

Matheus Oliveira Martins da Silva

Doutorando no Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Federal de Rondônia (UNIR). Mestre em Geografia pela Universidade Estadual de Londrina (UEL)
oliveiramartins.matheus@gmail.com

Isonel Sandino Meneguzzo

Doutor em Geografia, Professor Associado do Departamento de Geociências da Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG)
imeneguzzo@hotmail.com

Cicloturismo e políticas públicas: o Circuito Pé Vermelho no estado do Paraná

Resumo

O cicloturismo é uma ramificação do turismo de aventura e seu diferencial está no caminho percorrido pelo cicloturista e não no destino a ser alcançado. O objetivo geral da pesquisa é o de compreender a implantação do circuito de cicloturismo “Pé Vermelho” no norte do Paraná e suas potencialidades enquanto política pública para o desenvolvimento local e regional. Trata-se de uma pesquisa qualitativa, de caráter exploratório e descritiva. Os resultados apontam que, embora as discussões do cicloturismo no Paraná enquanto possível política pública tenham sido evidenciadas nos últimos três anos, questões técnicas e regionais não foram consideradas para uma efetiva consolidação da prática no estado. O Circuito Pé Vermelho, foco da análise, é um exemplo de como a sociedade civil se organizou para estruturar um circuito que, por fim, tornou-se alvo de interesses políticos que desconfiguraram o roteiro estabelecido e exigem novas possibilidades de organização.

Palavras-chave: Cicloturismo, Norte do Paraná, Bicicleta, Políticas Públicas.

Abstract

CYCLING TOURISM AND PUBLIC POLICIES: THE RED FOOT CIRCUIT IN THE STATE OF PARANÁ

The bicycle tourism is a branch of adventure tourism and its differential is in the path taken by the cyclist and not the destination to be reached. The general objective of the research is to understand the implementation of the bicycle touring circuit “Pé

Vermelho” in the north of Paraná and its potential as a public policy for local and regional development. This is a qualitative, exploratory and descriptive research. The results indicate that although the discussions of cyclotourism in Parana as a possible public policy have been evidenced in the last 3 years, technical and regional issues were not considered for an effective consolidation of the practice in the state. The Red Foot Circuit, focus of the analysis, is an example of how civil society organized itself to structure a circuit that eventually became the target of political interests that deconfigured the established route and require new organizational possibilities.

Key-words: Cyclotourism, Northern Paraná, Bicycle, Public Policies.

1. Introdução

“A bicicleta é um veículo agradável e eficiente não apenas para ir até a padaria da esquina, mas também para cruzar um continente – o que é demonstrado por uma quantidade crescente de aventureiros”

André Geraldo Soares, ciclista (Revista Bicicleta).

O cicloturismo pode ser compreendido enquanto uma modalidade de viagem turística em estradas secundárias e caminhos do interior utilizando-se a bicicleta como meio de locomoção. Nesta categoria turística o caminho e o percurso são mais importantes que o destino, onde o cicloturista busca aventura, belezas naturais e apreciação da paisagem, contribuindo para o incremento da economia local, além de outros efeitos ambientais e culturais nas regiões exploradas (SOARES; JUNG, 2010).

Oliveira e Anunciação (2003) apresentam a relação do cicloturista com a população afetada (in)diretamente pela prática. Para os autores, durante as viagens as pessoas se impressionam com a movimentação e de alguma forma buscam se aproximar do que se considera uma experiência curiosa que é a do viajar pedalando. Mesmo sendo uma prática longe da realidade destas pessoas, estas ajudam de alguma forma e se orgulham ao compartilhar que o cicloturista interagiu com seu cotidiano, utilizando-se da infraestrutura oferecida.

A Política Nacional de Turismo (Decreto 7.381/2010), inclui o cicloturismo enquanto uma ramificação do turismo de aventura, junto ao cachoeirismo, à cavalgada, à escalada, ao espeleoturismo, ao rapel, à tirolesa, entre outros, sendo uma “movimentação turística decorrente da

prática de atividades de caráter recreativo e não competitivo” (BRASIL, 2010). Além do ciclismo, o cicloturista também movimenta atividades como o ecoturismo, o turismo gastronômico e cultural, nos locais visitados (SALDANHA et al., 2020). Neste contexto, o objetivo geral da pesquisa é o de compreender a implantação do circuito de cicloturismo “Pé Vermelho” no norte do Paraná e suas potencialidades enquanto política pública para o desenvolvimento local e regional.

Trata-se de uma pesquisa qualitativa, de caráter exploratório e descritiva, a qual, segundo Minayo (2001), “trabalha com o universo de significados, motivos, aspirações, crenças, valores e atitudes, o que corresponde a um espaço mais profundo das relações, dos processos e dos fenômenos que não podem ser reduzidos à operacionalização de variáveis” (MINAYO, 2001, p. 21). Metodologicamente foi utilizada pesquisa bibliográfica e documental em periódicos, legislações estaduais e manuais de cicloturismo.

2. Potencialidades do cicloturismo

“O diferencial do cicloturismo é que enquanto poucas cidades possuem atrativos para os interesses turísticos convencionais, quase todas possuem atrativos aos cicloturistas, e isso por um motivo essencial: enquanto o turista ‘comum’ geralmente procura um destino, o cicloturista se interessa, em maior medida, pelo trajeto. Por exemplo, é menos frustrante para o cicloturista interromper sua viagem antes do final programado do que para quem utiliza outro meio de transporte, porque o trecho percorrido foi todo ele vivenciado”

André Geraldo Soares, ciclista (Revista Bicicleta).

As rotas de cicloturismo abrangem destinos interligados a contextos histórico-culturais, ambientais e religiosos (SALDANHA et al. 2020), permitindo que os gastos diretos nas economias locais gerem negócios e empregos, principalmente em áreas rurais que não são objetos do turismo de massa (PIKET; EIJGELAAR; PEETERS, 2013). Assim,

o cicloturismo, embora tenha pouco impacto no mercado turístico como um todo, pode desempenhar um papel importante nas estratégias de desenvolvimento do turismo sustentável e na desconcentração territorial do impacto (SERRA, 2016, p. 189) (tradução dos autores¹).

Da mesma forma, o aumento do uso de bicicleta por meio do ciclo-turismo implicará em destinos atrativos tanto para turistas locais quanto para estrangeiros (SERRA, 2016) e não deve ser considerado enquanto um segmento turístico isolado, mas como um propulsor das mais diferentes segmentações do turismo (LAMONT, 2009).

No manual de incentivo e orientação para os municípios brasileiros para circuito de cicloturismo, Soares e Jung (2010) apresentam nove efeitos positivos do cicloturismo (quadro 1).

Quadro 1
EFEITOS POSITIVOS DO CICLOTURISMO

Diversificação	da economia regional e incremento do mercado com a criação de micro e pequenos negócios, pois o turismo gera efeitos multiplicadores espontâneos;
Geração de empregos	e demanda pela qualificação profissional;
Vínculos comunitários	fixação da população no local e fortalecimento dos vínculos comunitários, evitando o êxodo rural;
Valorização da herança cultural	material e imaterial (festas, costumes, danças, culinária, artesanato) com o resgate e perpetuação de atividades típicas da comunidade;
Intercâmbio	cultural entre moradores e visitantes;
Conservação	do patrimônio histórico e da biodiversidade;
Consciência	aumento da consciência da população local e dos turistas sobre a necessidade de proteção do meio ambiente;
Permanência	exploração do turismo na baixa temporada e aumento da permanência do turista na região;
Publicidade	da cidade também para turistas interessados em outros atrativos ecológicos, culturais e históricos.

Fonte: Soares; Jung, 2010. Org.: os autores, 2022

Neste contexto, compreende-se que a estruturação de circuitos cicloturísticos, sobretudo no meio rural, constitui valorização de espaços, visibilidade de patrimônios e fortalecimento das comunidades (SOUSA; CARVALHO, 2021).

A atividade turística ressignifica o rural, torna funcionais os espaços cotidianos e de trabalho, transformando-os em espaços de lazer e de consumo cultural. As paisagens, tradições, visões de mundo, religiosidade e demais expressões culturais, e subjetividades são alçadas a elementos diferenciadores do cotidiano. Busca-se uma associação entre atividades agrícolas e não agrícolas que estabelecem novas relações e dinâmicas, por meio de ações de turistificação do espaço rural: trilhas

ecológicas, contato dos agricultores rurais com turistas nacionais e internacionais, visitas às propriedades rurais, roteiros gastronômicos são algumas das possibilidades que o turismo acena para as zonas rurais, contribuindo para a multifuncionalidade e pluriatividade do meio rural (SOUSA; CARVALHO, 2021, p. 333).

O quadro 2 apresenta as funções e escalas para o desenvolvimento de circuitos cicloturisticos enquanto política pública.

Quadro 2

ESCALA E FUNÇÕES DE DIFERENTES ENTES QUANTO À PROMOÇÃO DO CICLOTURISMO

Ente	Escala	Função
União (incluindo Ministério do Turismo, Ministério do Desenvolvimento Regional, DNIT e demais órgãos afins)	Nacional	- Coordenação e responsável pelo Plano de ação para o desenvolvimento do cicloturismo; - Planejamento de uma rede de cicloturismo nacional e criação de legislação acerca da movimentação de cicloturistas em rodovias; - Construção da rede de cicloturismo nacional.
Associações de ciclistas	Local e/ou regional	- Planejamento e monitoramento de rotas de cicloturismo; - Manutenção de informações sobre rotas e auxílio na produção de mapas.
Agências locais de turismo	Local	- Organização de atividades de cicloturismo; - Promoção do cicloturismo e auxílio no desenvolvimento de rotas de cicloturismo.
Empreendedores/ Setor privado	Local e/ou regional	- Fornecimento de serviços variados para os cicloturistas, entre os quais acomodação, alimentação, aluguel de bicicletas e equipamentos etc.

Fonte: Klarich, 2015 apud Kaloyanov, 2016; Pereira; Abreu, 2021.

Souza (2019) aponta que com o cicloturismo são geradas oportunidades de enriquecimento da vida cultural das áreas urbanas e rurais a partir do que já existe de infraestrutura nas rotas e também por meio da geração de negócios comunitários. Visto assim, o cicloturismo é uma ramificação turística que gera desenvolvimento socioeconômico (SOUSA; CARVALHO, 2021) em nível local e regional.

3. Cicloturismo no Paraná: política pública ou politicagem?

“Em suma, o cicloturismo contribui para tornar o mundo melhor. E o mínimo que deveríamos esperar seriam políticas públicas que tornassem mais fácil a vida daqueles que querem melhorar o mundo. Governo Federal, Estados e Municípios deveriam ser os agentes indutores dessa vertente, para desafogar a demanda que já existe,

mas que não se expande mais por causa das dificuldades impostas a seus praticantes – dificuldades estas que não diferem daquelas que os ciclistas enfrentam para ir à padaria da esquina”

André Geraldo Soares, ciclista (Revista Bicicleta).

Embora Curitiba, Londrina e Maringá – as três maiores cidades do Paraná – ainda apresentem dificuldades na consolidação de suas malhas cicloviárias e na priorização da bicicleta em seus centros urbanos (MEDEIROS, 2012; BARBIERO, 2020; MARTINS DA SILVA, 2021), como prevê a Lei Federal 12.587/2012, que Institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, é comum visualizar grupos de ciclistas que se utilizam das bicicletas enquanto lazer e esporte em direção às zonas rurais dos municípios e até mesmo em rotas urbanas. Um fenômeno que já existia, que cresceu principalmente na pandemia da COVID-19 (MARTINS DA SILVA, 2021; CICLOPARANÁ, 2022) e evidenciou o lazer e o esporte enquanto usos majoritários da bicicleta em quem não costumava ter o hábito de utilizá-la para o deslocamento diário.

No Paraná, a Política de Mobilidade Sustentável e Incentivo ao Uso da Bicicleta, com sanção inicial em 2016 e alterações em 2020 (Lei Estadual 20146/2020), inclui os deslocamentos destinados ao turismo e ao lazer com um viés articulado ao desenvolvimento sustentável (PARANÁ, 2020). Uma possível consolidação do cicloturismo enquanto política pública no estado do Paraná passou a ser discutida a partir do Projeto de Lei 256/2019 e, em outubro de 2020, tornou-se a Lei nº 20.354/2020 que Institui a Lei do Cicloturismo.

Na Lei nº 20.354/2020 são estabelecidas as principais diretrizes para a criação dos circuitos a nível estadual (quadro 3).

Ao mesmo tempo em que o projeto de lei estava sendo discutido, quatro circuitos foram instituídos: Circuito Cicloturístico do Alto Iguaçu (Lei Estadual 19956/2019); Circuito Cicloturístico do Sudoeste do Paraná (Lei Estadual 20068/2019); Circuito Cicloturístico do Litoral do Paraná (Lei Estadual 20196/2020); Circuito Cicloturístico dos Campos Gerais (Lei Estadual 20300/2020). Todos os circuitos apresentam informações padronizadas que são adequadas por cada região específica e com itens como: objetivos, municípios que integram o circuito, medidas autorizativas aos municípios e ao Poder Executivo Estadual, como, por exemplo, a formação

de consórcios para a implantação, a administração, a manutenção e a gestão dos circuitos e parcerias com a iniciativa privada para concretização de serviços e estruturas previstas (PARANÁ, 2019; 2020; 2021; 2022).

Quadro 3

DIRETRIZES PARA CRIAÇÃO DE CIRCUITOS DE CICLOTURISMO NO PARANÁ

Art. 4º A criação e o traçado dos circuitos e rotas cicloturísticas deve:	Art. 5º A execução desta Lei se dará por meio de:
<p>I - considerar as bacias hidrográficas, o relevo e a formação histórica, cultural e social de cada região; II - priorizar a interligação entre os sistemas cicloturísticos e a infraestrutura cicloviária rural e urbana já existente; III - garantir a participação popular; IV - priorizar estradas, vias secundárias ou locais de menor fluxo de veículos motorizados.</p>	<p>I - definição do traçado das rotas a fim de integrar os municípios e regiões que compõem os diferentes circuitos cicloturísticos; II - criação de identidade visual e sinalização padrão dos circuitos cicloturísticos; III - mapeamento dos atrativos e produtos turísticos existentes nas regiões dos circuitos e rotas cicloturísticas, tais como: a) monumentos históricos, culturais e naturais; b) hotéis, pousadas, hostels e demais hospedagens; c) bares, restaurantes, lanchonetes e demais locais para alimentação e hidratação; d) bicicletarias, paraciclos e bicicletários; e) unidades de saúde; IV - disponibilização de informações sobre os circuitos cicloturísticos, atrativos e produtos turísticos em meios de comunicação físicos e virtuais, como mapas, cartilhas, certificados, passaportes, sites e aplicativos; V - formação de consórcios intermunicipais para implantação, gestão e manutenção dos circuitos cicloturísticos. Para a concretização do disposto nos incisos III, IV e V deste artigo poderão ser celebradas parcerias entre o Poder Público e a iniciativa privada</p>

Fonte: Paraná, 2020. Org.: os autores, 2022.

Após a publicação da Lei do Cicloturismo, mais 7 circuitos foram criados no Paraná: Circuito Cicloturístico do Norte Pioneiro (Lei Estadual 20367/2020); Circuito Cicloturístico Rota Norte Pé Vermelho (Lei 20673/2021); Circuito Cicloturístico Rota Oeste (Lei 20755/2021); Circuito Cicloturístico Quilombos da Ribeira e Parque das Lauráceas (Lei 20758/2021); Circuito Cicloturístico Rota Vale do Ivaí (Lei 20760/2021); Circuito Cicloturístico Rio Paraná (Lei 21195/2022); Circuito Cicloturístico Entre Rios Noroeste (Lei 21196/2022) e que estão espacializados conforme o mapa da figura 1.

Como se pode observar, atualmente são 11 circuitos cicloturísticos apresentados de forma desordenada e que excluem municípios que compõem as próprias regiões definidas. Os circuitos também não dialogam

diretamente com as 15 Regiões turísticas do Paraná³ e alguns também se sobrepõem a circuitos já criados, como é o caso dos circuitos Alto Iguaçu e Quilombos do Ribeira e Parque das Lauráceas e dos circuitos Vale do Ivaí e Rio Paraná.

As leis dos circuitos Rio Paraná e Entre Rios Noroeste instituídos em 2022 também apresentam informações dissemelhantes aos circuitos criados anteriormente, com autoria de deputados distintos das proposições anteriores.

Nenhum dos projetos justificam de fato a escolha dos municípios em um aspecto técnico-regional. Curiosamente, o Circuito Oeste é subdividido no que a Lei denomina “microrregiões” de Foz do Iguaçu, Cascavel e Toledo. Porém, oficialmente, o modelo de regionalização em microrregiões já não é mais vigente no Paraná, onde regiões geográficas intermediárias e imediatas constituem a divisão geográfica regional desde 2017 (IBGE, 2017).

Até o momento da pesquisa, em consulta ao Portal de Pesquisa da Assembleia Legislativa do Paraná, não foram encontradas proposições nas regiões que ainda não contam com circuitos enquanto força de lei. Um exemplo é a região geográfica intermediária de Guarapuava (IBGE, 2017), marcada historicamente por conflitos territoriais em sua formação socioespacial (GONÇALVES; FRAGA; GROSS, 2017) e um empobrecimento a partir de uma rede logístico-rodoviária que reflete seus baixos índices socioeconômicos (GONÇALVES, 2022).

Coincidentemente, o mapa da *figural* permite visualizar uma grande área que não contém tais circuitos, que se estende desde a divisa com Santa Catarina até a divisa com São Paulo, percorrendo todo o miolo do estado, cujos extremos vão do município de General Carneiro até o de Diamante do Norte, percorrendo todo o território com os mais baixos Índices de Desenvolvimento Humano (IDH) do Paraná. Isso inclui a Região do Contestado Paranaense, o Centro-Sul (Pitanga) e o extremo Noroeste estadual, regiões que formam o cinturão da miséria no estado (FRAGA, 2011). Estes circuitos poderiam estar incluídos em políticas de desenvolvimento regional do estado, tendo em vista que comprovadamente o cicloturismo gera renda, trabalho e riqueza nas regiões onde é implementado e a porção estadual que mais demanda políticas públicas está à margem, e isso não apenas em relação ao cicloturismo, pois são regiões historicamente que não angariam de modo geral recursos públicos para romper com o ciclo histórico de subdesenvolvimento.

No mapa da figura 1 observa-se também que os municípios de Guarapuava e Maringá, dois polos regionais integrados, são excluídos do processo de proposição legislativa sobre o cicloturismo. No caso de Maringá, como apontado anteriormente, juntamente com Londrina e Curitiba, existe uma dificuldade infraestrutural de priorização da bicicleta enquanto modal de transporte. A especificidade de Guarapuava demandaria um estudo específico futuro, pois, enquanto polo regional, está à margem de todo esse processo que perpassa por importantes cidades do estado e pela legislação cicloturística aqui apresentada.

Diante desse descompasso, no I Encontro Paranaense sobre Rotas Cicloturísticas, realizado pelo Conselho Paranaense de Ciclomobilidade – CONCICLO, foi lançado o Manual de planejamento de rotas cicloturísticas, com a proposta de que sejam criados um conselho, um consórcio ou uma associação, entre outras possibilidades, “com representantes dos segmentos sociais e dos municípios envolvidos em prol de distribuir as tarefas e tomar as decisões necessárias” (CICLOPARANA, 2022, p. 38), o que pode corroborar para a organização da sociedade civil de modo que exerça protagonismo na gestão dos circuitos e, para o estado, o reconhecimento e a previsibilidade de possíveis aplicações de recursos.

Portanto, entende-se que, apesar de um avanço nas discussões do cicloturismo no Paraná nos últimos três anos, não existe de fato uma política que crie uma diretriz comum para todo o estado, o que poderia ter sido facilitado desde a promulgação da Lei do Cicloturismo, com a formação de equipes técnicas para regionalização dos circuitos e, conseqüentemente, uma maior aplicabilidade dessa prática.

4. Circuito de cicloturismo “Pé Vermelho”

“Felizmente nem todos ficam só esperando. A sociedade civil organizada e também exemplares empresas do setor têm se mobilizado para difundir a prática entre as pessoas e para requerer incentivos públicos. ONGs, grupos de pedaladas, Bicicletadas e agências de cicloturismo promovem passeios longos e viagens cicloturísticas, mas também agem politicamente para estimular o setor”

André Geraldo Soares, ciclista (Revista Bicicleta).

Antes mesmo de se tornar lei, o Circuito de Cicloturismo Pé Vermelho originou-se em 2020 a partir da iniciativa de ciclistas com a ideia de oferecer uma rota acessível por meio digital para que os cicloturistas possam contemplar os aspectos históricos, culturais, religiosos e naturais, além de promover desafios de superação de limites na região de Londrina (CIRCUITO PÉ VERMELHO, 2022).

De acordo com o projeto executivo, o **Circuito Pé Vermelho – Cicloturismo para o desenvolvimento regional** é o “nome do projeto que visa valorizar o território do norte do Estado do Paraná, o pé vermelho é em alusão à terra encontrada na região, neste caso na região metropolitana da cidade de Londrina” (CIRCUITO PÉ VERMELHO, 2022, p. 2).

Em decorrência da pandemia do novo coronavírus, causador da doença COVID-19 no ano de 2020, o projeto teve todo seu desenvolvimento realizado de maneira virtual. Na primeira reunião, realizada em 25 de maio de 2020, estiveram reunidos ciclistas das cidades de Londrina, Ibiporã, Tamarana, Cambé, Rolândia, Jataizinho e Arapongas, com o objetivo de apresentar a ideia-piloto do projeto e definir o primeiro grupo de trabalho das atividades.

Independentemente de ser uma rota para um ou mais municípios, é necessária a criação de um projeto com “detalhes técnicos, econômicos, cronológicos, políticos e publicitários para a implantação e gestão do circuito” (SOARES; JUNG, 2010, p. 4). Os autores sugerem os seguintes elementos para um bom projeto: 1) Estudo de viabilidade; 2) Gestão do circuito; 3) Equipe de trabalho; 4) Território do circuito; 5) Elaboração técnica do traçado; 6) Estruturas públicas e particulares de apoio ao circuito; 7) Elaboração de guia para o cicloturista; 8) Recursos financeiros; 9) Divulgação do circuito; 10) Cronograma de implantação e gestão do circuito; 11) Metas e resultados esperados com seus mecanismos de avaliação (SOARES; JUNG, 2010).

Baseado em Soares e Jung (2010), apresenta-se no quadro 4 as etapas realizadas pelo Circuito Pé Vermelho para sua efetiva implementação.

Quadro 4
ETAPAS DO PROJETO “CICLOTURISMO PÉ VERMELHO”

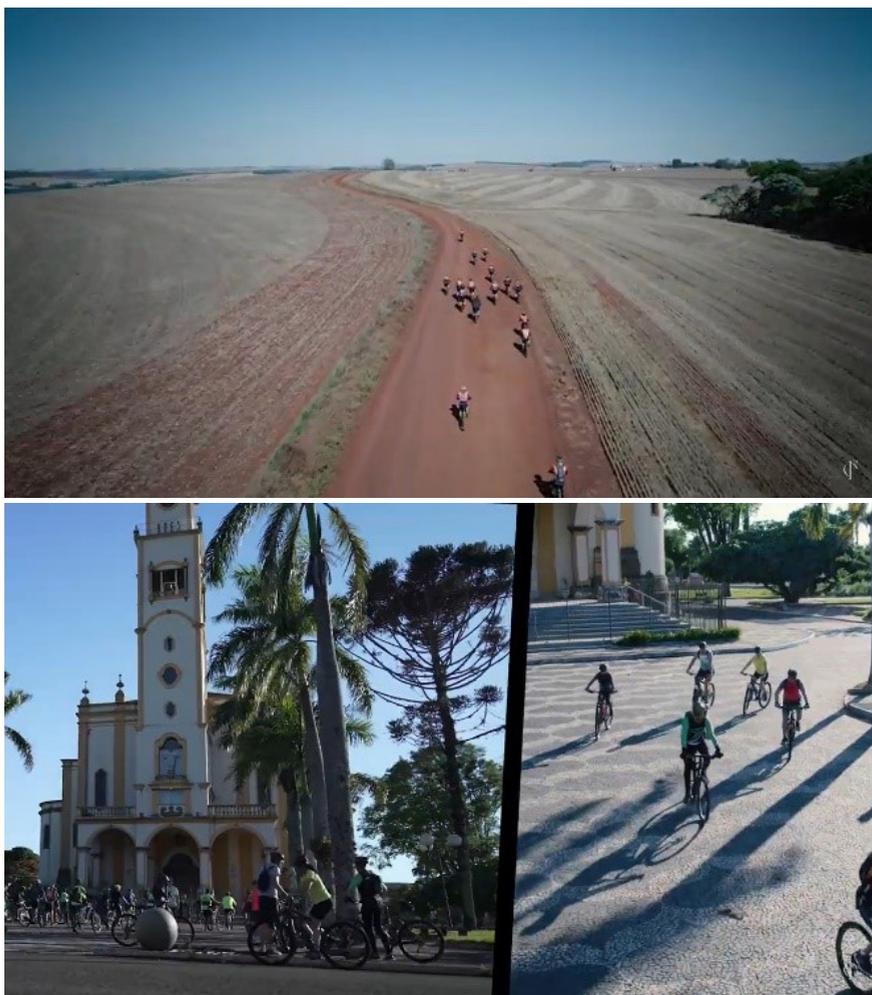
Etapa	Realizado	Realizado parcialmente
Estudo de viabilidade	X	
Gestão do circuito	X	
Equipe de trabalho	X	
Território do circuito	X	
Elaboração técnica do traçado	X	
Estruturas públicas e particulares de apoio ao circuito	X	
Elaboração de guia para o cicloturista	X	
Recursos Financeiros		X
Divulgação do circuito	X	
Cronograma de implantação e gestão do circuito		X
Metas e resultados esperados com seus mecanismos de avaliação		X

Fonte: Soares; Jung, 2010; CIRCUITO PÉ VERMELHO, 2022. Org.: os autores, 2022.

Nota-se que a organização dos ciclistas apresentou um complexo e rigoroso direcionamento para a implantação do circuito. Os recursos financeiros foram levantados a partir de patrocínios tendo em vista que o circuito foi formalizado por meio de uma associação sem fins lucrativos. O mapa da figura 2 apresenta o circuito “Pé Vermelho” definido pela associação e suas proximidades a elementos naturais dos municípios, como áreas de preservação, rios e córregos das Bacia Hidrográficas Baixo Tibagi, Pirapó e Paranapanema. Também contempla Áreas Estratégicas para Conservação da Biodiversidade com remanescentes florestais relevantes para a manutenção da biodiversidade no Paraná e em Áreas Estratégicas para Recuperação, essenciais para formação de corredores ecológicos e manutenção da estabilidade física do ambiente (SEMA/IAP, 2009).

O circuito completo tem cerca de 285 quilômetros, tendo Londrina como ponto de partida e de chegada, contemplando também as estradas rurais dos municípios de Araçongas, Rolândia, Cambé, Ibiporã e Jataizinho (figura 2). Segundo o Projeto Executivo do Circuito, seu território é “composto por cidades de grande atrativo ambiental e com capacidade econômica e estrutura turística capaz de receber cicloturistas do Brasil e de fora do país” (AMAACPV, 2020, p. 7).

Figuras 3 e 4
PAISAGENS DO CIRCUITO PÉ VERMELHO



Fonte: Off Filmes, 2021.

Esses caminhos levam às zonas rurais dos municípios, com estradas de terra, fragmentos florestais, cachoeiras, riachos, agricultura, morros, planícies (AMAACPV, 2020) (figuras 3 e 4).

Nessas estradas também há moradores e fazendeiros, cada qual com suas histórias de vida e cultura. O cicloturista pode se deparar ainda com exemplares da arquitetura histórica, como casarões antigos, engenhos, igrejas e monumentos, identificados com a cultura e a colonização locais. Ainda será possível apreciar festas tradicionais, que demonstram aspectos da cultura e tradições locais, os hábitos, o linguajar, a culinária e as crenças dos moradores. Do mesmo modo, no cicloturismo religioso o principal motivo é a fé, o Circuito Pé Vermelho contará com diversas passagens por capelas charmosas e igrejas imponentes (AMAACPV, 2020, p. 7).

Enquanto uma possível política pública, o circuito concretizou-se a partir da Lei Estadual 20673/2021 “Rota Norte Pé Vermelho” com os seguintes objetivos:

I - o incentivo ao uso da bicicleta e ao turismo ecológico; II - a valorização da cultura e dos atrativos turísticos da Região de Londrina e dos municípios vizinhos; III - a melhoria da saúde e do bem-estar dos cidadãos por meio da promoção do lazer e da atividade física; IV - o desenvolvimento dos arranjos produtivos locais e a movimentação da economia da região de Londrina e dos municípios vizinhos; V - a promoção da mobilidade e da acessibilidade (PARANÁ, 2021).

A legislação também contemplou os municípios de Marilândia do Sul e Tamarana, que não estavam previstos na rota apresentada no mapa da figura 2. Curiosamente, em menos de um mês de vigência da Lei, foi protocolado o Projeto de Lei 478/2021, que buscou incluir os municípios de Apucarana, Califórnia e Cambira no circuito. Após quase um ano de trâmite, o projeto converteu-se em lei em agosto de 2022, concretizando a inclusão dos municípios. Em ambos os projetos de lei, não foram apresentadas questões técnicas e direcionamentos que buscassem efetivar a integração dos municípios no circuito. Assim,

segundo justificativa do projeto de lei que deu origem ao dispositivo legal, os caminhos são as zonas rurais das cidades, estradas de terra onde o cicloturista se depara com florestas, cachoeiras, riachos, plantações, montanhas, planícies, contato com aves e outros animais silvestres, além de uma paisagem espetacular, como um luar ou pôr do sol. Ainda, o circuito conta com diversas atrações de cunho religioso, como capelas e igrejas, e com apelo histórico, além de desafios de superação para todo tipo de cicloturista ou entusiasta da bicicleta (PARANÁ, 2021).

De fato, os municípios em questão apresentam dinâmicas econômicas e naturais que formam a Região Intermediária de Londrina (IBGE, 2017), porém novamente é evidente o interesse político acima da questão técnica para embasar e fomentar o circuito nestas cidades. Atualmente apenas quatro municípios possuem legislação específica para formalização do circuito em seus territórios: Araongas (Lei Municipal 4974/2021), Ibiporã (Lei Municipal 3130/2021), Londrina (Lei Municipal 13319/2021) e Rolândia (Lei Municipal 4015/2021).

5. Considerações finais

“Quanto mais pessoas aderem à bicicleta como modalidade de transporte urbano, mais crescerá a quantidade de cicloturistas. Ao mesmo tempo, quanto mais pessoas curtirem viajar de bicicleta ocasionalmente, maior a quantidade delas que a utilizará também no cotidiano. E, para ambas as modalidades de melhorar o mundo, ainda há muito o que fazer”

André Geraldo Soares, ciclista (Revista Bicicleta).

Seja enquanto política ou não, a bicicleta sempre esteve presente nos deslocamentos urbanos e espera-se que o cicloturismo possa evidenciar a necessidade da priorização dos transportes ativos nos deslocamentos diários, o que já é previsto em lei há mais de uma década, mas ainda esbarra em questões culturais.

O cicloturismo no Paraná passou a ser discutido enquanto força de lei nos últimos três anos, mas com legislações que não dialogam com a realidade concreta dos municípios e diretrizes concretas para execução dos projetos. É fato que se deve considerar o avanço nas discussões e do assunto enquanto pauta para promoção do cicloturismo não apenas como política pública, mas também como indutor do desenvolvimento socioeconômico do estado do Paraná.

Embora o Circuito “Pé Vermelho” esteja se tornando uma possível política pública, a sociedade civil se mostrou empenhada através de seu projeto executivo, cumprindo o legado do cicloturismo enquanto uma ferramenta de promoção do desenvolvimento local e regional, bem como beneficiando pequenos comércios e atraindo turistas para as zonas rurais dos municípios.

Embora não tenha sido objetivo desta pesquisa, recomenda-se que estudos futuros possam trazer dados quantitativos para (re)formulação da execução das leis já existentes e uma maior integração entre os municípios, como por exemplo: perfil do cicloturista, expansão do mapeamento de atrativos turísticos e ambientais, dados econômicos do investimento do setor na economia, entre outros.

Notas

- ¹ No original: “El cicloturismo, aunque tiene poco impacto en el conjunto del mercado turístico, puede tener un papel relevante en las estrategias de desarrollo turístico sostenible y la desconcentración territorial del impacto” (SERRA, 2016, p. 189).
- ² A politicagem é um desvio ético do poder, configurado a partir do interesse de um ou mais indivíduos politiqueros, que se auto-organizam com a intenção de obter vantagens privativas do poder público, provocando por causa desse comportamento inúmeras externalidades negativas para a sociedade como um todo – através de injustiça, desordem, instabilidade, violência e descrédito, entre outras modalidades antidemocráticas e desumanas, que prejudicam a confiabilidade do cidadão nas instituições públicas responsáveis pela defesa dos interesses de sua própria comunidade (MONTARROYOS, 2012, p. 48).
- ³ Ver: <https://www.paranaturismo.pr.gov.br/Turista/Pagina/Regioes-Turisticas-do-Parana>.

Referências

ALMEIDA, R.; RAMOS, A. P. T.; GABRIEL NETO, F. A. Circuitos de Cicloturismo como Indutores de Desenvolvimento Econômico: um estudo sobre a rota do agreste - PE. In: EDRA, F. P. M.; DECASTRO, J.; SALDANHA, L. (Org.). **Cicloturismo urbano em foco**. Niterói: FTH/UFF, 2017. p. 121-129.

AMAACPV. Associação Mobilidade Ativa e Amigos do Circuito Pé Vermelho. **Projeto Executivo Circuito Pé Vermelho de Cicloturismo**. 2020. Disponível em: <<https://circuitopevermelho.com.br/>>. Acesso em 10 abr. 2022.

ARAPONGAS. Lei nº 4974, de 24 de junho de 2021. **Fica Instituído no Município de Arapongas, o projeto denominado “CIRCUITO PÉ VERMELHO DE CICLOTURISMO” e dá outras providências**. Diário Oficial do Município. Arapongas, 24 jun. 2021.

BARBIERO, L. C. S. **Bicicleta fora dos planos**: Mobilidade e Produção do espaço urbano em Maringá-PR. 2020. 195 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Florianópolis, 2020.

BRASIL. Decreto-Lei n. 7.381, de 02 de dezembro de 2010. **Regulamenta a Lei no 11.771, de 17 de setembro de 2008, que dispõe sobre a Política Nacional de Turismo, define as atribuições do Governo Federal no planejamento, desenvolvimento e estímulo ao setor turístico, e dá outras providências.** Diário Oficial da União, Brasília, 3 dez. 2010.

CICLOPARANÁ. **Manual de planejamento de rotas cicloturísticas.** Curitiba, 2022. Disponível em: <http://www.conciclo.pr.gov.br/sites/conciclo/arquivos_restritos/files/documento/2022-06/Manual%20de%20Planejamento%20de%20Rotas%20Ciclotur%C3%ADsticas_0.pdf> Acesso em 10 ago. 2022.

CIRCUITO PÉ VERMELHO. **Um Circuito de Cicloturismo Inspirador e repleto de belezas naturais.** Disponível em: <<https://circuitopevermelho.com.br/>> Acesso em 10 abr. 2022.

FRAGA, N. C. **Territórios Paranaenses.** Florianópolis, SC: Editora Insular, 2011. 304p.

GONÇALVES, C.; FRAGA, N. C.; GROSS, C. B. Conflitos territoriais na formação sócio-espacial da Região Centro do Paraná. **Geographia Opportuno Tempore**, v. 3, p. 242-252, 2017.

GONÇALVES, C. **O empobrecimento no território milenar da Serra da Pitanga:** Uma rede logístico-rodoviária que reflete os baixos índices socioeconômicos da Região Imediata de Pitanga (RIP). 2022. 201f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual de Londrina, Centro de Ciências Exatas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Londrina, 2022.

IAT. Instituto Água e Terra. **Mapas e dados espaciais.** Disponível em: <<https://www.iat.pr.gov.br/Pagina/Mapas-e-Dados-Espaciais>>. Acesso em 08 ago. 2022.

IBIPORÃ. Lei nº 3130, de 19 de agosto de 2021. **Institui o “Circuito Pé Vermelho” de cicloturismo com rota urbana e rural dentro do território do Município de Ibiporã.** Diário Oficial do Município. Ibiporã, 19 ago. 2021.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Divisão Regional do Brasil em Regiões Geográficas Imediatas e Regiões Geográficas Intermediárias 2017.** Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/apps/regioes_geograficas/#/home>. Acesso em 08 set. 2022.

KALOYANOV, K. Cycling tourism routes as an instrument for regional development and transnational cooperation within the lower basin of the Danube river. **Problems of Geography**, Sofia, n. 3-4, p. 139-149, 2016.

LAMONT, M. Independent bicycle tourism: A whole tourism systems perspective. **Tourism Analysis**, v. 14, n. 5, 2009.

LONDRINA. Lei nº 13319, de 27 de dezembro de 2021. **Institui o Circuito Pé Vermelho de Ciclismo, com rota urbana e rural dentro do território do município de Londrina, e dá outras providências.** Diário Oficial do Município. Londrina, 27 dez. 2021.

MARTINS DA SILVA, M. O. **Conflitos políticos e físicos no transporte por bicicleta em Londrina/PR.** 2021. 119f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Estadual de Londrina, Centro de Ciências Exatas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Londrina, 2021.

MARTINS DA SILVA, M. O.; LOHMANN, M. Transporte por bicicleta: mobilidade desprezada durante a pandemia do coronavírus. **Bol. Gaúcho de Geografia**, v. 47, n. 2, p. 184-197, 2020(2021).

MEDEIROS, R. M. **Formação de política pública para o aumento da participação modal da bicicleta em Curitiba.** 2012. 169f. Dissertação (Mestrado em Gestão Urbana) - Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Programa de Pós-Graduação em Gestão Urbana, Curitiba, 2012.

MINAYO, M. C.S. (Org.). **Pesquisa Social.** Teoria, método e criatividade. 18. ed. Petrópolis: Vozes, 2001.

MONTARROYOS, H. E. M. Programa de pesquisa da politicagem: idéias, princípios, regras, critérios e aplicações. **Theoria - Revista Eletrônica de Filosofia**, v. 4, n. 9, p. 41-64, 2012.

OLIVEIRA, V. S.; ANUNCIACÃO, V. S. A arte do novo Segmento Turístico: Ciclismo. **Revista Pantaneira**, Aquidauana, v. 5, n.1, p. 44-51, jan./jun. 2003.

PARANÁ. Lei 18780 - 12 de Maio de 2016. **Institui a Política de Mobilidade Sustentável e Incentivo ao Uso da Bicicleta.** Diário Oficial do Paraná, Curitiba, 13 mai. 2016.

PARANÁ. Lei 19956 - 2 de Outubro de 2019. **Institui o Circuito Ciclístico do Alto Iguaçu.** Diário Oficial do Paraná, Curitiba, 02 out. 2019.

PARANÁ. Lei 20068 - 18 de Dezembro de 2019. **Institui o Circuito Ciclístico do Sudoeste do Paraná.** Diário Oficial do Paraná, Curitiba, 18 dez. 2019.

PARANÁ. Lei 20196 - 27 de Abril de 2020. **Institui o Circuito Ciclístico do Litoral do Paraná.** Diário Oficial do Paraná, Curitiba, 6 mai. 2020.

PARANÁ. Lei 20300 - 25 de Agosto de 2020. **Institui o Circuito Ciclístico dos Campos Gerais.** Diário Oficial do Paraná, Curitiba, 25 ago. 2020.

PARANÁ. Lei 20367 - 27 de Outubro de 2020. **Institui o Circuito Cicloturístico do Norte Pioneiro**. Diário Oficial do Paraná, Curitiba, 27 out. 2020.

PARANÁ. Lei 20673 - 27 de Agosto de 2021. **Institui o Circuito Cicloturístico Rota Norte Pé Vermelho**. Diário Oficial do Paraná, Curitiba, 27 ago. 2021.

PARANÁ. Projeto de Lei 478 de 15 de setembro de 2021. **Altera a lei 20.673 de 27 de agosto de 2021, que institui o Circuito Cicloturístico Rota Norte Pé Vermelho**. Assembleia Legislativa do Paraná, Curitiba, 15 set. 2021.

PARANÁ. Lei 20755 - 19 de Outubro de 2021. **Institui o Circuito Cicloturístico Rota Oeste**. Diário Oficial do Paraná, Curitiba, 19 out. 2021.

PARANÁ. Lei 20758 - 4 de Novembro de 2021. **Institui o Circuito Cicloturístico Quilombos da Ribeira e Parque das Lauráceas**. Diário Oficial do Paraná, Curitiba, 5 nov. 2021.

PARANÁ. Lei 20760 - 4 de Novembro de 2021. **Institui o Circuito Cicloturístico Rota Vale do Ivaí**. Diário Oficial do Paraná, Curitiba, 5 nov. 2021.

PARANÁ. Lei 21193 - 18 de Agosto de 2022. **Altera a Lei nº 20.673, de 27 de agosto de 2021, que institui o Circuito Cicloturístico Rota Norte Pé Vermelho**. Diário Oficial do Paraná, Curitiba, 18 ago. 2022.

PARANÁ. Lei 21195 - 18 de Agosto de 2022. **Institui o Circuito Cicloturístico Rio Paraná**. Diário Oficial do Paraná, Curitiba, 18 ago. 2022.

PARANÁ. Lei 21196 - 18 de Agosto de 2022. **Institui o Circuito Cicloturístico Entre Rios Noroeste**. Diário Oficial do Paraná, Curitiba, 18 ago. 2022.

PARANÁ. Lei 20146, de 06 de março de 2020. **Institui a Política de Mobilidade Sustentável e Incentivo ao Uso da Bicicleta**. Diário Oficial do Paraná, Curitiba, 06 mar. 2020.

PARANÁ. Lei 20354, de 14 de outubro de 2020. **Institui a Lei do Cicloturismo**. Diário Oficial do Paraná, Curitiba, 14 out. 2020.

PEREIRA, L. A. E. F.; ABREU, V. H. S. O cicloturismo na promoção do desenvolvimento econômico do destino. In: CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTE DA ANPET, 35., 2021, 100% digital. **Anais [...]** ANPET, 2021. p. 5-18.

PIKET, P.; EIJGELAAR, E.; PEETERS, P. European cycle tourism: a tool for sustainable regional rural development. **APSTRACT: Applied Studies in Agribusiness and Commerce**, 7(1033-2016-84240), p. 115-119, 2013.

ROLÂNDIA. Lei nº 4015, de 07 de junho de 2021. **Fica instituído no Município de Rolândia, o projeto denominado "CIRCUITO PÉ**

VERMELHO DE CICLOTURISMO” e dá outras providências. Diário Oficial do Município. Rolândia, 07 jun. 2021.

SALDANHA, L.; DECASTRO, J.; SOUZA, H. A. S.; TELLES, R.; GARCIA, E.; AMARAL, J. P.; BALASSINO, R. **O Cicloturista Brasileiro 2018:** relatório geral. Rio de Janeiro: Coppe-UFRJ, 2019.

SALDANHA, L. E. C., FREITAS, L., BALASSIANO, R.; FRAGA, C. Cicloturismo no planejamento integrado de cidades e o caso da região metropolitana de Curitiba. **Revista Turismo em Análise**, v. 31, n. 2, p. 296–315, 2020.

SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE E RECURSOS HÍDRICOS (SEMA); INSTITUTO AMBIENTAL DO PARANÁ (IAP). Resolução Conjunta SEMA/IAP nº 005/2009. **Estabelece e define o mapeamento das Áreas Estratégicas para a Conservação e a Recuperação da Biodiversidade no Estado do Paraná e dá outras providências.** Curitiba, 29 set. 2009.

SERRA, M. S. El cicloturismo y las vías verdes como ejemplo de turismo sostenible. **Revista CIDOB d’Afers Internacionals**, Barcelona, n.113, p. 187-209, setembro de 2016.

SOARES, A. G.; JUNG, E. **Circuitos de Cicloturismo:** manual de incentivo e orientação para os municípios brasileiros. Florianópolis: Associação dos Ciclouários de Florianópolis (ViaCiclo), 2010.

SOARES, A. G. Cicloturismo para melhorar o mundo. **Revista Bicicleta**, 2017. Disponível em: <<https://revistabicicleta.com/cicloturismo/cicloturismo-para-melhorar-o-mundo/>>. Acesso em 10 ago. 2022.

SOUSA, R. O. C.; CARVALHO, K. D. Cicloturismo como promotor do desenvolvimento de áreas rurais: possibilidades na Região do Baixo Parnaíba Maranhense. **Tur., Visão e Ação**, v. 23, n. 2, p. 329-349, mai./ago. 2021.

SOUZA, F. H. P. de. **O ciclismo como incremento do turismo em Fortaleza:** propostas de cicloturismo. 2019. 231 f. Dissertação (Mestrado Profissional em Gestão de Negócios Turísticos) – Centro de Estudos Sociais Aplicados, Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2019.

Recebido em 01/11/2022

Aceito em 18/11/2022

