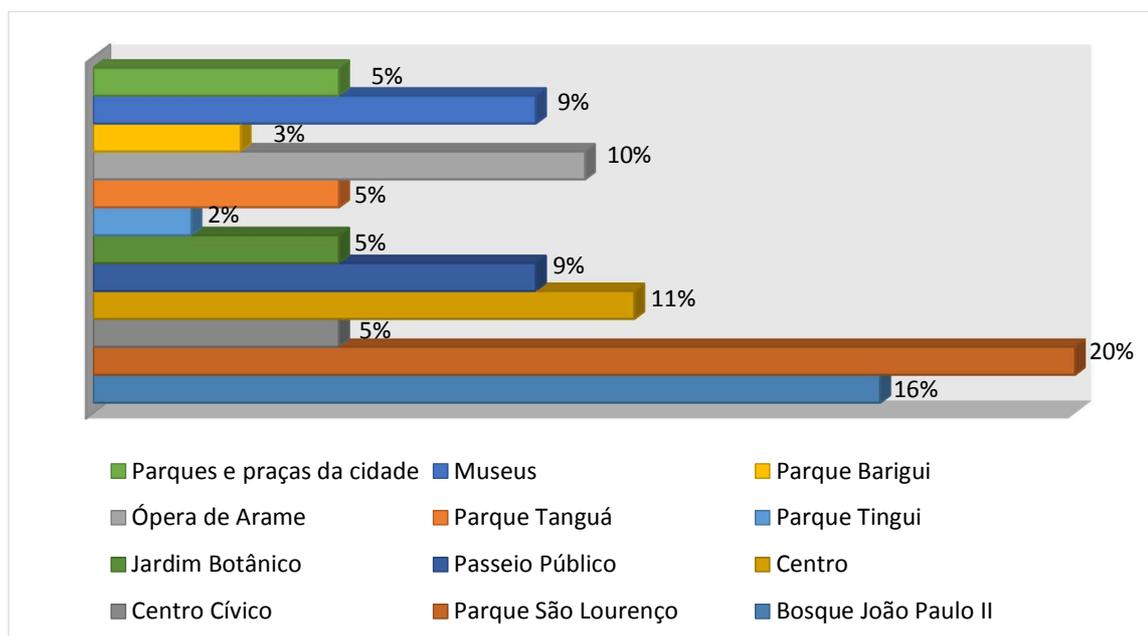


Gráfico 17 - posts turísticos visitados pelos cicloturistas e ciclo-excursionistas
Fonte: A autora (2016)

Nesse caso, pelo fato da empresa na qual a pesquisa foi realizada estar no bairro Centro Cívico, os locais que apareceram com maior frequência nas respostas foram o Parque São Lourenço e o Bosque João Paulo II. Essa constatação também pode estar relacionada ao tempo e distância (pelo fato do aluguel ser por tempo), tornando-se mais fácil e prático percorrer esses trajetos. No entanto, o turista se arrisca a percorrer distâncias maiores se comparado com o morador local. Os turistas demonstraram visitar parques mais longes como o corredor cicloviário que une o Parque Tanguá com o Opera de Arame e embora não exista ciclovia até o Parque Tingui, o trajeto também apareceu com frequência.

Assim, um lugar, nesse caso a cidade, é capaz de gerar diversos sentimentos nos turistas, os quais estão relacionados com as suas motivações, percepções, atribuindo um valor a esse lugar de acordo com as suas necessidades, interesses e desejos que tenham como expectativa na sua experiência turística, já que o turista busca encontrar lembranças da sua própria história de vida no lugar que visita (PAQUOTTO, 2002). Nesse contexto, esses lugares ou pontos turísticos que marquem de uma forma positiva no indivíduo, permitem que o espaço turístico seja transformado pelos valores ligados à vida do turista (DA SILVA, 2002). Além disso, a cidade como atrativo turístico torna-se presente. Foram expressos nessa pesquisa elementos que mais se destacam na cidade como: a paisagem, as praças e os parques em geral, a arquitetura, a própria ciclovia é

considerada um atrativo turístico, os grafites e a sua mistura entre o colonial e contemporâneo, por meio do seu casco histórico.

A cidade conta um legado histórico, um patrimônio arquitetônico, cultural e principalmente natural, possui vinte e seis parques, dezessete bosques e mais de noventa praças (PREFEITURA DE CURITIBA, 2014). Esses atrativos turísticos, já bastante consolidados, com um eficiente planejamento podem solidificar uma identidade local, capaz de motivar e influenciar uma viagem. Esses elementos podem ser atrativos para os turistas e se tornarem motivações para uma viagem à cidade. Esse público, muitas vezes, visita a cidade com a perspectiva de conhecer a realidade do local, os costumes, tradições e vivenciar uma real experiência sobre a cotidianidade do morador.

Na seguinte Tabela 53 mostram-se os quilômetros percorridos pelos turistas. Evidenciando que turistas e excursionistas percorrem entre 0 km até 10 km, de preferência em um dia de passeio pela cidade.

Tabela 53 - Quilômetros percorridos pelos cicloturistas e ciclo-excursionistas

		Frequência	Porcentagem	Porcentagem válida	Porcentagem cumulativa
Válido	0-10 km	61	49,6	49,6	49,6
	11-30 km	58	47,2	47,2	96,7
	Mais de 31 km	4	3,3	3,3	100,0
	Total	123	100,0	100,0	

Fonte: A autora (2016)

De acordo o IMT a infraestrutura cicloviária que atualmente existe na cidade é suficiente para os turistas realizarem um passeio de bicicleta. Oferecendo várias possibilidades de percorridos e rotas para conhecer, já que os atrativos turísticos estão interligados com as ciclovias permitindo a realização do cicloturismo urbano. Porém, a instituição considera importante a constância em aprimorar as ações para o desenvolvimento da atividade turística, sobre tudo a parte estrutural. No entanto, o trabalho executado pela gestão 2013-2016, foi relevante em relação ao investimento de infraestrutura cicloviária na cidade, e considera-se que a futura gestão continue implantando as propostas que estão previstas no planejamento, alcançando ótimos resultados. Atualmente, existe uma conformidade do trabalho realizado, porém, precisa-se de maiores esforços.

Pode-se observar na seguinte Tabela 54 cicloturistas e ciclo-excursionistas que usam a bicicleta no seu cotidiano e os que não a usam. Nesse caso, os turistas e excursionistas na sua maioria não usam bicicleta no seu cotidiano nas suas cidades de origem. Nesse contexto, podemos interpretar que este público-alvo vê a bicicleta como uma atividade de lazer, porém, não a percebe como um modal de transporte alternativo para deslocamento.

Tabela 54 - Uso da bicicleta no cotidiano pelos cicloturistas e ciclo-excursionistas

		Frequência	Porcentagem	Porcentagem válida	Porcentagem cumulativa
Válido	Sim	40	32,5	33,3	33,3
	Não	80	65,0	66,7	100,0
	Total	120	97,6	100,0	
Omisso	Sistema	3	2,4		
Total		123	100,0		

Fonte: A autora (2016)

De acordo aos usuários que usam a bicicleta no seu cotidiano, apresenta-se o seguinte gráfico mostrando as razões do seu uso:

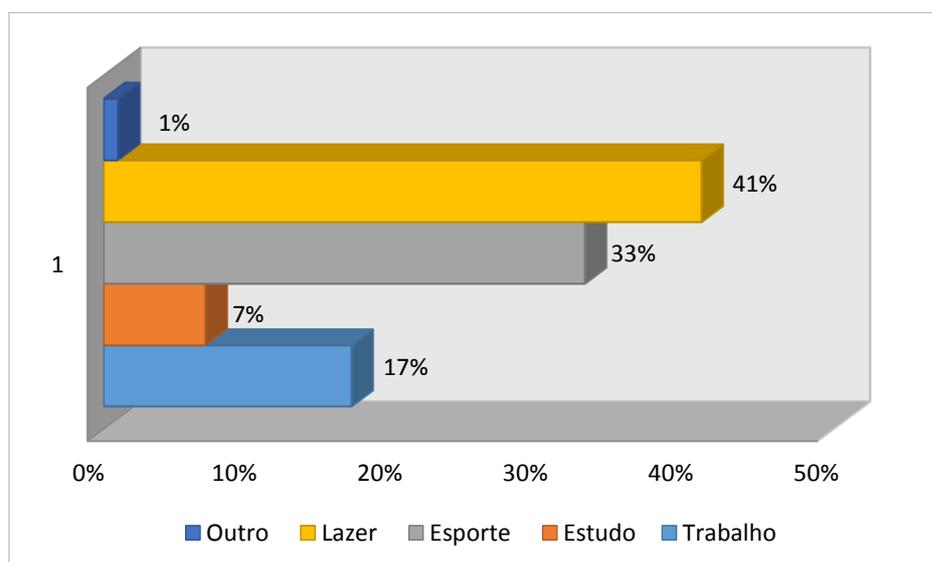


Gráfico 18 - Razão de uso da bicicleta no cotidiano pelos cicloturistas e ciclo-excursionistas

Fonte: A autora (2016)

Esse público-alvo, além de realizar o passeio de bicicleta com a finalidade de se deslocar dentro da cidade na visitação dos pontos turísticos, utiliza outros meios de transporte, como pode

ser percebido Gráfico 19

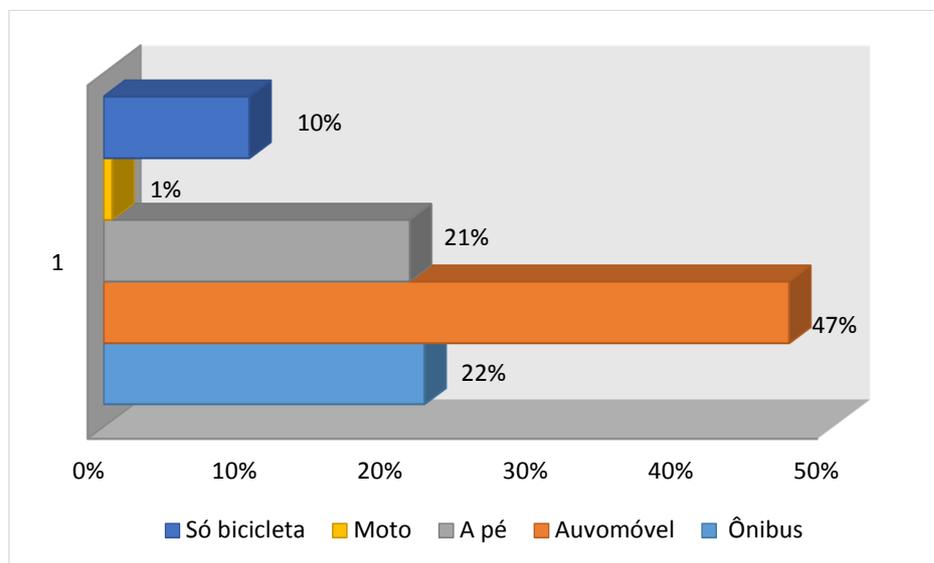


Gráfico 19 - Outros meios de transporte usados pelos cicloturistas e ciclo-excursionistas
Fonte: A autora (2016)

Neste contexto, dentre das respostas levantadas, o automóvel aparece como o modal preferencial para se deslocar na cidade e também o uso do aplicativo UBER. Outra opção é o transporte público e a pé, que aparecem nas seguintes posições como modais mais usados no momento de conhecer a cidade. Nesse contexto, nota-se a importância de investimento no transporte público visando uma viagem integrada ao modal bicicleta, oferecendo o serviço de carga desde modal, para maior facilidade e ser a bicicleta realmente um modal de transporte alternativo para realizar turismo.

Observa-se também que os turistas preferem conhecer a cidade a pé, sendo está uma preferência maior do que usar a bicicleta. Nesse caso, pode-se refletir que a bicicleta ainda é percebida como uma atividade recreativa específica de um determinado momento e não um modal de transporte alternativo para conhecer a cidade.

Nota-se que o IMT promove a visitação da cidade por meio do programa turístico: “Curta Curitiba a pé”. No entanto, considerando a existência dois projetos efetivos voltados ao modal bicicleta, nota-se o “Curta Curitiba by Bike” e o “Poty by Bike”. Esses roteiros cicloturísticos urbanos não são comercializáveis pelo IMT, porém, é a oferta que o instituto desenvolveu para o turista tenha uma alternativa de conhecer a cidade por meio da bicicleta e são

livres para serem usados por agências de turismo. É realizada uma difusão dessas rotas cicloturísticas em diversos eventos, além de ser feita a distribuição de material promocional nas oficinas de turismo. Porém, os turistas usam a bicicleta como o único modal de transporte em uma porcentagem maior para percorrer a cidade em comparação com os moradores locais entrevistados. Nota-se também que essa porcentagem continua sendo mínima. Nesse contexto, pode-se refletir sobre a falta de promoção da bicicleta como um modal possível de ser usado na cidade.

Nesse contexto, a implantação do sistema de bicicletas públicas (Bike Sharing), seria uma opção de tecnologia que permitiria o aumento do número de usuários desse modal, além de facilitar a visita dos pontos turísticos da cidade. Deve-se considerar também que uma das características para desenvolver o turismo urbano é a existência de uma oferta de infraestrutura, tanto básica como complementar. Existem diversos elementos primários e secundários que incluem uma gama de equipamentos urbanos que complementam a experiência turística (GÂRBEA, 2013).

Identificou-se uma ampla porcentagem de pessoas que relatou ser a primeira vez que realizaram um passeio de bicicleta como atividade turística. A seguinte tabela apresenta esses dados.

Tabela 55 - Primeira vez experimentando o cicloturismo na cidade?

		Frequência	Porcentagem	Porcentagem válida	Porcentagem cumulativa
Válido	Sim	77	62,6	63,1	63,1
	Não	45	36,6	36,9	100,0
	Total	122	99,2	100,0	
Omisso	Sistema	1	,8		
Total		123	100,0		

Fonte: A autora (2016)

Também se pode ver a diferença entre os usuários da bicicleta no seu cotidiano e os que não. Já que os que a usam no seu cotidiano, concordam totalmente com o sentimento de independência na cidade em comparação das pessoas que não a usam constantemente, concordando parcialmente com essa afirmativa.

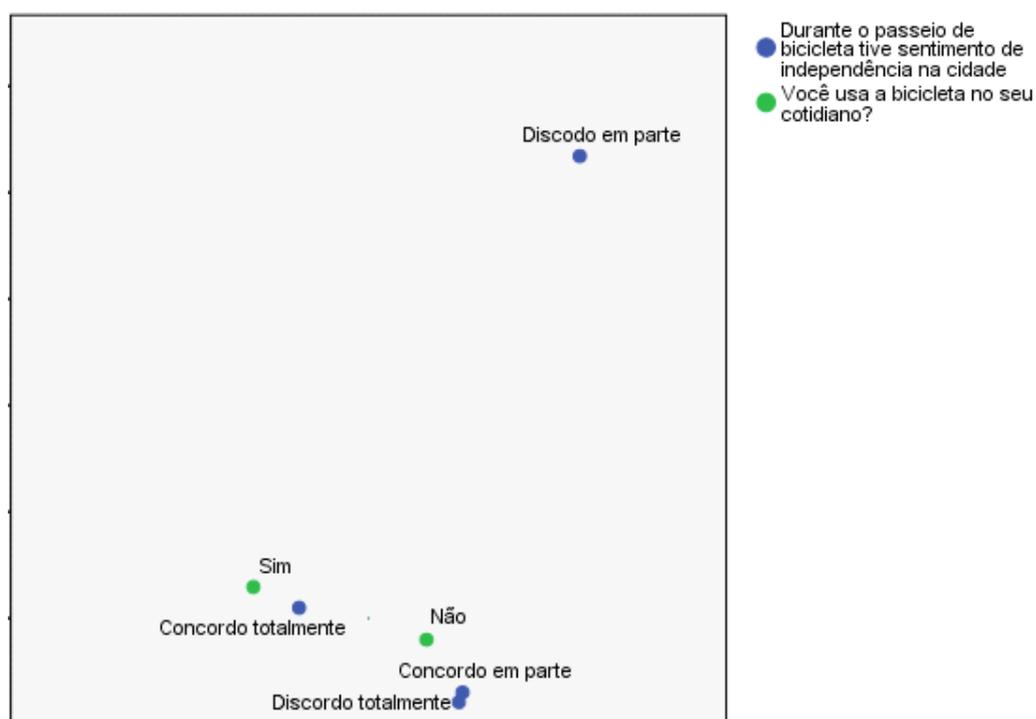
Tabela 56 - Diferenças entre os usuários que usam a bicicleta no seu cotidiano

	Qui-quadrado	Gl	Significância Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Durante o passeio de bicicleta tive sentimento de independência na cidade	6,537	1	,011	,010	,001

Fonte: A autora (2016)

Para aqueles cicloturistas e ciclo-excursionistas em que o passeio de bicicleta foi realizado pela primeira vez, sem dúvidas, essa atividade transforma-se em uma novidade, uma lembrança que posteriormente pode ser mencionada. Esse fato relaciona-se com as emoções e reações que os turistas experimentam no lugar, elas estão diretamente vinculadas com o momento vivido, no qual, por meio de diversas formas, a pessoa conhece e constrói sua própria realidade, pois a experiência é constituída de sentimentos e pensamentos (TUAN, 1983).

Com a finalidade de ilustrar essa informação apresenta-se o seguinte Gráfico 20



Grande parte dos cicloturistas e ciclo-excursionistas preferem realizar o passeio de bicicleta acompanhado. Como se pode observar na seguinte tabela:

Tabela 57 - Com quem foi realizado o passeio de bicicleta?

		Frequência	Porcentagem	Porcentagem válida	Porcentagem cumulativa
Válido	Sozinho	15	12,2	12,2	12,2
	Acompanhado	108	87,8	87,8	100,0
	Total	123	100,0	100,0	

Fonte: A autora (2016)

O Gráfico 21 traz dados sobre a decisão de realizar cicloturismo na cidade de Curitiba.

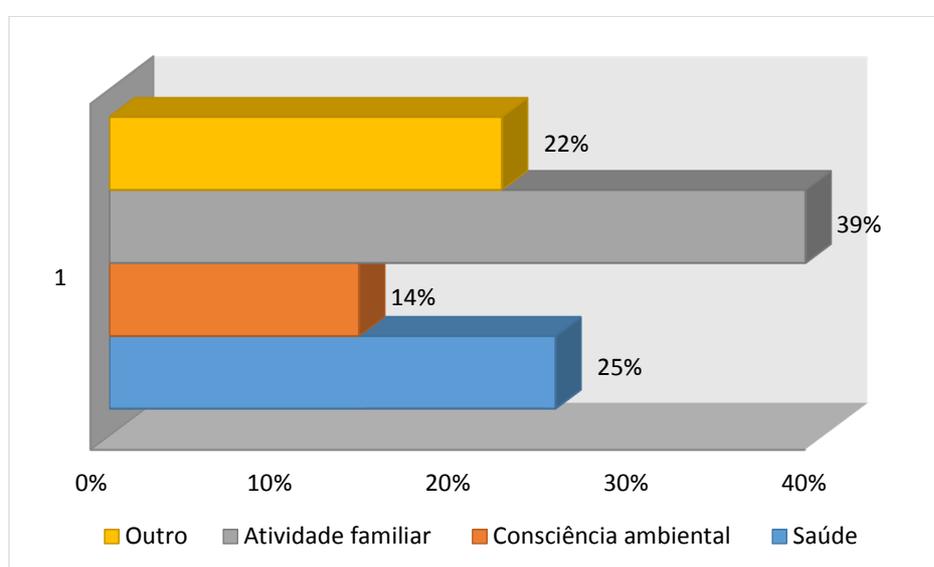


Gráfico 21 - Razão de decisão de realizar cicloturismo na cidade

Fonte: A autora (2016)

Principalmente os turistas, preferiram realizar esse tipo de atividade por experimentar uma atividade familiar durante o fim de semana. A saúde aparece como uma questão relevante, isso relacionado com o gráfico anterior, no qual o esporte é uma das principais razões relativas ao uso da bicicleta. Além disso, o turista que é motivado pelo modal bicicleta possui consciência com o meio ambiente, sendo um nicho de mercado a mais, diferenciado sobre o tipo de turista que Curitiba recebe atualmente. Nesse contexto, esse turista acrescenta o fluxo quantitativo e também qualitativo. Também, o cicloturismo urbano é uma atividade que ativa o comércio local, estimulando a pequenos negócios e ampliando a oferta de serviços na cidade (CARLA & LUCÉLIA).

Na opção de “outro” os entrevistados expressaram o interesse de conhecer a cidade por meio de outro ponto de vista ou perspectiva e com uma maior aproximação da comunidade local.

Também, manifestaram a intenção de conhecer a cidade por meio do olhar do ciclista, por diversão, praticidade, facilidade e por indicação. Além disso, é importante destacar a relevância pela preocupação com o meio ambiente quando escolhem realizar cicloturismo como atividade turística, mostrando ter uma maior consciência ambiental.

A promoção desse tipo de atividade pode-se realizar por diversos meios de comunicação, porém, a maioria dos cicloturistas e ciclo-excursionistas afirmou ter tomado conhecimento sobre essa atividade turística pela internet (redes sociais), conforme apresentado na tabela abaixo.

Tabela 58 - Meios de comunicação de conhecimento do cicloturismo na cidade

		Frequência	Porcentagem	Porcentagem válida	Porcentagem cumulativa
Válido	Com amigos	40	32,5	32,5	32,5
	Na internet	59	48,0	48,0	80,5
	Outro	24	19,5	19,5	100,0
	Total	123	100,0	100,0	

Fonte: A autora (2016)

Foram identificadas algumas diferenças entre os meios de comunicação pelos quais os cicloturistas e ciclo-excursionistas, que são apresentadas na seguinte tabela.

Tabela 59 - Diferenças de acordo ao meio de comunicação de conhecimento do cicloturismo na cidade

	Qui-quadrado	gl	Significância Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Passear de bicicleta é uma atividade característica de Curitiba	9,163	2	,010	,009	,000
Existe divulgação adequada do cicloturismo urbano em Curitiba	8,443	2	,015	,014	,000
Foi possível visitar de bicicleta os pontos turísticos relevantes de Curitiba	13,125	2	,001	,001	,000
Há facilidade de se deslocar de bicicleta em Curitiba	12,206	2	,002	,002	,000
Andar de bicicleta me traz lembranças boas	7,238	2	,027	,026	,000
Durante o passeio de bicicleta prefiro ser acompanhado por um guia turístico	8,255	2	,016	,015	,000
Eu voltaria a passear de bicicleta em Curitiba	11,248	2	,004	,005	,000
Durante o passeio de bicicleta me aproximei da natureza da cidade	12,943	2	,002	,001	,000
Procurei informação sobre o cicloturismo urbano antes da viagem	20,137	2	,000	,000	,000

Fonte: A autora (2016)

De acordo ao teste de resíduos padronizados, pode-se especificar que os usuários que tomaram conhecimento por meio de amigos discordam em parte ou totalmente pelas afirmativas da tabela, exceto pela afirmativa que sobre a possibilidade de percorrer todos os pontos turísticos, na qual esse grupo concordou parcialmente. Os usuários que por meio da internet tomaram conhecimento sobre esta atividade concordam parcial ou totalmente sobre essas mesmas afirmativas. Nesse caso, deve-se considerar continuar e aumentar o uso das redes sociais como meio de comunicação para promover a atividade do cicloturismo. Aproveitando o acesso a esses meios por parte da grande maioria dos usuários interessados. Cabe destacar que a percepção do turista é um fator determinante na escolha do destino que pretende visitar. Essa percepção surge da informação preliminar do turista, nesse sentido, torna-se importante que essa comunicação prévia represente a realidade do lugar e não crie falsas ilusões nos visitantes, visando a satisfação das expectativas dos turistas. (GONÇALVES, 2008).

5 CONCLUSÃO

Avaliar o desenvolvimento da atividade do cicloturismo na cidade de Curitiba. Conhecendo a existente dessa atividade, analisando as suas forças, possibilidades de expansão desde a visão do setor público, o setor privado e também de acordo a demanda atual que permitam o seu crescimento e uma consolidação de uma identidade cultural, gerando uma imagem turística para a cidade baseada no modal bicicleta ao longo prazo.

De acordo com os objetivos propostos neste estudo e os instrumentos de pesquisa usados para alcançá-los, conclui-se o seguinte:

A interpretação das entrevistas aos órgãos públicos foi usada a técnica de Análises de Discurso (AD). Visando compreender o posicionamento referente à bicicleta para o atual e futuro desenvolvimento da cidade, empecilhos enfrentados pela inserção da bicicleta no sistema urbano. Dessa forma, foi identificado que o nível de vínculo e trabalho em conjunto é relativamente segregado, pois as ações desenvolvidas são de caráter específico e concreto, sobre diversos projetos. Porém não tem trabalhado de forma integral e constante em prol do desenvolvimento da atividade do cicloturismo urbano na cidade. No entanto, a existência do projeto de cicloturismo na Região Metropolitana de Curitiba por parte dos órgãos públicos SETRAN e IMT indica o interesse de promover esta atividade. Observa-se também a falta de empresas de cicloturismo urbano que pudesse promover a atividade. Porém o trabalho executado pela empresa Kuritbike como a única em oferecer cicloturismo urbano com tours guiados, além de aluguel de bicicletas. Considera-se relevante o interesse expressado pelos representantes públicos em realizar um trabalho em conjunto e em concordar sobre a falta de recursos como fator que dificulta essa possível articulação. Destaca-se o trabalho realizado especialmente da SETRAN, IPPUC como gestores urbanos e a seu interesse pela incorporação da bicicleta no planejamento urbano, por meio de suas ideologias relativas a este modal tem conseguido atingir metas tão fundamentais como a inclusão da bicicleta no novo Plano Diretor da cidade. Atualmente, a bicicleta é vista como um transporte alternativo de deslocamento além de sua visão para fins de lazer, porém de forma incipiente também para fins turísticos.

No contexto dos resultados gerados pelo software SPSS por meio dos testes Kruskal-Wallis, resíduos padronizados e gráficos de correspondência múltipla pudessem fornecer com

informação estratégica sobre a percepção dos cicloturistas, ciclo-excursionistas e os moradores locais gerados pelo passeio de bicicleta sobre a cidade.

Identificou-se um perfil dos usuários pelo ciclolazer (moradores locais) e pelo cicloturismo urbano (turistas/excursionistas), conhecendo a sua percepção da cidade nesse encontro com os espaços urbanos por meio da bicicleta. Existe uma demanda por parte de moradores locais pela realização desta atividade, o perfil deste usuário identificou-se diferente a esse usuário que usa a bicicleta no seu cotidiano. Sendo pessoas com um nível de escolaridade principalmente de ensino superior e pós-graduação, com um alto poder aquisitivo, mostrando que não usam a bicicleta como meio de transporte, usando este modal só com fins de lazer, alguns deles não possuem uma bicicleta e por essa razão alugam uma durante um período do final de semana. O usuário que usa a bicicleta consegue ser muito mais crítico em relação ao desenvolvimento do uso da bicicleta como modal de transporte alternativo em benefício da mobilidade urbana de Curitiba.

Nesse caso, o incentivo do uso da bicicleta por parte do setor público contribui na consolidação de uma identidade local baseada nesse modal, já que na atualidade a identidade está em processo de construção, na qual existe uma luta constante na busca da integração da bicicleta no sistema urbano, ainda sendo um desafio para as futuras gestões públicas.

Conclui-se também que moradores locais de Curitiba percebem que a cidade valoriza esta atividade a diferença do cicloturista que não percebe essa valorização por parte da cidade, mesmo concordando que é uma atividade característica de Curitiba, sendo necessário um maior investimento.

Nesse contexto, afirma-se a existência do cicloturismo urbano na cidade, com uma demanda incipiente, no entanto, em expansão, com um número pequeno de empresas, representante do setor privado. Esta atividade não é desconhecida pelo setor público, nem pela população local, porém, precisa de um forte investimento de divulgação. Acredita-se que o cicloturismo urbano pode ser considerado como um novo produto e de grande evolução na cidade. Isso, pela riqueza histórica, cultural e arquitetônica da cidade de Curitiba, a qual pode ser apresentada para o turista por meio da bicicleta. Também, o modal bicicleta motiva a visita de um turista mais consciente com o meio ambiente, diferenciado em relação ao turista que a cidade recebe atualmente, podendo acrescentar o fluxo além de quantitativo, a um fluxo mais

qualitativo. Além disso, esta atividade é um estímulo a pequenos negócios, ele ativa o comércio local e ajuda a ampliar a esse pequeno empresário.

Considera-se necessário uma divulgação adequada por parte do setor público que incentive o uso da bicicleta para percorrer a cidade na realização de turismo ou lazer. Desta forma promovendo e consolidando uma identidade cultural que ainda não se tem consolidado. A qual deve começar pelo incentivo de moradores locais que usem a bicicleta no seu cotidiano, além, de seu envolvimento nas problemáticas e soluções urbanas.

De acordo com as análises, a cidade conta com os recursos para gerar sentimentos de afeto, embora tenham sido identificadas as mulheres neste caso, pode-se trabalhar ainda mais uma imagem turística que promova um estilo de vida da cidade e não simplesmente o produto de cicloturismo urbano. Apostando, que desde a consolidação da identidade local a imagem e estilo de vida transformem-se em uma marca da cidade que permita motivar a viagem do turista.

Pode-se concluir também que os cicloturistas percebem a cidade ainda em desenvolvimento em relação ao cicloturismo e ao uso da bicicleta. Manifestando a suas experiências em outras cidades visitadas, onde o incentivo deste modal é maior, tendo uma crítica construtiva da cidade de Curitiba de acordo a infraestrutura cicloviária. No entanto, observou-se a satisfação da experiência turística por parte dos usuários ao retornar do passeio de bicicleta, o qual permitiu uma adequada e fácil aplicação do instrumento de pesquisa.

5.1 CONTRIBUIÇÕES PARA A GESTÃO URBANA

A pesquisa buscou explorar e analisar o encontro de todos os atores considerados neste estudo visando entender o seu convívio nos espaços urbanos.

A gestão urbana ainda é um conceito incipiente no Brasil, nas cidades especificamente, não sendo aplicado como instrumento da administração pública. Porém a sua execução buscando uma transformação da cidade propondo uma nova forma de geri-la.

A gestão urbana influencia na gestão da cidade desde a formulação de políticas públicas, leis, projetos, assim também como poderia incidir no plano diretor por meio de uma visão que integre o ambiental, social, cultural, além do econômico, se tornou importante para a maioria dos territórios na busca um equilibrado por meio das dimensões do desenvolvimento sustentável.

Nesse contexto as instituições públicas devem incentivar o trabalho articulado, visando uma vinculação maior entre a suas funções aproveitando a autonomia adquirida e dessa forma realizar um trabalho conjunto e organizado, já que de acordo a lei de municípios existem formas legais para os órgãos e secretarias municipais pudessem agir de forma integrada na implementação de projetos, formulação de políticas públicas, viabilizando uma condução adequada, inclusiva e compacta na administração das cidades.

No cenário nacional a gestão urbana precisa ampliar o debate sobre a sua incorporação como instrumento nas grandes cidades, capitais de estado do país. Como por exemplo a cidade de Curitiba. Portanto, se considera necessário o conhecimento deste conceito de acordo as experiências internacionais, onde já é aplicada e usada, se tornado fundamental na busca de rentabilidade, satisfação tanto para a cidade como para a qualidade de vida dos moradores locais, e como consequência é apreciado pelos turistas e visitantes.

Também propõe a inclusão e participação dos moradores locais, ativistas nas questões urbanas, oferecendo alternativas de possíveis soluções que pudessem contribuir no desenvolvimento do local, possibilitando outras formas de governança se impondo na nova gestão.

5.2 LIMITAÇÕES PRELIMINARES

Durante os dois anos de pesquisa existiram várias limitações que dificultaram o desenvolvimento do estudo. A primeira fase, na fundamentação teórica, pela complexidade das categorias de análise definidas para a sustentação deste estudo, e principalmente com o conceito de gestão urbana, pela carência de teoria de autores nacionais, viu-se a necessidade de pesquisar autores internacionais, em países na qual a gestão urbana seja parte da administração do local e exista uma solida pesquisa científica sobre a sua definição. Nesse contexto, foram pesquisados países da Europa, EE.UU, que forneceram em grande medida com esta fundamentação teórica. Situação que se repetiria com os conceitos de turismo urbano e cicloturismo, nesse caso, foi usado bibliografia de autores Latino Americanos.

Em relação à programação de pesquisa de campo, esta foi cumprida conforme o planejado, todas as atividades, começando pela formulação de questionários, realizando um pré-teste visando o seu aprimoramento, com a finalidade de formular o instrumento definitivo para a sua

posterior aplicação. Nesse processo, se precisou da superação da barreira linguística, assim, o questionário foi traduzido ao idioma inglês, além, do português, facilitando a sua aplicação.

Além disso, outro empecilho observado nesta fase da pesquisa foi relativo ao tempo de Curitiba, já que é consideravelmente instável, influenciado aos usuários turistas/excursionistas e moradores locais na decisão de reacloturismo e ciclolazer respectivamente. Nesse caso, durante a aplicação dos questionários tiveram alguns dias de chuva, na qual a queda na demanda era considerável, assim, o instrumento tinha que esperar ser aplicado novamente quando o tempo melhorar. Porém, a quantidade de questionários definidos alcançou o objetivo no tempo programado.

Também, outra questão foi a alta demanda durante dias de sol, onde precisou-se da ajuda de alunas estagiarias do programa PIBIC. Visando atingir a uma maior quantidade de pessoas na aplicação de questionários, nos momentos de lotação pelo retorno a empresa. No entanto, quando a demanda era maior, entregava-se o questionário e se explicava coletivamente os passos do instrumento, monitorando que todos os usuários conseguissem responder, sem deixar espaços em branco, tentando atingir o total preenchimento do instrumento visando a boa qualidade da posterior análise.

Por ultimo, considerando que para efeitos desta pesquisa usou-se um público-alvo determinado. Cabe ressaltar que os resultados obtidos limita-se nesses públicos-alvo escolhido para a aplicação dos questionários. Portanto, pretende-se esclarecer que se o instrumento fosse aplicado em um grupo-alvo (moradores/ cicloturistas/ ciclo-excursionistas) diferente, na qual, não realizem o passeio de bicicleta de forma independente e não por meio de uma empresa de aluguel, os resultados provavelmente seriam diferentes, assim também as interpretações. Nesse contexto se sugere continuar com esta pesquisa por meio de outras perspectivas.

5.3 POSSIBILIDADES DE TRABALHOS FUTUROS

A dificuldade de encontrar material teórico no âmbito nacional relativo às categorias de análise consideradas neste estudo permitiu conhecer uma variada gama de autores internacionais para realizar a abordagem destes temas. Portanto, possibilita que pesquisadores nacionais implementem de acordo a sua interpretação a teoria de autores internacionais, fornecendo um

maior desenvolvimento de pesquisa científica em áreas que ainda não são tratadas e de baixo interesse a nível nacional. Além disso, possibilita a continuação de desenvolvimento de pesquisa científica sobre estas categorias de análise, especificamente da gestão urbana e o cicloturismo urbano que atualmente são complexos de definir, existindo uma carência no âmbito nacional tendo que recorrer ao âmbito internacional visando uma fundamentação aprofundada.

De acordo a pesquisa bibliográfica sobre o cicloturismo na cidade de Curitiba, pode-se considerar este estudo, como um dos primeiros em contribuir com dados estatísticos dessa atividade que permita o alinhamento de estratégias, a formulação e aplicação de projetos por parte do setor público que incentivem o cicloturismo urbano, ativando o turismo na cidade.

A possibilidade de propor uma nova definição de cicloturismo por meio de um desdobramento, identificando o cicloturismo urbano permite contribuir ao mundo da pesquisa com novos conceitos.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Deyseane; ÁUREA, Zulmira. **Vinculação afetiva pessoa-ambiente: diálogos na psicologia comunitária e psicológica ambiental**. Psico. v. 40.n. 4. p. 491-497. Universidade Federal do Ceará, 2009.

ALLIS, Thiago. **Sobre cidades, bicicletas e turismo: evidências na propaganda imobiliária em São Paulo**. Caderno virtual de turismo. Rio de Janeiro. v.15.n.3, p.390-406, 2015.

AGUILAR, Verónica; RIVAS, Humberto; GONZALEZ, Ricardo. **Glosario de términos técnicos relacionados con la actividad turística habitualmente empleados en Chile**.

AGENCIA CURITIBA (2014). Disponível em: <<http://www.agencia.curitiba.pr.gov.br>> Acesso em: 24 setembro de 2014.

AGRESTI, Alan ; FINLAY, Barbara . **Statistical Methods for the Social Sciences**. Books a la Carte Edition, 4th Edition , 2009.

ACSELRAD, Henri. **Discurso da sustentabilidade urbana**, Revista Brasileira: Estudos urbanos e regionais nº 1, 1999.

ASHWORTH, Gregory; PAGE, Stephen. **Urban Tourism: Recent progress and current paradoxes**. Tourism Management, 32. Revista: Elsevier, 2011.

BACLJA, Irena. **Urban Management in EU cities: Research Report Summary**. Faculty for social sciences. University of Ljubljana, 2010.

BACLJA, Irena. **Reconceptualization of urban Management: evidence from EU. Cities**. Theoretical and empirical Researches in urban management. v.8. Issue 1. Slovenia, 2013.

BAKICI, Tuba; WAREHAM, Jonathan; ALMIRAL, Esteve. **A Smart City Initiative: The case of Barcelona.** *Jornal of the Knowledge Economy*, 2012.

BALASTRERI, Adyr. **Turismo e espaço. Rumo a um conhecimento Transdisciplinar.** São Paulo: HUCITEC, 1997.

BRASIL (2013). Lei de mobilidade Urbana, “Presidência da República Casa Civil Subchefia para Assuntos Jurídicos”: N° 12.587 3 de setembro de 2013. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm.> Acesso em: 17 de agosto de 2014.

BARRETO. Margarita. **Manual de iniciação ao estudo do Turismo.** 13 ed. rev. atual. Campinas: SP – Papirus, 2003.

BELINO, I; BAHL, M. **A cidade de Curitiba – pr/ Brasil. o turismo e suas imagens simbólicas.** *Revista Cultura e Turismo*, 2012.

CRUZ, L; COROLIANO, N. **Turismo e desenvolvimento Social Sustentável.** Anais do 1° Seminário internacional de Turismo. Fortaleza: EDUECE, 2003.

CACCIUTTO, Mariangel; CORBO, Yanina; CRUZ, Gonzalo; ROLDAN, Nadia; CASTELLUCCI, Daniela; BARBINI, Bernarda. **Percepciones de los residentes en destinos turísticos. Principales tendencias de abordaje e implicancias de la perspectiva sócio-política.** Nulán Portal de Promoción y difusión Pública del conocimiento académico. Universidad del mar del plata, 2013.

CARVALHO, Thiago; RAMOS, Jonatas; SYDOW, Elisabeth. O cicloturismo como fator de desenvolvimento da atividade turística nas cidades de Araguaína e Nova Olinda. *Revista Brasileira de ecoturismo*, São Paulo. v6. p. 63-82, 2013.

CHACÓN, Rosa María; ORNES, Sandra. **La ciudad sostenible, reto para el turismo.** *Topolilia. Revista de Arquitectura, urbanismo y ciencias sociales.* Centro de estudios de América del norte, el colegio de señora. Vol. 2 n. 1, 2010.

CHACÓN, Rosa María. **El valor del espacio público como herramienta de marketing de la ciudad**. V seminario – Taller sobre espacios públicos. Facultad de arquitectura y diseño. Universidad de Los Andes, Venezuela, 2012.

CHACÓN, Rosa. **Capitales urbanos para el desarrollo, sustentabilidad urbana e políticas públicas**. Rev. Quivera. Vol. 11. n.1. p. 77-90. Universidad Autónoma del estado de México, 2009.

COMISSAO EUROPEIA. **Para um turismo urbano de qualidade**. Gestão integrada da qualidade (GIQ) dos destinos turísticos urbanos. Direção geral da empresa unidade de turismo. Bruxelas, 2000.

CRESWELL, John. W; PLANO CLARK, Vicki. L. **Pesquisa de Métodos**. Porto alegre: editora Penso, 2 ed, 2013.

CURITIBA (2016) Secretaria Municipal do Esporte, Lazer e Juventude. Programa de Cicloatividade. Disponível em <http://www.curitiba.pr.gov.br/conteudo/programa-cicloatividade/973>. Acesso 02 de agosto de 2016.

DE HOORNE, O; TARTARO, C; e THENG, S. **Turismo e pobreza: campo de possibilidades**. Estudos do Caribe, 2014.

DA SILVA, Edna Lúcia; MENEZES, Estera Muszkat. **Metodologia da pesquisa e elaboração da dissertação**. 4. ed. rev. atual. – Florianópolis: UFSC, 2005.

DE OLIVEIRA, Joana Maria; ESPERANÇA, José Paulo. **Bike usage and cycle tourism: The Pattern of Portuguese associated bike riders**. Book of Proceedings vol. I – International Conference on tourism & Management studies – Algarve, 2011.

DA CRUZ, Gustavo; GONÇALVES, José Manoel. **O papel do marketing na imagem do destino turístico de Curitiba**. I Fórum Internacional de Turismo do Iguaçu, 2007.

DINIZ, Karoliny. **Lugar de Memoria e turismo cultural: Apontamentos teóricos para o Planejamento Urbano Sustentável.** Revista de cultura e turismo – CULTUR. v.4. n. 1, 2010.

DIJK, Meine Pieter. **Urban Management and Institutional Change: An integrated approach to achieving ecological cities.** Institute for housing and urban development studies. Rotterdam/ the Netherlands, 2008.

DA SILVA, Clarinda. **O Turismo no contexto da Geografia Humanística: Espaço e lugar.** Boletim goiano de Geografia. Instituto de estudos sócio-ambientais/ geografia. v.22. n.2. UFG, 2002.

DEENIHEM, Gerard; CAULFIELD, Brian. **Do tourist value different levels of cycling infrastructure?.** Tourism Management. Elsevier. n. 46, 2015.

DA SILVA. Marcela &; RODRIGUEZ. Antônio. **Curitiba, São Paulo ou Brasília: qual o caminho para a mobilidade urbana sustentável?** 19º congresso Brasileiro de transporte e transito Brasília. Brasília, 2013.

DE FREITAS, Hellen. **Mobilidade Urbana Sustentável e o caso de Curitiba,** Universidade de São Paulo. San Carlos, 2010.

ESPINOSA, Alejandro; LLANCAMAN, Leonardo; SANDOVAL, Héctor. **Turismo de Intereses especiales y parques nacionales.** Compatibilidad entre turismo de intereses especiales y gestión de parques nacionales. Estudios y Perspectivas en Turismo. v.23. Universidad de La Frontera. Temuco – Chile, 2014.

FALU, Ana; MARENGO, Cecilia. **Las políticas urbanas: desafíos y contradicciones.** CLASCO. El rostro urbano de América Latina. Buenos Aires, 2004.

FAULKES, Pam; RITCHIE, Brent; DOOD, John. **Bicycle tourism as an opportunity for recreation and restoration?** Investigating the motivations of bike ride participants, New Zealand Tourism and Hospitality Research Conference, Hanmer Springs, New Zealand. 2008. 2008.

FERNANDEZ, Cristóbal; VALENCIA, Jorge; SANTANDER, Paulina; MELO, Roberto. **Turismo de Intereses especiales: Investigación de mercado sobre las motivaciones desde la perspectiva del cliente.** Revista Internacional Administración y finanzas, v. 8, n.1, Chile, 2015.

FARIA, Diomira. **Desenvolvimento e turismo: uma abordagem conceitual.** Belo Horizonte: UFMG /CEDEPLAR, 2012.

FEBRES, María Eugenia. **La gestión pública del urbanismo.** Universidad de los Andes. Revista venezolana de Gestión Pública. n.2. Venezuela, 2011.

FERREIRA, Felipe. **Acepções recentes do conceito lugar e sua importância para o mundo contemporâneo.** Revista território. v.9. p. 65-83. Rio de Janeiro, 2000.

FILGUEIRA, Adriana. **O lugar: duas acepções geográficas.** Anuário do Instituto de Geociências – UFRJ. Vol. 2, 1998.

FIELD, Andy. **Descobrimo a Estatística usando o SPPSS.** 2 ed. Porto Alegre: Artmed, 2009.

GÂRBEA, Roxana. **Urban Tourism Between content and aspiration for urban developed.** Revista Management and marketing. v. XI, Issue 1. Alexandru Loan Cuza University of Rumania, 2013.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social.** São Paulo: Atlas, 2008.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa.** São Paulo: Atlas, 2002.

GOMES, Claudinei. **Método de análise de conteúdo: ferramenta para a análise de dados qualitativos no campo da saúde,** Rev. Bras. Enferm. Brasília, 2004.

GUIMARAES, Jandira Maria. **Análise fatorial.** Dissertação, São Paulo, 1976.

GNOATO, Luís. **Curitiba, cidade do amanhã: 40 anos depois.** Algumas. Premissas teóricas do Plano Wilhelm-IPPUC. Arquitetos, Vitruvius, Acesso em: 14 out, 2014, São Paulo, 2006.

GONÇALVES, José Manoel. **A imagem dos destinos turísticos urbanos.** Revista eletrônica de turismo cultural, 2008.

HEIDEMANN, F; SALM, J. **Políticas públicas e desenvolvimento. Bases epistemológicas e modelos de análise.** 2 ed. Editora UnB, 2013.

HERNANDEZ, Xiomara. **La gestión urbana desde el enfoque de desarrollo económico.** Realidad 99, 2004.

HOLZER, Warther. **O lugar na geografia humanista.** Revista Território. v. IV. n.7. p. 67-78. Rio de Janeiro, 1999.

KOHLER, André; GARCIA, José. Turismo Cultural: Conceituação, fontes de crescimento e tendências. Turismo – Visão e ação. v.9. n2, 2007.

LAMONT, Matthew. **Reinventing the Wheel: a definitional discussion of bicycle tourism.** Journal of Sport and Tourism. v. 14. n. 1, 2009.

LURDES, Diogo; ALVES, Thiago; PINHEIRO, Luciana; GONÇALVES, José Manoel. **A paisagem urbana e a formação da imagem turística da cidade de Curitiba: A percepção de visitantes e visitados.** Anais do VII Seminário de Pesquisa em Turismo do Mercosul. UFPR e UCS, 2012.

LEMOS, Iomara; FREGA, José; SOUZA, Alceu. **A cultura local como estratégia de desenvolvimento sustentável do território em Treze Tílias, SC.** Revista brasileira de estratégia, Curitiba. v. 2. n. 1. p. 59-74, 2009.

LOPES, Carlos; DAMÁSIO, José. **Teoria da percepção no Behaviorismo Radical**. Universidade Federal de São Carlos. Psicologia: Teoria e pesquisa. v. 18. n. 2, 2002.

MALHOTRA, Naresh. **Pesquisa de marketing, uma orientação aplicada**. 3. ed Porto Alegre: Bookman, 2001.

MELO, Marley; ARAÚJO, Diego; DE OLIVEIRA, Jonathan; SANTOS, Maísa; RZENDE, Nelma; ARAÚJO, Párbata; MACEDO, Rodomarque; CAVALCANTE, Thiago. **Andar de bicicleta: contribuições de um estudo psicológico sobre mobilidade**. Temas de psicologia. Vol.17, n. 2. p.481 – 495, 2009.

MOREIA, Erika. **O lugar como uma construção social**. Revista formação. v.2. n. 14. p. 48-60, 2007.

MATTINGLY, Michael. **Urban Management in less developed countries**. Working paper n. 72, University College, London, Development Planning Unit, 1995.

MACEDO, Tania; CAMPANHA, Tassia; DE SOUZA, Cida. **A Ineficiência da Infraestrutura Viária no Transporte Cicloviário Atual**, 2011.

MARTINS, Juciano. **Evolução da frota de automóveis e motos no Brasil 2001-2012**. Observação das metrópoles. Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia, 2013.

MARUJO, Noémi. **O estudo Acadêmico do turismo Cultural**. Universidade de Évora/ISCE/IGOT-CEG. Revista Turismo y Desarrollo local. v.8, n18, 2015.

MINISTERIO DAS CIDADES. POLITICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA, SEMOB - Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana. Disponível em: <http://www.emdec.com.br/eficiente/repositorio/6489.pdf>. Acesso em: 17 de agosto 2014.

MINGOTI, Aparecida. **Análise de dados através de métodos de estatística multivariada – uma abordagem aplicada**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2005.

MOURA, Rosa. **Os riscos da cidade-modelo**. In: ACSELRAD, H. (Org.) A duração das cidades: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas. Rio de Janeiro: DP&A/CREA-RJ, p.203-237, 2001.

MOURA, Rosa. **O Turismo no Projeto de Internacionalização da Imagem de Curitiba.** Turismo - Visão e Ação - v. 9 - n.3 p. 341-357, 2007.

NOCETI, Giselle; AMMON, Xavier. **O cicloativismo no Brasil e a produção da lei de política nacional de mobilidade urbana.** Revista Eletrônica dos Pós Graduandos em Sociologia Política da UFSC. v. 3 n. 2. p. 122-145, Em tese, 2007.

ORNÉS, Sandra. **La gestión sostenible: conceptos, rol del gobierno local e vinculación con el marketing urbano.** Universidade Simón Bolívar – Departamento de planificación urbana. Provincia n.31. Venezuela, 2014.

ORLANDI, Eni. **Análise de Discurso: Princípios e Procedimentos.** Editora: Pontes, 2005.

ORELLANA, Arturo; ALLARD, Pablo, NÉSPOLO, Romina; MERCADO, José. **Gestión urbana municipal a escala metropolitana: Modelos em competitividade.** Rev. de Geografia Norte Grande. p. 67-80, 2012.

OLIVEIRA, Bráulio. **Imagem e posicionamento de Curitiba: A percepção dos turistas, pelos gestores do destino.** XI Seminário ANPTUR. Universidade do Estado de Ceará – UECE, 2014.

OLIVEIRA, Mariana. **Mobilidade sustentável: a bicicleta como um meio de transporte integrado.** Rio Janeiro, 2010.

ORNÉS, Sandra. **La Gestión Urbana Sostenible: Algunos componentes necesarios de entender.** Universidad Simón Bolívar. División de ciencias sociales y humanidades, departamento de planificación urbana, 2012.

PRATTE, Jeff. **Bicycle tourism: on the trail to economic development.** Department of Geography. University of Winnipeg, Manitoba Canada. v.9. n.1, 2006.

PONS, Roberto; MORALES, Leidy; DIAZ, Ylenys. **La imagen del destino y el comportamiento de compra del turista.** Teoría y praxis. p.82 -102, 2007.

PROCOPIUCK, Mario. **Políticas Públicas e fundamentos da Administração Pública: análise e avaliação, governança e redes de políticas, administração judiciária**. São Paulo: Atlas, 2013.

PASQUOTTO, Milton Augusto. **Percepção dos turistas e moradores do município de Bonito: O lugar, os sujeitos e o turismo**. Revista Turismo-Visão. v.5. n. 11. p. 27-40, 2002.

PREFEITURA DE CURITIBA (2014). **Parques e praças de Curitiba**. Disponível em: <http://www.parquesepracasdecuitiba.com.br>. Acesso em: 24 set, 2014

RUETSCHÉ, Judith. **Urban Tourism**. What attracts visitors to cities? Let's talk business. Ideias for expanding retail and services in your company. Issue 117, 2006.

RODRIGUEZ. Jesús. **Turismo urbano y sistema territorial Almería, modelo emergente**, Universidad de Almería. Nimbus n. 23-24, 2009.

RUSCHEL, Diego. **A bicicleta como meio de transporte sustentável no turismo**, 2008.

RIOS, Ramiro; TADDIA, Alejandro. **Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe**. Guía para impulsar el uso de la bicicleta. Banco Interamericano del desarrollo, 2015.

SELLTIZ, Claire; WRIGHTSMAN, Stuart Wellford; COOK, Jose Roberto; GATTI, Bernadete. **Métodos de pesquisa nas relações sociais**. 2. ed. São Paulo: EPU-EDUSP, 1987.

SILVA, Elisa; SCHROEDER, Timóteo. **Bicicleta como objeto promotor da inclusão social** “II Seminário Intermunicipal Camboriú e Balneário Camboriú de Mobilidade Ciclística”, 2014.

SALDANHA, Luís; PEIXOTO, Marcio; FRAGA, Carla. **O Papel de instrumentos de planejamento para o desenvolvimento do cicloturismo em âmbito internacional**. XIII Rio de Transportes, 2015.

SALAZAR, Carlos. **La definición de Política Pública**. Dossier, 1994.

SHIZUE, Marcia; MEIRA, Rivanda. **A Visão Baseada em Recursos na Gestão Pública do Turismo: o caso de Curitiba – PR**. Turismo em Análise, v.19, n.2, 2008.

SASAKI, Karen. **A contribuição da Geografia Humanística para a compreensão do conceito de identidade de lugar**. Revista de desenvolvimento econômico. Anexo XIII n.22. Salvador de Bahia, 2010.

SCHEAFFER, William ; MENDENHALL, Lyman ; OTT, Kenneth . O método de amostra aleatória estratificada (AAE) Elementary survey Sampling. Boston: Duxbury Press., 1986.

SERNATUR - Departamento de planificación, Santiago, 2008.

TELLES, Luís. **Cidades para um pequeno planeta Richard Rogers**, Word-key: Cities-Sustainability, v. I. n. 2, 2001.

TAULÉ, Susana. **Pesquisa nota 10! Métodos e técnicas de pesquisa sociais na prática**. Universidade de Cuiabá. Rondonópolis: FAIR-UNIR, 2011.

TUAN, Yi-Fu. **Topofolia- Um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente**. Londrina: Eduel, 2012.

TUAN, Yi-Fu. Espaço e lugar. **A perspectiva da experiência**. Tradução de Lívia de Oliveira. São Paulo: DIFEL, 1983.

TEIXEIRA, Ada; CAVALCATE, Sylvia. **O processo de construção do lugar e da identidade dos moradores de uma cidade reinventada**. Estudos de psicologia. p. 143-151. Universidade de Fortaleza, 2006.

TELES, Solange. **Políticas públicas e estratégicas de sustentabilidade urbana**. Serie grandes eventos-Meio Ambiente, 2003.

UNESCO (2010) Disponível em:
http://www.unesco.org/education/tlsf/mods/theme_c/mod16.html. Acesso 29 de julho 2016.

VÁZQUEZ, Ana Vitoria. **Las políticas urbanas como proceso plural. Enfoques de política urbana y gobernanza urbana**. Estudios políticos. n. 42. p. 218-241. Universidad de Antioquia, 2013.

YIGITCANLAR, Tan. **Urban Management revolution: Intelligent management systems for ubiquitous cities**. The International Symposium on Land, Transport and Marine Technology, 2008.

YIN, Robert. **Estudo de caso: planejamento e métodos**, 2010.



APÊNDICES

Questionário aplicado com turistas

Objetivo: Este questionário tem como finalidade conhecer a percepção do turista sobre a cidade ao realizar cicloturismo urbano na perspectiva da gestão urbana e identificar o perfil desses cicloturistas que viajam a cidade de Curitiba.

1. Perfil do turista que realiza cicloturismo na cidade de Curitiba. (*Profile of the tourist who performs bicycle tourism in Curitiba*)

1.1. Gênero *Gender*

Masculino (*male*) Feminino (*female*)

1.2. Categoria do turista (*Tourist category*)

Turista (*Tourist*)

Nacional Estrangeiro (*National/foreign*)

Excursionista (*Excursionist*)

Nacional Estrangeiro (*National/foreign*)

Cidade de origem e estado? (*which city and state?*) _____.

1.3. Qual é a sua faixa etária? *Range group*

15 – 26 anos 27 - 47 anos

48 - 58 anos mais de 59 anos

1.4. Qual é a sua escolaridade? *What is your level of education?*

Ensino Fundamental (*Elementary school*)

Ensino Médio (*High school*)

Ensino Superior (*College/ Graduation*)

Pós-Graduação (*Postgraduate studies*)

1.5. Qual é a sua renda mensal individual? (*Em reais*)

R\$ 0 - R\$ 5000

R\$ 5.001 – R\$ 7.500

R\$ 7.501 – R\$ 10.000

Mais de R\$10.001.

1.5. What is your monthly income? (*Dollars*)

USD\$ 0 – USD\$ 5.034

USD\$ 5.035 – USD\$ 10.070

USD\$ 10.071 or more.

1.6. Você usa a bicicleta no seu cotidiano? *Do you use bike daily?*

Sim (*Yes*) Não (*No*). Se a resposta for “sim”, siga para a próxima pergunta. (*If yes, continue to the next question*).

1.7. Para que você usa a bicicleta no seu cotidiano? *What do you use the bike for?*

Trabalho (*Work*) Estudo (*Study*)

Esporte (*Sport*) Lazer (*Recreation*)

Outro, Qual?. Which one? _____

2. Características da experiência do cicloturismo na cidade de Curitiba. (*Characteristics of bicycle tourism in city of Curitiba*).

2.1. Está sendo à primeira vez em que está experimentando o cicloturismo urbano? *Was it first time doing urban bicycle tourism?*

Sim (*Yes*) Não (*No*)

2.2. O cicloturismo urbano foi a sua principal motivação para realizar esta viagem? *Was the urban bicycle tourism your main motivation of the trip?*

Sim (*Yes*) Não (*No*)

2.3. Quantos quilômetros você percorreu hoje durante o passeio de bicicleta? *How many kilometers did you travel during the bike ride?*

0-10 km 11 - 20km

21 – 30 km mais de 31 km

2.4. Que outro meio de transporte você usou durante a viagem? *What other transport did you use during the trip?*

Ônibus (*Bus*) Automóvel (*Car*)

A pé (*On foot*) Moto (*Motorcycle*)

Só bicicleta (*Only bicycle*)

2.5. Com quem você realizou o passeio de bicicleta?

Who did you do the bicycle trip with?

Sozinho /a (*Alone*)

Acompanhado (Amigos, família, outro) (*Accompanied friends, Family, couple, other.*)

2.6. Por que você decidiu pelo passeio de bicicleta? *Why did you decide for bike ride?*

Saúde (*Health*)

Consciência ambiental (*environmental awareness*)

Atividade familiar (*family activity*)

Outro, qual. (*Other, which one?*) _____

2.7. Como você tomou conhecimento sobre o passeio de bicicleta? *How did you get information about bike ride?*

Com amigos (*With friends*) Na internet (*On the Internet*)

Outro, Qual? *Other, which one?* _____

2.8. Indique os três pontos turísticos que mais lhe chamaram a atenção durante o passeio de bicicleta. *Indicate the three tourism spots that most caught the attention during the bike ride.*



3. Percepção do turista durante o passeio de bicicleta (*Tourist Perception during the bike ride*).

Nº	Item	1 Discordo Totalmente (Fully Disagree)	2 Discordo em parte (Somewhat Disagree)	3 Concordo em parte (Somewhat Agree)	4 Concordo totalmente (Fully Agree)
1	Passear de bicicleta é uma atividade característica de Curitiba <i>Urban tourism bicycle is a characteristic activity of Curitiba city.</i>				
2	Existe divulgação adequada do cicloturismo urbano em Curitiba. <i>There is adequate diffusion for urban tourism bicycle in Curitiba city.</i>				
3	Foi possível visitar de bicicleta os pontos turísticos relevantes de Curitiba. It <i>was possible to visit by bike the most relevant tourist spots of Curitiba.</i>				
4	Há facilidade de se deslocar de bicicleta em Curitiba <i>There are facilities to travel by bike in Curitiba.</i>				
5	Durante o passeio de bicicleta interagi com outras pessoas. <i>During the bike ride I interacted with other people.</i>				
6	Senti aproximação afetiva com a cidade durante o passeio de bicicleta. <i>I felt an emotional approach to the city through the bike ride.</i>				
7	Andar de bicicleta me trás lembranças boas. <i>Ride bike brings me goods memories</i>				
8	As minhas expectativas sobre passeio de bicicleta foram alcançadas. <i>My expectations about the bike tour were achieved.</i>				
9	Enxerguei a cidade de forma diferente durante o passeio de bicicleta. <i>I saw the city in a different way through the bike ride.</i>				
10	A infraestrutura cicloviária de Curitiba é eficiente para realizar cicloturismo. <i>The cycling infrastructure is efficient to do urban tourism bicycle.</i>				
11	Durante o passeio de bicicleta percebi que moradores usam intensamente a bicicleta. During the bike ride I noticed that locals use the bike intensely.				
12	Durante o passeio de bicicleta prefiro ser acompanhado por um guia turístico. <i>I would prefer to do the bike tour with a tourism guide.</i>				
13	Durante o passeio de bicicleta percebi respeito entre motoristas e ciclistas. <i>During the bike ride I noticed respect between drivers and cyclists.</i>				
14	A chuva é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba <i>The rain is an impediment to ride a bike in Curitiba.</i>				
15	O calor é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba. <i>The heat is an impediment to ride a bike in Curitiba.</i>				
16	Eu voltaria a passear de bicicleta em Curitiba. I would ride a bike again in Curitiba.				
17	Durante o passeio de bicicleta me aproximei da natureza da cidade. <i>During the bike ride I approached myself with the city nature.</i>				
18	Durante o passeio de bicicleta tive sentimento de independência na cidade. During the bike ride I had independence feeling in the city.				
19	Durante o passeio de bicicleta tive medo de ser assaltada. <i>During the bike ride I was afraid of being robbed</i>				
20	Durante o passeio de bicicleta percebi claramente a identidade cultural de Curitiba. I noticed clearly the cultural identity of Curitiba by bike.				
21	Procurei informação sobre o cicloturismo urbano antes da viagem. <i>I informed myself about urban tourism bicycle before traveling.</i>				
22	Durante o passeio de bicicleta eu preferi usar só as ciclovias. <i>During the bike ride I preferred to only use the bike paths.</i>				
23	O cicloturismo urbano é valorizado pela cidade de Curitiba. <i>The urban tourism bicycle is valued by Curitiba city.</i>	Sim		Não	



Questionário aplicado com moradores de Curitiba

Objetivo: Este questionário tem como finalidade conhecer a percepção e o sentido de pertencimento do residente Curitibaano sobre a cidade ao realizar ciclo lazer na perspectiva da gestão urbana e identificar o perfil desses residentes.

1. Perfil do morador residente de Curitiba que realiza ciclolazer na cidade.

1.1. Gênero

- Masculino Feminino

1.2. Origem do morador local

- Curitiba
 Não Curitiba, Qual cidade?
-

1.2. Qual é a sua faixa etária?

- 15 - 25 anos 26 - 36 anos
 37-47 anos 48 -58 anos
 Mais de 59 anos

1.3. Qual é sua renda mensal individual?

- R\$ 0 – R\$ 5000
 R\$ 5.001 – R\$ 7.500
 R\$ 7.501 – R\$ 10.000
 Mais de R\$10.001.

1.5. Qual é a sua escolaridade?

- Ensino Fundamental Ensino Médio
 Ensino Superior Pós-Graduação

1.6. Você usa a bicicleta no seu cotidiano?

- Sim Não . Se a resposta for “sim”, siga para a próxima pergunta.

1.7. Para que você usa a bicicleta no seu cotidiano?

- Trabalho Estudo
 Esporte Lazer
 Outro, Qual? _____

2. Características da experiência envolvendo o ciclolazer na cidade de Curitiba.

2.1. Está sendo a sua primeira vez experimentando o ciclolazer?

- Sim Não

2.5. Por que você decidiu pelo passeio de bicicleta?

- Saúde
 Consciência ambiental Atividade familiar
 Outro, Qual?

2.2. Quantos quilômetros você percorreu hoje durante o passeio de bicicleta?

- 0-10 km 11-20 km
 21-30 km mais de 31 km

2.3. Que outro meio de transporte você usa na cidade?

- Ônibus Automóvel
 A pé Moto
 Só bicicleta

2.4. Com quem você realizou o passeio de bicicleta?

- Sozinho /a
 Acompanhado /a (Amigos, família, outros).

2.6. Como você tomou conhecimento sobre o passeio de bicicleta?

- Com amigos Na internet
 Outro, Qual?

2.7. Indique os três pontos turísticos que mais lhe chamaram a atenção durante o passeio de bicicleta.



3. Sentimento de pertencimento pela cidade através do uso da bicicleta para fins de lazer.

Nº		1 Discordo totalmen	2 Discordo em	3 Concordo em	4 Concordo
1	Passear de bicicleta é uma atividade característica da cidade de Curitiba.				
2	Existe uma divulgação adequada do ciclolazer na cidade de Curitiba.				
3	Há facilidade de se deslocar de bicicleta em Curitiba				
4	Foi possível visitar de bicicleta os pontos turísticos relevantes de Curitiba				
5	Percebi a intervenção do setor público no incentivo do uso da bicicleta.				
6	Durante o passeio de bicicleta interagi com outras pessoas.				
7	Senti aproximação afetiva com a cidade durante o passeio de bicicleta.				
8	Andar de bicicleta me trás lembranças boas.				
9	As minhas expectativas do passeio de bicicleta foram alcançadas.				
10	Enxerguei a cidade de forma diferente durante o passeio de bicicleta.				
11	A infraestrutura cicloviária é eficiente para andar de bicicleta em Curitiba				
12	Durante o passeio de bicicleta percebi que outros moradores usam intensamente a bicicleta.				
13	Durante o passeio percebi respeito entre motoristas e ciclistas.				
14	A chuva é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba.				
15	O calor é um impedimento para eu passear de bicicleta em Curitiba.				
16	Durante o passeio de bicicleta me aproximei da natureza da cidade.				
17	O ciclolazer me proporcionou maior independência para conhecer a cidade.				
18	Durante o passeio de bicicleta tive medo de ser assaltado (a).				
19	Durante o passeio de bicicleta percebi claramente a identidade cultural de Curitiba				
20	Durante o passeio de bicicleta me identifiquei com a cidade.				
21	Durante o passeio de bicicleta eu preferi usar só as ciclovias.				
22	Estou informado sobre os movimentos que incentivem o uso da bicicleta.				
23	A cidade de Curitiba possui boa infraestrutura de sinalização para andar de bicicleta.				
24	Depois do passeio tive vontade de usar a bicicleta no meu cotidiano.				
25	O ciclolazer é valorizado pela cidade de Curitiba.	Sim		Não	



Roteiro de entrevista com representantes do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC).

No contexto do Programa de Pós-Graduação, em Gestão urbana da Pontifícia Universidade Católica do Paraná. Está se desenvolvendo uma pesquisa intitulada: “O desenvolvimento do cicloturismo na perspectiva da Gestão Urbana”.

Para o desenvolvimento deste estudo, determinou-se a formulação de uma entrevista, a qual está dirigida às autoridades do setor público. A presente entrevista por sua vez, se encontra esta focada no Instituto de Pesquisa de Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC).

O objetivo é contribuir com as experiências empíricas dos atores do setor público sobre o desenvolvimento do cicloturismo nos espaços urbanos do município.

Entrevistado(a):	
Data e local:	
Duração da entrevista:	de ___:___ h às ___: ___ h

1. Qual é a importância dada ao modal bicicleta nas discussões do novo plano diretor do município de Curitiba?
2. Segundo a visão da IPPUC, o que representa o modal bicicleta na mobilidade urbana e qual é o futuro de sua inserção no município de Curitiba?
3. Como o convenio/ parceria com a Holanda poderia ajudar na concepção no planejamento estratégico cicloviário do município de Curitiba?
4. Quais são os principais problemas enfrentados ao executar o planejamento cicloviário 2013-2016 no Município de Curitiba?
5. O Que falta para que o residente Curitibaano prefira o uso da bicicleta como meio de transporte?
6. Quais são as desvantagens do município de Curitiba no momento da bicicleta se impor como um modal alternativo de transporte?
7. Acredita que o município de Curitiba, os residentes e turistas estão preparados para a implementação de bicicletas públicas?
8. Qual é na pratica a integração do IPUUC com o instituto Municipal de turismo relativo ao planejamento cicloviário?
9. Como o setor de monitoramento da instituição tem ajudado na avaliação do plano estratégico cicloviário?
10. As pesquisas realizadas pela instituição estão influenciando os novos projetos e planejamento cicloviário?
11. O setor atual de mobilidade não motorizada tem integração com o setor de planejamento viário do município de Curitiba?
12. Qual é a importância do pedestre na construção das politicas cicloviária?
13. O IPPUC acredita que a politica de redução da velocidade motorizada em algumas vias tem contribuído para a inserção da bicicleta no município de Curitiba?
14. Qual é a importância dos pontos turísticos de Curitiba na concepção do planejamento cicloviário? Além da integração cicloviária dos parques, considerados pontos turísticos?
15. Qual a importância dada ao modal bicicleta nos projetos da área central?
16. Qual é a integração desta instituição com a SETRAN responsável pelo planejamento do transito com foco na bicicleta?



2. Roteiro de entrevista com representantes da Secretaria Municipal de Transporte (SETRAN)

No contexto do Programa de Pós-Graduação, em Gestão urbana da Pontifícia Universidade Católica do Paraná. Está se desenvolvendo uma pesquisa intitulada: “O desenvolvimento do cicloturismo na perspectiva da Gestão Urbana”.

Para o desenvolvimento deste estudo, determinou-se a formulação de uma entrevista, a qual está dirigida às autoridades do setor público. A presente entrevista por sua vez, se encontra esta focada na Secretaria de transporte. O objetivo é contribuir com as experiências empíricas dos atores do setor público sobre o desenvolvimento do cicloturismo nos espaços urbanos do município.

Entrevistado(a):	
Data e local:	
Duração da entrevista:	de ___:___ h às ___: ___ h

1. Qual é a importância dada ao modal bicicleta nas discussões do novo plano diretor do município de Curitiba?
2. Segundo a visão da SETRAN, o que representa o modal bicicleta na mobilidade urbana e qual é o futuro de sua inserção no município de Curitiba?
3. O Que falta para que o residente Curitibano prefira o uso da bicicleta como meio de transporte?
4. Quais são as desvantagens do município de Curitiba no momento da bicicleta se impor como um modal alternativo de transporte?
5. Acredita que o município de Curitiba, os residentes e turistas estão preparados para a implementação de bicicletas públicas?
6. Qual é na prática a integração do SETRAN com o Instituto Municipal de Turismo relativo ao planejamento do trânsito com foco na bicicleta e o turismo?
7. Qual é a integração desta instituição com o IPPUC responsável pelo planejamento e projetos cicloviário?
8. Qual é a importância do pedestre na construção das políticas cicloviária?
9. A SETRAN acredita que a política de redução da velocidade motorizada em algumas vias tem contribuído para a segurança do ciclista no município de Curitiba?
10. Qual a importância dada ao modal bicicleta nos planejamento de transito da área central?
11. Para a SETRAN, qual é a vantagem para a mobilidade urbana focada no modal bicicleta possuir parcerias com a Holanda e o município de Curitiba?
12. O Que falta para que o residente Curitibano prefira o uso da bicicleta como meio de transporte?
13. Qual é atribuição da coordenação de mobilidade não motorizada dentro da SETRAN?
14. Como a SETRAN tem orientado os ciclistas quanto ao convívio com os demais modais?
15. Qual é a porcentagem do investimento em melhorias de trânsito que a SETRAN tem efetuado relativo ao modal bicicleta em relação aos outros modais de transporte?



3. Roteiro de entrevista com o Instituto Municipal do Turismo

No contexto do Programa de Pós-Graduação, em Gestão urbana da Pontifícia Universidade Católica do Paraná. Está se desenvolvendo uma pesquisa intitulada: “O desenvolvimento do cicloturismo na perspectiva da Gestão Urbana”.

Para o desenvolvimento deste estudo, determinou-se a formulação de uma entrevista, a qual está dirigida às autoridades do setor público. A presente entrevista por sua vez, se encontra esta focada no Instituto Municipal de Turismo de Curitiba (IMT).

O objetivo é contribuir com as experiências empíricas dos atores do setor público sobre o desenvolvimento do cicloturismo nos espaços urbanos do município.

Entrevistado (a):	
Data e local:	
Duração da entrevista:	de ___:___ h às ___: ___ h

1. Existem projetos que incluem a bicicleta no planejamento turístico do município de Curitiba? Quais?
2. Qual é a visão crítica sobre a atividade do Cicloturismo existente no município?
3. Você acredita que o cicloturismo poderia ser uma atividade de grande evolução no município?
4. Segundo sua concepção, quais são os fatores que dificultam fazer cicloturismo em Curitiba?
5. Acredita que o município, seus moradores e turistas estão preparados para a implementação de bicicletas públicas?
6. O cicloturismo pode ser uma atividade turística viável no município?
7. Existe integração com a IPPUC, instituição responsável pelo planejamento ciclovitário, no planejamento turístico de Curitiba?
8. Acredita na inclusão da bicicleta como transporte alternativo para que os visitantes e turistas conheçam os atrativos turísticos?
9. Como responsável pela estratégia turística do município, a instituição acha que todos os nichos de mercado turísticos podem fazer uso da bicicleta como transporte ?
10. A instituição acha que a infraestrutura ciclovitária atual é suficiente para o uso da bicicleta pelos turistas? Em que poderia melhorar?
11. A instituição acha que a bicicleta pode ser mais uma promoção turística para o município? t
12. Existem interesses em parcerias público privadas na área do cicloturismo?



4. Roteiro de entrevista para a Secretaria Municipal do Esporte, Lazer e Juventude.

No contexto do Programa de Pós-Graduação, em Gestão urbana da Pontifícia Universidade Católica do Paraná. Está se desenvolvendo uma pesquisa intitulada: “O desenvolvimento do cicloturismo na perspectiva da Gestão Urbana”.

Para o desenvolvimento deste estudo, determinou-se a formulação de uma entrevista, a qual está dirigida às autoridades do setor público. A presente entrevista por sua vez, se encontra esta focada na Secretaria Municipal do Esporte, Lazer e Juventude (SMELJ).

O objetivo é contribuir com as experiências empíricas dos atores do setor público sobre o desenvolvimento do cicloturismo nos espaços urbanos do município.

Entrevistado (a):	
Data e local:	
Duração da entrevista:	de ___:___ h às ___: ___ h

1. Segundo a visão da SMELJ, o que representa o modal bicicleta na mobilidade urbana e qual é o futuro de sua inserção no município de Curitiba?
2. Quais são os principais problemas enfrentados ao executar o programa do Ciclolazer em Curitiba?
3. O Que falta para que o residente Curitibano prefira o uso da bicicleta como meio de transporte?
4. Quais são as desvantagens do município de Curitiba no momento da bicicleta se impor como um modal alternativo de transporte?
5. Acredita que o município de Curitiba, os residentes e turistas estão preparados para a implementação de bicicletas públicas?
6. Qual é a importância dos pontos turísticos de Curitiba do programa de Ciclolazer? Independente da integração cicloviária dos parques, considerados pontos turísticos?
7. Qual é a integração desta instituição com a SETRAN a IPPUC e o Instituto de Turismo para o desenvolvimento do programa Ciclo lazer?

5. Roteiro de entrevista para empresas de cicloturismo na cidade de Curitiba

A pesquisa intitulada “O desenvolvimento do cicloturismo na perspectiva da gestão urbana”, desenvolvida no âmbito do Programa de Pós-Graduação em Gestão Urbana (PPGTU) da Pontifícia Universidade Católica do Paraná (PUCPR) tem como um de seus objetivos contribuir com as experiências promovidas pelos atores do cicloturismo locais, seja diretamente sobre o desenvolvimento desta atividade, seja pela análise da mudança sociocultural do residente e turista nos espaços urbanos do município. Como uma das ferramentas metodológicas do estudo em questão, determinou-se a formulação desta entrevista, dirigida a empresas de cicloturismo existentes no município de Curitiba.

1 Aspectos organizacionais

1.1 Quando e onde começou a trabalhar no ramo do turismo?

1.2 Quais foram os principais motivos que lhe levaram à criação de uma empresa de cicloturismo?

1.3 De que forma tem ocorrido a oferta dos serviços de sua empresa desde a sua fundação?



Pontifícia Universidade Católica do Paraná
Escola de Arquitetura e Design
Programa de Pós-graduação em Gestão Urbana – PPGTU

- 1.4 Em que período(s) do ano a procura pelo cicloturismo tem sido mais representativa no município?
- 1.5 Na sua concepção, quais são os principais problemas enfrentados pelos residentes usuários de bicicleta e cicloturistas em Curitiba?
- 1.6 Durante a realização dos serviços ofertados por sua empresa, quais são as principais dificuldades apontadas pelos usuários?
- 1.7 Quantos colaboradores permanentes e temporários trabalham na sua empresa?
- 1.8 Quantas bicicletas a empresa possui para seu funcionamento e quantas bicicletas são alugadas diariamente em média?

2 Aspectos socioculturais

- 2.1 Ao longo da sua atuação profissional no campo do cicloturismo, quais teriam sido as mudanças socioculturais mais significativas observadas a partir do turista e do residente usuário do modal bicicleta em Curitiba?
- 2.2 Que características melhor identificam o turista e o residente usuário da bicicleta em Curitiba?
- 2.3 Com base na sua experiência dentro do cicloturismo, que avanços (ou retrocessos) destacaria na postura do turista e do residente usuário de bicicleta no município?

3 Aspectos ambientais

- 3.1 Você acredita que o uso da bicicleta seja influenciado pelo clima? Por quê?
- 3.2 Enquanto empresário no campo do cicloturismo, costuma adotar critérios sustentáveis

4 Aspectos econômicos

- 4.1 A sua empresa conta com dados estatísticos levantados visando um melhor
- 4.2 Sua empresa é auto-sustentável economicamente?
- 4.3 Quais são os períodos do ano em que obtém maior rentabilidade? A que atribui este maior ganho?
- 4.4 Para a abertura da empresa, foi utilizado capital próprio ou a mesma contou com financiamento de terceiros?

5 Aspectos políticos

- 5.1 Qual é a sua opinião sobre a participação do setor público no desenvolvimento do cicloturismo no município?
- 5.2 Existem parcerias entre os setores público e privado para o desenvolvimento da atividade cicloturística? Caso sim, quais destacaria?
- 5.3 Quais são as principais vantagens e desvantagens dentro da realização do cicloturismo no contexto local, regional e nacional?
- 5.4 Existem melhorias do sistema público para um uso mais disseminado do modal bicicleta? Caso sim, quais mencionaria.



ANÁLISES DO TESTE KRUSKAL-WALLIS (SPSS)
DOS CICLOTURISTAS E CICLO-EXCURSIONISTAS

Variável de Agrupamento: Gênero (Gender)

	Qui- quadrado	Gl	Significânci a Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Passear de bicicleta é uma atividade característica de Curitiba	2,914	1	,088	,091	,002
Existe divulgação adequada do cicloturismo urbano em Curitiba	4,382	1	,036	,036	,000
Foi possível visitar de bicicleta os pontos turísticos relevantes de Curitiba	,161	1	,688	,686	,003
Há facilidade de se deslocar de bicicleta em Curitiba	1,144	1	,285	,286	,001
Durante o passeio de bicicleta interagi com outras pessoas	,038	1	,846	,851	,006
Senti aproximação afetiva com a cidade durante o passeio de bicicleta	6,022	1	,014	,014	,000
Andar de bicicleta me trás lembranças boas	2,464	1	,116	,120	,007
As minhas expectativas sobre passeio de bicicleta foram alcançadas	1,719	1	,190	,203	,023
Enxerguei a cidade de forma diferente durante o passeio de bicicleta	,745	1	,388	,387	,029
A infraestrutura cicloviária de Curitiba é eficiente para realizar cicloturismo	3,241	1	,072	,073	,002
Durante o passeio de bicicleta percebi que moradores usam intensamente a bicicleta	4,573	1	,032	,033	,001
Durante o passeio de bicicleta prefiro ser acompanhado por um guia turístico	,253	1	,615	,625	,005
Durante o passeio de bicicleta percebi respeito entre motoristas e ciclistas	7,227	1	,007	,007	,000
A chuva é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	1,612	1	,204	,208	,003
O calor é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	1,086	1	,297	,299	,000
Eu voltaria a passear de bicicleta em Curitiba	1,169	1	,280	,256	,027
Durante o passeio de bicicleta me aproximei da natureza da cidade	,961	1	,327	,298	,018
Durante o passeio de bicicleta tive sentimento de independência na cidade	3,039	1	,081	,083	,004
Durante o passeio de bicicleta tive medo de ser assaltada	,008	1	,930	,939	,010
Procurei informação sobre o cicloturismo urbano antes da viagem	,065	1	,799	,801	,001
Durante o passeio de bicicleta percebi claramente a identidade cultural de Curitiba	,488	1	,485	,489	,002
Durante o passeio de bicicleta eu preferi usar só as ciclovias	1,457	1	,227	,226	,005
O cicloturismo urbano é valorizado pela cidade de Curitiba	1,134	1	,287	,288	,002

Fonte: Kruskal-Wallis



Variável de Agrupamento: Nacionalidade de origem

	Qui- quadrado	gl	Significânci a Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Passar de bicicleta é uma atividade característica de Curitiba	,009	1	,926	,960	,056
Existe divulgação adequada do cicloturismo urbano em Curitiba	2,199	1	,138	,148	,011
Foi possível visitar de bicicleta os pontos turísticos relevantes de Curitiba	4,462	1	,035	,041	,003
Há facilidade de se deslocar de bicicleta em Curitiba	4,639	1	,031	,032	,002
Durante o passeio de bicicleta interagi com outras pessoas	,147	1	,702	,718	,020
Senti aproximação afetiva com a cidade durante o passeio de bicicleta	7,217	1	,007	,006	,001
Andar de bicicleta me trás lembranças boas	2,346	1	,126	,155	,019
As minhas expectativas sobre passeio de bicicleta foram alcançadas	7,267	1	,007	,009	,004
Enxerguei a cidade de forma diferente durante o passeio de bicicleta	,218	1	,641	,558	,032
A infraestrutura cicloviária de Curitiba é eficiente para realizar cicloturismo	6,766	1	,009	,008	,001
Durante o passeio de bicicleta percebi que moradores usam intensamente a bicicleta	1,071	1	,301	,337	,021
Durante o passeio de bicicleta prefiro ser acompanhado por um guia turístico	,064	1	,801	,807	,035
Durante o passeio de bicicleta percebi respeito entre motoristas e ciclistas	,057	1	,811	,818	,002
A chuva é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	3,188	1	,074	,076	,004
O calor é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	3,287	1	,070	,065	,002
Eu voltaria a passear de bicicleta em Curitiba	,083	1	,774	,690	,089
Durante o passeio de bicicleta me aproximei da natureza da cidade	6,388	1	,011	,009	,002
Durante o passeio de bicicleta tive sentimento de independência na cidade	,113	1	,737	,783	,003
Durante o passeio de bicicleta tive medo de ser assaltada	,239	1	,625	,658	,013
Durante o passeio de bicicleta percebi claramente a identidade cultural de Curitiba	1,582	1	,208	,210	,019
Procurei informação sobre o cicloturismo urbano antes da viagem	4,505	1	,034	,033	,002
Durante o passeio de bicicleta eu preferi usar só as ciclovias	,226	1	,635	,674	,022
O cicloturismo urbano é valorizado pela cidade de Curitiba	,387	1	,534	,524	,079

Fonte: Teste Kruskal-Wallis



Variável de Agrupamento: Você usa a bicicleta no seu cotidiano?

	Qui- quadrado	gl	Significância Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Passar de bicicleta é uma atividade característica de Curitiba	,561	1	,454	,465	,007
Existe divulgação adequada do cicloturismo urbano em Curitiba	,230	1	,632	,640	,007
Foi possível visitar de bicicleta os pontos turísticos relevantes de Curitiba	3,111	1	,078	,079	,002
Há facilidade de se deslocar de bicicleta em Curitiba	,017	1	,897	,894	,002
Durante o passeio de bicicleta interagi com outras pessoas	,676	1	,411	,413	,005
Senti aproximação afetiva com a cidade durante o passeio de bicicleta	,632	1	,427	,440	,008
Andar de bicicleta me trás lembranças boas	,426	1	,514	,547	,033
As minhas expectativas sobre passeio de bicicleta foram alcançadas	,737	1	,391	,431	,031
Enxerguei a cidade de forma diferente durante o passeio de bicicleta	,619	1	,431	,439	,030
A infraestrutura cicloviária de Curitiba é eficiente para realizar cicloturismo	1,234	1	,267	,272	,007
Durante o passeio de bicicleta percebi que moradores usam intensamente a bicicleta	,383	1	,536	,551	,004
Durante o passeio de bicicleta prefiro ser acompanhado por um guia turístico	,246	1	,620	,625	,005
Durante o passeio de bicicleta percebi respeito entre motoristas e ciclistas	,025	1	,876	,881	,012
A chuva é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	,166	1	,683	,687	,006
O calor é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	,625	1	,429	,433	,007
Eu voltaria a passear de bicicleta em Curitiba	2,018	1	,155	,252	,025
Durante o passeio de bicicleta me aproximei da natureza da cidade	1,395	1	,238	,262	,006
Durante o passeio de bicicleta tive sentimento de independência na cidade	6,537	1	,011	,010	,001
Durante o passeio de bicicleta tive medo de ser assaltada	,872	1	,350	,352	,004
Procurei informação sobre o cicloturismo urbano antes da viagem	1,908	1	,167	,167	,001
Durante o passeio de bicicleta percebi claramente a identidade cultural de Curitiba	2,122	1	,145	,145	,002
Durante o passeio de bicicleta eu preferi usar só as ciclovias	,156	1	,693	,698	,011
O cicloturismo urbano é valorizado pela cidade de Curitiba	,966	1	,326	,341	,017

Fonte: Kruskal-Wallis



Variável de Agrupamento: Está sendo à primeira vez em que está experimentando o cicloturismo urbano?

	Qui- quadrado	gl	Significância Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Passear de bicicleta é uma atividade característica de Curitiba	,083	1	,774	,789	,005
Existe divulgação adequada do cicloturismo urbano em Curitiba	,503	1	,478	,482	,005
Foi possível visitar de bicicleta os pontos turísticos relevantes de Curitiba	2,702	1	,100	,103	,003
Há facilidade de se deslocar de bicicleta em Curitiba	1,771	1	,183	,187	,005
Durante o passeio de bicicleta interagi com outras pessoas	,013	1	,909	,910	,002
Senti aproximação afetiva com a cidade durante o passeio de bicicleta	,075	1	,784	,787	,009
Andar de bicicleta me trás lembranças boas	,007	1	,934	,928	,005
As minhas expectativas sobre passeio de bicicleta foram alcançadas	2,150	1	,143	,131	,012
Enxerguei a cidade de forma diferente durante o passeio de bicicleta	,053	1	,819	,820	,006
A infraestrutura cicloviária de Curitiba é eficiente para realizar cicloturismo	3,273	1	,070	,073	,005
Durante o passeio de bicicleta percebi que moradores usam intensamente a bicicleta	,847	1	,357	,362	,011
Durante o passeio de bicicleta prefiro ser acompanhado por um guia turístico	,061	1	,805	,807	,001
Durante o passeio de bicicleta percebi respeito entre motoristas e ciclistas	,381	1	,537	,531	,004
A chuva é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	,410	1	,522	,528	,002
O calor é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	0,000	1	1,000	1,000	,005
Eu voltaria a passear de bicicleta em Curitiba	,284	1	,594	,523	,029
Durante o passeio de bicicleta me aproximei da natureza da cidade	,270	1	,603	,632	,003
Durante o passeio de bicicleta tive sentimento de independência na cidade	,298	1	,585	,589	,002
Durante o passeio de bicicleta tive medo de ser assaltada	,370	1	,543	,546	,004
Procurei informação sobre o cicloturismo urbano antes da viagem	1,533	1	,216	,218	,001
Durante o passeio de bicicleta percebi claramente a identidade cultural de Curitiba	,700	1	,403	,404	,002
Durante o passeio de bicicleta eu preferi usar só as ciclovias	1,018	1	,313	,306	,003
O cicloturismo urbano é valorizado pela cidade de Curitiba	,369	1	,543	,564	,021

Fonte: Kruskal-Wallis



Variável de Agrupamento: Com quem você realizou o passeio de bicicleta?

	Qui- quadrado	gl	Significância Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Passear de bicicleta é uma atividade característica de Curitiba	2,063	1	,151	,159	,013
Existe divulgação adequada do cicloturismo urbano em Curitiba	,327	1	,567	,576	,005
Foi possível visitar de bicicleta os pontos turísticos relevantes de Curitiba	,933	1	,334	,342	,009
Há facilidade de se deslocar de bicicleta em Curitiba	2,455	1	,117	,127	,012
Durante o passeio de bicicleta interagi com outras pessoas	,154	1	,694	,703	,006
Senti aproximação afetiva com a cidade durante o passeio de bicicleta	,018	1	,892	,901	,035
Andar de bicicleta me trás lembranças boas	,012	1	,912	,862	,032
As minhas expectativas sobre passeio de bicicleta foram alcançadas	,032	1	,857	,988	,065
Enxerguei a cidade de forma diferente durante o passeio de bicicleta	,042	1	,838	,828	,041
A infraestrutura cicloviária de Curitiba é eficiente para realizar cicloturismo	,015	1	,903	,926	,050
Durante o passeio de bicicleta percebi que moradores usam intensamente a bicicleta	1,883	1	,170	,174	,014
Durante o passeio de bicicleta prefiro ser acompanhado por um guia turístico	1,592	1	,207	,215	,009
Durante o passeio de bicicleta percebi respeito entre motoristas e ciclistas	,019	1	,890	,891	,023
A chuva é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	,142	1	,706	,704	,012
O calor é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	,069	1	,793	,811	,020
Eu voltaria a passear de bicicleta em Curitiba	,024	1	,877	1,000	,078
Durante o passeio de bicicleta me aproximei da natureza da cidade	,020	1	,888	,797	,055
Durante o passeio de bicicleta tive sentimento de independência na cidade	,216	1	,642	,704	,039
Durante o passeio de bicicleta tive medo de ser assaltada	3,154	1	,076	,075	,005
Procurei informação sobre o cicloturismo urbano antes da viagem	,241	1	,624	,630	,019
Durante o passeio de bicicleta percebi claramente a identidade cultural de Curitiba	,803	1	,370	,363	,028
Durante o passeio de bicicleta eu preferi usar só as ciclovias	,296	1	,586	,624	,047
O cicloturismo urbano é valorizado pela cidade de Curitiba	,000	1	,993	1,000	,023

Fonte: Teste Kruskal-Wallis



Variável de Agrupamento: Como você tomou conhecimento sobre o passeio de bicicleta?

	Qui- quadrado	gl	Significância Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Passear de bicicleta é uma atividade característica de Curitiba	9,163	2	,010	,009	,000
Existe divulgação adequada do cicloturismo urbano em Curitiba	8,443	2	,015	,014	,000
Foi possível visitar de bicicleta os pontos turísticos relevantes de Curitiba	13,125	2	,001	,001	,000
Há facilidade de se deslocar de bicicleta em Curitiba	12,206	2	,002	,002	,000
Durante o passeio de bicicleta interagi com outras pessoas	,721	2	,697	,700	,000
Senti aproximação afetiva com a cidade durante o passeio de bicicleta	1,504	2	,472	,476	,000
Andar de bicicleta me trás lembranças boas	7,238	2	,027	,026	,000
As minhas expectativas sobre passeio de bicicleta foram alcançadas	5,497	2	,064	,065	,000
Enxerguei a cidade de forma diferente durante o passeio de bicicleta	4,816	2	,090	,091	,000
A infraestrutura cicloviária de Curitiba é eficiente para realizar cicloturismo	4,267	2	,118	,118	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi que moradores usam intensamente a bicicleta	,884	2	,643	,645	,000
Durante o passeio de bicicleta prefiro ser acompanhado por um guia turístico	8,255	2	,016	,015	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi respeito entre motoristas e ciclistas	4,460	2	,108	,107	,000
A chuva é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	4,724	2	,094	,094	,000
O calor é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	1,214	2	,545	,548	,000
Eu voltaria a passear de bicicleta em Curitiba	11,248	2	,004	,005	,000
Durante o passeio de bicicleta me aproximei da natureza da cidade	12,943	2	,002	,001	,000
Durante o passeio de bicicleta tive sentimento de independência na cidade	2,391	2	,303	,306	,000
Durante o passeio de bicicleta tive medo de ser assaltada	1,172	2	,557	,559	,000
Procurei informação sobre o cicloturismo urbano antes da viagem	20,137	2	,000	,000	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi claramente a identidade cultural de Curitiba	3,278	2	,194	,194	,000
Durante o passeio de bicicleta eu preferi usar só as ciclovias	3,516	2	,172	,174	,000
O cicloturismo urbano é valorizado pela cidade de Curitiba	2,371	2	,306	,310	,000

Fonte: Teste Kruskal-Wallis



Variável de Agrupamento: Faixa etária

	Qui- quadrado	gl	Significância Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Passear de bicicleta é uma atividade característica de Curitiba	3,022	2	,221	,206	,001
Existe divulgação adequada do cicloturismo urbano em Curitiba	2,437	2	,296	,392	,001
Foi possível visitar de bicicleta os pontos turísticos relevantes de Curitiba	4,603	2	,100	,066	,000
Há facilidade de se deslocar de bicicleta em Curitiba	3,630	2	,163	,129	,000
Durante o passeio de bicicleta interagi com outras pessoas	2,888	2	,236	,210	,000
Senti aproximação afetiva com a cidade durante o passeio de bicicleta	4,883	2	,087	,061	,000
Andar de bicicleta me trás lembranças boas	6,973	2	,031	,029	,001
As minhas expectativas sobre passeio de bicicleta foram alcançadas	6,314	2	,043	,038	,001
Enxerguei a cidade de forma diferente durante o passeio de bicicleta	3,973	2	,137	,129	,001
A infraestrutura cicloviária de Curitiba é eficiente para realizar cicloturismo	5,179	2	,075	,048	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi que moradores usam intensamente a bicicleta	1,503	2	,472	,597	,001
Durante o passeio de bicicleta prefiro ser acompanhado por um guia turístico	,774	2	,679	,806	,001
Durante o passeio de bicicleta percebi respeito entre motoristas e ciclistas	3,784	2	,151	,114	,000
A chuva é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	3,015	2	,221	,202	,000
O calor é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	,096	2	,953	,952	,000
Eu voltaria a passear de bicicleta em Curitiba	14,483	2	,001	,008	,002
Durante o passeio de bicicleta me aproximei da natureza da cidade	6,132	2	,047	,054	,002
Durante o passeio de bicicleta tive sentimento de independência na cidade	3,924	2	,141	,114	,001
Durante o passeio de bicicleta tive medo de ser assaltada	,565	2	,754	,868	,001
Durante o passeio de bicicleta percebi claramente a identidade cultural de Curitiba	5,693	2	,058	,036	,000
Procurei informação sobre o cicloturismo urbano antes da viagem	4,346	2	,114	,074	,000
Durante o passeio de bicicleta eu preferi usar só as ciclovias	9,732	2	,008	,003	,000
O cicloturismo urbano é valorizado pela cidade de Curitiba	3,172	1	,075	,079	,011

Fonte: Teste Kruskal-Wallis



Variável de Agrupamento: Escolaridade

	Qui- quadrado	gl	Significância Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Passear de bicicleta é uma atividade característica de Curitiba	5,679	2	,058	,058	,000
Existe divulgação adequada do cicloturismo urbano em Curitiba	,744	2	,689	,692	,000
Foi possível visitar de bicicleta os pontos turísticos relevantes de Curitiba	,326	2	,850	,850	,000
Há facilidade de se deslocar de bicicleta em Curitiba	2,983	2	,225	,226	,000
Durante o passeio de bicicleta interagi com outras pessoas	2,700	2	,259	,261	,000
Senti aproximação afetiva com a cidade durante o passeio de bicicleta	1,904	2	,386	,389	,000
Andar de bicicleta me trás lembranças boas	2,524	2	,283	,288	,000
As minhas expectativas sobre passeio de bicicleta foram alcançadas	2,012	2	,366	,370	,001
Enxerguei a cidade de forma diferente durante o passeio de bicicleta	,918	2	,632	,637	,001
A infraestrutura cicloviária de Curitiba é eficiente para realizar cicloturismo	,850	2	,654	,656	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi que moradores usam intensamente a bicicleta	5,357	2	,069	,068	,000
Durante o passeio de bicicleta prefiro ser acompanhado por um guia turístico	3,921	2	,141	,141	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi respeito entre motoristas e ciclistas	3,478	2	,176	,176	,000
A chuva é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	3,213	2	,201	,201	,000
O calor é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	,808	2	,668	,670	,000
Eu voltaria a passear de bicicleta em Curitiba	,563	2	,755	,835	,006
Durante o passeio de bicicleta me aproximei da natureza da cidade	2,363	2	,307	,318	,001
Durante o passeio de bicicleta tive sentimento de independência na cidade	4,809	2	,090	,089	,000
Durante o passeio de bicicleta tive medo de ser assaltada	6,055	2	,048	,047	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi claramente a identidade cultural de Curitiba	3,311	2	,191	,193	,000
Procurei informação sobre o cicloturismo urbano antes da viagem	3,949	2	,139	,139	,000
Durante o passeio de bicicleta eu preferi usar só as ciclovias	1,483	2	,476	,478	,000
O cicloturismo urbano é valorizado pela cidade de Curitiba	,873	2	,646	,649	,000

Fonte: Teste Kruskal-Wallis



Variável de Agrupamento: Distancia percorrida

	Qui- quadrado	gl	Significânci a Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Passear de bicicleta é uma atividade característica de Curitiba	,959	2	,619	,617	,000
Existe divulgação adequada do cicloturismo urbano em Curitiba	1,033	2	,597	,602	,000
Foi possível visitar de bicicleta os pontos turísticos relevantes de Curitiba	1,931	2	,381	,398	,000
Há facilidade de se deslocar de bicicleta em Curitiba	2,134	2	,344	,384	,001
Durante o passeio de bicicleta interagi com outras pessoas	3,987	2	,136	,132	,000
Senti aproximação afetiva com a cidade durante o passeio de bicicleta	,185	2	,912	,933	,002
Andar de bicicleta me trás lembranças boas	,089	2	,957	,943	,004
As minhas expectativas sobre passeio de bicicleta foram alcançadas	1,455	2	,483	,547	,006
Enxerguei a cidade de forma diferente durante o passeio de bicicleta	1,019	2	,601	,612	,005
A infraestrutura cicloviária de Curitiba é eficiente para realizar cicloturismo	,056	2	,972	,979	,001
Durante o passeio de bicicleta percebi que moradores usam intensamente a bicicleta	2,813	2	,245	,247	,000
Durante o passeio de bicicleta prefiro ser acompanhado por um guia turístico	2,891	2	,236	,248	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi respeito entre motoristas e ciclistas	2,237	2	,327	,326	,000
A chuva é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	3,608	2	,165	,162	,000
O calor é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	,019	2	,990	,995	,000
Eu voltaria a passear de bicicleta em Curitiba	,961	2	,618	,567	,023
Durante o passeio de bicicleta me aproximei da natureza da cidade	2,731	2	,255	,236	,003
Durante o passeio de bicicleta tive sentimento de independência na cidade	,109	2	,947	,955	,002
Durante o passeio de bicicleta tive medo de ser assaltada	1,314	2	,518	,525	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi claramente a identidade cultural de Curitiba	2,573	2	,276	,271	,000
Procurei informação sobre o cicloturismo urbano antes da viagem	3,862	2	,145	,149	,000
Durante o passeio de bicicleta eu preferi usar só as ciclovias	3,636	2	,162	,160	,000
O cicloturismo urbano é valorizado pela cidade de Curitiba	2,096	2	,351	,368	,002

Fonte: Teste Kruskal-Wallis



Variável de Agrupamento: Faixa de renda

	Qui- quadrado	gl	Significância Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Passear de bicicleta é uma atividade característica de Curitiba	2,399	2	,301	,303	,000
Existe divulgação adequada do cicloturismo urbano em Curitiba	,635	2	,728	,731	,000
Foi possível visitar de bicicleta os pontos turísticos relevantes de Curitiba	2,235	2	,327	,329	,000
Há facilidade de se deslocar de bicicleta em Curitiba	1,382	2	,501	,505	,000
Durante o passeio de bicicleta interagi com outras pessoas	3,440	2	,179	,180	,000
Senti aproximação afetiva com a cidade durante o passeio de bicicleta	,767	2	,682	,684	,001
Andar de bicicleta me trás lembranças boas	1,474	2	,479	,492	,001
As minhas expectativas sobre passeio de bicicleta foram alcançadas	1,032	2	,597	,589	,006
Enxerguei a cidade de forma diferente durante o passeio de bicicleta	1,565	2	,457	,462	,000
A infraestrutura cicloviária de Curitiba é eficiente para realizar cicloturismo	2,695	2	,260	,261	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi que moradores usam intensamente a bicicleta	6,568	2	,037	,036	,000
Durante o passeio de bicicleta prefiro ser acompanhado por um guia turístico	,279	2	,870	,870	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi respeito entre motoristas e ciclistas	,332	2	,847	,849	,000
A chuva é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	,483	2	,785	,785	,000
O calor é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	,655	2	,721	,723	,000
Eu voltaria a passear de bicicleta em Curitiba	3,805	2	,149	,119	,004
Durante o passeio de bicicleta me aproximei da natureza da cidade	2,323	2	,313	,353	,001
Durante o passeio de bicicleta tive sentimento de independência na cidade	,466	2	,792	,795	,001
Durante o passeio de bicicleta tive medo de ser assaltada	,458	2	,795	,796	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi claramente a identidade cultural de Curitiba	3,138	2	,208	,208	,000
Procurei informação sobre o cicloturismo urbano antes da viagem	1,311	2	,519	,523	,000
Durante o passeio de bicicleta eu preferi usar só as ciclovias	,462	2	,794	,798	,000
O cicloturismo urbano é valorizado pela cidade de Curitiba	,179	2	,914	,906	,002

Fonte: Teste Kruskal-Wallis



ANÁLISE DO TESTE KRUSKAL-WALLIS (SPSS)
MORADORES LOCAIS E CICLOTURISTAS/CICLO-EXCURSIONISTAS

Variável de Agrupamento: Gênero

	Qui- quadrado	gl	Significância Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Passear de bicicleta é uma atividade característica de Curitiba	1,335	1	,248	,249	,001
Existe divulgação adequada do cicloturismo urbano em Curitiba	,258	1	,612	,614	,001
Há facilidade de se deslocar de bicicleta em Curitiba	,097	1	,755	,757	,001
Foi possível visitar de bicicleta os pontos turísticos relevantes de Curitiba	3,387	1	,066	,066	,000
Durante o passeio de bicicleta interagi com outras pessoas	,101	1	,751	,752	,001
Senti aproximação afetiva com a cidade durante o passeio de bicicleta	1,778	1	,182	,183	,001
Andar de bicicleta me trás lembranças boas	2,071	1	,150	,152	,002
As minhas expectativas sobre passeio de bicicleta foram alcançadas	4,850	1	,028	,028	,001
Enxerguei a cidade de forma diferente durante o passeio de bicicleta	4,616	1	,032	,032	,000
A infraestrutura cicloviária de Curitiba é eficiente para realizar cicloturismo	1,162	1	,281	,282	,001
Durante o passeio de bicicleta percebi que moradores usam intensamente a bicicleta	6,062	1	,014	,014	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi respeito entre motoristas e ciclistas	5,492	1	,019	,019	,000
A chuva é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	1,071	1	,301	,301	,000
O calor é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	1,354	1	,245	,245	,001
Durante o passeio de bicicleta me aproximei da natureza da cidade	5,178	1	,023	,023	,000
Durante o passeio de bicicleta tive medo de ser assaltada	6,710	1	,010	,009	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi claramente a identidade cultural de Curitiba	9,987	1	,002	,002	,000
Durante o passeio de bicicleta eu preferi usar só as ciclovias	5,269	1	,022	,022	,000
O cicloturismo urbano é valorizado pela cidade de Curitiba	1,349	1	,245	,243	,001

Fonte: Teste Kruskal-Wallis



Variável de Agrupamento: É turista ou morador?

	Qui- quadrado	gl	Significância Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Passear de bicicleta é uma atividade característica de Curitiba	5,445	1	,020	,019	,000
Existe divulgação adequada do cicloturismo urbano em Curitiba	6,081	1	,014	,014	,000
Há facilidade de se deslocar de bicicleta em Curitiba	26,789	1	,000	,000	,000
Foi possível visitar de bicicleta os pontos turísticos relevantes de Curitiba	7,378	1	,007	,006	,000
Durante o passeio de bicicleta interagi com outras pessoas	,164	1	,685	,686	,001
Senti aproximação afetiva com a cidade durante o passeio de bicicleta	3,279	1	,070	,070	,001
Andar de bicicleta me trás lembranças boas	,012	1	,913	,916	,002
As minhas expectativas sobre passeio de bicicleta foram alcançadas	,092	1	,762	,781	,003
Enxerguei a cidade de forma diferente durante o passeio de bicicleta	1,764	1	,184	,185	,003
A infraestrutura ciclovária de Curitiba é eficiente para realizar cicloturismo	19,392	1	,000	,000	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi que moradores usam intensamente a bicicleta	1,351	1	,245	,246	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi respeito entre motoristas e ciclistas	10,934	1	,001	,001	,000
A chuva é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	13,385	1	,000	,000	,000
O calor é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	,234	1	,628	,630	,001
Durante o passeio de bicicleta me aproximei da natureza da cidade	7,909	1	,005	,005	,000
Durante o passeio de bicicleta tive medo de ser assaltada	11,193	1	,001	,001	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi claramente a identidade cultural de Curitiba	1,515	1	,218	,220	,001
Durante o passeio de bicicleta eu preferi usar só as ciclovias	4,317	1	,038	,038	,000
O cicloturismo urbano é valorizado pela cidade de Curitiba	10,219	1	,001	,001	,000

Fonte: Teste Kruskal-Wallis



Variável de Agrupamento: Qual é a sua escolaridade?

	Qui- quadrado	gl	Significância Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Passear de bicicleta é uma atividade característica de Curitiba	1,936	2	,380	,456	,001
Existe divulgação adequada do cicloturismo urbano em Curitiba	4,577	2	,101	,072	,000
Há facilidade de se deslocar de bicicleta em Curitiba	,032	2	,984	,927	,002
Foi possível visitar de bicicleta os pontos turísticos relevantes de Curitiba	,080	2	,961	,955	,001
Durante o passeio de bicicleta interagi com outras pessoas	2,091	2	,351	,383	,000
Senti aproximação afetiva com a cidade durante o passeio de bicicleta	,713	2	,700	,994	,002
Andar de bicicleta me trás lembranças boas	2,473	2	,290	,319	,003
As minhas expectativas sobre passeio de bicicleta foram alcançadas	,758	2	,684	,643	,009
Enxerguei a cidade de forma diferente durante o passeio de bicicleta	1,863	2	,394	,364	,002
A infraestrutura cicloviária de Curitiba é eficiente para realizar cicloturismo	2,851	2	,240	,248	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi que moradores usam intensamente a bicicleta	,270	2	,874	,823	,002
Durante o passeio de bicicleta percebi respeito entre motoristas e ciclistas	4,373	2	,112	,080	,000
A chuva é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	9,517	2	,009	,004	,000
O calor é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	1,357	2	,507	,612	,001
Durante o passeio de bicicleta me aproximei da natureza da cidade	2,043	2	,360	,416	,003
Durante o passeio de bicicleta tive medo de ser assaltada	1,043	2	,594	,688	,001
Durante o passeio de bicicleta percebi claramente a identidade cultural de Curitiba	,465	2	,793	,729	,001
Durante o passeio de bicicleta eu preferi usar só as ciclovias	1,334	2	,513	,505	,001
O cicloturismo urbano é valorizado pela cidade de Curitiba	,719	2	,698	,712	,009

Fonte: Teste Kruskal-Wallis



Variável de Agrupamento: Faixa etária

	Qui- quadrado	gl	Significância Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Passear de bicicleta é uma atividade característica de Curitiba	3,548	2	,170	,170	,000
Existe divulgação adequada do cicloturismo urbano em Curitiba	1,648	2	,439	,455	,000
Há facilidade de se deslocar de bicicleta em Curitiba	10,639	2	,005	,003	,000
Foi possível visitar de bicicleta os pontos turísticos relevantes de Curitiba	1,908	2	,385	,397	,000
Durante o passeio de bicicleta interagi com outras pessoas	,179	2	,915	,920	,000
Senti aproximação afetiva com a cidade durante o passeio de bicicleta	,252	2	,881	,880	,000
Andar de bicicleta me trás lembranças boas	,320	2	,852	,839	,000
As minhas expectativas sobre passeio de bicicleta foram alcançadas	,104	2	,949	,899	,000
Enxerguei a cidade de forma diferente durante o passeio de bicicleta	3,169	2	,205	,200	,000
A infraestrutura cicloviária de Curitiba é eficiente para realizar cicloturismo	2,356	2	,308	,312	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi que moradores usam intensamente a bicicleta	1,955	2	,376	,387	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi respeito entre motoristas e ciclistas	1,433	2	,489	,489	,000
A chuva é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	7,796	2	,020	,016	,000
O calor é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	2,538	2	,281	,291	,000
Durante o passeio de bicicleta me aproximei da natureza da cidade	1,077	2	,584	,630	,000
Durante o passeio de bicicleta tive medo de ser assaltada	5,075	2	,079	,076	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi claramente a identidade cultural de Curitiba	5,062	2	,080	,076	,000
Durante o passeio de bicicleta eu preferi usar só as ciclovias	7,852	2	,020	,017	,000
O cicloturismo urbano é valorizado pela cidade de Curitiba	1,453	2	,483	,614	,004

Fonte: Teste Kruskal-Wallis



Variável de Agrupamento: Faixa de renda

	Qui- quadrado	gl	Significância Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Passear de bicicleta é uma atividade característica de Curitiba	,603	2	,740	,741	,000
Existe divulgação adequada do cicloturismo urbano em Curitiba	1,058	2	,589	,591	,000
Há facilidade de se deslocar de bicicleta em Curitiba	,559	2	,756	,757	,000
Foi possível visitar de bicicleta os pontos turísticos relevantes de Curitiba	6,597	2	,037	,036	,000
Durante o passeio de bicicleta interagi com outras pessoas	4,039	2	,133	,133	,000
Senti aproximação afetiva com a cidade durante o passeio de bicicleta	,268	2	,875	,875	,000
Andar de bicicleta me trás lembranças boas	,076	2	,963	,964	,000
As minhas expectativas sobre passeio de bicicleta foram alcançadas	5,004	2	,082	,081	,000
Enxerguei a cidade de forma diferente durante o passeio de bicicleta	1,370	2	,504	,506	,000
A infraestrutura cicloviária de Curitiba é eficiente para realizar cicloturismo	,222	2	,895	,895	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi que moradores usam intensamente a bicicleta	5,051	2	,080	,080	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi respeito entre motoristas e ciclistas	2,347	2	,309	,310	,000
A chuva é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	4,448	2	,108	,108	,000
O calor é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	1,428	2	,490	,491	,000
Durante o passeio de bicicleta me aproximei da natureza da cidade	,131	2	,937	,938	,000
Durante o passeio de bicicleta tive medo de ser assaltada	,167	2	,920	,920	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi claramente a identidade cultural de Curitiba	,246	2	,884	,886	,000
Durante o passeio de bicicleta eu preferi usar só as ciclovias	,393	2	,821	,822	,000
O cicloturismo urbano é valorizado pela cidade de Curitiba	,282	2	,869	,869	,002

Fonte: Teste Kruskal-Wallis



Variável de Agrupamento: Distancia

	Qui- quadrado	gl	Significância Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Passear de bicicleta é uma atividade característica de Curitiba	,915	2	,633	,632	,000
Existe divulgação adequada do cicloturismo urbano em Curitiba	,921	2	,631	,631	,000
Há facilidade de se deslocar de bicicleta em Curitiba	6,587	2	,037	,035	,000
Foi possível visitar de bicicleta os pontos turísticos relevantes de Curitiba	1,756	2	,416	,438	,000
Durante o passeio de bicicleta interagi com outras pessoas	3,384	2	,184	,184	,000
Senti aproximação afetiva com a cidade durante o passeio de bicicleta	,642	2	,725	,720	,000
Andar de bicicleta me trás lembranças boas	1,329	2	,515	,562	,001
As minhas expectativas sobre passeio de bicicleta foram alcançadas	,294	2	,863	,864	,002
Enxerguei a cidade de forma diferente durante o passeio de bicicleta	,533	2	,766	,775	,001
A infraestrutura cicloviária de Curitiba é eficiente para realizar cicloturismo	,118	2	,943	,936	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi que moradores usam intensamente a bicicleta	10,348	2	,006	,004	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi respeito entre motoristas e ciclistas	,705	2	,703	,718	,000
A chuva é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	1,953	2	,377	,385	,000
O calor é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	,001	2	1,000	1,000	,000
Durante o passeio de bicicleta me aproximei da natureza da cidade	1,082	2	,582	,585	,001
Durante o passeio de bicicleta tive medo de ser assaltada	1,970	2	,373	,375	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi claramente a identidade cultural de Curitiba	,689	2	,708	,738	,000
Durante o passeio de bicicleta eu preferi usar só as ciclovias	7,051	2	,029	,026	,000
O cicloturismo urbano é valorizado pela cidade de Curitiba	3,302	2	,192	,195	,001

Fonte: Teste Kruskal-Wallis



Variável de Agrupamento: Está sendo à primeira vez em que está experimentando o cicloturismo urbano?

	Qui- quadrado	gl	Significânci a Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Passear de bicicleta é uma atividade característica de Curitiba	,205	1	,651	,652	,002
Existe divulgação adequada do cicloturismo urbano em Curitiba	,074	1	,786	,787	,001
Há facilidade de se deslocar de bicicleta em Curitiba	2,834	1	,092	,092	,000
Foi possível visitar de bicicleta os pontos turísticos relevantes de Curitiba	3,068	1	,080	,080	,000
Durante o passeio de bicicleta interagi com outras pessoas	,502	1	,479	,480	,001
Senti aproximação afetiva com a cidade durante o passeio de bicicleta	,547	1	,460	,460	,002
Andar de bicicleta me trás lembranças boas	,036	1	,849	,851	,006
As minhas expectativas sobre passeio de bicicleta foram alcançadas	8,484	1	,004	,004	,000
Enxerguei a cidade de forma diferente durante o passeio de bicicleta	2,748	1	,097	,098	,001
A infraestrutura cicloviária de Curitiba é eficiente para realizar cicloturismo	13,054	1	,000	,000	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi que moradores usam intensamente a bicicleta	2,246	1	,134	,134	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi respeito entre motoristas e ciclistas	1,525	1	,217	,218	,001
A chuva é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	5,658	1	,017	,017	,000
O calor é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	,521	1	,471	,471	,001
Durante o passeio de bicicleta me aproximei da natureza da cidade	,420	1	,517	,521	,005
Durante o passeio de bicicleta tive medo de ser assaltada	,938	1	,333	,334	,001
Durante o passeio de bicicleta percebi claramente a identidade cultural de Curitiba	2,554	1	,110	,110	,000
Durante o passeio de bicicleta eu preferi usar só as ciclovias	2,437	1	,118	,119	,001
O cicloturismo urbano é valorizado pela cidade de Curitiba	,026	1	,872	,868	,008

Fonte: Teste Kruskal-Wallis



Variável de Agrupamento: Você usa a bicicleta no seu cotidiano?

	Qui- quadrado	gl	Significância Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Passear de bicicleta é uma atividade característica de Curitiba	,107	1	,743	,742	,000
Existe divulgação adequada do cicloturismo urbano em Curitiba	1,078	1	,299	,300	,001
Há facilidade de se deslocar de bicicleta em Curitiba	,101	1	,751	,753	,002
Foi possível visitar de bicicleta os pontos turísticos relevantes de Curitiba	,650	1	,420	,422	,003
Durante o passeio de bicicleta interagi com outras pessoas	,219	1	,640	,641	,002
Senti aproximação afetiva com a cidade durante o passeio de bicicleta	1,470	1	,225	,227	,002
Andar de bicicleta me trás lembranças boas	,869	1	,351	,361	,011
As minhas expectativas sobre passeio de bicicleta foram alcançadas	,715	1	,398	,395	,006
Enxerguei a cidade de forma diferente durante o passeio de bicicleta	,000	1	,991	,993	,005
A infraestrutura cicloviária de Curitiba é eficiente para realizar cicloturismo	5,198	1	,023	,023	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi que moradores usam intensamente a bicicleta	1,621	1	,203	,204	,002
Durante o passeio de bicicleta percebi respeito entre motoristas e ciclistas	,641	1	,423	,425	,002
A chuva é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	,188	1	,665	,668	,004
O calor é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba	2,581	1	,108	,109	,001
Durante o passeio de bicicleta me aproximei da natureza da cidade	,002	1	,965	,970	,012
Durante o passeio de bicicleta tive medo de ser assaltada	1,918	1	,166	,168	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi claramente a identidade cultural de Curitiba	,003	1	,958	,958	,000
Durante o passeio de bicicleta eu preferi usar só as ciclovias	3,151	1	,076	,076	,001
O cicloturismo urbano é valorizado pela cidade de Curitiba	,702	1	,402	,417	,016

Fonte: Teste Kruskal-Wallis



ANÁLISE DO TESTE KRUSKAL-WALLIS (SPSS)
MORADORES LOCAIS

Variável de Agrupamento: Gênero

	Qui- quadrado	gl	Significância Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Passear de bicicleta é uma atividade característica da cidade de Curitiba.	,000	1	,989	,989	,002
Existe uma divulgação adequada do ciclolazer na cidade de Curitiba.	,635	1	,425	,427	,001
Há facilidade de se deslocar de bicicleta em Curitiba.	,097	1	,755	,757	,001
Foi possível visitar de bicicleta os pontos turísticos relevantes de Curitiba.	4,455	1	,035	,035	,000
Percebi a intervenção do setor público no incentivo do uso da bicicleta.	,826	1	,363	,365	,001
Durante o passeio de bicicleta interagi com outras pessoas.	,070	1	,792	,794	,003
Senti aproximação afetiva com a cidade durante o passeio de bicicleta.	0,000	1	1,000	1,000	,005
Andar de bicicleta me trás lembranças boas.	,394	1	,530	,529	,004
As minhas expectativas do passeio de bicicleta foram alcançadas.	3,178	1	,075	,078	,009
Enxerguei a cidade de forma diferente durante o passeio de bicicleta.	4,320	1	,038	,038	,000
A infraestrutura cicloviária é eficiente para andar de bicicleta em Curitiba.	,087	1	,768	,771	,003
Durante o passeio de bicicleta percebi que outros moradores usam intensamente a bicicleta.	1,733	1	,188	,188	,002
Durante o passeio percebi respeito entre motoristas e ciclistas.	1,326	1	,250	,250	,002
A chuva é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba.	,135	1	,713	,717	,004
O calor é um impedimento para eu passear de bicicleta em Curitiba.	,473	1	,492	,495	,003
Durante o passeio de bicicleta me aproximei da natureza da cidade.	4,853	1	,028	,028	,000
O ciclolazer me proporcionou maior independência para conhecer a cidade.	2,361	1	,124	,125	,001
Durante o passeio de bicicleta tive medo de ser assaltado.	9,468	1	,002	,002	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi claramente a identidade cultural de Curitiba	11,545	1	,001	,001	,000
Durante o passeio de bicicleta me identifiquei com a cidade.	10,082	1	,001	,001	,000
Durante o passeio de bicicleta eu preferi usar só as ciclovias.	3,501	1	,061	,062	,001
Estou informado sobre os movimentos que incentivem o uso da bicicleta.	1,363	1	,243	,244	,001
A cidade de Curitiba possui boa infraestrutura de sinalização para andar de bicicleta.	1,446	1	,229	,230	,002
Depois do passeio tive vontade de usar a bicicleta no meu cotidiano.	,229	1	,633	,624	,002
O ciclolazer é valorizado pela cidade de Curitiba.	,299	1	,584	,670	,097

Fonte: Teste Kruskal-Wallis



Variável de Agrupamento: origem

	Qui- quadrado	gl	Significância Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Passar de bicicleta é uma atividade característica da cidade de Curitiba.	,427	1	,513	,526	,008
Existe uma divulgação adequada do ciclolazer na cidade de Curitiba.	,190	1	,663	,667	,004
Há facilidade de se deslocar de bicicleta em Curitiba.	5,040	1	,025	,024	,000
Foi possível visitar de bicicleta os pontos turísticos relevantes de Curitiba.	,153	1	,695	,698	,004
Percebi a intervenção do setor público no incentivo do uso da bicicleta.	8,339	1	,004	,004	,000
Durante o passeio de bicicleta interagi com outras pessoas.	,188	1	,665	,667	,003
Senti aproximação afetiva com a cidade durante o passeio de bicicleta.	5,495	1	,019	,019	,000
Andar de bicicleta me trás lembranças boas.	,807	1	,369	,412	,014
As minhas expectativas do passeio de bicicleta foram alcançadas.	,217	1	,641	,673	,020
Enxerguei a cidade de forma diferente durante o passeio de bicicleta.	3,895	1	,048	,049	,002
A infraestrutura cicloviária é eficiente para andar de bicicleta em Curitiba.	2,954	1	,086	,085	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi que outros moradores usam intensamente a bicicleta.	,361	1	,548	,562	,006
Durante o passeio percebi respeito entre motoristas e ciclistas.	,948	1	,330	,334	,000
A chuva é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba.	,204	1	,652	,651	,002
O calor é um impedimento para eu passear de bicicleta em Curitiba.	,032	1	,859	,860	,003
Durante o passeio de bicicleta me aproximei da natureza da cidade.	,951	1	,330	,324	,001
O ciclolazer me proporcionou maior independência para conhecer a cidade.	,277	1	,599	,599	,011
Durante o passeio de bicicleta tive medo de ser assaltado.	1,818	1	,178	,179	,002
Durante o passeio de bicicleta percebi claramente a identidade cultural de Curitiba	,375	1	,540	,542	,005
Durante o passeio de bicicleta me identifiquei com a cidade.	1,680	1	,195	,197	,001
Durante o passeio de bicicleta eu preferi usar só as ciclovias.	2,715	1	,099	,100	,002
Estou informado sobre os movimentos que incentivem o uso da bicicleta.	1,456	1	,228	,229	,001
A cidade de Curitiba possui boa infraestrutura de sinalização para andar de bicicleta.	,648	1	,421	,424	,005
Depois do passeio tive vontade de usar a bicicleta no meu cotidiano.	,911	1	,340	,343	,001
O ciclolazer é valorizado pela cidade de Curitiba.	,916	1	,338	,389	,090

Fonte: Teste Kruskal-Wallis



Variável de Agrupamento: Faixa etária

	Qui- quadrado	gl	Significância Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Passear de bicicleta é uma atividade característica da cidade de Curitiba.	1,271	2	,530	,557	,001
Existe uma divulgação adequada do ciclolazer na cidade de Curitiba.	,582	2	,748	,778	,001
Há facilidade de se deslocar de bicicleta em Curitiba.	9,338	2	,009	,006	,000
Foi possível visitar de bicicleta os pontos turísticos relevantes de Curitiba.	,291	2	,865	,849	,000
Percebi a intervenção do setor público no incentivo do uso da bicicleta.	,568	2	,753	,735	,000
Durante o passeio de bicicleta interagi com outras pessoas.	,562	2	,755	,794	,000
Senti aproximação afetiva com a cidade durante o passeio de bicicleta.	1,289	2	,525	,517	,001
Andar de bicicleta me trás lembranças boas.	,938	2	,626	,621	,000
As minhas expectativas do passeio de bicicleta foram alcançadas.	1,340	2	,512	,497	,002
Enxerguei a cidade de forma diferente durante o passeio de bicicleta.	,819	2	,664	,673	,001
A infraestrutura cicloviária é eficiente para andar de bicicleta em Curitiba.	,789	2	,674	,663	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi que outros moradores usam intensamente a bicicleta.	1,522	2	,467	,456	,000
Durante o passeio percebi respeito entre motoristas e ciclistas.	1,416	2	,493	,477	,001
A chuva é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba.	10,155	2	,006	,004	,000
O calor é um impedimento para eu passear de bicicleta em Curitiba.	3,977	2	,137	,138	,000
Durante o passeio de bicicleta me aproximei da natureza da cidade.	2,878	2	,237	,207	,002
O ciclolazer me proporcionou maior independência para conhecer a cidade.	1,134	2	,567	,550	,002
Durante o passeio de bicicleta tive medo de ser assaltado.	10,094	2	,006	,004	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi claramente a identidade cultural de Curitiba	1,975	2	,373	,372	,000
Durante o passeio de bicicleta me identifiquei com a cidade.	1,748	2	,417	,442	,002
Durante o passeio de bicicleta eu preferi usar só as ciclovias.	4,135	2	,126	,110	,000
Estou informado sobre os movimentos que incentivem o uso da bicicleta.	3,570	2	,168	,179	,000
A cidade de Curitiba possui boa infraestrutura de sinalização para andar de bicicleta.	2,697	2	,260	,253	,000
Depois do passeio tive vontade de usar a bicicleta no meu cotidiano.	3,666	2	,160	,170	,000
O ciclolazer é valorizado pela cidade de Curitiba.	3,365	2	,186	,157	,012

Fonte: Teste Kruskal-Wallis



Variável de Agrupamento: Faixa de renda

	Qui- quadrado	gl	Significância Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Passear de bicicleta é uma atividade característica da cidade de Curitiba.	,256	2	,880	,883	,000
Existe uma divulgação adequada do ciclolazer na cidade de Curitiba.	,271	2	,873	,874	,000
Há facilidade de se deslocar de bicicleta em Curitiba.	,165	2	,921	,921	,000
Foi possível visitar de bicicleta os pontos turísticos relevantes de Curitiba.	8,243	2	,016	,015	,000
Percebi a intervenção do setor público no incentivo do uso da bicicleta.	5,563	2	,062	,061	,000
Durante o passeio de bicicleta interagi com outras pessoas.	2,941	2	,230	,231	,000
Senti aproximação afetiva com a cidade durante o passeio de bicicleta.	,070	2	,965	,965	,000
Andar de bicicleta me trás lembranças boas.	1,317	2	,518	,524	,001
As minhas expectativas do passeio de bicicleta foram alcançadas.	4,118	2	,128	,126	,000
Enxerguei a cidade de forma diferente durante o passeio de bicicleta.	1,088	2	,580	,584	,000
A infraestrutura cicloviária é eficiente para andar de bicicleta em Curitiba.	1,646	2	,439	,441	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi que outros moradores usam intensamente a bicicleta.	,531	2	,767	,764	,000
Durante o passeio percebi respeito entre motoristas e ciclistas.	3,198	2	,202	,204	,000
A chuva é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba.	11,213	2	,004	,003	,000
O calor é um impedimento para eu passear de bicicleta em Curitiba.	1,619	2	,445	,447	,000
Durante o passeio de bicicleta me aproximei da natureza da cidade.	,158	2	,924	,928	,000
O ciclolazer me proporcionou maior independência para conhecer a cidade.	2,391	2	,303	,303	,000
Durante o passeio de bicicleta tive medo de ser assaltado.	,394	2	,821	,822	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi claramente a identidade cultural de Curitiba	4,157	2	,125	,124	,000
Durante o passeio de bicicleta me identifiquei com a cidade.	,426	2	,808	,808	,000
Durante o passeio de bicicleta eu preferi usar só as ciclovias.	,305	2	,859	,861	,000
Estou informado sobre os movimentos que incentivem o uso da bicicleta.	,198	2	,906	,907	,000
A cidade de Curitiba possui boa infraestrutura de sinalização para andar de bicicleta.	,935	2	,627	,629	,000
Depois do passeio tive vontade de usar a bicicleta no meu cotidiano.	15,187	2	,001	,000	,000
O ciclolazer é valorizado pela cidade de Curitiba.	,386	2	,825	,818	,022

Fonte: Teste Kruskal-Wallis



Variável de Agrupamento: Usa a bicicleta no seu cotidiano?

	Qui- quadrado	gl	Significância Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Passar de bicicleta é uma atividade característica da cidade de Curitiba.	,173	1	,677	,691	,014
Existe uma divulgação adequada do ciclolazer na cidade de Curitiba.	,498	1	,480	,484	,003
Há facilidade de se deslocar de bicicleta em Curitiba.	,039	1	,843	,844	,003
Foi possível visitar de bicicleta os pontos turísticos relevantes de Curitiba.	,244	1	,621	,624	,002
Percebi a intervenção do setor público no incentivo do uso da bicicleta.	,429	1	,512	,512	,002
Durante o passeio de bicicleta interagi com outras pessoas.	1,528	1	,216	,217	,000
Senti aproximação afetiva com a cidade durante o passeio de bicicleta.	,745	1	,388	,386	,004
Andar de bicicleta me trás lembranças boas.	,480	1	,488	,524	,021
As minhas expectativas do passeio de bicicleta foram alcançadas.	,207	1	,649	,645	,014
Enxerguei a cidade de forma diferente durante o passeio de bicicleta.	,482	1	,487	,494	,005
A infraestrutura cicloviária é eficiente para andar de bicicleta em Curitiba.	5,669	1	,017	,017	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi que outros moradores usam intensamente a bicicleta.	1,151	1	,283	,282	,001
Durante o passeio percebi respeito entre motoristas e ciclistas.	1,507	1	,220	,224	,004
A chuva é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba.	,000	1	,996	,999	,005
O calor é um impedimento para eu passear de bicicleta em Curitiba.	1,897	1	,168	,169	,001
Durante o passeio de bicicleta me aproximei da natureza da cidade.	,748	1	,387	,398	,006
O ciclolazer me proporcionou maior independência para conhecer a cidade.	,007	1	,934	,945	,006
Durante o passeio de bicicleta tive medo de ser assaltado.	,478	1	,489	,491	,001
Durante o passeio de bicicleta percebi claramente a identidade cultural de Curitiba	1,326	1	,250	,249	,001
Durante o passeio de bicicleta me identifiquei com a cidade.	,124	1	,724	,725	,013
Durante o passeio de bicicleta eu preferi usar só as ciclovias.	5,715	1	,017	,017	,000
Estou informado sobre os movimentos que incentivem o uso da bicicleta.	2,302	1	,129	,129	,000
A cidade de Curitiba possui boa infraestrutura de sinalização para andar de bicicleta.	1,369	1	,242	,245	,003
Depois do passeio tive vontade de usar a bicicleta no meu cotidiano.	7,622	1	,006	,006	,000
O ciclolazer é valorizado pela cidade de Curitiba.	,006	1	,936	1,000	,128

Fonte: Teste Kruskal-Wallis



Variável de Agrupamento: Experiência

	Qui- quadrado	gl	Significância Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Passear de bicicleta é uma atividade característica da cidade de Curitiba.	,063	1	,802	,807	,004
Existe uma divulgação adequada do ciclolazer na cidade de Curitiba.	,055	1	,815	,820	,004
Há facilidade de se deslocar de bicicleta em Curitiba.	,184	1	,668	,668	,001
Foi possível visitar de bicicleta os pontos turísticos relevantes de Curitiba.	,040	1	,841	,843	,003
Percebi a intervenção do setor público no incentivo do uso da bicicleta.	,002	1	,965	,965	,003
Durante o passeio de bicicleta interagi com outras pessoas.	,713	1	,398	,399	,001
Senti aproximação afetiva com a cidade durante o passeio de bicicleta.	,356	1	,551	,550	,003
Andar de bicicleta me trás lembranças boas.	,049	1	,824	,825	,021
As minhas expectativas do passeio de bicicleta foram alcançadas.	6,171	1	,013	,014	,001
Enxerguei a cidade de forma diferente durante o passeio de bicicleta.	2,145	1	,143	,145	,004
A infraestrutura cicloviária é eficiente para andar de bicicleta em Curitiba.	4,102	1	,043	,043	,001
Durante o passeio de bicicleta percebi que outros moradores usam intensamente a bicicleta.	2,338	1	,126	,128	,002
Durante o passeio percebi respeito entre motoristas e ciclistas.	,002	1	,961	,963	,001
A chuva é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba.	1,939	1	,164	,164	,002
O calor é um impedimento para eu passear de bicicleta em Curitiba.	1,061	1	,303	,305	,000
Durante o passeio de bicicleta me aproximei da natureza da cidade.	,042	1	,838	,856	,015
O ciclolazer me proporcionou maior independência para conhecer a cidade.	,169	1	,681	,692	,007
Durante o passeio de bicicleta tive medo de ser assaltado.	,001	1	,976	,977	,004
Durante o passeio de bicicleta percebi claramente a identidade cultural de Curitiba	,980	1	,322	,323	,001
Durante o passeio de bicicleta me identifiquei com a cidade.	,030	1	,863	,871	,003
Durante o passeio de bicicleta eu preferi usar só as ciclovias.	3,120	1	,077	,078	,001
Estou informado sobre os movimentos que incentivem o uso da bicicleta.	,211	1	,646	,647	,002
A cidade de Curitiba possui boa infraestrutura de sinalização para andar de bicicleta.	,109	1	,741	,741	,002
Depois do passeio tive vontade de usar a bicicleta no meu cotidiano.	,243	1	,622	,626	,001
O ciclolazer é valorizado pela cidade de Curitiba.	,041	1	,840	,885	,114

Fonte: Teste Kruskal-Wallis



Variável de Agrupamento: distancia percorrida

	Qui- quadrado	gl	Significância Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Passear de bicicleta é uma atividade característica da cidade de Curitiba.	6,651	2	,036	,028	,000
Existe uma divulgação adequada do ciclolazer na cidade de Curitiba.	,052	2	,974	,996	,000
Há facilidade de se deslocar de bicicleta em Curitiba.	2,415	2	,299	,299	,001
Foi possível visitar de bicicleta os pontos turísticos relevantes de Curitiba.	1,131	2	,568	,582	,001
Percebi a intervenção do setor público no incentivo do uso da bicicleta.	,197	2	,906	,944	,001
Durante o passeio de bicicleta interagi com outras pessoas.	,899	2	,638	,679	,001
Senti aproximação afetiva com a cidade durante o passeio de bicicleta.	1,432	2	,489	,569	,001
Andar de bicicleta me trás lembranças boas.	2,128	2	,345	,270	,007
As minhas expectativas do passeio de bicicleta foram alcançadas.	,997	2	,608	,599	,015
Enxerguei a cidade de forma diferente durante o passeio de bicicleta.	1,272	2	,529	,606	,004
A infraestrutura cicloviária é eficiente para andar de bicicleta em Curitiba.	1,717	2	,424	,451	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi que outros moradores usam intensamente a bicicleta.	9,350	2	,009	,005	,000
Durante o passeio percebi respeito entre motoristas e ciclistas.	5,486	2	,064	,054	,000
A chuva é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba.	1,816	2	,403	,462	,000
O calor é um impedimento para eu passear de bicicleta em Curitiba.	,064	2	,968	,960	,000
Durante o passeio de bicicleta me aproximei da natureza da cidade.	,264	2	,876	,910	,003
O ciclolazer me proporcionou maior independência para conhecer a cidade.	7,517	2	,023	,014	,000
Durante o passeio de bicicleta tive medo de ser assaltado.	,928	2	,629	,666	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi claramente a identidade cultural de Curitiba	4,367	2	,113	,135	,000
Durante o passeio de bicicleta me identifiquei com a cidade.	1,207	2	,547	,635	,003
Durante o passeio de bicicleta eu preferi usar só as ciclovias.	1,335	2	,513	,514	,002
Estou informado sobre os movimentos que incentivem o uso da bicicleta.	,507	2	,776	,776	,000
A cidade de Curitiba possui boa infraestrutura de sinalização para andar de bicicleta.	7,336	2	,026	,019	,000
Depois do passeio tive vontade de usar a bicicleta no meu cotidiano.	,847	2	,655	,645	,000
O ciclolazer é valorizado pela cidade de Curitiba.	9,715	2	,008	,006	,001



Pontifícia Universidade Católica do Paraná
Escola de Arquitetura e Design
Programa de Pós-graduação em Gestão Urbana – PPGTU

Fonte: Teste Kruskal-Wallis

Variável de Agrupamento: Acompanhante	Qui- quadrado	gl	Significância Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Passear de bicicleta é uma atividade característica da cidade de Curitiba.	,188	1	,665	,700	,035
Existe uma divulgação adequada do ciclolazer na cidade de Curitiba.	,238	1	,625	,645	,009
Há facilidade de se deslocar de bicicleta em Curitiba.	,245	1	,621	,607	,007
Foi possível visitar de bicicleta os pontos turísticos relevantes de Curitiba.	,527	1	,468	,494	,014
Percebi a intervenção do setor público no incentivo do uso da bicicleta.	,014	1	,906	,901	,046
Durante o passeio de bicicleta interagi com outras pessoas.	,213	1	,644	,674	,022
Senti aproximação afetiva com a cidade durante o passeio de bicicleta.	,000	1	,988	,976	,062
Andar de bicicleta me trás lembranças boas.	,755	1	,385	,453	,221
As minhas expectativas do passeio de bicicleta foram alcançadas.	,258	1	,612	,692	,217
Enxerguei a cidade de forma diferente durante o passeio de bicicleta.	,842	1	,359	,417	,111
A infraestrutura cicloviária é eficiente para andar de bicicleta em Curitiba.	,127	1	,722	,695	,028
Durante o passeio de bicicleta percebi que outros moradores usam intensamente a bicicleta.	2,466	1	,116	,138	,019
Durante o passeio percebi respeito entre motoristas e ciclistas.	1,485	1	,223	,236	,007
A chuva é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba.	,305	1	,581	,610	,016
O calor é um impedimento para eu passear de bicicleta em Curitiba.	,412	1	,521	,534	,022
Durante o passeio de bicicleta me aproximei da natureza da cidade.	,269	1	,604	,685	,156
O ciclolazer me proporcionou maior independência para conhecer a cidade.	,067	1	,796	,851	,067
Durante o passeio de bicicleta tive medo de ser assaltado.	,212	1	,646	,664	,019
Durante o passeio de bicicleta percebi claramente a identidade cultural de Curitiba	,499	1	,480	,502	,053
Durante o passeio de bicicleta me identifiquei com a cidade.	1,749	1	,186	,220	,073
Durante o passeio de bicicleta eu preferi usar só as ciclovias.	1,678	1	,195	,228	,071
Estou informado sobre os movimentos que incentivem o uso da bicicleta.	3,855	1	,050	,048	,001
A cidade de Curitiba possui boa infraestrutura de sinalização para andar de bicicleta.	,359	1	,549	,570	,018
Depois do passeio tive vontade de usar a bicicleta no meu cotidiano.	,051	1	,821	,878	,065
O ciclolazer é valorizado pela cidade de Curitiba.	2,052	1	,152	,189	,110

Fonte: Teste Kruskal-Wallis



Variável de Agrupamento: Escolaridade

	Qui- quadrado	gl	Significância Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Passear de bicicleta é uma atividade característica da cidade de Curitiba.	4,366	2	,113	,112	,000
Existe uma divulgação adequada do ciclolazer na cidade de Curitiba.	1,304	2	,521	,522	,000
Há facilidade de se deslocar de bicicleta em Curitiba.	1,810	2	,404	,406	,000
Foi possível visitar de bicicleta os pontos turísticos relevantes de Curitiba.	2,938	2	,230	,231	,000
Percebi a intervenção do setor público no incentivo do uso da bicicleta.	2,134	2	,344	,345	,000
Durante o passeio de bicicleta interagi com outras pessoas.	2,922	2	,232	,233	,000
Senti aproximação afetiva com a cidade durante o passeio de bicicleta.	,556	2	,757	,757	,000
Andar de bicicleta me trás lembranças boas.	,924	2	,630	,624	,000
As minhas expectativas do passeio de bicicleta foram alcançadas.	,849	2	,654	,659	,000
Enxerguei a cidade de forma diferente durante o passeio de bicicleta.	4,471	2	,107	,107	,000
A infraestrutura cicloviária é eficiente para andar de bicicleta em Curitiba.	6,629	2	,036	,036	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi que outros moradores usam intensamente a bicicleta.	3,186	2	,203	,204	,000
Durante o passeio percebi respeito entre motoristas e ciclistas.	4,171	2	,124	,124	,000
A chuva é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba.	6,519	2	,038	,038	,000
O calor é um impedimento para eu passear de bicicleta em Curitiba.	1,256	2	,534	,535	,000
Durante o passeio de bicicleta me aproximei da natureza da cidade.	,224	2	,894	,894	,000
O ciclolazer me proporcionou maior independência para conhecer a cidade.	2,054	2	,358	,360	,000
Durante o passeio de bicicleta tive medo de ser assaltado.	1,593	2	,451	,452	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi claramente a identidade cultural de Curitiba	3,219	2	,200	,200	,000
Durante o passeio de bicicleta me identifiquei com a cidade.	1,991	2	,370	,370	,000
Durante o passeio de bicicleta eu preferi usar só as ciclovias.	2,287	2	,319	,320	,000
Estou informado sobre os movimentos que incentivem o uso da bicicleta.	,375	2	,829	,830	,000
A cidade de Curitiba possui boa infraestrutura de sinalização para andar de bicicleta.	7,968	2	,019	,018	,000
Depois do passeio tive vontade de usar a bicicleta no meu cotidiano.	9,806	2	,007	,007	,000
O ciclolazer é valorizado pela cidade de Curitiba.	3,875	2	,144	,150	,003

Fonte: Teste Kruskal-Wallis



Variável de agrupamento: Como você tomou conhecimento da atividade?

	Qui- quadrado	gl	Significância Assint.	Sig exata	Probabilidade de ponto
Passear de bicicleta é uma atividade característica da cidade de Curitiba.	1,754	2	,416	,418	,000
Existe uma divulgação adequada do ciclolazer na cidade de Curitiba.	3,361	2	,186	,187	,000
Há facilidade de se deslocar de bicicleta em Curitiba.	2,879	2	,237	,238	,000
Foi possível visitar de bicicleta os pontos turísticos relevantes de Curitiba.	2,877	2	,237	,238	,000
Percebi a intervenção do setor público no incentivo do uso da bicicleta.	3,023	2	,221	,221	,000
Durante o passeio de bicicleta interagi com outras pessoas.	5,486	2	,064	,064	,000
Senti aproximação afetiva com a cidade durante o passeio de bicicleta.	,200	2	,905	,907	,000
Andar de bicicleta me trás lembranças boas.	,752	2	,687	,693	,000
As minhas expectativas do passeio de bicicleta foram alcançadas.	,112	2	,945	,944	,001
Enxerguei a cidade de forma diferente durante o passeio de bicicleta.	,408	2	,815	,816	,000
A infraestrutura cicloviária é eficiente para andar de bicicleta em Curitiba.	3,104	2	,212	,212	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi que outros moradores usam intensamente a bicicleta.	3,436	2	,179	,179	,000
Durante o passeio percebi respeito entre motoristas e ciclistas.	,919	2	,632	,634	,000
A chuva é um impedimento para passear de bicicleta em Curitiba.	,326	2	,850	,851	,000
O calor é um impedimento para eu passear de bicicleta em Curitiba.	5,744	2	,057	,056	,000
Durante o passeio de bicicleta me aproximei da natureza da cidade.	,853	2	,653	,655	,000
O ciclolazer me proporcionou maior independência para conhecer a cidade.	1,861	2	,394	,395	,000
Durante o passeio de bicicleta tive medo de ser assaltado.	1,629	2	,443	,444	,000
Durante o passeio de bicicleta percebi claramente a identidade cultural de Curitiba	,098	2	,952	,952	,000
Durante o passeio de bicicleta me identifiquei com a cidade.	,226	2	,893	,893	,000
Durante o passeio de bicicleta eu preferi usar só as ciclovias.	3,289	2	,193	,193	,000
Estou informado sobre os movimentos que incentivem o uso da bicicleta.	,632	2	,729	,731	,000
A cidade de Curitiba possui boa infraestrutura de sinalização para andar de bicicleta.	1,149	2	,563	,565	,000
Depois do passeio tive vontade de usar a bicicleta no meu cotidiano.	5,272	2	,072	,071	,000
O ciclolazer é valorizado pela cidade de Curitiba.	3,844	2	,146	,144	,002

Fonte: Teste Kruskal-Wal