Políticas Públicas e Cicloturismo: uma análise comparativa entre Piraquara (Brasil) e Eisenstadt (Áustria)

**Public Policies and Cycle Tourism: a comparative analysis
between Piraquara (Brazil) and Eisenstadt (Austria)**

**Aléssia Caetano Rosa¹
Juliana Ferreira da Silva²**

RESUMO: Este estudo teve como objetivo realizar uma análise comparada entre os municípios de Piraquara, Paraná, Brasil e Eisenstadt, Burgenland, Áustria, ressaltando as políticas públicas voltadas ao cicloturismo que cada local tem implementado nos anos de 2018 e 2019. Para isso, foram discutidos conceitos de políticas públicas e de cicloturismo, enfatizando as áreas de atuação, sendo elas: legislação, infraestrutura e equipamentos, promoção e eventos, planejamento/coordenação e capacitação. A investigação foi exploratório-descritiva, alicerçada na pesquisa documental e análise de conteúdo. Como resultados, foram identificadas ações em todas as áreas de atuação do poder público em ambos os municípios, destacando suas semelhanças e diferenças. Como recomendação para estudos futuros sugere-se a comparação entre outros municípios, especialmente os

1 Graduação em Turismo pela Universidade Federal do Paraná (UFPR) (em andamento). Servidora pública da Prefeitura Municipal de Piraquara. E-mail: alessiacetanorosa@gmail.com

2 Mestrado em Políticas Públicas pela Universidade Federal do Paraná (UFPR). Bacharelado em Turismo pela UFPR. Doutorado em Políticas Públicas pela UFPR (em andamento). Graduação em Administração pela Universidade Positivo (em andamento). Pesquisadora do grupo de pesquisa Turismo e Sociedade (UFPR) e do Núcleo de Pesquisas em Políticas Públicas de Turismo (UnB). E-mail: fs.juliana1@gmail.com

da América Latina, bem como estudos comparativos entre a ciclorrota de Piraquara e a do Vale Europeu e a aplicação do estudo das áreas de atuação do setor público em outros segmentos que estão iniciando as atividades no Brasil. Por fim, são ressaltadas as contribuições do estudo no sentido de apontar possibilidades para estruturação da ciclorrota de Piraquara e de outros municípios brasileiros, já que muito pode ser aprendido com o município de Eisenstadt.

Palavras-chave: Políticas Públicas; Turismo; Cicloturismo; Rotas.

ABSTRACT: This study aimed to compare and analyze Piraquara, Paraná, Brazil, and Eisenstadt, Burgenland, Austria, focusing on the public policies related to cycle tourism that each city has implemented between 2018 and 2019. For that, the study discussed the concepts of public policies and cycle tourism emphasizing action areas such as legislation, infrastructure and equipment, promotion and events, planning/coordination and professional training. It was an exploratory-descriptive research based on documentary and content analysis. It was identified, in both municipalities, actions in all the government action areas exposed, highlighting their similarities and differences. As recommendation for future studies it is suggested the comparison with other cities, especially those in Latin America and comparative studies between the Piraquara and the Vale Europeu cycle routes. Other possibility is the application of government actions here presented in other fields of tourism segmentation. Finally, it is argued that the study contribution is to highlight the possibilities for structuring the Piraquara cycle route and other Brazilian cities, as it can learn a lot from municipalities such as Eisenstadt.

Keywords: Public Policies; Tourism; Cycle tourism; Route.

1 INTRODUÇÃO

O estudo das políticas públicas é relevante para entender causas e consequências das decisões políticas e para assegurar a implementação de ações que estejam de acordo com o que se planeja para um território (HALL, 2008). Por esse motivo, segundo Dredge e Jenkins (2007), as diferentes áreas de atuação do turismo envolvem políticas públicas e o planejamento. Uma dessas áreas que vem ganhando destaque é o cicloturismo, por proporcionar a visita a múltiplos destinos com uso de um meio de transporte menos poluente (SALDANHA et al., 2015; RITCHIE, 1998). Essa investigação se concentra no estudo de políticas públicas de cicloturismo em dois municípios: Piraquara e Eisenstadt.

O município de Piraquara, localizado na Região Metropolitana de Curitiba, tem 92,16% de seu território composto por áreas de mananciais e abriga duas Áreas de Proteção Ambiental (APA): APA do Rio Iraí e APA do Piraquara. A expressiva biodiversidade provoca uma dualidade de perspectivas quanto a esses espaços, alternando entre a preservação e a modernidade e desenvolvimento, conforme destacam Zanoni et al. (2000).

Em Piraquara, a perspectiva da preservação é pujante, suscitando restrições de práticas industriais e de atividades agropastoris. Aliado ao fator ambiental, o patrimônio histórico-cultural é outra característica do município, que congrega a única colonização de trentino-tirolezes do Paraná e o primeiro reservatório para abastecimento público de Curitiba (PIRAQUARA, 2013). Nesse contexto, o cicloturismo tornou-se uma alternativa econômica de baixo impacto ambiental, especialmente porque utiliza um meio de transporte pouco poluente e por ter nos recursos naturais e culturais seu principal atrativo.

Assim, nos últimos anos a atuação do setor público piraquarense está buscando o desenvolvimento do cicloturismo. Entre as ações realizadas está a inauguração da Ciclorrota Nascentes do Iguaçu, em agosto de 2019, a qual foi o ponto inicial para esta pesquisa, pois inspirou a reflexão de analisar e comparar, bem como propor melhorias para o segmento.

No Brasil, há iniciativas que estão paulatinamente aprimorando o cicloturismo, como o Caminho da Luz, que abrange sete cidades de Minas Gerais, e o Circuito Vale Europeu, localizado em Santa Catarina, que foi pioneiro no desenvolvimento e estruturação de uma rota de cicloturismo, sendo hoje a principal ciclorrota para a prática da atividade. Entretanto, na Europa o cicloturismo é desenvolvido há anos e sua prática é comum em diversos países, sendo oriunda desse continente a maior parte dos estudos sobre o tema (MESCHIK, 2012).

Diante disso, são essenciais estudos comparativos entre as ações para o desenvolvimento do cicloturismo em municípios brasileiros e cidades européias, a fim de auxiliar a formulação de políticas públicas para o desenvolvimento deste segmento. Ademais, são igualmente relevantes os estudos que exploram a maneira pela qual a temática bicicleta e turismo são tratadas nas políticas públicas, pois para Castro, Fraga e Lohmann (2013) são essas políticas que norteiam o planejamento

integrando transportes e desenvolvimento de destinos turísticos.

Considerando o exposto acima, este estudo busca realizar uma análise comparada entre os municípios de Piraquara, Paraná, e Eisenstadt, Áustria, ressaltando as políticas públicas voltadas ao cicloturismo que cada local tem implementado nos anos de 2018 e 2019. Eisenstadt é a capital do estado austríaco Burgenland e foi escolhida por ser um destino que tem o cicloturismo como um produto consolidado, tendo em vista que em 2012 recebeu o título de cidade *cycle-friendly*, ou “amiga do ciclismo”, pelo *Austrian Road Safety Board*, premiação na qual competem diversos municípios austríacos (ÁUSTRIA, 2015). Além disso, os municípios têm características semelhantes, pois possuem diversos recursos naturais e culturais, e apostam no cicloturismo como alternativa para o turismo.

Para isso serão discutidos os conceitos de políticas públicas e de cicloturismo, enfatizando as áreas de atuação do poder público. Em seguida, será exposta a metodologia, baseada na análise de conteúdo, e análise dos dados. Por fim, serão apresentadas as considerações finais, contemplando as contribuições do estudo e as possibilidades de futuras abordagens.

2 POLÍTICAS PAÚBLICAS E CICLOTURISMO

Na língua portuguesa não há distinção entre as duas conotações possíveis para o termo política. Entretanto, na língua inglesa os sentidos dos termos são expressos por vocábulos diferentes: *politics* e *policy* (HALL, CAMPOS, 2014; SECCHI, 2013). O termo *politics* versa sobre jogos de poder inerentes à atuação do governo e o termo *policy* refere-se às atividades do governo propriamente ditas. O foco desse estudo está no termo *policy* ou *public policy* - políticas públicas. As políticas públicas segundo Dye (2013, p. 1) são “o que o governo escolhe fazer ou não fazer”. Tal definição afirma que a política pública é permeada pela complexidade que existe na sociedade e no governo, pela tomada de decisão nos ambientes políticos e que essas políticas são o conjunto de ações ou inações derivadas da inércia dos agentes governamentais.

Com foco no turismo, Gomes (2018) afirma que as políticas públicas do setor são um conjunto de hábitos institucionalizados no Estado, por meio do planejamento, da legislação, da oferta de serviços públicos e dos demais fenômenos do turismo ligados às possibilidades de a sociedade receber ou enviar turistas. Hall e Jenkins (2004) discorrem que as políticas de turismo contemplam instituições, sendo influenciadas por características legais, econômicas, sociais e culturais da sociedade, bem como por estruturas formais de governo.

No turismo, é principalmente por meio das políticas públicas que o poder público realiza intervenções (PEREIRA, 1999). Ademais, para Krippendorf (2002), a intervenção do poder público no turismo é necessária para garantir um desenvolvimento harmonioso, evitando o desenvolvimento espontâneo que pode ocasionar impactos negativos.

A atuação do poder público no turismo é focada em algumas áreas específicas,

evidenciadas por Gomes (2015) em seu estudo sobre interação entre empresários e setor público nas políticas de turismo em Curitiba. O autor destaca as principais áreas de atuação do poder público, por meio das políticas públicas: legislação, infraestrutura e equipamentos, promoção e eventos, planejamento/coordenação e capacitação.

Para Fontes (2016), a legislação é necessária para regulamentar a atividade desenvolvida por empresas, para intensificar políticas públicas e para assegurar que turistas sejam bem recebidos e respeitados nos destinos. Destarte, Gomes (2015) assevera que as normas jurídicas estão diretamente ligadas à formulação e à implementação de políticas públicas que visam à estruturação do destino e ao equilíbrio na relação entre prestadores de serviços turísticos e visitantes em geral.

A infraestrutura e os equipamentos são também importantes aspectos a serem considerados no destino. Isso porque, segundo Balanzá (2003), o produto turístico é uma combinação de bens, serviços, infraestruturas e equipamentos ordenados para satisfazerem as expectativas dos visitantes. Lage e Milone (2004) acrescentam que os equipamentos turísticos são as principais instalações de superfície, indispensáveis ao desenvolvimento do turismo. A importância desses para as políticas de turismo está vinculada aos arranjos que estão disponíveis aos turistas durante sua permanência no destino.

A promoção do turismo é outro aspecto relevante. Para Dwyer et al. (2020) as políticas de promoção do destino visam ao aumento e/ou à criação do interesse de turistas de diversas partes do mundo para conhecer um destino. A divulgação, portanto, busca a atração de demanda. Para Gomes (2015), os eventos têm relação com a promoção por auxiliarem a dinamizar a oferta de lazer no município.

O planejamento e a coordenação também devem ser considerados para a atuação do poder público por apontar os rumos desejados para o desenvolvimento do turismo (GOMES, 2015). Para Oliveira e Rodrigues (2019), a carência de um bom planejamento pode gerar consequências negativas, sobretudo para o meio ambiente. Logo, o planejamento é essencial para que a oferta de serviços turísticos esteja de acordo com a necessidade dos turistas e para que tais serviços sejam disponibilizados conforme parâmetros da sustentabilidade. Já a coordenação do setor público refere-se à função do Estado em equilibrar forças e interesses diversos em prol da sociedade (GOMES, 2015).

Outro aspecto de atuação do setor público é a capacitação da atividade turística, que pode ser feita com diferentes agentes, como policiais militares, atendentes, motoristas, agentes de trânsito e outros trabalhadores que influenciam a experiência dos visitantes (GOMES, 2015).

Conforme Dredge e Jenkins (2007), as políticas no turismo envolvem muitas instituições e agentes, já que é por meio delas que intervenções no destino são realizadas. Para Maranhão e Azevedo (2019), essas políticas têm papel fundamental no desenvolvimento dos segmentos do turismo, sendo o Estado o grande responsável pelo desenvolvimento da atividade no Brasil, dentre esses segmentos está o cicloturismo.

O cicloturismo se torna relevante pelo baixo impacto ambiental e por permitir geração de renda e uso dos espaços com grande diversidade ambiental (GAZZOLA et al., 2018; LUMSDON, 2000). Entretanto, verifica-se carência de políticas voltadas para o cicloturismo, como também para segmentos que necessitam de regulamentação, como o ecoturismo.

No Brasil, o cicloturismo é categorizado como uma atividade de turismo de aventura que usa a bicicleta para a realização de percursos (BRASIL, 2010). Nota-se, contudo, que tal definição limita o cicloturismo somente como atividade de aventura, excluindo os cicloturistas que viajam, por exemplo, com a finalidade de contemplar atrativos culturais. Distintamente dessa, o conceito sugerido por Lamont (2009) sintetiza os principais elementos verificados em seu estudo, que analisou as definições de cicloturismo presentes na literatura europeia:

Viagens com distância mínima de 40 km do local de moradia e com pernoite (caso a viagem seja noturna) ou viagens em rotas não ciclísticas com distância mínima de 50 km e com duração mínima de 4 horas, na qual o ciclismo pode ser ativo ou passivo (observação), com intuito de recreação, lazer, férias e/ou por competição. A participação no ciclismo pode incluir ida a eventos organizados para ganho comercial ou por caridade (competitivos e não competitivos) assim como eventos ciclísticos independentes. (LAMONT, 2009, p. 29-30).

Essa definição traz o entendimento de que o turismo de bicicleta pressupõe o deslocamento por lazer ou para competir, com o ciclismo sendo parte significativa da experiência. Além disso, o cicloturismo pode movimentar outros segmentos, como o turismo rural, ecoturismo, turismo de aventura, turismo cultural e gastronômico.

Na Europa, o cicloturismo já é consolidado em diversos países no meio rural e no urbano (GAZZOLA et al., 2018). Muitos estudos apontam que o cicloturismo é uma atividade que pouco agride o meio ambiente e que, por não utilizar um transporte barulhento, pouco prejudica a dinâmica da comunidade local (DICKINSON, ROBBINS, 2009; GANTAR, KOCIS, PEHNEC, 2012).

Ademais, se bem planejado, pode trazer inúmeros benefícios para a economia local (COPE, DOXFORD, HILL, 1998; FAULKS, RITCHIE, FLUKER, 2006) e a infraestrutura pode beneficiar os visitantes e a comunidade (RITCHIE, HALL, 1999). Entretanto, Lumsdon (2000) alerta para a necessidade de participação da comunidade local em seu desenvolvimento, pois somente assim o cicloturismo será bem-sucedido.

Estudos apontam que as ações do setor público concentram-se na infraestrutura, principalmente na ampliação da extensão das ciclovias e na normatização de vias calmas em que há limitação da velocidade dos automóveis para maior segurança do ciclista (LEITE, CRUZ, ROSIN, 2018; MONHEIM, 2003). Assim, existem particularidades a serem consideradas no planejamento e no desenvolvimento do cicloturismo e a comparação com outros destinos, como Eisenstadt, pode ajudar a estruturar destinos brasileiros, como Piraquara.

3 METODOLOGIA

A metodologia empregada neste estudo é qualitativa de caráter exploratório-descritivo. Propõe-se a aproximação com um tema ainda pouco estudado no Brasil para, assim, descrever os detalhes do fenômeno (GIL, 2008). Ambos os municípios foram escolhidos por apresentam semelhanças em seus recursos, na utilização de espaço e no potencial para o desenvolvimento do cicloturismo.

O estudo é baseado na análise documental, que consiste em consultar materiais que ainda não receberam tratamento analítico, ou que podem ser reelaborados de acordo com os objetos da pesquisa (GIL, 2008). Os documentos examinados são leis e documentos oficiais de planejamento público disponibilizados na internet.

Dessa maneira, foram analisados o plano municipal Eisenstadt 2030 (EISENSTADT, 2015), o *Cycling Masterplan 2015-2025* (ÁUSTRIA, 2015) e o programa Central Europe, vinculado à União Europeia e que dispõe de um manual que destaca os principais pontos para o desenvolvimento do cicloturismo. Esses documentos norteiam as ações realizadas pelo poder público de Eisenstadt.

Foram também analisados o Plano Diretor de Piraquara (PIRAQUARA, 2006) e a Lei n.º 1.936/2019, que institui as Ciclorrotas Nascentes do Iguaçu (PIRAQUARA, 2019). Foram também consultados sites de órgãos oficiais de turismo e da prefeitura. Ressalta-se que o Departamento de Turismo de Piraquara disponibilizou documento institucional sobre a ciclorrota, que apresenta informações sobre seus atrativos, estrutura e histórico (PIRAQUARA, 2019, no prelo).

O tratamento de dados foi alicerçado na análise de conteúdo, evidenciado por Bardin (2011), em três etapas: a pré-análise, a exploração do material e o tratamento dos resultados, momento que consiste na interferência e na interpretação. A pré-análise compreende a coleta de dados, o primeiro contato com os documentos que serão submetidos à análise (BARDIN, 2011). Neste estudo, essa etapa decorreu da escolha dos documentos disponíveis nos sites dos órgãos oficiais e da coleta de documento institucional.

Para a exploração do material e o tratamento dos dados, feitos com base na análise de conteúdo, foi criada uma tabela no Microsoft Word, na qual os campos de atuação do setor público foram dispostos em colunas. Com a leitura dos documentos, cada período e parágrafo foram categorizados segundo classificação exposta por Gomes (2015): legislação, infraestrutura e equipamentos, promoção e eventos, planejamento/coordenação e capacitação. Com base na discussão teórica e na metodologia, a seção seguinte expõe os resultados do estudo.

4 RESULTADOS

Os resultados da pesquisa são apresentados a partir das áreas de atuação do setor público: legislação, infraestrutura e equipamentos, promoção e eventos, planejamento/coordenação e capacitação (GOMES, 2015).

4.1 LEGISLAÇÃO

No Brasil a principal norma jurídica que trata sobre a segurança para o uso de bicicletas é o Código de Trânsito Brasileiro – Lei n.º 9.503/1997 (BRASIL, 1997), que traz procedimentos e equipamentos obrigatórios para tráfego com bicicletas. Dentre os equipamentos obrigatórios, estão campainha, sinalização e espelho retrovisor. Por tratar-se de uma norma jurídica nacional que abrange a condução por bicicleta, considera-se importante atentar-se às exigências, especialmente no planejamento da ciclorrota.

No município de Piraquara, a Lei Ordinária nº 1.936/2019 (PIRAQUARA, 2019) institui a Ciclorrota Nascentes do Iguaçu em parceria com duas cidades limítrofes, Pinhais e Quatros Barras. A Lei dispõe que a Ciclorrota tem como finalidade incentivar o uso da bicicleta e a conscientização para a importância da prática de esportes, além de fortalecer o turismo regional e promover o desenvolvimento sustentável. Nota-se que a norma jurídica piraquarense procura institucionalizar o desenvolvimento da rota. Esse ponto corrobora com a perspectiva de Gomes (2015), que ressalta que normas jurídicas são atreladas à formulação e à implementação das políticas públicas. No caso de Piraquara, esta norma incentiva o desenvolvimento e a estruturação da Ciclorrota Nascentes do Iguaçu.

Ademais, a Lei nº 1.936/2019 estabelece como competência do Poder Executivo Municipal dispor sobre procedimentos que busquem o reconhecimento de unidades de serviços e de comercialização a serem identificados como integrantes da ciclorrota (PIRAQUARA, 2019). Observa-se, assim, que essa norma atribui funções a serem desempenhadas diretamente pelo setor público, com a finalidade de aperfeiçoar a rota para o bem receber. Isso corrobora a visão de Fontes (2016), destacando a necessidade das normas jurídicas de turismo assegurarem que os visitantes sejam bem recebidos e respeitados nos destinos.

Em Eisenstadt não foram encontradas normas jurídicas específicas de cicloturismo e de institucionalização de ciclorrotas. Em relação a normas de circulação, na Áustria, leis específicas abordam os equipamentos necessários para a circulação de bicicletas (AUSTRIAN, 2019). Nelas, estão previstos o uso de freios independentes, de luzes frontais e traseiras, e de refletores. A União Europeia, da qual a Áustria faz parte, tem orientações para mobilidade e transporte, dentre elas, normas que abordam o ciclismo e regras específicas de segurança (EUROPEAN UNION, 2019). Sobre o tráfego de bicicletas, há a legislação do capacete, mandatário em países da União Europeia.

Nota-se que as legislações que abordam a segurança para a circulação de bicicletas tanto no Brasil quanto na Áustria são semelhantes, porém a norma austríaca é orientada por normas gerais da União Europeia sobre mobilidade e transporte de bicicletas. Isso demonstra que as normas da Áustria, diferentemente das brasileiras, seguem uma orientação do bloco econômico e político do qual é membro. Essa convergência de normativas para o tráfego de bicicletas em países da União Europeia pode possibilitar aos visitantes mais segurança para viajar e praticar o cicloturismo.

O Mercosul, grupo econômico e político do qual o Brasil faz parte, possui regras de trânsito entre países, mas não aborda orientações para o transporte de bicicletas em cada país.

4.2 INFRAESTRUTURA E EQUIPAMENTOS

Ao considerar a infraestrutura como arranjos estruturais à disposição dos turistas, nesse estudo o foco recai sobre as ciclorrotas disponíveis em Piraquara e em Eisenstadt. Observa-se que as ciclorrotas, elementos essenciais para o cicloturismo, recebem destaque em ambos os municípios. A cidade austríaca dispõe de três ciclorrotas principais: Festival Bike Path, Festival-Radweg e Verbindungsradweg (BURGENLAND, 2019). As três apresentam atrativos naturais e culturais em seus trajetos que se conectam a cidades vizinhas. De forma semelhante, Piraquara também tem uma ciclorrota, a Nascentes do Iguaçu, composta por cinco rotas temáticas menores: Parque das Águas Piraquara, Mananciais da Serra, Túnel da Roça Nova, Colonização Trentina e Morro do Canal/Aldeia (PIRAQUARA, 2019, no prelo).

Em Eisenstadt, há estações gratuitas equipadas com ferramentas para auxiliar na realização de reparos em bicicletas. As estações resultam de uma parceria público-privado entre a prefeitura local e a *Austrian Automobile, Motorcycle and Touring Club* (ÖAMTC) (EISENSTADT, 2019). Há também uma plataforma online com o mapa das ciclorrotas que possibilita ao usuário visualizar os serviços ciclísticos ao longo do percurso. Outro ponto relevante é o uso das ciclorrotas de Eisenstadt para locomoção diária (ÁUSTRIA, 2015). Isso ajuda a expandir o uso da via e pode fomentar a criação de políticas públicas de expansão e de melhorias da infraestrutura e dos equipamentos, beneficiando, assim, turistas e residentes.

O município paranaense, por sua vez, carece de faixas unicamente voltadas para a utilização ciclística e necessita de serviços de suporte à atividade. Entretanto, a sinalização implantada merece destaque, pois foram instalados totens e placas indicativas ao longo da ciclorrota, as quais, além de apresentarem informações do trajeto, trazem um *QR Code* que permite acesso a um mapa turístico digital (PIRAQUARA, 2019, no prelo).

Portanto, é possível notar que a estruturação das ciclorrotas é um aspecto considerado pelo poder público nos dois municípios. Ressalta-se que o município austríaco dispõe de mais ciclorrotas do que Piraquara e possui mais equipamentos que podem amparar os visitantes durante suas atividades.

4.3 PROMOÇÃO E EVENTOS

A promoção do cicloturismo é um importante aspecto da atuação do poder público. Eisenstadt ficou em 9º lugar entre os estados e municípios austríacos que mais investem na promoção do cicloturismo (ÁUSTRIA, 2015). O município utiliza folders e mapas como principais materiais de divulgação, distribuídos nos postos de informação administrados pela prefeitura, e a página na internet (EISENSTADT

LEITHALAND, 2019) gerenciada pelo órgão municipal de turismo, que conta com uma aba específica para promover o cicloturismo.

Semelhantemente, Piraquara também utiliza folders, mapas e site oficial como canais de divulgação (PIRAQUARA, 2019, no prelo). Há uma aba específica para a Ciclorrota Nascentes do Iguaçu no site, com informações sobre o percurso e com meios de comunicação com a prefeitura. Esse fator pode ser benéfico para ampla divulgação da ciclorrota, visto que proporciona maior alcance de visitantes.

Observa-se que as políticas de divulgação dos dois municípios estão de acordo com o que salientam Dwyer et al. (2020). Elas almejam o aumento e/ou à criação do interesse de turistas para conhecer um destino específico e, tendo isso em mente, Eisenstadt e Piraquara apostam principalmente em materiais de divulgação impressos e em suas páginas na internet.

Os eventos ciclísticos, competitivos ou não, atuam promovendo o local e atraindo fluxo turístico. O município de Piraquara disponibiliza em seu site o calendário anual de eventos (PIRAQUARA, 2019), no qual verificou-se o “Pedalando e Conhecendo Piraquara”, evento ciclístico realizado pela primeira vez em 2013 e que, em 2019, ocorreu em quatro etapas durante o ano: abril, junho, agosto e outubro. O município austríaco, apesar de também disponibilizar o seu calendário de eventos anuais, não realizou eventos ciclísticos no ano de 2019. Uma causa possível para o pouco interesse em eventos ciclísticos é o uso diário da ciclorrota por parte da população residente.

4.4 PLANEJAMENTO/COORDENAÇÃO

O planejamento ciclístico de Eisenstadt tem dois documentos norteadores: o plano municipal, denominado Eisenstadt 2030 (EISENSTADT, 2015) e o Cycling Master Plan 2015–2025 (ÁUSTRIA, 2015). O primeiro começou a ser elaborado em 2013 e foi construído com a participação de residentes que contribuíram opinando sobre os temas tratados. O plano apresenta diretrizes para que o município seja referência no cicloturismo, as quais abordam o fomento a serviços ciclísticos e ao aumento da segurança no trânsito pela da ampliação das faixas exclusivas. O segundo plano, o Cycling Master Plan 2015–2025 (ÁUSTRIA, 2015), de âmbito nacional, realizou um diagnóstico dos municípios e estados e propôs diretrizes para promover o ciclismo. Essas diretrizes abrangem o desenvolvimento de novos produtos de cicloturismo, investimentos em infraestrutura e expansão de pesquisas e coleta de dados estatísticos.

Além desses, há o programa supranacional Central Europe, vinculado à União Europeia. O programa apresenta um manual, elaborado por Gantar, Kocis, Pehne (2012), que destaca os principais pontos para o desenvolvimento do cicloturismo. Dentre eles, estão infraestrutura, divulgação, serviços diversos, atrativos e órgão oficial de turismo. O programa também propõe a expansão de ciclorrotas. Isso demonstra o amadurecimento e o trabalho em conjunto da região de países europeus, diferentemente da realidade da América do Sul.

No município paranaense não há planos de mobilidade ou que abordem o ciclismo e ciclovias de forma específica. O Plano Diretor municipal (PIRAQUARA, 2006) destaca, no rol de princípios, o incentivo ao desenvolvimento do turismo no meio rural, devido ao seu potencial paisagístico e ambiental. Conforme destacam Oliveira e Rodrigues (2019), a carência de um bom planejamento pode gerar consequências negativas para o território local.

Em 2018, Piraquara firmou parceria com Quatro Barras e Pinhais para realização do 1º Fórum Regional de Cicloturismo e Negócios. Cabe destacar que os três municípios são integrantes da Região Turística Rotas do Pinhão, que abrange Curitiba e região metropolitana. O fórum reuniu representantes do poder público municipal, empreendedores e cicloturistas. Nele foi assinado o acordo para elaboração da ciclorrota, o que demonstra que existem agentes nos municípios com interesse em desenvolver o segmento.

Contudo, conforme apontado por Dominoni (2019) em seu estudo que aborda o papel dos fatores endógenos no desenvolvimento local do turismo em Piraquara, muitos moradores locais e empreendedores relatam desconhecer o evento. Nota-se, portanto, que o planejamento da ciclorrota de Piraquara ainda é incipiente, mas tem oportunidade de evoluir, principalmente pelo cenário que está configurando-se na região, visto que a Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba - COMEC apresenta ações frequentes de estímulo ao segmento, como rodas de debates sobre a atividade e fomento à criação de ciclorrotas (COMEC, 2019).

Em âmbito estadual, o Plano de Turismo do Estado do Paraná 2016-2026, lançado em 2016, apresenta diretrizes de longo prazo para consolidar o Paraná como um destino turístico inteligente. Apesar de não abordar especificamente o cicloturismo, o plano destaca o turismo de aventura como um importante segmento estadual. De maneira semelhante, o Plano Nacional de Turismo 2018-2022 não cita diretamente o cicloturismo, mas propõe diretrizes para estruturação dos segmentos turísticos, incluindo o turismo de aventura, dentro do qual o cicloturismo pode ser trabalhado.

4.5 CAPACITAÇÃO

Por meio de uma parceria entre o município de Piraquara e o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas – Sebrae foi realizada a Sala do Empreendedor, espaço que oferece orientação, capacitação e até aporte financeiro. Embora essa seja uma boa oportunidade para ampliar a oferta capacitações de cicloturismo, não foram verificados cursos voltados à área. Parcerias futuras, entre o município e o Sebrae, podem proporcionar a qualificação dos recursos humanos que trabalham na ciclorrota.

De forma semelhante, em Eisenstadt não foram identificadas ações de capacitação voltadas especificamente para o cicloturismo. Apesar disso, a qualificação está contemplada como uma diretriz estabelecida no *Cycling Master Plan 2015–2025*. Assim, é importante observar que o município austríaco dispõe de um instrumento de

planejamento que abarca o interesse em capacitar recursos humanos.

A Ciclorrotas Nascentes do Iguaçu, de Piraquara, foi concebida a partir do já citado 1º Fórum Regional de Cicloturismo e Negócios. Entretanto, o município ainda carece de iniciativas similares que ocorram regularmente, para que haja continuidade das discussões e monitoramento das ações realizadas. Eisenstadt, por sua vez, participa anualmente do *Austrian Bycling Summit* (ÁUSTRIA, 2015), no qual estão envolvidas a esfera federal e as províncias austríacas. O evento conta com a participação dos três setores da sociedade civil que discorrem sobre alternativas para fortalecer não só o cicloturismo, mas também o uso diário da bicicleta como meio de transporte (BURGENLAND, 2016).

Conforme Gomes (2015), essas iniciativas de integração entre diferentes níveis de governo e entre empresários e setor público são relevantes para o turismo, tendo em vista o equilíbrio de forças entre os envolvidos e o interesse da sociedade como um todo. Além disso, as capacitações, que aconteceram em Piraquara e que estão previstas no *Cycling Master Plan 2015–2025*, de Eisenstadt, são relevantes para o desenvolvimento das ciclorrotas, pois influenciam a experiência e a percepção dos visitantes.

A partir das análises realizadas baseadas nas áreas de atuação do setor público nos municípios de Piraquara e Eisenstadt, foram observadas semelhanças e diferenças no que se refere aos costumes para institucionalização e uso das rotas. O Quadro 1 sintetiza a comparação.

QUADRO 1 - COMPARAÇÃO ENTRE PIRAQUARA E EISENSTADT

Categoria Teórica	Comparação entre Piraquara e Eisenstadt		
	Similitude Elevada	Similitude Intermediária	Similitude Inexistente
Legislação		X	
Infraestrutura e equipamentos		X	
Promoção e eventos		X	
Planejamento/Coordenação		X	
Capacitação		X	

FONTE: As autoras (2020)

A legislação é considerada categoria com similitude intermediária, pois apesar de ambos guardarem semelhanças quanto à obrigatoriedade de equipamentos, há diferenças quanto à forma de institucionalização da ciclorrota e a orientação geral para normas de tráfego. A infraestrutura também tem similitude intermediária, pois ambos dispõem de rotas principais e secundárias. A principal diferença está nos

equipamentos e serviços ciclísticos, existentes apenas em Eisenstadt. Apesar de não dispor desse tipo de infraestrutura, Piraquara dispõe de sinalização e totens.

As características da promoção permitem constatar similitude intermediária entre os municípios, pois apesar de apostarem nos mesmos materiais de divulgação, Eisenstadt não realiza eventos ciclísticos, ao contrário de Piraquara. O planejamento/coordenação também demonstram similitude intermediária, haja visto que Piraquara não conta com planos específicos para o cicloturismo, diferentemente de Eisenstadt, que conta com planos em execução nos níveis supranacional e nacional e municipal. Porém, foi observada a intenção do agentes municipais piraquarenses em reunir esforços para elaboração e desenvolvimento da ciclorrota.

Por fim, a capacitação também apresenta similitude intermediária. Apesar de ações para capacitação não terem sido vislumbradas nos dois municípios, diferentemente de Piraquara, Eisenstadt conta com instrumento de planejamento que trata da capacitação de recursos humanos.

Diante das características verificadas acerca das categorias teóricas usadas na comparação entre Piraquara e Eisenstadt, parte-se para as considerações finais do estudo.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo teve como objetivo realizar uma análise comparada entre os municípios de Piraquara, Paraná, Brasil, e Eisenstadt, Burgenland, Áustria, ressaltando as principais políticas públicas voltadas ao cicloturismo que cada local tem implementado nos anos de 2018 e 2019. Para isso, o estudo baseou-se em Gomes (2015) que destaca como principais áreas de atuação do poder público: legislação, infraestrutura e equipamentos, promoção e eventos, planejamento/coordenação e, por fim, capacitação.

No que se refere à legislação, a principal semelhança está nas normas para a segurança no uso de bicicletas, tratados por meio de legislação específica tanto no Brasil quanto na Áustria. As diferenças estão na forma de institucionalização das ciclorrotas. Em Piraquara existe uma lei ordinária municipal que cria e fomenta a ciclorrota e, por conseguinte, o cicloturismo no município. Em Eisenstadt não foram encontradas normas jurídicas com esse intuito. Esse fato evidencia a diferença de costumes entre os países a respeito de normas jurídicas específicas de cicloturismo e de institucionalização de ciclorrotas.

Eisenstadt ganha destaque na infraestrutura e nos equipamentos, visto que sua ciclorrota é utilizada tanto para fins turísticos quanto para locomoção cotidiana. Piraquara ainda carece dessa infraestrutura, principalmente pela ausência de ciclofaixa exclusiva ao uso de ciclistas, esses que precisam, atualmente, dividir espaço com os pedestres em seu percurso. Esse cenário também elucida as questões de segurança, fator essencial para a ciclorrota.

Eisenstadt apresenta ciclorrotas mais estruturadas, com estações gratuitas que auxiliam na manutenção e em reparos nas bicicletas, ao passo que a ciclorrota de Piraquara dispõe de infraestrutura mais tímida. As ciclorrotas dos dois municípios, além de sinalizadas, apresentam diferentes atrativos naturais e culturais em seu percurso.

Quanto à promoção, Piraquara ganha destaque, especialmente pela realização de eventos ciclístico, o qual ocorreu em diferentes etapas ao longo de 2019, diversificando o fluxo de visitantes e proporcionando novos usos para a ciclorrota. Em Eisenstadt, por outro lado, não foram realizados eventos ciclísticos em 2019. Ademais, ambos os municípios apresentam conteúdos de divulgação em seus sites oficiais, o que pode vir a fomentar o desenvolvimento do cicloturismo local, pois possibilita maior alcance de público.

Quanto ao planejamento, nota-se que Eisenstadt dispõe de importantes documentos norteadores, a nível municipal, nacional e supranacional, os quais evidenciam o interesse por parte do poder público em elaborar políticas públicas que incentivem e desenvolvam o cicloturismo. Nota-se que o interesse em elaborar e implementar tais políticas pode estar relacionado ao fato da ciclorrota de Eisenstadt ser usada diariamente pelos residentes.

O município paranaense tem outra realidade. Os principais documentos norteadores das políticas municipais relativos à ciclorrota são o Plano Diretor e a Lei Ordinária nº 1.936/2019. Em âmbito estadual e nacional, verifica-se a existência do Plano Nacional de Turismo e do Plano de Turismo do Estado do Paraná 2016-2026. No entanto não há diretrizes específicas para o cicloturismo nos documentos citados, o que pode tornar morosa a consolidação do segmento.

Um ponto negativo observado refere-se à capacitação dos recursos humanos. Nas duas localidades há ausência de fomento à capacitação para os serviços ciclísticos. Não obstante o município austríaco tenha como diretriz a qualificação dos recursos humanos, não foram encontradas ações em prol desse aspecto. Em Piraquara, por sua vez, foram encontradas ações para a qualificação, mas não direcionadas especificamente para o cicloturismo. Considera-se fundamental a capacitação dos envolvidos com a atividade, tanto para proporcionar um melhor serviço aos visitantes, ponto que pode acarretar no aumento de fluxo de turistas, quanto para o atendimento à comunidade local, tendo em vista questões básicas, tais como segurança.

Ademais, as iniciativas de coordenação empreendidas pelo município paranaense não acontecem com a mesma frequência que em Eisenstadt, pois o município participa anualmente do Austrian Bycling Summit que envolve a esfera federal e as províncias austríacas. Considera-se que ações como essa são relevantes para fomentar discussões sobre aprimoramento do cicloturismo e concretizar ações coordenadas entre diferentes esferas governamentais.

Considerar a atuação do poder público, por meio de políticas públicas, é fundamental para diversas áreas do saber. No cicloturismo em Piraquara, nota-se

que as ações do poder público ainda são incipientes, se comparadas a Eisenstadt. Contudo, nota-se que há interesse, por parte do município paranaense, em desenvolver a ciclorrota e o cicloturismo como alternativas econômicas de baixo impacto ambiental e sociocultural, além de contribuírem com a valorização e com a conservação dos patrimônios natural e histórico-cultural local.

A partir do estudo comparativo entre os municípios, observa-se que existem semelhanças e diferenças entre Piraquara e Eisenstadt. As categorias analisadas são pertinentes para vislumbrar possibilidades no desenvolvimento e estruturação do cicloturismo não só em Piraquara, mas também em outros municípios, pois ressaltam boas práticas que já foram implementadas em outros locais.

A utilização exclusiva de fontes documentais é uma limitação do estudo e, portanto, recomenda-se o uso de outras fontes em investigações futuras, como entrevistas com setor público dos municípios. Consideram-se também relevantes comparações entre outros municípios, especialmente os da América Latina, pela proximidade das características culturais, históricas e políticas, e com regiões nacionais de destaque no cicloturismo, como o Vale Europeu. Por fim, as políticas públicas são relevantes para o cicloturismo, como forma de normatizar e consolidar esta atividade com potencial de crescimento no Brasil.

REFERÊNCIAS

AUSTRIA. Official Travel Portal. **Questions about biking tip**. Disponível em: <https://bit.ly/3fSjVML>. Acesso: 12 dez. 2019.

ÁUSTRIA. Federal Ministry of Agriculture, Forestry, Environment and Waster Management. **Cycling Master Plan 2015-2025**, 2015. Disponível em: <https://bit.ly/37Y97Kd>. Acesso: 29 ago. 2019.

BALANZÁ, I.M.; NADAL, M.C. **Marketing e Comercialização de Produtos Turísticos**. São Paulo: Pioneira, 2003.

BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2011.

BRASIL. **Lei n.º 9.503**, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro, Brasília, 1997.

_____. Ministério do Turismo. **Turismo de Aventura**: orientações básicas. 3. ed. Ministério de Turismo: Brasília, 2010.

BURGELAND. **Tours in Eisenstadt**. Disponível em: <http://bit.do/fkLtp>. Acesso: 30 set. 2019.

CASTRO, R.; FRAGA, C.; LOHMANN, G. Planejamento e gestão dos transportes e destinos turísticos. In: LOHMANN, G.; FRAGA, C.; CASTRO, R. **Transportes e Destinos Turísticos: Planejamento e Gestão**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2013.

COORDENAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA. COMEC. **Nova rota de cicloturismo é debatida com municípios da Região Metropolitana de Curitiba**. 2019. Disponível em: <https://bit.ly/3drQ783>. Acesso: 23 jun. 2020.

COPE, M.; DOXFORD, D.; HILL, T. Monitoring tourism on the UK's first long-distance cycle route. **Journal of Sustainable Tourism**, v. 6, p. 210–223, 1998.

DICKINSON, J. E.; ROBBINS, D. “Other People, Other Times and Special Places”: A social representations perspective of cycling in a tourism destination. **Tourism and Hospitality Planning & Development**, v. 6, n. 1, p. 69–85, 2009.

DOMINONI, T. **Turismo e desenvolvimento local: um estudo dos fatores endógenos e seu papel no desenvolvimento do turismo no município de Piraquara-PR**. 2019. 137 f. Dissertação (Mestrado em Turismo) - Setor de Ciências Humanas, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2019.

DREDGE, D.; JENKINS, J. **Tourism Planning and Policy**. Queensland: John Wiley and Sons, 2007.

DYE, T. R. Policy analysis: what governments do, why they do it and what difference it makes. In: DYE, Thomas R. **Understanding Public Policy**. 14ª ed. Harlow (England): Pearson Education Limited, 2013.

DWYER, L.; FORSYTH, P.; DWYER, W. **Tourism Economics and Policy**. Bristol: Channel View Publications, 2020.

EISENSTADT. **ÖAMTC eröffnet Fahrrad-Station in Eisenstadt**. Disponível em: <http://bit.do/fkLwL>. Acesso: 29 set. 2019.

_____. **Stadtentwicklungsplan Eisenstadt 2030**. 2015. Disponível em: <http://bit.do/fkLya>. Acesso: 30 set. 2019.

EISENSTADT LEITHALAND. **Radfahren**. 2019. Disponível em: <https://bit.ly/2YYkvl3>. Acesso: 10 jan. 2020.

EUROPEAN UNION. **Mobility and Transport**. Disponível em: <https://bit.ly/3evffMD>. Acesso: 23 jun. 2020.

FAULKS, P.; RITCHIE, B. W.; FLUKER, M. **Cycle tourism in Australia: an investigation into its size and scope**. Sustainable Tourism CRC: Gold Coast, 2006. Disponível em: <https://bit.ly/2MDzaMB>. Acesso: 28 ago. 2019.

FONTES, V.R.P. O direito do turismo e as estruturas organizacionais do setor. **Revista da Faculdade de Direito da Universidade Federal do Ceará**, v. 37, n. 1, p. 33-53, 2016.

GANTAR, A.; KOCIS, D.; PEHNEC, M. **How to develop cycle tourism?**. Maribor, 2012. Disponível em: <https://bit.ly/2McSLEk>. Acesso: 23 ago. 2019.

GAZZOLA, P.; PAVIONE, E.; GRECHI, D.; OSSOLA, P. Cycle tourism as a driver for the sustainable development of little-known or remote territories: the experience of the Apennine Regions of Northern Italy. **Sustainability**, v. 10, n. 6, p. 1-19, 2018.

GOMES, B. M. A. **Políticas públicas de turismo e os empresários**. São Paulo: All Print, 2018.

_____. **A. Políticas Públicas de Turismo: interação empresários-setor público em Curitiba sob a ótica institucional**. 203 f. Tese (Doutorado em Políticas Públicas) - Setor de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2015.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

HALL, C. M.; CAMPOS, M. J. Z. Public administration and tourism - international and nordic perspectives. **Scandinavian Journal of Public Administration**, v. 18, n. 1, p. 1-17, 2014.

HALL, M.C. **Tourism Planning**. Harlow: Pearson, 2008.

HALL, C. M.; JENKINS, J. Tourism and Public Policy. In: LEW, A. A.; HALL, C. M.; WILLIAMS, A. M. **A companion to tourism**. Blackwell, 2004, p. 525-540.

KRIPPENDORF, J. Desenvolvendo o turismo em harmonia com os seres humanos e o ambiente natural. In: GASTAL, S. **Turismo: investigação e crítica**. São Paulo: Contexto, 2002.

LAGE, B.H.G; MILONE, P.C. **Turismo na Economia**. São Paulo: Aleph, 2004.

LAMONT, M. Reinventing the wheel: A definitional discussion of bicycle tourism. **Journal of Sport and Tourism**, v. 14, n. 1, p. 5-23, 2009.

LEITE, C. K. da S; CRUZ, M. F.; ROSIN, L. B. Difusion of cycling policy in the city of São Paulo: resistance, support and the role of the media. **Brazilian Journal of Public Administration**, v. 52, n. 2, p. 244-263, 2018.

LUMSDON, L. Transport and tourism: cycle tourism – a model for sustainable development?. **Journal of Sustainable Tourism**, v. 8, n. 5, p. 361-377, 2000.

MARANHÃO, C.H.S.; AZEVEDO, F.F. A Representatividade do Ecoturismo para a gestão pública do turismo no Brasil: uma análise do Plano Nacional de Turismo 2018-2022. **Revista Brasileira de Ecoturismo**, v. 12, n. 1, p. 9-35, 2019.

MESCHIK, M. Sustainable cycle tourism along the Danube Cycle Route in Austria. **Tourism Planning & Development**, v. 9, n. 1, p. 41-56, 2012.

MONHEIM, H. **Bettermobility with fewer cars: a new transport policy for Europe**, 2003. Disponível em: <<https://bit.ly/3exiaUZ>> Acesso: 30 set. 2019.

OLIVEIRA, L.N.; RODRIGUES, A.S. Turismo e desenvolvimento local: estudo no parque ecológico Cachoeira do Uburu-Piauí-Brasil. **Revista Eletrônica Casa de Makunaima**, v. 2, n. 4, 2019.

PEREIRA, C. A. S. Políticas públicas no setor de turismo. **Turismo em Análise**, v. 10, n. 2, p. 8-21, 1999.

PIRAQUARA. **Ciclorrotas Nascentes do Iguaçu**. 2019. No prelo.

_____. Lei n.º 854, de 09 de outubro de 2006. Institui o Plano Diretor, estabelece objetivos, instrumentos e diretrizes para as ações de planejamento no município de Piraquara e dá outras providências. **Legislação do Município de Piraquara**, PR, outubro de 2006. Disponível em: <<https://bit.ly/32ewPQP>> Acesso: 04 nov. 2020.

_____. Lei n.º 1.936, de 27 de junho de 2019. Institui a Ciclorrota Nascentes do Iguaçu no município de Piraquara. **Diário Oficial do Município**, Piraquara, 28 junho 2019.

_____. **Programação de eventos do Departamento de Turismo 2019**. Disponível em: <http://bit.do/fkLDB>. Acesso: 29 set. 2019.

QUATRO BARRAS. **1º Fórum Regional de Cicloturismo e Negócios acontece nesta quarta**. 2018. Disponível em: <http://bit.do/fkNVi>. Acesso: 14 dez. 2019.

RITCHIE, B. W.; HALL, C. M. Bicycle tourism and regional development: A New Zealand case study. **Anatolia**, v. 10, n. 2, p. 89-112, 1999.

RITCHIE, B. W. Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: planning and management issues. **Tourism Management**, v. 19, issue 6, p. 567-582, 1998.

SALDANHA, L; SANTOS, M.P.S; FRAGA, C. O papel de instrumentos de planejamento para o desenvolvimento do cicloturismo em âmbito internacional. In: Congresso de Pesquisa e Ensino em Engenharia de Transportes do Estado do Rio de Janeiro - Rio de Transportes, 13, 2015, Rio de Janeiro, RJ. **Anais** (online). Disponível em: <<https://bit.ly/38no8aR>>. Acesso: 4 nov. 2020.

SECCHI, L. **Políticas Públicas**: conceitos, esquemas de análise, casos práticos. 2.ed. São Paulo: Cengage Learning, 2013.

SIMONSEN, P. S.; JORGENSEN, B.; ROBBINS, D. **Cycling tourism**. Unit of Tourism Research at Research Centre of Bornholm: Bornholm, 1998.

WEAVER, D. **Sustainable Tourism**. Nova Iorque: Routledge, 2012.

ZANONI, M.M.; FERREIRA, A.D; MIGUEL, L.A.; FLORIANI, D.; CANALI, N.; RAYNAUT, C. Preservação da natureza e desenvolvimento rural: dilemas e estratégias dos agricultores familiares em Áreas de Proteção Ambiental. **Revista Desenvolvimento e Meio Ambiente**, n. 2, p. 39-55, 2000.

Recebido em: 09-01-2020.

Aprovado em: 31-10-2020.

TS