

Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Pernambuco – IFPE
Campus Recife
Departamento Acadêmico de Cultura Geral, Formação de Professores e Gestão
– DAFG
Coordenação de Gestão em Turismo – CATU
Curso Superior Tecnológico em Gestão de Turismo

EMILLY CRISTINE DE AGUIAR COSTA

**PROJEÇÃO DE ROTA CICLOTURÍSTICA NA ZONA DA MATA SUL DE
PERNAMBUCO COMO FORMA DE FOMENTO E REGIONALIZAÇÃO DO
TURISMO**

Recife
2019

EMILLY CRISTINE DE AGUIAR COSTA

**PROJEÇÃO DE ROTA CICLOTURÍSTICA NA ZONA DA MATA SUL DE
PERNAMBUCO COMO FORMA DE FOMENTO E REGIONALIZAÇÃO DO
TURISMO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Departamento Acadêmico de Cultura Geral, Formação de Professores e Gestão - DAFG como requisito final para obtenção do grau do curso Superior Tecnológico em Gestão de Turismo pelo Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Pernambuco – IFPE.

Orientador: Prof. Dr. Thales Bezerra

Recife

2019

Ficha elaborada pela bibliotecária Emmely Cristiny Lopes Silva CRB4/1876

C837p
2020

Costa, Emilly Cristine de Aguiar.
Projeção de rota cicloturística na Zona da Mata Sul de Pernambuco como forma de fomento de regionalização do turismo / Emilly Cristine de Aguiar Costa. --- Recife: O autor, 2019.
91f. il. Color.

TCC (Curso Superior Tecnológico em Gestão de Turismo) – Instituto Federal de Pernambuco, Departamento Acadêmico de Cultura Geral, Formação de Professores e Gestão - DAFG, 2020.

Inclui Referências e apêndice.

Orientador: Professor Dr. Tales Ramon de Queiroz Bezerra

1.Cicloturismo. 2. Método AHP. 3. Ecoturismo. I. Título. II. Bezerra, Tales Ramon de Queiroz (orientador). III. Instituto Federal de Pernambuco.

CDD 338.4791 (21ed.)

EMILLY CRISTINE DE AGUIAR COSTA

**PROJEÇÃO DE ROTA CICLOTURÍSTICA NA ZONA DA MATA SUL DE
PERNAMBUCO COMO FORMA DE FOMENTO E REGIONALIZAÇÃO DO
TURISMO**

Projeto aprovado como requisito final do trabalho de conclusão do curso de Superior Tecnológico em Gestão em Turismo do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Pernambuco - IFPE, para a obtenção do título de Tecnólogo.

Trabalho aprovado. Recife, 19/12/2019.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Thales Ramon de Queiroz Bezerra – IFPE
Orientador

Prof. Msc. Bruna Galindo Moury Fernandes – IFPE
Examinador Interno

Msc. Roberta de Albuquerque Pereira
Examinador Externo

**Recife
2019**

AGRADECIMENTOS

Este Trabalho de Conclusão de Curso contou com a ajuda de diversas pessoas, dentre as quais expresso minha profunda gratidão:

Primeiramente a Deus, por estar sempre comigo me dando forças.

À minha família, principalmente meus pais, que são diretamente responsáveis pelo meu desenvolvimento pessoal.

Ao Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Pernambuco – IFPE, todo o seu corpo de servidores e funcionários, com destaque para o corpo docente, por compartilhar seus conhecimentos.

Ao meu professor orientador Thales Bezerra, que me ajudou imensamente dando todo o auxílio necessário durante o processo de elaboração do projeto.

A todos que participaram das pesquisas e entrevistas, em especial a empresa BICITOUR BRASIL CICLOTURISMO, dispondo seu tempo para colaborar com o processo de obtenção de dados.

Por fim, aos meus amigos que me apoiaram, me ajudaram e compreenderam o meu afastamento temporário.

RESUMO

O cicloturismo é uma atividade turística realizada com bicicletas, que podem trazer vantagens na área da saúde e da economia, além de poder ser utilizado como uma ferramenta para descentralizar o turismo ou ser um importante fator de equacionamento de períodos sazonais. Este TCC teve como objetivo principal conhecer as práticas e as características do cicloturismo em Pernambuco e propor uma rota cicloturística na Zona da Mata Sul do estado, que possui o segundo menor índice de incidentes com bicicletas. Desta forma, utilizou-se de formulários para entender: o perfil do cicloturista do estado, o que eles consideram importante em uma rota; entrevistar especialistas para definir critérios na implantação e hierarquizá-los. Para isso, utilizou-se o método “*Analytic Hierarchy Process*” - AHP, já que ele auxilia na tomada de decisão. Os resultados mostraram que dos 24 municípios da região estudada, 7 deles reúnem as melhores condições para implantação de uma rota, com grandes chances de consolidação pelas riquezas naturais, culturais e infraestrutura que possuem. Desta forma foi possível a projeção de 3 rotas cicloturísticas na região que podem ajudar na potencialização da economia local, podendo gerar emprego, trabalho e renda para a população residente.

Palavras Chave: Cicloturismo. Método AHP. Ecoturismo.

ABSTRACT

Cycling tourism is a tourist activity performed with bicycles, which can have advantages in health and economy, and can be used as a tool to decentralize tourism or be an important factor in equalizing seasonal periods. The main objective of this work is to know the practices and characteristics of cycling tourism in Pernambuco and to propose a cycle tourism route in the Zona da Mata Sul of the state, which has the second lowest rate of bicycle incidents. Thus, forms were used to understand: the profile of the state's cycletourist, what they consider important in a route; interview specialists to define implementation criteria and prioritize them. For this, we used the method "Analytic Hierarchy Process" - AHP, as it helps in decision making. The results showed that of the 24 municipalities of the studied region, 7 of them have the best conditions for the implementation of a route, with great chances of consolidation for the natural, cultural and infrastructure riches they possess. Thus, it was possible to project 3 cycletouristic routes in the region that may help to boost the local economy, generating jobs, work and income for the resident population.

Keyword: Cycling. AHP Method. Ecotourism.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Quantidade de turistas que chegaram nas Américas entre 2015 e 2017....	19
Figura 2 - Crescimento Global do PIB e relação com o Turismo.....	20
Figura 3 - Segmentos do Cicloturismo.....	23
Figura 4 - Variáveis de Categorização dos Municípios.....	30
Figura 5 - Mapa das mesorregiões de Pernambuco.....	34
Figura 6 - Exemplo da Hierarquização na metodologia AHP.....	35
Figura 7- Gênero 2008/2018 nacional e 2019 Pernambuco (PE).....	39
Figura 8 - Comparação da idade Pernambuco/ Brasil 2018.....	40
Figura 9 - Comparação Escolaridade Nacional 2018/ Pernambuco 2019.....	40
Figura 10 - Preferência ao pedalar Nacional 2008/2018 e PE 2019.....	41
Figura 11 - Distância ideal numa Rota, Pernambuco 2019.....	42
Figura 12 - Tempo ideal para realizar a rota, PE 2019.....	42
Figura 13 - Preferência no tipo de pista em 2008/2018 no país e 2019 em PE.....	43
Figura 14 - Organização da Viagem 2008/2018 nacional e 2019 PE.....	44
Figura 15 - Meios de Hospedagem, 2008/2018 nacional e 2019 PE.....	45
Figura 16 - Meios de alimentação, 2018 nacional e 2019 PE.....	45
Figura 17 - Meios de informação, dados de 2008/2018 Brasil e 2019 PE.....	46
Figura 18 - Orçamento diário, dados de 2008 e 2018 BR e 2019 PE.....	47
Figura 19 - Passaporte Estrada Real.....	49
Figura 20 - Certificado Circuito Vale Europeu.....	49
Figura 21 - Mapa rota do Agreste.....	50
Figura 22 - Mapa dos municípios da Mata Sul de Pernambuco.....	54
Figura 23 - Temperatura média anual da Mata Sul de Pernambuco.....	55
Figura 24 - Hierarquia dos critérios definidos.....	56
Figura 25 - Mapa com os municípios favoráveis para a implantação de rotas.....	65
Figura 26 - Mapa da Rota Água Preta até Quipapá.....	66
Figura 27 - Projeção de mapa de Escada até Cortês.....	67
Figura 28 - Rota ligando todos os municípios escolhidos.....	68

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Segmentos relacionados ao Cicloturismo.....	24
Quadro 2 - Rotas de Pernambuco contempladas pelo Programa Investe Turismo....	32
Quadro 3 - Placa de sinalização da Rota do Agreste.....	51
Quadro 4 - Recursos materiais.....	69
Quadro 5 - Recursos humanos.....	70

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Categorias turística do Estado de Pernambuco em 2019.....	29
Tabela 2 - Valores de grandeza para comparação par a par entre critérios.....	36
Tabela 3 - Matriz de Critérios.....	36
Tabela 4 - Tabela com índices Randômicos para cálculo do Índice de consistência.....	37
Tabela 5 – Exemplo de preenchimento de matriz e cálculo dos indicadores.....	37
Tabela 6 - Motivação dos cicloturistas no país em 2008/2018 e PE 2019.....	41
Tabela 7 - Tempo ideal vs estado civil em 2018.....	43
Tabela 8 - Prioridade de critérios.....	56
Tabela 9 - Dificuldade da rota.....	57
Tabela 10 - Recursos Naturais e Culturais.....	57
Tabela 11 – Infraestrutura.....	58
Tabela 12 - Percentuais Finais.....	58
Tabela 13 - Natureza/ Paisagem.....	60
Tabela 14 - Meios de hospedagem.....	61
Tabela 15 - Infraestrutura de Apoio.....	62
Tabela 16 - Infraestrutura Turística.....	62
Tabela 17 - Percentual final dos subcritérios.....	63
Tabela 18 - Municípios e critérios finais.....	63
Tabela 19 - Orçamento dos Recursos Materiais.....	69
Tabela 20 - Orçamento dos Recursos Humanos inicial.....	70
Tabela 21 - Orçamento dos Recursos Humanos mensais.....	70

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	13
1.1	Justificativa.....	14
2	OBJETIVOS.....	16
2.1	Geral	16
2.2	Específicos	16
3	REFERENCIAL TEÓRICO	17
3.1	Turismo	17
3.1.1	Turismo na economia global e nacional	19
3.2	Ecoturismo.....	20
3.3	Cicloturismo	22
3.3.1	Cicloturistas.....	25
3.3.2	<i>Definições relacionadas ao cicloturismo</i>	26
3.4.1	<i>Programa de desenvolvimento do turismo - PRODETUR+ TURISMO</i>	27
3.4.2.	Programa de regionalização do turismo (PRT).....	27
3.4.3	<i>Mapa do turismo</i>	28
3.4.4	<i>Programa investe turismo</i>	30
4	MATERIAL E MÉTODOS.....	33
5	RESULTADOS	39
5.1	Perfil do cicloturista de Pernambuco	39
5.2	Do empresário da BICITOUR.....	47
5.3	Dos especialistas e praticantes sobre a rota do agreste de Pernambuco ...	50
6	DETALHAMENTO DA PROPOSTA IMPLANTAÇÃO DE UMA ROTA CICLOTURÍSTICA NA ZONA DA MATA SUL DE PERNAMBUCO	53
6.1	Área de estudo	53
6.2	Definição dos critérios para a projeção de rota cicloturística	55
6.3	Construção da hierarquia	55
6.4	Definir prioridades.....	56
6.5	Dados dos municípios	59
6.5.1	<i>Natureza e paisagem</i>	59
6.5.2	<i>Meios de hospedagem</i>	60
6.5.3	<i>Infraestrutura de apoio</i>	61
6.5.4	<i>Infraestrutura turística</i>	62
6.6	Resultado final.....	63
7	PROJEÇÃO DA ROTA.....	65
8	RECURSOS NECESSÁRIOS.....	68
8.1	Orçamento	69

8.2 Fonte de recursos e parcerias	71
9 CONSIDERAÇÕES FINAIS	72
REFERÊNCIAS.....	74
APÊNDICE A- FORMULÁRIO PERFIL DO CICLOTURISTA	83
APÊNDICE B- ENTREVISTA COM EMPRESÁRIO DA BICITOUR BRASIL CICLOTURISMO.....	87
APÊNDICE C - ENTREVISTA COM EX GERENTE DE CICLOMOBILIDADE SECRETARIA DE TURISMO DE PERNAMBUCO.....	88
APÊNDICE D - ENTREVISTA COM A ATUAL GESTÃO DA SECRETARIA DE TURISMO DE PERNAMBUCO	89
APÊNDICE E- FORMULÁRIO COM CICLOTURISTAS NA ROTA DO AGRESTE.	90

1 INTRODUÇÃO

A Organização Mundial do Turismo - OMT declara no art. 3, item 2 do Código Global de Ética para o Turismo traduzido pelo Ministério do turismo que:

Todas as formas de desenvolvimento turístico que permitam poupar recursos raros e preciosos, em especial a água e a energia, bem como evitar tanto quanto possível a produção de resíduos, devem ser prioritárias e incentivadas pelas autoridades públicas nacionais, regionais e locais (BRASIL, 1994, p. 4)

Tais requisitos propostos pela OMT se encontram no cicloturismo. Entretanto, mesmo trazendo retorno financeiro, esse ainda necessita ser desenvolvido e incentivado pelas autoridades do Brasil. O manual de incentivo e orientação para os municípios brasileiros para Circuito de Cicloturismo (CLUBE DE CICLOTURISMO DO BRASIL, 2010), informa que: “O cicloturismo é uma atividade de turismo que se articula com cinco segmentos: o ecoturismo, o turismo rural, o turismo de aventura, o turismo cultural e o gastronômico.” Ainda segundo o manual, o ecoturismo cresce 10% ao ano no Brasil, atraindo cerca 200 mil turistas estrangeiros, além de 500 mil brasileiros utilizarem serviços de agências especializadas neste segmento (CLUBE DE CICLOTURISMO DO BRASIL, 2010, p.8).

O cicloturismo, apesar de ser considerada uma nova atividade turística, está se expandindo mundialmente, sendo responsável por trazer vantagens na área da saúde e da economia, pois apresenta benefícios como melhoria das articulações; reforço do sistema imunológico; melhoria a nível cardiovascular; aumento da capacidade respiratória; aceleração do metabolismo; controlo de peso, anti stress e bem-estar geral (REVISTA BICICLETA, 2012).

Pelo lado econômico, um estudo realizado em 2018 pela *European Cyclists' Federation (ECF)*, responsáveis pela rede europeia de rotas ciclistas - EuroVelo, afirma que o uso da bicicleta beneficia a economia em 205 bilhões de euro por ano naquele continente. Entre os benefícios encontram-se a geração de 650 mil empregos, fortalecimento do comércio e economia local.

Já o Relatório da *London School of Economics (2010)*, mostra o cicloturismo gerando uma economia de 3 bilhões de libras no Reino Unido, criando cerca de 1,3 milhões de novos ciclistas, construindo cerca de 200 mil novos quilômetros de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas e empregando aproximadamente 23 mil pessoas.

No Brasil, entre 2001 e 2011, foram investidos 20,2 milhões de reais para a construção de ciclovias em 53 municípios (BRASIL, 2012). Conforme o Ministério das Cidades, há 2.500 km de ciclovias e ciclofaixas no País, mas que é considerado um tapete curto, para as 75 milhões de bicicletas que existem hoje no Brasil. Dados de 2018 mostram que a malha cicloviária do país cresceu 133% em quatro anos (G1,2018) em Recife são mais de 100 km de rotas cicloviárias permanentes (RECIFE, 2019).

O cicloturismo possui diversas rotas e circuitos no Brasil, entre eles se encontram: Caminho da Fé (SP-MG); Circuito Vale Europeu de Cicloturismo (SC); Estrada Real (MG-RJ-SP) e Caminho do Sol (SP). São circuitos muito importantes para o país.

1.1 Justificativa

Visando um tema que envolvesse a descentralização do turismo de Pernambuco surgiu a dúvida: Qual atividade turística trabalha com os princípios de um turismo ecológico, que possa atrair um perfil de turista que se interesse mais pelo interior do que a capital? A ideia surgiu com a entrega da primeira rota de cicloturismo em Pernambuco, em 2018, chamada de Rota do Agreste, ligando em quatro trechos, municípios no interior do estado. Após a procura sobre rotas e circuitos de cicloturismo no Brasil e no mundo foi possível perceber que se bem estruturada, a atividade se torna rentável não só para o estado, mas principalmente para os autóctones, já que os cicloturistas preferem estar em contato direto com os moradores locais.

Entretanto, conforme o avanço na busca do conteúdo, notou-se a pouca existência de informação, principalmente acadêmica, sobre o cicloturismo no estado, além disso a maioria das rotas e circuitos estão localizadas no Sudeste e Sul do país. Tal fato incentivou o interesse para desenvolver uma temática que, por ser recente, carece de estudos, e assim poder contribuir na área e tornar a atividade mais presente no Nordeste.

Ademais, se o trabalho for colocado em prática, irá impactar positivamente os municípios que pertencem a rota da Zona da Mata Sul de Pernambuco, podendo utilizar o método para expandir para todo o estado.

A região da Zona da Mata Sul de Pernambuco foi escolhida, sobretudo, por

possuir uma riqueza natural e histórico-cultural admirável. Além disso, é a segunda mesorregião que menos apresentou incidentes com bicicleta no período de 2001 a 2010, perdendo apenas para o Sertão de São Francisco (CAMPELLO et. al, 2013).

Sua localização é um fator importante, já que está mais perto da Capital, que é a principal porta de entrada dos turistas no estado (RECIFE, 2014), do que as outras mesorregiões, podendo inclusive ter o apoio de uma cidade maior em caso de necessidade.

Portanto, é fundamental desenvolver projetos que possam fomentar o turismo em todo o estado de Pernambuco, principalmente quando é um turismo que se importa não só com o meio ambiente como também, com os moradores locais.

2 OBJETIVOS

2.1 Geral

- Conhecer as práticas e as características do cicloturismo em Pernambuco e propor uma rota no estado para fomento e regionalização do turismo.

2.2 Específicos

- Descrever o perfil do cicloturista pernambucano e compará-lo com o perfil nacional;
- Estabelecer os principais critérios para criação de uma rota cicloturística em Pernambuco;
- Definir municípios da Região da Mata Sul do estado que apresentam potencial para construção de rotas cicloturísticas, a partir dos principais critérios escolhidos.

3 REFERENCIAL TEÓRICO

Para melhor embasamento do tema, conceitos sobre turismo, ecoturismo, cicloturismo e cicloturistas, e programas de investimentos regionais no turismo do estado de Pernambuco serão abordados.

3.1 Turismo

O conceito estabelecido pela OMT, presente no “Glossário do Turismo”, afirma que o turismo é um “conjunto de atividades realizadas por pessoas durante suas viagens e estadas em lugares distintos do seu habitat natural por um período de tempo consecutivo inferior a um ano, com finalidade de lazer, negócios e outros” (BRASIL, 2018, p.30).

Já Beni (1998, p. 37) vai mais além e afirma que o turismo é um:

Elaborado e complexo processo de decisão sobre o que visitar, onde, como e a que preço. Nesse processo intervêm inúmeros fatores de realização pessoal e social, de natureza motivacional, econômica, cultural, ecológica e científica. Que ditam a escolha dos destinos, a permanência, os meios de transportes e o alojamento, bem como o objetivo da viagem em si para a fruição tanto material como subjetiva dos conteúdos de sonhos, desejos, de imaginação projetiva, de enriquecimento existencial histórico-humanístico, profissional, e de expansão de negócios. Esse consumo é feito por meio de roteiros interativos espontâneos ou dirigidos, compreendendo a compra de bens e serviços da oferta original e diferencial das atrações e dos equipamentos a ela agregados em mercados globais com produtos de qualidade e competitivos.

Etimologicamente, a palavra turismo vem do latim *turnus* e significa a ação de movimento e retorno. No século XII, o termo aparece no francês, como *tour* trazendo o significado de movimento circular, também encontra-se registro em inglês em 1643, que chegou a derivar a palavra *tourist* (1800) e *tourism* (1811), respectivamente, turista e turismo (AGUIAR; DIAS, 2002).

Para Barreto (2012) a primeira definição surgiu no ano de 1911 com o austríaco e economista Hermann von Schullern zu Schattenhofen que afirmava que: “turismo é o conceito que compreende todos os processos, especialmente os econômicos, que se manifestam na chegada, na permanência e na saída do turista de um determinado município, país ou estado”.

O turismo traz um complexo processo histórico, já que está diretamente

ligado ao deslocamento por lazer ou diversas razões como um dos conceitos, por isso não se sabe a data de seu início. Ademais, ainda segundo Barreto (2012), para se entender a história do turismo é necessário diferenciar viagem, migração e turismo, enquanto o primeiro significa apenas deslocamento, mas com a finalidade de voltar para o local de origem, o segundo não há retorno e o terceiro necessita além do deslocamento, recursos, infraestrutura e superestrutura, ou seja, instituições normativas. Tal definição ajuda a diferenciar marcos na história que não podem ser definidas como atos de turismo, e sim de migração ou apenas viagem.

Para Molina (2003), a história do turismo está dividida em 3 grandes partes: pré turismo, turismo industrial (primitivo, maduro e pós-industrial) e o pós turismo. A primeira fase se caracteriza pelas viagens do *Grand tour*¹ e por produtos e empresas com baixa capacitação profissional e produtos rústicos. A segunda fase se inicia com o industrial primitivo no século XIX até o começo da II Guerra Mundial, contendo uma estrutura organizacional elementar e limitados serviços oferecidos; o maduro durante a Segunda Guerra Mundial até a década de 1980, funcionamento das indústrias e o turismo de massa; e o pós industrial a partir da metade da década de 1980 estruturando-se em movimentos socioculturais e aparecimento da preocupação com as questões ecológicas. O pós turismo, na década de 1990, seria uma categoria histórica emergente na qual a informação e a tecnologia são utilizadas de forma intensiva, gerando produtos competitivos. Molina (2003, p. 22) continua: “tais categorias devem-se a conceitos e práticas diferenciadas que não se excluem entre si no contexto do tempo, ou seja, que em uma mesma década ou lustro podem aparecer simultaneamente”.

Machado (2010, p. 28) afirma que no Brasil, o ato é intensificado através da chegada da Família Real. Ademais, destaca também, as gerações dos barões do café que passaram a viajar com bastante frequência à Europa em busca de educação e cultura, criando um fluxo emissivo sem precedentes na história do Brasil, o que contribuiu para a “europeização” dos costumes.

¹ No século XVI os ingleses começaram a mandar os jovens estudantes para outros países, acompanhados de professores ou tutores, para que obtivessem um maior conhecimento do mundo. Era uma viagem educacional e cultural.

3.1.1 Turismo na economia global e nacional

Durante séculos o turismo vem se desenvolvendo, crescendo economicamente e gerando emprego e renda. De acordo com o último Relatório Anual do Conselho Mundial de Viagens e Turismo de 2019 (WTTC, sigla em inglês) em 2017, os destinos em todo o mundo receberam 1.323 milhões de chegadas de turistas internacionais, crescendo pelo oitavo ano consecutivo, o que não acontecia desde a década de 1960. As Américas são responsáveis por 16% desses turistas, o que equivale a 207 milhões de pessoas chegando ao continente. A Figura 1 mostra o aumento da porcentagem da chegada internacional de turistas nas Américas, entre 2015/2016 e 2016/2017. A América do Sul obteve um crescimento de 2,1%.

Figura 1- Quantidade de turistas que chegaram nas Américas entre 2015 e 2017.



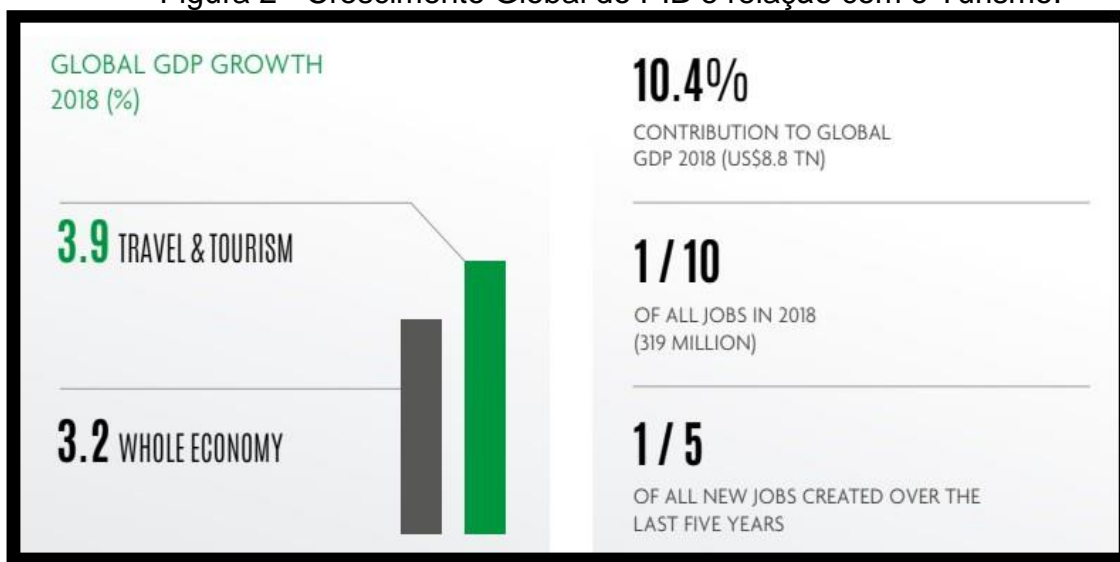
Fonte: UNWTO (2017).

Atualmente, o turismo é responsável por 10,4% do PIB mundial e cerca de 8% do PIB brasileiro e gera emprego para 7 milhões de trabalhadores (BRASIL, 2019a). De 2017 para 2018, o número de turistas aumentou de 6,59 milhões para 6,62 milhões, gerando uma Receita cambial (Bilhões de US\$) de 5,92. Segundo o Departamento de Polícia Federal - DPF, Ministério do Turismo - MTur e Banco Central do Brasil - BACEN (Figura 2) (BRASIL, 2019b).

Segundo a pesquisa elaborada pela consultoria britânica *Oxford Economics*, houve impacto na economia da indústria do turismo no Brasil e no mundo. A figura 2 retirada do documento mostra um aumento no PIB de 0,6% em 2018, contribuindo

com 10,4% do PIB mundial, gerando participação de US\$ 8,8 trilhões. O estudo também aponta que 1 em cada 10 trabalhos em 2018 estavam interligados a área do turismo, além de representar 1 em cada 5 novos empregos criados nos últimos cinco anos.

Figura 2 - Crescimento Global do PIB e relação com o Turismo.



Fonte: WTTC (2019).

3.2 Ecoturismo

O turismo, por depender da finalidade do viajante, possui uma vasta possibilidade de segmentação. Para Brasil (2010a, p. 61) “a segmentação é entendida como uma forma de organizar o turismo para fins de planejamento, gestão e mercado”.

A segmentação pode ser estabelecida a partir dos elementos (BRASIL, 2010a): Geográficos (fronteiras, políticas, climas, fronteiras populacionais); Demográfica e Socioeconômica (gênero, idade, estado civil, composição familiar, ciclo de vida, ocupação, educação e renda); Psicográficas (estilo de vida, atividades, características de personalidade e preferências); Padrões de Comportamento (momento das compras, impulso ou preferência, número de unidades compradas, frequência de compras, hábitos em relação à mídia); Padrões de consumo e predisposição do consumidor (frequência de uso, ocasião, fidelidade à marca, propriedade de outros produtos, conhecimento do produto e benefícios buscados).

Em 2006, o Ministério do Turismo definiu doze segmentos turísticos prioritários para desenvolvimento no Brasil sendo eles: Cultural, Social, Rural,

Náutico, Ecoturismo, de Pesca, de Aventura, de Sol e Praia, de Saúde, de Negócios e Eventos, de Esportes, e de Estudos e Intercâmbios (BRASIL, 2010a, p.75).

O conceito presente no documento Diretrizes para uma Política Nacional de Ecoturismo, criado em 1994, afirma que:

Ecoturismo é um segmento da atividade turística, que utiliza de forma sustentável, o patrimônio natural e cultural, incentiva sua conservação e busca a formação de uma consciência ambientalista por meio da interpretação do ambiente, promovendo o bem-estar das populações (Brasil, 2010b).

Ou seja, o ecoturismo tem relação direta com a preservação do meio ambiente e seus recursos naturais, tendo como base o tripé de conservação, sustentabilidade e interpretação.

O debate sobre o meio ambiente surgiu na década de 1970, com a conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente Humano, em Estocolmo, juntando 113 países dispostos a discutir sobre um desenvolvimento sustentável. No Brasil, os estudos começaram durante as décadas de 80 e 90, com a criação do "Projeto Turismo Ecológico" pela EMBRATUR (Instituto Brasileiro de turismo), da Comissão Técnica Nacional e do IBAMA, entretanto sua popularização veio com chegada da ECO-92 realizada no Rio de Janeiro.

Desde a década de 1990, quando o termo "ecoturismo" passa a ser melhor estudado no país, como contrapartida ao turismo de massa, e seguindo as medidas dos quarenta capítulos da Agenda 21, diversos autores tentam conceituar este segmento abordando toda sua complexidade. Entretanto, o que para uns, se caracteriza apenas como a natureza, sendo a atração turística para outros, é uma nova forma de gestão que envolve a comunidade, como demonstram Ruschmann *apud* Pires (1995) e Bueno (2006).

Ainda segundo Bueno (2006), o ecoturismo caracteriza-se por um tipo de viagem realizada em meio à natureza, que utiliza predominantemente recursos naturais como forma de atração turística, os quais se constituem como matérias-primas para o desenvolvimento do ecoturismo.

Já Ruschmann (1995 *apud* PIRES, 1998, p.84) vê o ecoturismo como sendo as viagens realizadas por empresas especializadas, com o objetivo de proporcionar ao turista o convívio direto com a natureza, respeitando os princípios do desenvolvimento socioeconômico das destinações, promovendo a educação

ambiental e a sustentabilidade dos meios visitados. A Sociedade Internacional de Ecoturismo (TIES) aproxima-se do conceito de Ruschmann quando define sendo “viagens responsáveis para áreas naturais que conservam o meio ambiente, sustentam o bem-estar da população local e envolvem interpretação e educação”. Complementando, Sociedade Internacional de Ecoturismo (2015), também aponta para princípios que gere benefícios financeiros para a população local e a indústria privada; ofereça experiências interpretativas memoráveis, aos visitantes que ajudam a aumentar a sensibilidade ao clima político, ambiental e social dos países anfitriões e que projete, construa e opere instalações de baixo impacto, entre outros.

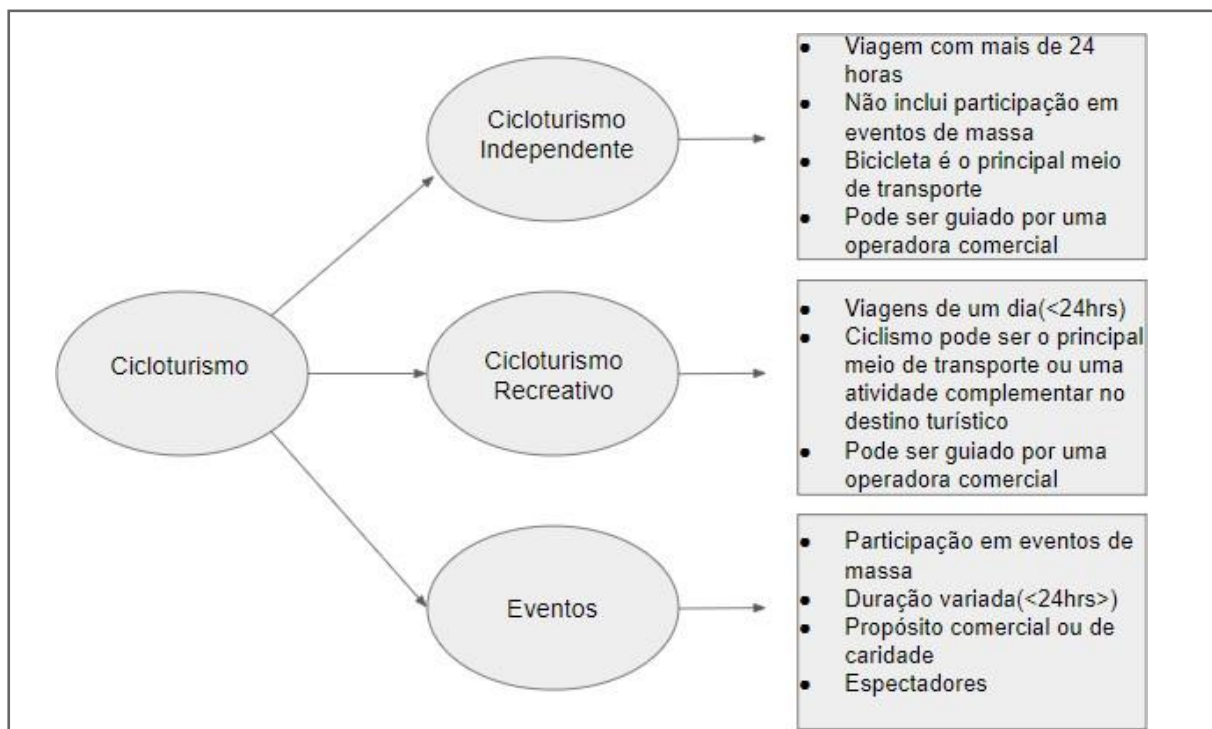
3.3 Cicloturismo

Cicloturismo é uma atividade turística ligada ao Ecoturismo, que ainda não possui uma definição universal, como explicado na tradução de Lamont *apud* Mendonça (2009, p. 64):

A literatura existente ainda não oferece uma definição universalmente aceita para o turismo de bicicleta. Até o presente momento a maioria dos estudos sobre o tema adota definições inconsistentes, resultando em um corpo de conhecimento fragmentado que não facilita a comparação dos resultados das pesquisas.

O cicloturismo para esses autores pode ser dividido em três segmentos: o independente, o recreativo e o de eventos (Figura 3). O independente e o recreativo são de natureza não competitiva, excluem ciclismo com propósito utilitário (ex: deslocamento ao trabalho e escola). O ciclismo é o componente central da experiência turística. Para o de eventos, pode incluir o uso de serviço de suporte. No trabalho atual o foco está unicamente no cicloturismo independente.

Figura 3 - Segmentos do Cicloturismo.



Fonte: Adaptado de Lamont *apud* Mendonça, 2009.

Tais definições também são exploradas por Roldan (2000, p. 22 e p. 24):

Alguns cicloturistas definem o cicloturismo como o uso de alforjes na bicicleta e o fato de pernoitar fora de casa. O cicloturismo pode ser entendido, também, como toda viagem de turismo que utiliza a bicicleta como forma principal de transporte.

(...) entendemos o cicloturismo como todo tipo de viagem com um dia ou mais de duração, que tenha como objetivo conhecer lugares e praticar turismo, utilizando a bicicleta como meio de locomoção, diferenciando-se de outras atividades não competitivas por suas maiores dimensões espaciais, cronológicas e seu planejamento prévio.

Percebe-se que as características do cicloturismo independente de Lamont *apud* Mendonça (2009) e a definição por Roldan (2000) possuem pontos em comum, como a duração, objetivo, meio de locomoção e atividade não competitiva como requisitos para a atividade.

A Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT traz na NBR 15509-1:2019 sobre Cicloturismo, uma definição mais simples e direta informando que esta é a “atividade de turismo que tem como elemento principal a realização de percursos de bicicleta”. A Revista Turismo complementa com “O cicloturismo não é uma competição, e sim, uma modalidade voltada ao lazer. É a agradável prática de realizar viagens e longos passeios com uma bicicleta resistente e confortável”.

Segundo o Manual de Incentivo e orientação para os municípios brasileiros Circuito de Cicloturismo, a modalidade se caracteriza pelo praticante usar a bicicleta não apenas como meio de transporte, mas como uma companheira de viagem (CLUBE DE CICLOTURISMO DO BRASIL, 2010, p.12). “O cicloturista aproveita a paisagem e interage com as pessoas de uma forma que somente a bicicleta pode proporcionar, além de praticar exercício e contribuir para a sustentabilidade ambiental.” Eles também afirmam que “O cicloturismo é uma modalidade de turismo que articula cinco outras modalidades: o ecoturismo, o turismo rural, o turismo de aventura, o turismo cultural e o gastronômico” (Quadro 1).

Quadro 1- Segmentos relacionados ao Cicloturismo

SEGMENTOS	DEFINIÇÕES
TURISMO RURAL	Conjunto de atividades turísticas desenvolvidas no meio rural, comprometido com a produção agropecuária, agregando valor a produtos e serviços, resgatando e promovendo o patrimônio cultural e natural da comunidade (Brasil, 2010c).
TURISMO DE AVENTURA	Turismo de Aventura compreende os movimentos turísticos decorrentes da prática de atividades de aventura de caráter recreativo e não competitivo (Brasil, 2010d).
TURISMO CULTURAL	Turismo Cultural compreende as atividades turísticas relacionadas à vivência do conjunto de elementos significativos do patrimônio histórico e cultural e dos eventos culturais, valorizando e promovendo os bens materiais e imateriais da cultura (Brasil, 2010e).

TURISMO GASTRONÔMICO	Uma vertente do turismo cultural no qual o deslocamento de visitantes se dá por motivos vinculados às práticas gastronômicas de uma determinada localidade. O turismo gastronômico pode ser operacionalizado a partir de atrativos como culinária regional, eventos gastronômicos e oferta de estabelecimentos de alimentos e bebidas diferenciados, bem como roteiros, rotas e circuitos gastronômicos (GANDARA, 2009).
----------------------	--

Fonte: Autor (2019).

Essa caracterização se dá pelo fato do cicloturista ter como objetivo aproveitar o percurso ao invés de chegar rapidamente ao destino final, por isso a atividade consegue abranger mais de um segmento.

3.3.1 Cicloturistas

Ainda segundo o Manual de Incentivo e Orientação para os municípios brasileiros - Circuito de Cicloturismo “O cicloturista viaja buscando estar em contato com a natureza, conhecer as áreas rurais e recônditas, viver uma aventura e relacionar-se com pessoas de diferentes culturas” (CLUBE DE CICLOTURISMO DO BRASIL, 2010, p.12). Acrescenta que o “cicloturista passa com calma e tem o tempo e interesse necessários para conhecer tudo o que uma região possa oferecer, desde gastronomia, arte e arquitetura até os atrativos naturais” (CLUBE DE CICLOTURISMO DO BRASIL, 2010, p. 19)

Moura (2014) completa que as viagens realizadas pelos cicloturistas podem “durar de um dia a meses, podendo percorrer a interiores do seu estado ou pedalar rumando para outros países. O ponto de partida pode ser alcançado com a própria bicicleta ou com ajuda de automóveis de apoio.” Outra definição do cicloturista segundo Ritchie (1998, *apud* MENDONÇA, 2017, p. 42) é:

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

3.3.2 Definições relacionadas ao cicloturismo

Por possuírem nomes similares, é comum a confusão entre termos tão presentes no cicloturismo. Tais definições foram retiradas do Código de Trânsito Brasileiro (LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997) e da Cartilha Ciclista Urbano e Circuitos de Cicloturismo: manual de incentivo e orientação para os municípios brasileiros (CLUBE DE CICLOTURISMO DO BRASIL, 2010).

CICLO - veículo de pelo menos duas rodas a propulsão humana.

CICLOFAIXA - parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica.

CICLOVIA - pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum.

CALÇADA COMPARTILHADA - Calçada ou passeio público compartilhado entre pedestres e ciclistas. A prioridade continua a ser do pedestre, mas os ciclistas também possuem o direito de utilizá-la, “desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, será permitida a circulação de bicicletas nos passeios” (art. 59 do Código de Trânsito Brasileiro).

CICLORROTAS (VIAS COMPARTILHADAS) - São ruas com velocidade reduzida e sinalização especial para compartilhamento com bicicletas.

VIA PROIBIDA - São pistas expressas (com velocidade superior a 90km/h) onde é vedado o uso de bicicletas. Em geral também é proibido o tráfego de pedestres.

BICICLETÁRIOS E PARACICLOS- Local em logradouros públicos ou coletivos reservados para o estacionamento de bicicletas, sendo que no caso de bicicletários há o controle de acesso.

ROTAS TURÍSTICAS- Pode ser uma estrada ou um caminho, um percurso ou um itinerário. Turístico, por sua vez, é aquilo que está relacionado com o turismo.

CIRCUITOS DE CICLOTURISMO- É uma proposta de roteiro a ser seguido por turistas que usam a bicicleta como meio de locomoção, no qual são instaladas algumas infraestruturas de apoio.

3.4 Políticas públicas voltadas para o turismo

3.4.1 Programa de desenvolvimento do turismo - PRODETUR+ TURISMO

O PRODETUR Nordeste I nasceu com a Portaria Conjunta nº 1, de 29 de novembro de 1991 (DELGADO, 2009, p.7), mas inicia oficialmente as atividades em 1994 sendo finalizado em 2005, amplia as áreas de atuações nos Estados em 2002 com o PRODETUR NE II que finaliza em 2010 e em 2008 entra na terceira fase sob a denominação de PRODETUR Nacional (BARBOSA; CORIOLANO, 2015, p.12). Atualmente, o programa recebeu o nome de PRODETUR + Turismo e todos os municípios inseridos no Mapa do Turismo Brasileiro, podem acessar os recursos.

3.4.2. Programa de regionalização do turismo (PRT)

O programa foi lançado há 12 anos e surgiu baseado nas recomendações da Organização Mundial do Turismo- OMT. Está inserido na Política Nacional de Turismo que tem como um dos objetivos, a regionalização da atividade. O programa foi reformulado em 2013 pela Portaria MTur nº 105, de 16 de maio de 2013, acrescentando oito eixos estruturantes:

1. Gestão Descentralizada do turismo;
2. Planejamento e Posicionamento de Mercado;
3. Qualificação profissional, dos serviços e da produção associada;
4. Empreendedorismo, captação e promoção de investimento;
5. Infraestrutura Turística;
6. Informação ao turista;
7. Promoção e apoio à comercialização;
8. Monitoramento.

Esses eixos permanecem até os dias atuais para orientar as ações de apoio à gestão, estruturação e promoção do turismo nas regiões e municípios. Tais propostas são organizadas em documentos orientadores do PRT, sendo eles: Categorização; Conselho Municipal; Regionalização – Sensibilização e Mobilização; Institucionalização da Instância de Governança Regional; Documento Orientador – Instância de Governança Regional e Orientações para atualização do Mapa do

Turismo Brasileiro 2019.

A nova cartilha do PRT Regionalização - Sensibilização e Mobilização de 2019, explica o programa:

O Programa de Regionalização do Turismo propõe o desenvolvimento da atividade turística de forma regionalizada, com foco no planejamento coordenado e participativo, integrando os diferentes atores públicos, privados e da sociedade civil (BRASI, 2019).

O atual documento traz e debate sobre dois tópicos essenciais, o de sensibilização e mobilização dos atores. O primeiro traz um conjunto de propostas e estratégias para que a sociedade se sinta engajada a gerar desenvolvimento econômico em seu município através da atividade turística. O objetivo é fazê-los criar uma nova perspectiva do local em que vivem e assim poder reconhecer potenciais turísticos junto com o conhecimento dos diferentes papéis e responsabilidades dos atores, sejam eles o poder público, empresários, sociedade civil, agência de fomento, instituições de ensino ou outros segmentos. Já a parte de mobilização, é importante em dois sentidos, o de inclusão e empoderamento da comunidade, como fala no plano (BRASIL, 2019):

A mobilização possibilita a inclusão das comunidades no processo de discussão e de decisão sobre o seu presente e na construção do futuro. Constitui uma forma de valorizar a participação e a contribuição da comunidade, fortalecendo seu empoderamento a fim de que se sinta responsável por seu próprio processo de desenvolvimento. Portanto, a mobilização confere à comunidade a ciência de seu grau de envolvimento no desenvolvimento regional.

Apesar de ser parecida com a etapa anterior, tem como principal diferença, os instrumentos e os caminhos utilizados, enquanto que a sensibilização costuma ser em âmbito municipal, a mobilização pode ter uma visão mais regional, mesmo iniciando o processo nas comunidades.

3.4.3 Mapa do turismo

O Mapa do Turismo Brasileiro é um instrumento do Ministério do Turismo que tem como objetivo auxiliar o desenvolvimento de políticas públicas, identificar as necessidades de investimento e ações de promoção de cada região para o turismo, faz parte do PRT e é atualizado bianualmente (BRASIL, 2017).

Ainda segundo o Ministério do Turismo, o mapa divide os municípios em regiões similares, seja por quesito histórico, cultural, econômico ou geográfico, criando assim, uma região turística. Comparando o ano de 2017 com o de 2019, percebe-se uma diminuição do número de municípios participantes de 3.285 para 2.694 e o aumento das regiões turísticas que passou de 328 para 333.

Já o estado de Pernambuco, obteve uma perda de 20,95% comparada aos últimos dados. Com a perda de 30 municípios no Mapa, mas com acréscimo de 3 novas cidades (Paudalho, Ibimirim e Jataúba), o estado fechou o saldo em 27 municípios a menos que em 2017 e com a “categoria D”, sendo predominante, como mostrado na Tabela 1. Atualmente, Pernambuco conta com 13 regiões, sendo elas: Águas da Mata Sul, Águas e Vinhos do vale do São Francisco, Cangaço e Lampião, Costa Náutica, Coroa do Avião, Encantos do Agreste, Engenhos e Maracatus, Fé e Arte, História e Mar, Histórica dos Arrecifes e Manguezais, Ilhas e Lagos do São Francisco, Moda e Ecoturismo, Serras e Artes de Pernambuco e Território da Poesia e da Cantoria (MAPA DO TURISMO, 2019-2021).

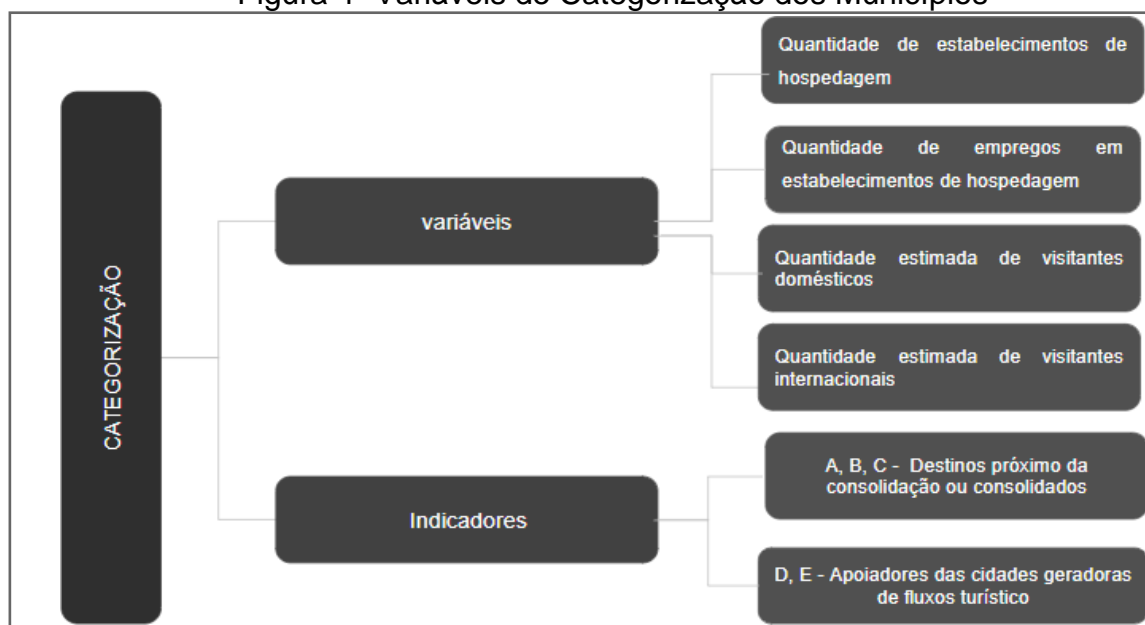
Tabela 1- Categorias turística do Estado de Pernambuco em 2019.

categoria	A	B	C	D	E	total
Nº de casos	2	11	11	47	5	76
% de casos	2.63%	14.5%	14.5%	61.8%	6.58%	100%

Fonte: Mapa do Turismo – BRASIL (2019).

A região turística que representa a Zona da Mata Sul é a Águas da Mata Sul, que no ano de 2019, possui dois municípios, Quipapá e São Benedito do Una, ambos na Categoria D. O Mapa categoriza os municípios através de quatro variáveis, gerando cinco indicadores de categoria (Figura 4).

Figura 4- Variáveis de Categorização dos Municípios



Fonte: Adaptado de BRASIL (2019).

A importância da categorização é explicada pela Portaria nº 144, de 27 de agosto de 2015, e Portaria nº 30, de 7 de fevereiro de 2018, por poder servir para:

- a) otimizar a distribuição de recursos públicos;
- b) orientar a elaboração de políticas específicas para cada categoria de municípios;
- c) aperfeiçoar a gestão pública, na medida em que fornece aos gestores do ministério e dos estados mais um instrumento para subsidiar a tomada de decisões;
- d) auxiliar na atualização do Mapa do Turismo Brasileiro, realizada bienalmente;
- e) auxiliar na reflexão sobre o papel de cada município no processo de desenvolvimento turístico regional.

3.4.4 Programa investe turismo

Segundo o Ministério do Turismo, o referido programa se caracteriza por realizar: “Pacote de investimentos, incentivos a novos negócios, acesso ao crédito, melhoria de serviços, inovação e marketing, voltados para o setor de Turismo”

(BRASIL, 2019c).

O Programa Investe Turismo, desenvolvido pelo Ministério do Turismo, Instituto Brasileiro de turismo- EMBRATUR e Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas - SEBRAE, foi criado para investir 200 milhões de reais em 30 rotas do Brasil contemplando 158 municípios. Para definir os municípios foram utilizados os seguintes critérios (BRASIL, 2019c): Municípios incluídos no Mapa Brasileiro do Turismo 2018 e classificados nas categorias A, B, C ou D; Possuir destinos já promovidos em âmbito nacional pelo Ministério do Turismo e pelo menos um consolidado no mercado internacional; Ter patrimônios mundiais da humanidade, eleitos pela Unesco; Ter acesso, conectividade, venda conjunta e existência de projetos de consolidação das rotas como produto turístico.

Conforme as orientações, as rotas selecionadas irão receber ações estabelecidas em quatro eixos estratégicos, começando pelo fortalecimento da governança, por meio de uma agenda estratégica entre setor público e privado; junto com a melhoria dos serviços e atrativos turísticos, com foco especial nas micro e pequenas empresas; além de marketing e apoio à comercialização, por meio de campanhas, produção de inteligência mercadológica e participação em eventos estratégicos; até a atração de investimentos e o apoio ao acesso a linhas de crédito e fontes de financiamento para que assim, o projeto possa aumentar a qualidade da oferta turística das rotas selecionadas.

Na região Norte, vão participar do programa, dezoito municípios, com sete rotas estratégicas; no Nordeste, serão cinquenta e seis municípios e dez rotas, incluindo Maceió e Costa dos Corais (AL), Aracaju e Cânions do São Francisco (SE), Teresina e Serra da Capivara (PI); no Sul, trinta e cinco municípios terão quatro rotas; no Sudeste, são mais de trinta municípios com cinco rotas e na região Centro-Oeste, dezoito municípios e quatro rotas turísticas.

Em Pernambuco, foram três rotas contempladas no programa beneficiando 17 municípios (Quadro 2).

Quadro 2 - Rotas de Pernambuco contempladas pelo Programa Investe Turismo.

Rotas de Pernambuco	Municípios
Costa Náutica Coroa do Avião	Abreu e Lima, Goiana, Igarassu, Ilha de Itamaracá, Itapissuma e Paulista.
Histórica, dos Arrecifes e dos Manguezais	Barreiros, Rio Formoso, São José da Coroa Grande, Sirinhaém e Tamandaré.
História e Mar	Recife, Olinda, Jaboatão dos Guararapes, Cabo de Santo Agostinho, Ipojuca, Fernando de Noronha.

Fonte: Adaptado de Mapa do turismo, 2019/2021.

Ademais, o programa trará investimento de 2,3 milhões de reais segundo o jornal Diário de Pernambuco (2019). Em relação aos recursos e investimentos no estado realizado pelo Ministério do turismo para incentivar a melhora na infraestrutura, tem-se:

Desde 2003, ano da criação do Ministério, a “pasta” já destinou R\$ 770,9 milhões para mais de 1.509 projetos que contemplam desde a construção de centros aos turistas até a urbanização e revitalização de orla fluvial. Além disso, o estado teve 3 projetos aprovados com o selo + Turismo no valor de R\$ 447,7 milhões, que levará mais visibilidade e capacitação de mão de obra para as regiões de Olinda e Petrolina (BRASIL, 2019c).

O selo “Mais Turismo” habilita o Estado para obtenção de crédito junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) através do Programa Nacional de Desenvolvimento do Turismo (Prodetur + Turismo), importante para a execução de obras, como por exemplo, a reforma do Centro de Convenções de Olinda, construção de píeres e praças, estruturação da Coroa do Avião (Litoral Norte), obras de saneamento em Fernando de Noronha e etc, afirma Rodrigo Novaes, secretário de Estado de Turismo de Pernambuco.

Toda essa contextualização sobre políticas públicas praticadas em Pernambuco, mesmo não ligadas ao cicloturismo, podem ser aproveitados para o desenvolvimento do turismo no estado por terem em foco a descentralização do turismo. Várias são as áreas ligadas ao cicloturismo que vão ganhar investimentos que ajudarão na estrutura necessária para consolidar o turismo regional.

4 MATERIAL E MÉTODOS

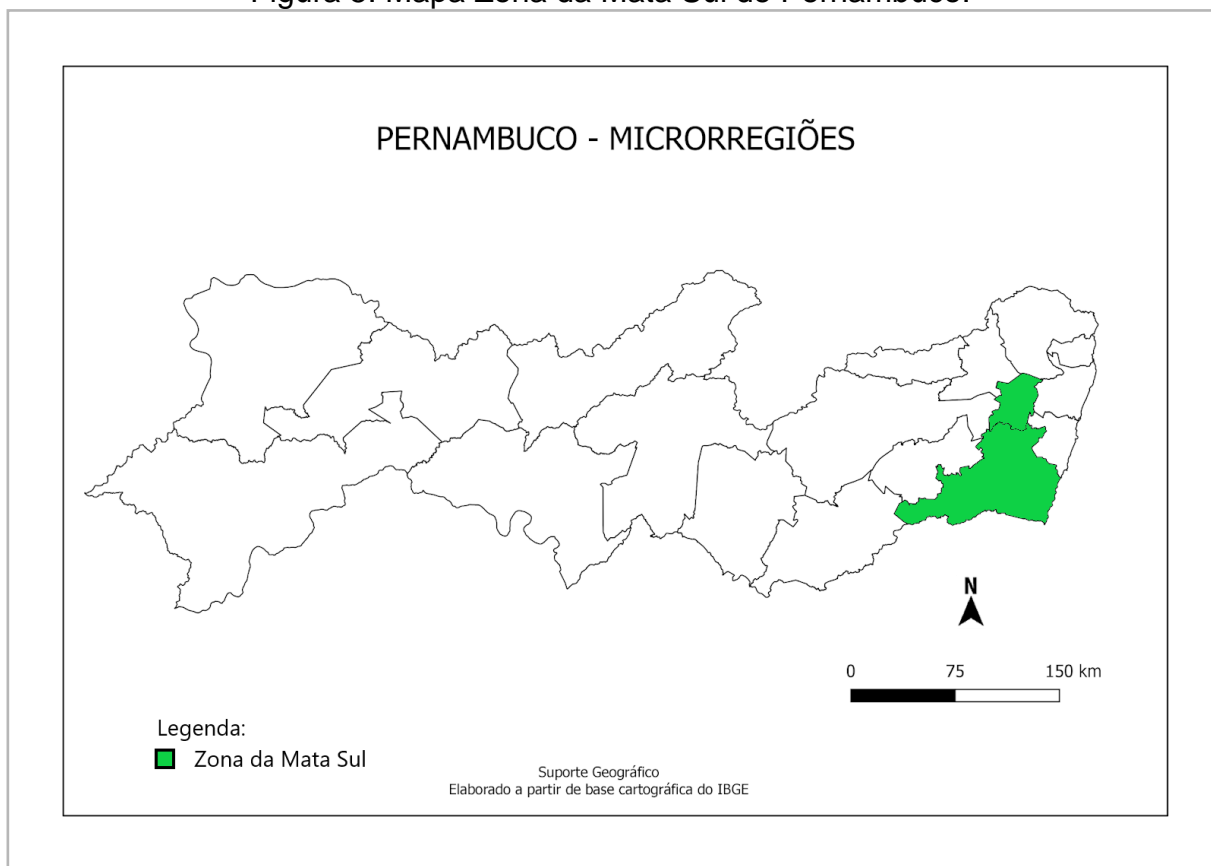
O trabalho foi dividido em 3 etapas, sendo a primeira, dedicada à revisão bibliográfica, com a intenção de entender o cicloturismo.

Na segunda etapa, realizou-se um diagnóstico do cicloturismo em Pernambuco. Buscou-se definir o perfil do cicloturista do estado e compará-lo com os dados do perfil do praticante nacional, realizada pelo observatório do Cicloturismo, entre 2008 e 2018. Essa fase foi obtida através da aplicação de questionários de múltipla escolha, criado no *Google Forms* contendo duas seções, uma com 3 questões e a outra com 17 (Apêndice A).

O processo começou com o contato individual de alguns cicloturistas, até ganhar proporções maiores, sendo divulgado em grupos de cicloturismo como: “Circuito Ecopedal de Pernambuco” e “Loucos por Bike PE” e pela empresa “BICITOUR Brasil Cicloturismo” responsável pela maioria das respostas. Outro ator entrevistado foi o sócio da empresa “BICITOUR Brasil Cicloturismo” e fundador do “Clube de Cicloturismo de Pernambuco”. Essa entrevista (Apêndice B) teve a finalidade de compreender as características do cicloturismo e atingir o segundo objetivo específico proposto, definir critérios para a criação de uma rota. Por último, procurou-se captar informações sobre a Rota do Agreste de cicloturismo em Pernambuco por ser a primeira rota criada no estado. Para isso, foi necessário entrevistar o ex-Gerente de Mobilidade da Secretaria de Turismo, Esporte e Lazer e antigo gestor do programa “Pedala PE” (Apêndice C), a nova Gerente de Mobilidade (Apêndice D) em conjunto com respostas dos cicloturistas que realizaram a rota do Agreste (Apêndice E).

A terceira etapa do trabalho, teve o intuito de eleger os municípios para a projeção de rotas cicloturísticas no estado. Como área de estudo, definiu-se a “Zona da Mata Sul” de Pernambuco (Figura 5). Essa área é composta por 24 (vinte quatro) municípios (BDE, 2000), que têm a distância da capital Recife variando entre 64 e 144 km (MDA, 2006) e desempenha papel fundamental na economia do estado, desde iniciativas de atividades turísticas até a produção agrícola (MDA/SDT, 2011). Aspectos históricos, comunidades tradicionais e recursos naturais abundantes fazem parte da caracterização territorial da região, que justificam a escolha do local para as prospecções.

Figura 5: Mapa Zona da Mata Sul de Pernambuco.



Fonte: Suporte Geográfico (2017) acrescido de adaptação própria.

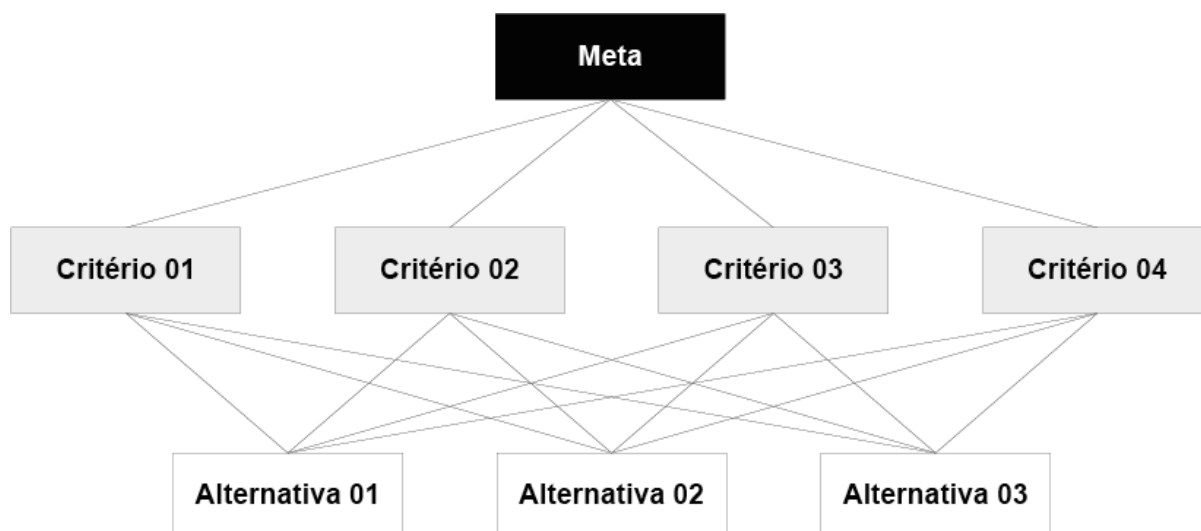
Para eleger os principais critérios na opinião dos cicloturistas do “Circuito Ecopedal de Pernambuco” e do “Loucos por Bike PE”, foram criados formulário para captação dos dados. Após a escolha dos critérios, utilizou-se um processo de priorização desses critérios, que foi feito a partir de uma análise estatística multivariada: “*Analytic Hierarchy Process*” - AHP. Esse método auxilia na tomada de decisão e tem o propósito de reproduzir o raciocínio humano no que diz respeito à comparação de elementos de um conjunto (SAATY, 1994). Os cálculos foram realizados com auxílio da ferramenta “*Microsoft Excel*”. O método é dividido nas seguintes fases:

(i) construção da hierarquia – partindo-se de um problema conhecido, deve-se estruturá-lo em níveis hierárquicos, de modo a facilitar a sua compreensão e a sua avaliação, dando visibilidade ao raciocínio humano. São identificados os elementos-chave para a tomada de decisão e organizados por afinidade; **(ii) definição das prioridades** – o decisor, com sua habilidade, relaciona os objetos às situações identificadas, fazendo comparações pareadas de acordo com os critérios analisados; **(iii) avaliação da consistência** pelo fato de se trabalhar com valores subjetivos, pode haver inconsistências nos dados obtidos dos especialistas, os quais devem ser cuidadosamente avaliados por intermédio do grau de

consistência, que deve ser menor que 0,1.(FAVRETTO; NOTTAR, 2016).

- (i) A primeira fase é a construção da hierarquia dos elementos (Figura 6), indicados pelos cicloturistas e por empresários do setor. Os dados foram agrupados em três grupos (Critérios), contendo subcritérios, que depois de comparações e avaliações matemáticas, indicam os municípios mais propícios para implantação das rotas (Alternativa).

Figura 6- Exemplo da Hierarquização na metodologia AHP.



Fonte: Vargas (2010).

Para de fato realizar o processo de hierarquização, foi feito o preenchimento de quatro matrizes, respondida por pesquisadora da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). A avaliação consiste na comparação dos critérios e subcritérios “par a par”, respondendo a duas perguntas: qual dos critérios/subcritérios é mais importante que o outro (tabela 2) (no caso do trabalho em foco: qual dos dois elementos é mais importante numa rota cicloturística), e com que intensidade, usando a escala de 1 a 9 (Tabela 3) (SAATY, 1980). A matriz tem um valor de igualdade (valor 1) quando a comparação é feita entre os mesmos pares (C1 x C1) pois, logicamente eles são iguais. O restante do preenchimento é feito somente na metade da parte inferior da matriz, sendo a parte superior um espelho dos valores invertidos (tabela 3). A pergunta é sempre feita com relação ao elemento da linha em relação ao da coluna.

Segundo Belderrain e Costa (2009), este trabalho se caracteriza por ser um “processo efetivo que facilita a estruturação e clareza, de modo a minimizar a perda de tempo e de recursos com discussões improdutivas e mostra o que realmente interessa para a tomada de decisão”. Grandzol (2005) descreve que, através de comparações aos pares em cada nível da hierarquia baseadas na escala de prioridades do AHP, os participantes desenvolvem pesos relativos, chamados de prioridades, para diferenciar a importância dos critérios.

Tabela 2- Matriz de Critérios.

Critérios	C1	C2	C3	C4
C1	1	1/3	1/5	1/9
C2	3 ⁽⁴⁾	1	1/7	1/5
C3	5	7	1	1/3
C4	9	5	3	1

(ii) C1- Critério 1; C2- Critério 2; C3- Critério 3; C4- Critério 4

4 – O critério C2 é pouco mais importante (valor 3), que o critério C1

Fonte: O Autor (2019).

Tabela 3 - Valores de grandeza para comparação par a par entre critérios.

Pontuação principal	Definição da pontuação
1	Mesma importância
3	Pouca importância
5	Grande importância
7	Importância elevada
9	Importância absoluta
2, 4, 6, 8	Valores intermediários entre pontuações principais

Fonte: Adaptado de Saaty (1980).

(ii) A segunda fase é a verificação do índice de consistência que norteiam o **preenchimento coerente** da matriz do ponto de vista matemático, necessário para calcular a soma dos erros das diversas correlações entre os pares. O resultado acima de 10% demonstra que a matriz não foi preenchida corretamente.

Exemplificando o que esse cálculo assegura temos que:

Se o critério C1 for considerado 5x mais importante que o C2;

Que o critério C2 foi considerado 3x mais importante que o C3;

O critério C1 não pode ser menos importante que o C3.

Matematicamente Saaty (1980) construiu uma tabela de índices randômicos (Tabela 4) que deve ser utilizada para averiguação do preenchimento de matrizes. O cálculo (equações 1 e 2) utiliza da divisão do índice de consistência (CI) pelo índice randômico (RI), que depende do número de critérios utilizados (Tabela 5).

$$RC = \frac{CI}{RI_{(1)}}$$

$$CI = \frac{\lambda_{\text{máx}} - n}{n - 1}$$

Tabela 4 – Índices Randômicos para cálculo do índice de consistência.

N	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
CR Randômico	0	0	0,58	0,9	1,12	1,24	1,32	1,41	1,45	1,49	1,51

Fonte: Adaptado de Saaty(1980).

Utilizando as informações acima, um exemplo com dados aleatórios de como ficaria o cálculo completo:

Tabela 5 – Exemplo de preenchimento de matriz e cálculo dos indicadores.

	Valor			Decimal			Indicadores				
	C1	C2	C3	C1	C2	C3	A.V	V.N	λ -max	IC	IR
C1	1	1/3	1/5	1	0,33	0,2	0,41	10,07%			
C2	3	1	1/4	3	1	0,25	0,91	22,55%	3,13	0,06	0,58
C3	5	4	1	5	4	1	2,71	67,38%			
Somatório				9	5,33	1,45	4,03	100,00%			

Fonte: Adaptado de Bezerra et al. (2011).

Legenda:

1. C1/ C2/ C3: Critérios definidos na hierarquização;
2. Valor: Números preenchidos segundo a tabela 2;
3. Decimal: Valores em formato decimal;
4. O auto vetor é calculado com a média geométrica da linha de cada critério,
5. O V. N. (vetor normalizado) é resultado em porcentagem de quanto vale cada auto vetor em relação ao somatório dos auto vetores;
6. O auto valor máximo (λ -max) é a multiplicação do somatório da matriz decimal pelo dos vetores normalizados respectivos;
7. O índice de consistência $IC = (\lambda_{\text{max}} - n) / (n - 1)$, $IC = (3,13 - 3) / 2 = 0,06$;
8. O índice randômico, sugerido por Saaty (1980) para matriz de ordem 3 é igual a 0,58;
9. A razão de consistência $(RC) = IC / IR$, sendo $= (0,06 / 0,58) = 0,103$; não estando consistente.

Finalizado a parte de hierarquização dos critérios e subcritérios, foi realizado um levantamento de dados municipais, através do Inventário da Oferta Turística de Pernambuco (INVTUR PE), para saber quais cidades apresentavam os critérios e subcritérios escolhidos pelos entrevistados. Foi criado um mapa demonstrando possíveis locais para implantação das rotas e como elas poderia se interligar, utilizando-se o *QGIS*, *Google Earth* e o *Google Maps*.

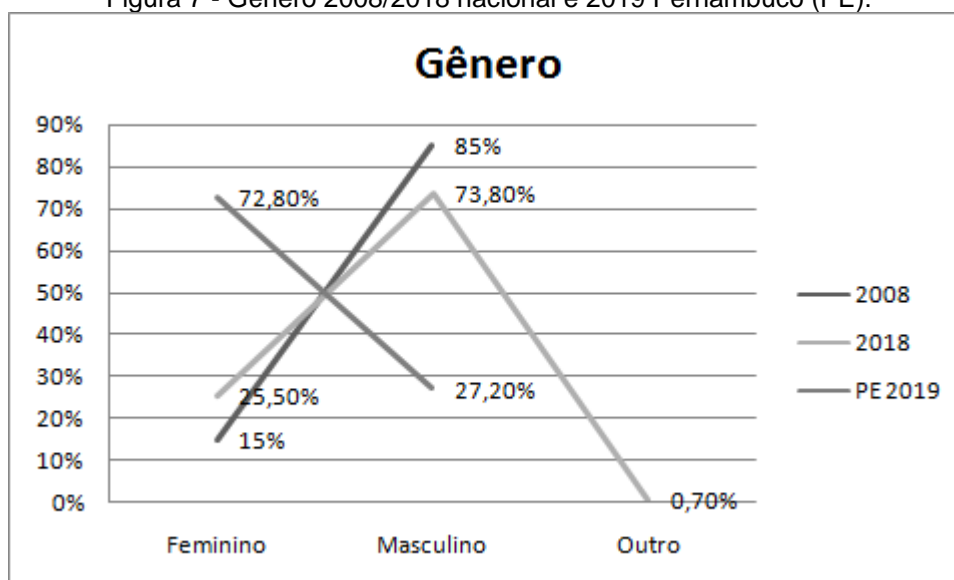
5 RESULTADOS

5.1 Perfil do cicloturista de Pernambuco

Os resultados contaram com 92 respostas válidas na primeira seção e 75 na segunda. A primeira pergunta do questionário com o título “Reside em Pernambuco?” teve a intenção de delimitar o público-alvo, para apenas entender as características do cicloturistas de Pernambuco.

A segunda pergunta teve o objetivo de comparar se havia uma diferença muito grande entre pessoas do sexo masculino e feminino que se envolvem com cicloturismo ou tem interesse em realizá-lo futuramente (Figura 7).

Figura 7 - Gênero 2008/2018 nacional e 2019 Pernambuco (PE).

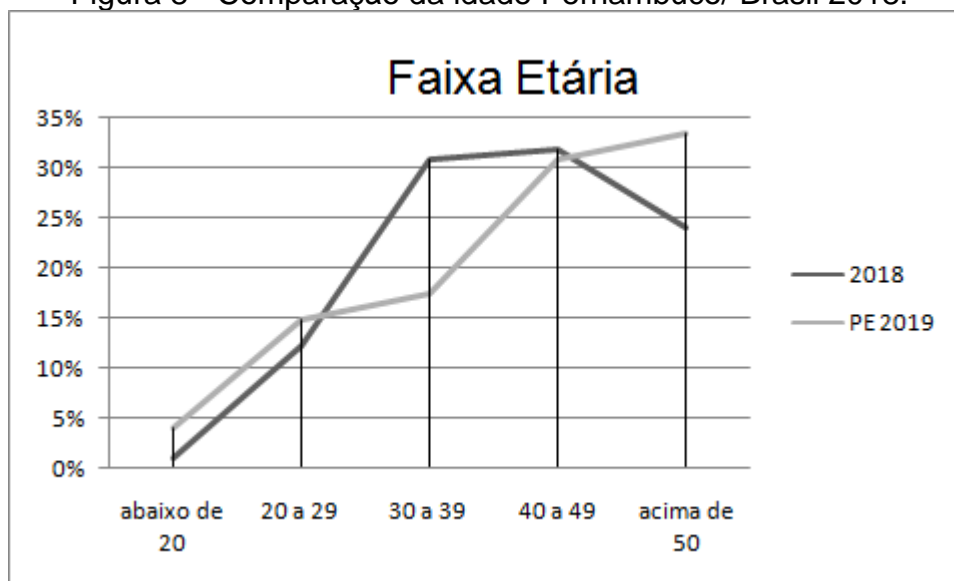


Fonte: O Autor (2019).

A terceira pergunta definiu quem possui experiência em cicloviagens e quem ainda estava em planejamento, tendo 80,4% com experiência. No âmbito nacional, em 2008, 70% responderam nas entrevistas possuírem experiências com cicloturismo e em 2018, cerca de 49,9% afirmam ter realizado cicloviagens no Brasil nos últimos cinco anos.

A quarta pergunta teve o objetivo de entender a faixa etária dos cicloturistas praticantes (Figura 8). Em 2008, o país possuía a maior concentração na faixa de 26 a 35 (45%). Essa faixa aumentou em 2018 nacional e 2019 local, pois se mantém alta entre 40 e 49 anos.

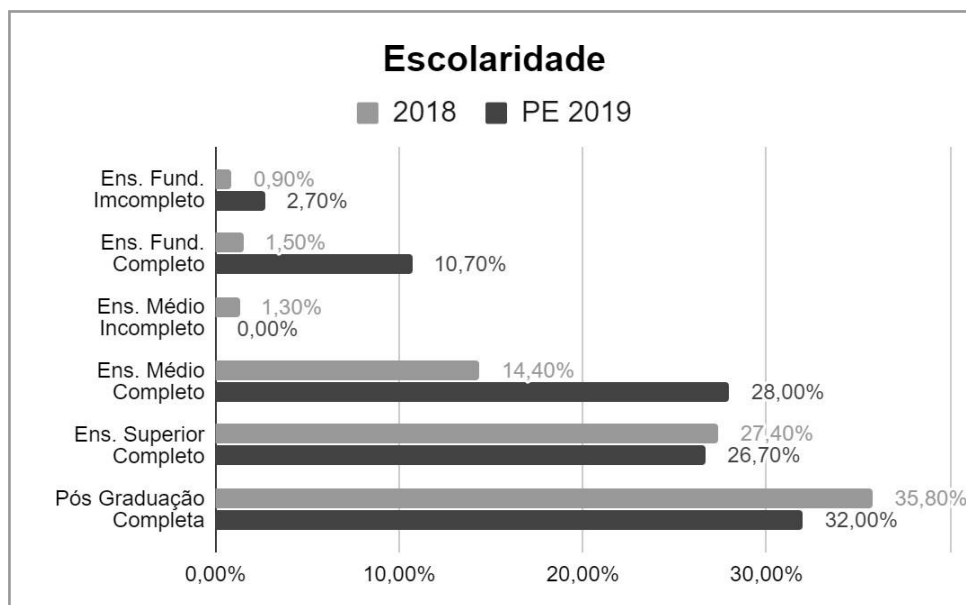
Figura 8 - Comparação da idade Pernambuco/ Brasil 2018.



Fonte: O Autor (2019).

A quinta pergunta informa a escolaridade dos cicloturistas. Não possui dados nacionais em 2008. Já em 2018, os 18,6% que não entrou no gráfico se refere a: Ensino Básico Completo (0,6%); Ensino Superior Incompleto (13,1%) e Pós-Graduação Incompleta (4,9%) (Figura 9). É possível perceber que tanto no nacional como regional o perfil do cicloturista são, em sua maioria, de pessoas com graduação acadêmica.

Figura 9 - Comparação Escolaridade Nacional 2018/ Pernambuco 2019.

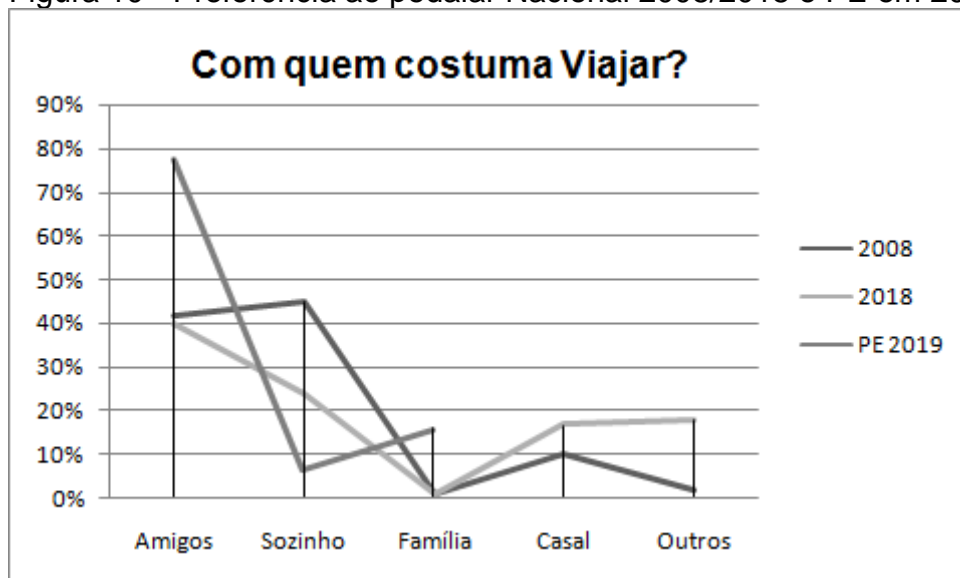


Fonte: O Autor (2019).

A sexta pergunta mostra com quem os cicloturistas preferem pedalar em suas

viagens. (Figura 10). Pode-se dizer que os três indicadores se encontram em viagem com amigos como maior indicador em 2019 e 2018 e segundo maior em 2008.

Figura 10 - Preferência ao pedalar Nacional 2008/2018 e PE em 2019



Fonte: O Autor (2019).

A sétima pergunta pretendia entender a principal motivação do cicloturista quando vai realizar as ciclovias (Tabela 6). Em 2018, permitiu-se a escolha de duas alternativas, por isso, a porcentagem passa de 100%. A alternativa que sempre ficou como um dos maiores resultados, é a de "Natureza/ paisagem", sendo possível afirmar que esse se caracteriza com um critério consideravelmente relevante numa rota.

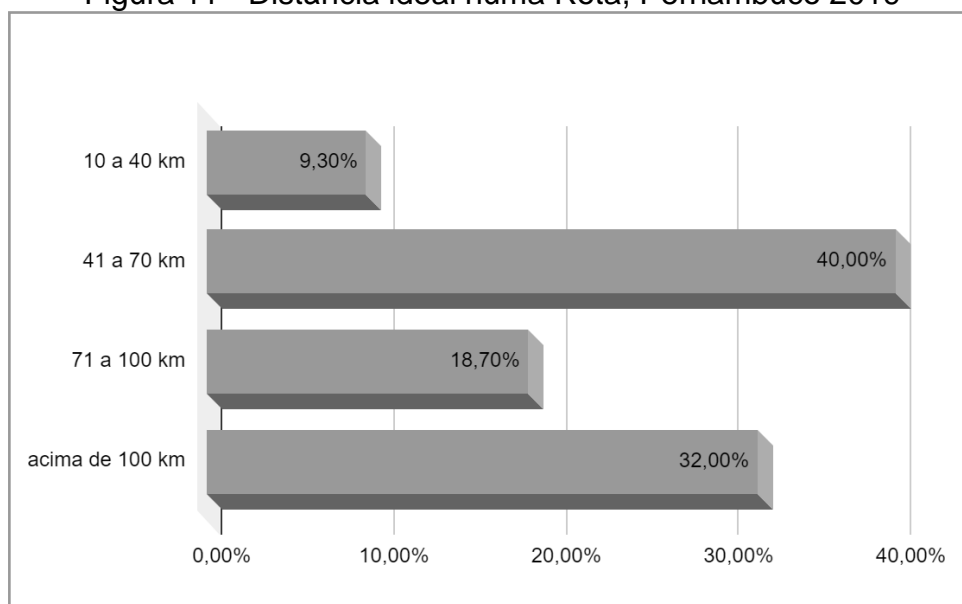
Tabela 6 - Motivação dos cicloturistas no país em 2008/2018 e PE 2019.

Ano/Critérios	Natureza/paisagem (%)	Aventura (%)	Conhecer novos lugares (%)
2008	35	44	-
2018	51,4	56,7	-
PE 2019	24	-	50,7

Fonte: O Autor (2019).

A oitava pergunta é sobre a distância que é considerada ideal no ponto de vista dos que costumam utilizar rotas (Figura 11). Não há dados em 2018, entretanto em 2008 os dados apontaram 52% consideram a rota ideal entre 50 a 100 km.

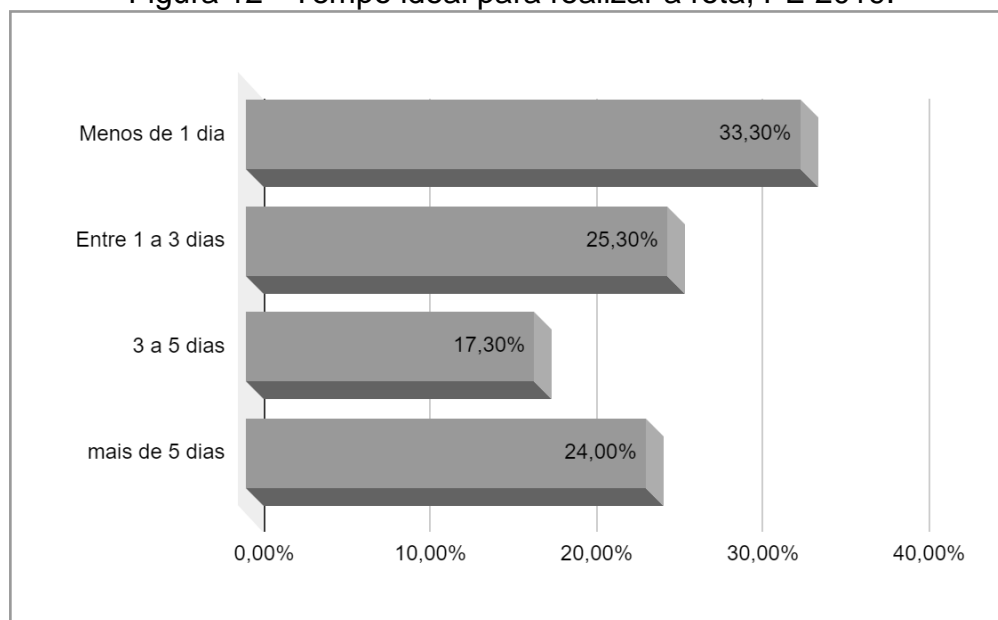
Figura 11 - Distância ideal numa Rota, Pernambuco 2019



Fonte: O Autor (2019).

A nona pergunta traz relação com a anterior para entender qual é o tempo ideal para se completar uma rota (Figura 12). Não há dados nacionais em 2008. Percebe-se que rotas para se realizar mais de 1 dia equivalem a 66,7%.

Figura 12 - Tempo ideal para realizar a rota, PE 2019.



Fonte: O Autor (2019).

Em 2018, os dados nacionais trouxeram uma equivalência entre tempo de rota e estado civil dos entrevistados (Tabela 7). Com casados tendo a preferência de rotas de duração de 4 a 7 dias; Divorciados com preferência entre 20 a 30 dias;

Solteiros com rotas de mais de 30 dias; e Viúvos entre 8 e 14 dias.

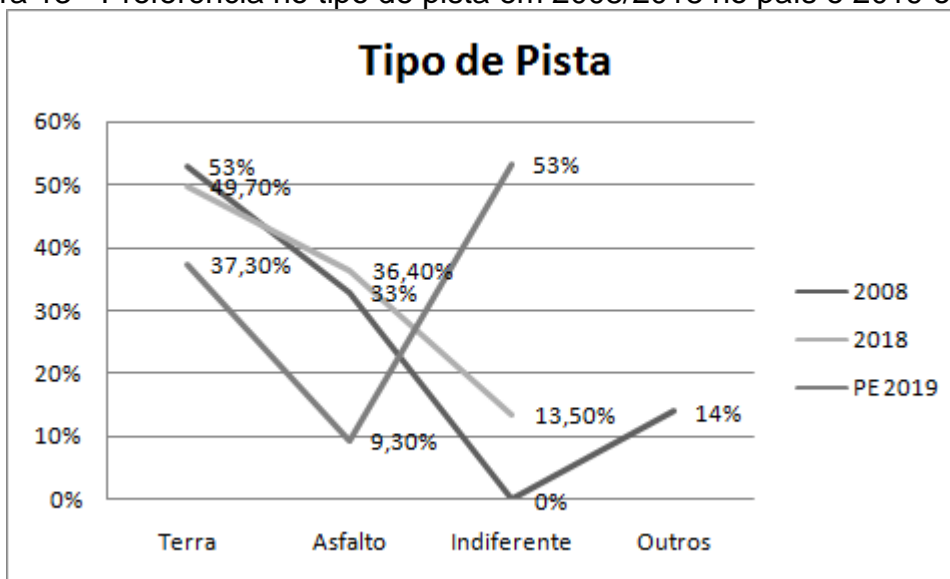
Tabela 7 - Tempo ideal vs estado civil em 2018.

Duração	Casado(a)	Divorciado(a)	Solteiro(a)	Viúvo(a)	
De 2 a 3 dias	59,7%	7,8%	31,6%	0,9%	100%
De 4 a 7 dias	63,9%	11,2%	24,1%	0,8%	100%
De 8 a 14 dias	54,4%	8,8%	35,1%	1,8%	100%
Entre 15 e 20 dias	36,7%	6,7%	56,7%		100%
Entre 20 e 30 dias	30,8%	23,1%	46,2%		100%
Mais de 30 dias	31,6%		68,4%		100%

Fonte: Planett (2019).

A décima pergunta se refere a preferência do tipo de pista para pedalar (Figura 13). Percebe-se que a quantidade de respostas na alternativa “Terra” são similares entre os índices, mas em Pernambuco, os cicloturistas se importam mais com a quantidade de carros trafegando no percurso do que o tipo de pista.

Figura 13 - Preferência no tipo de pista em 2008/2018 no país e 2019 em PE.

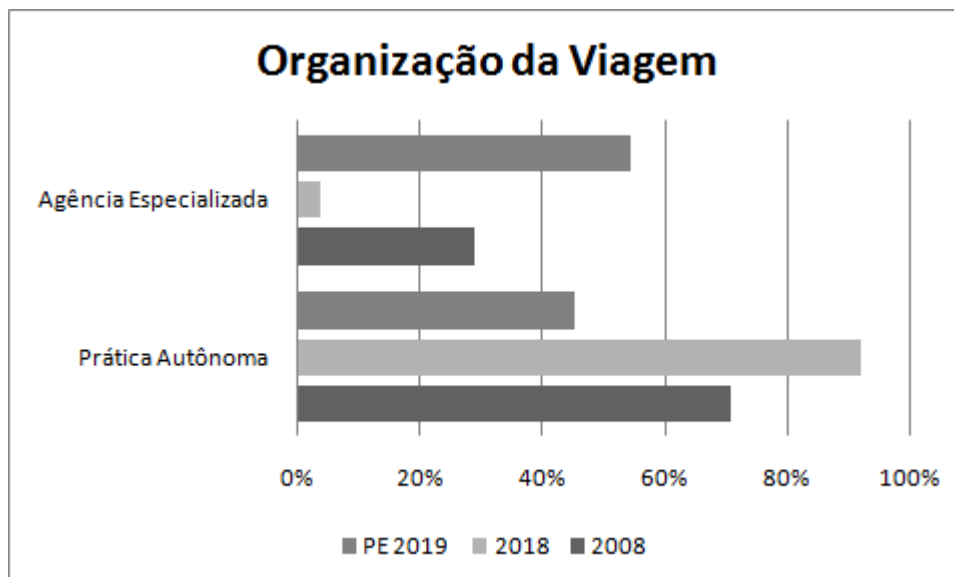


Fonte: O Autor (2019).

A décima primeira questão serve para entender como os cicloturistas costumam organizar suas viagens (Figura 14). A prática autônoma é a mais

realizada, contudo pode-se observar que em Pernambuco a utilização de agência especializada é bem presente.

Figura 14 - Organização da Viagem 2008/2018 nacional e 2019 PE.

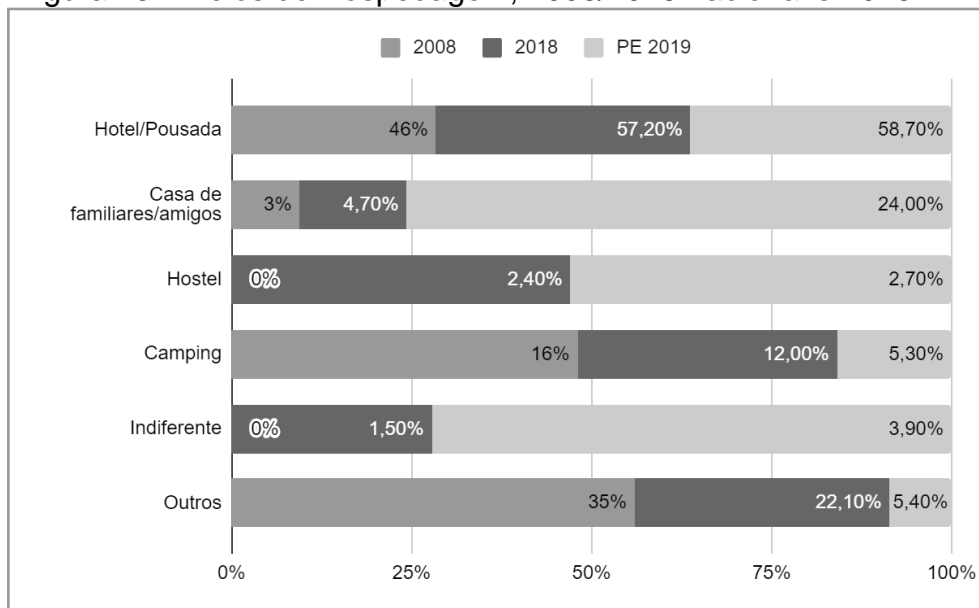


Fonte: O Autor (2019).

A décima segunda pergunta é associada a pergunta anterior e procura saber quantas pessoas já utilizaram agências especializadas. Tendo 17,3% de respostas afirmativas. A décima terceira, então, procura entender qual é a motivação para contratação de agência especializada. Em Pernambuco, 53,3% afirma que “Equipe de Apoio/Segurança” é a melhor opção, porcentagem parecida com a de 2008, que teve 49% de respostas no mesmo item. Já em 2018, o indicador com maior resposta foi “Conhecimento de roteiro” com 19,6% das afirmativas.

Com a décima quarta pergunta é possível saber a preferência no quesito Hospedagem (Figura 15). Nota-se que o cicloturista não mudou sua escolha nesse item, continuando nesses dez anos, a preferir a opção “Hotel/pousada”. O quesito Aluguel de casa/quarto entrou como dados de “Hostel” em 2018.

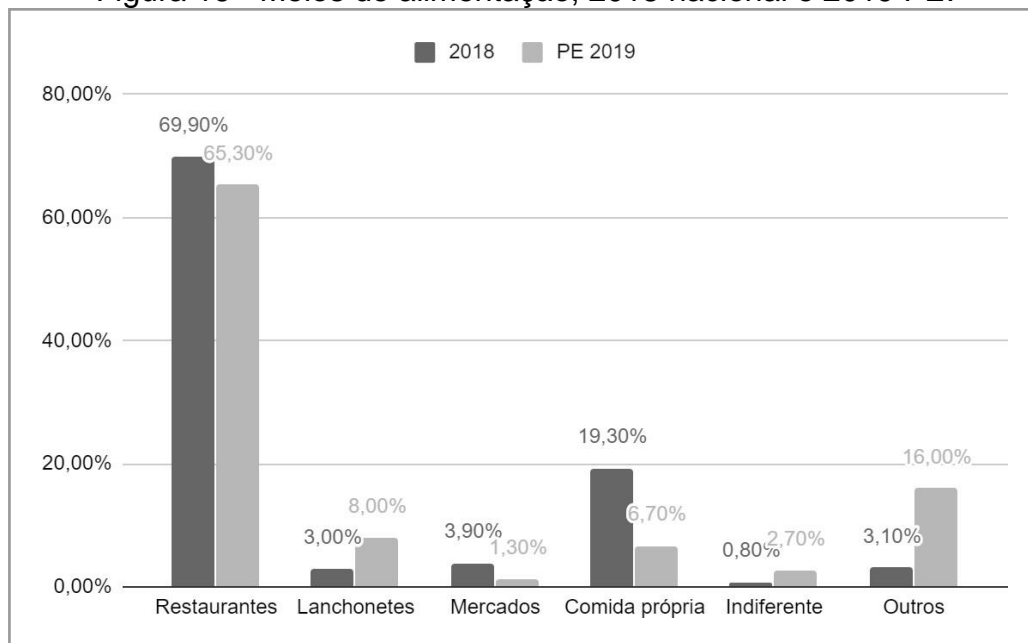
Figura 15 - Meios de Hospedagem, 2008/2018 nacional e 2019 PE.



Fonte: O Autor (2019).

A décima quinta questão traz a preferência de alimentação (Figura 16). Não há dados nacionais em 2008. Os cicloturistas utilizam na maioria dos casos, restaurantes no quesito de alimentação.

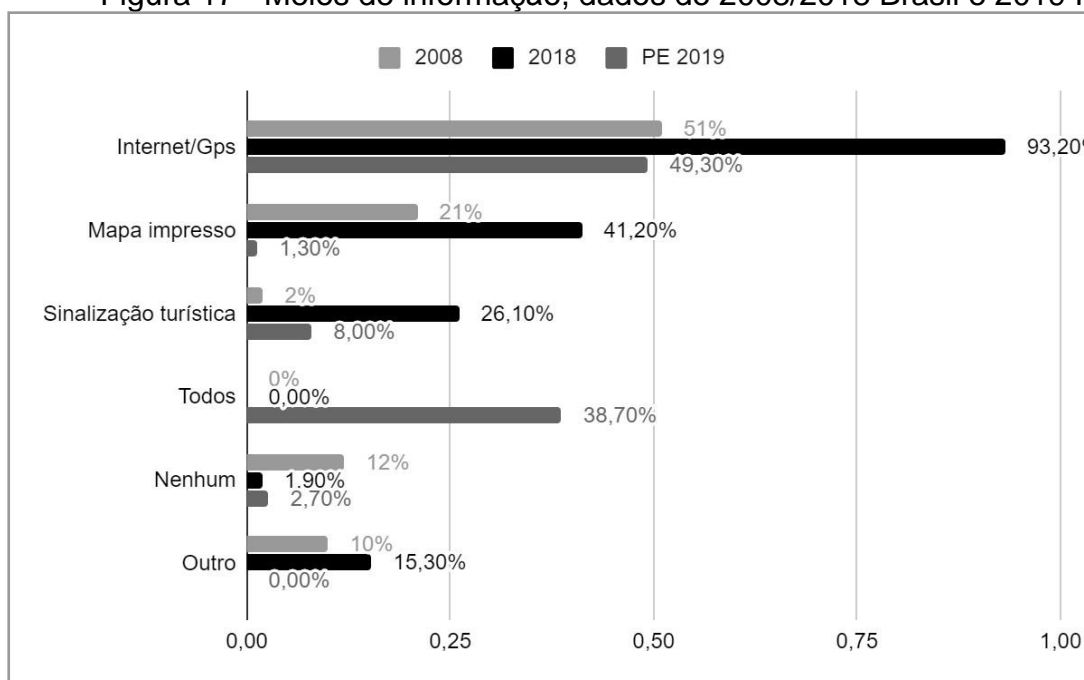
Figura 16 - Meios de alimentação, 2018 nacional e 2019 PE.



Fonte: O Autor (2019).

A décima sexta pergunta diz respeito a preferência de informação nos anos de 2008/2018 dados nacionais e 2019 dados de Pernambuco (Figura 17).

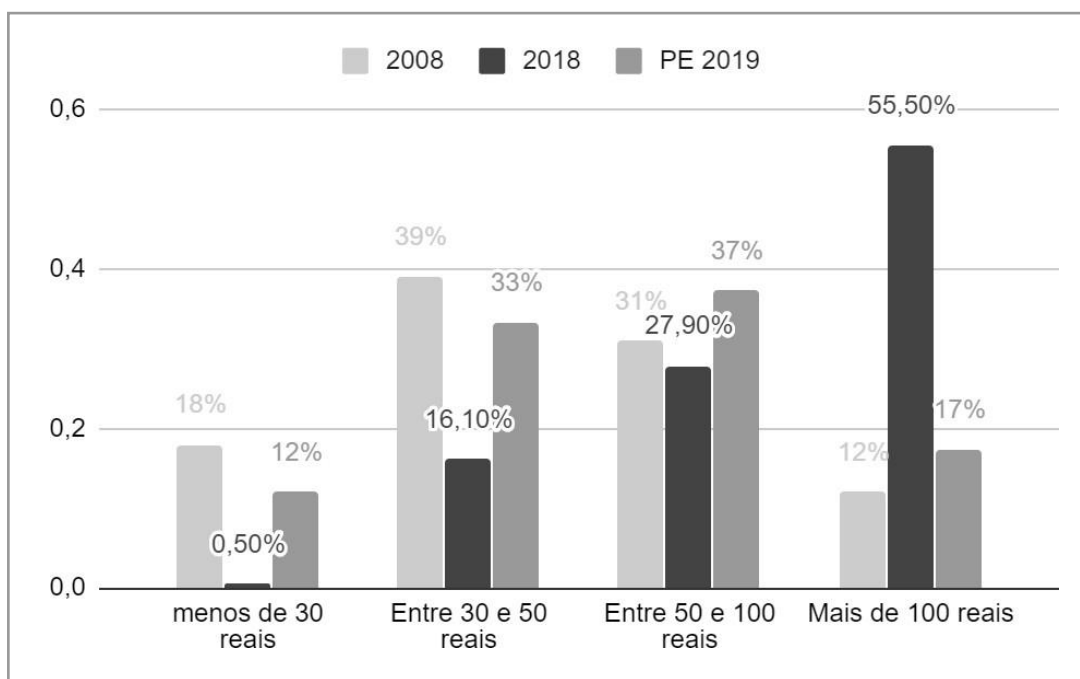
Figura 17 - Meios de informação, dados de 2008/2018 Brasil e 2019 PE.



Fonte: O Autor (2019).

A décima sétima questão e a décima oitava, tratam dos gastos na cicloturismo, a primeira em relação ao orçamento máximo gasto por dia (Figura 18) e a segunda é sobre o principal gasto na rota, que segundo os cicloturistas pernambucanos, Meios de Hospedagem e Meios de transporte equivalem a 55,4% dos gastos.

Figura 18 - Orçamento diário, dados de 2008 e 2018 BR e 2019 PE.



Fonte: O Autor (2019).

A décima nona traz a questão “O que você mais gosta de observar durante a rota?” e cerca de 85% responderam “natureza/ paisagem”; os demais ficaram no quesito “arquitetura das cidades” e “igrejas/museus”. Por último, a pergunta se os cicloturistas “utilizariam uma rota no interior do estado de Pernambuco?” obteve 100% de aceitação.

5.2 Do empresário da BICITOUR

A entrevista realizada com o sócio da empresa Bicitour Brasil Cicloturismo e fundador do clube de cicloturismo em Pernambuco, teve o propósito de entender o ponto de vista de um ciclovianjante que também trabalha com o cicloturismo e identificar os principais critérios para implementação de uma rota cicloturística em sua opinião.

O primeiro contato foi realizado através da *internet* para marcar uma entrevista. O empresário se disponibilizou em fazer, além disso, uma palestra sobre Cicloturismo no IFPE campus Recife, nos turnos da manhã e da noite, para o curso superior tecnológico em Gestão de Turismo. A palestra ocorreu no dia 02 de outubro de 2019. A primeira pergunta respondida foi a diferença entre cicloturista e ciclovianjante. Segundo o dirigente:

Todo cicloviajante pode ser um cicloturista mas nem todo cicloturista é um cicloviajante. Cicloviajante pega sua bicicleta e vai sem destino, faz a parte turística porque aproveita para conhecer a cidade, e o cicloturista vai diretamente naquela rota que já está pronta na cidade. [...] o cicloturista aproveita da infraestrutura montada para fazer a rota. **(Sócio da empresa Bicitour Brasil Cicloturismo e fundador do clube de cicloturismo em Pernambuco).**

As definições de cicloturista e cicloviajante são usados como sinônimo em artigos acadêmicos, e foi observado que entre os praticantes são considerados termos distintos. As pesquisas se focou no termo cicloturista por ter como público alvo os adeptos a rotas implementadas. Em seguida, o empresário explica o tempo de contato que possui com o cicloturismo:

[...]Sou cicloviajante, conseqüentemente cicloturista, faço viagens há uns seis anos, já conheci vários lugares.

[...] a gente tem uma empresa chamada Bicitour Brasil tem dois anos, eu e mais dois sócios, somos cicloviajantes, a gente se juntou para mostrar uma forma diferente de viajar...**(Sócio da empresa Bicitour Brasil Cicloturismo e fundador do clube de cicloturismo em Pernambuco).**

É notável que a experiência pessoal com cicloviajantes foram essenciais para abrir uma empresa, pois a partir daí, a necessidade dos clientes cicloturistas são mais facilmente atendidas. O empresário segue explicando o quanto o cicloturista é bem acolhido pela comunidade e atenta que devem sempre lembrar que estão apenas de passagem, não devendo interferir na cultura ou em qualquer coisa que na sua opinião esteja errado, principalmente para os cicloviajantes que estão sozinhos. Seguiu apontando a importância de estar confortável durante as rotas e levar apenas o que é necessário.

Continuou explicando sua experiência na Europa, recebendo o passaporte (Figura 19) que vai carimbando conforme vai passando pelas cidades e no final recebe o certificado (Figura 20), sendo um modo de incentivar os cicloviajantes a realizar todo o percurso e ter de comprovar que o realizou. Ele também falou sobre um bom exemplo de placa que encontrou na rota do Caminho do Imperador, a placa tem informações em outras línguas, distância entre a próxima placa, o número da placa e o trecho entre o trajeto que o ciclista se encontra.

Figura 19 - Passaporte Estrada Real



Fonte: Autor (2019).

Figura 20- Certificado Circuito Vale Europeu



Ademais, o empresário explicou sobre as rotas comercializadas por sua empresa, as que já possuem caminhos consolidados e as rotas criadas por eles. Surgiu então, a pergunta de quais são os aspectos que se deve tomar em consideração ao criar uma rota, a resposta então foi:

[...] Primeiro são os **pontos turísticos da região**, o que tem de pontos turísticos na região, tentar passar por perto ou passar pela frente, sempre tá no manual que você vai passar pro viajante, dizendo o que tem lá naquela cidade. **Paisagem** também, se puder subir no alto pra você ter uma vista boa, é bom que você tem aquela visão maravilhosa, tem que tá bem **sinalizado**, é uma coisa que as pessoas procuram muito[...] basicamente isso, outra coisa, vê questão de **pousadas**, pousadas em conta que sejam legais. **(Sócio da empresa Bicitour Brasil Cicloturismo e fundador do clube de cicloturismo em Pernambuco)**

Ainda sobre criação das rotas, surgiram mais duas perguntas, a se em qualquer lugar pode se criar uma rota ou seria ideal seguir uma história ou a natureza e o que caracteriza uma rota de nível leve, médio ou difícil.

O ideal é que tenha misturado a **parte histórica** ou **parte de natureza** né, as **cachoeiras**, a parte de **culinária** também [...] ter um apelo natural específico, **apelo religioso**, mas o que importa é ser bem sinalizada e ter **apoio**. **(Sócio da empresa Bicitour Brasil Cicloturismo e fundador do clube de cicloturismo em Pernambuco)**.

A gente define o nível por questão de **altimetria** e distância de um ponto de apoio para o outro, se para chegar num apoio você vai percorrer 5 km ou 20 km e também com a questão da sinalização. [...]

se juntar só a questão da bicicleta 10 a 15 km, tá excelente, de um ponto de apoio pro outro, mas se juntar a parte de caminhada com bicicleta, no máximo é 5 km. **(Sócio da empresa Bicitour Brasil Cicloturismo e fundador do clube de cicloturismo em Pernambuco).**

O entrevistado costuma criar rotas para vender em sua empresa e acredita no cicloturismo como uma ferramenta que pode ser utilizada como um meio de desenvolvimento social.

5.3 Dos especialistas e praticantes sobre a rota do agreste de Pernambuco

A primeira rota de cicloturismo de Pernambuco, está localizada no agreste do estado e possui 182,60 km de trilha turística (Figura 21), e está dividida em quatro trechos, sendo eles: de Gravatá para Serra Negra (31 km), de Serra Negra a Caruaru (31,8 km), de Caruaru a Bonito (52 km), e de Bonito a Gravatá, passando por Sairé (67,7 km).(ALMEIDA et. al, 2017).

Figura 21 - Mapa rota do Agreste.



Fonte: ALMEIDA et. al (2017).

Segundo o ex-Gerente de mobilidade responsável pela gestão do programa Pedala PE, da Secretaria de Turismo, Esporte e Lazer de Pernambuco, sobre o programa responsável pela criação da rota:

O programa Pedala PE tem por atribuições dar apoio a todos os municípios de Pernambuco, isso inclui qualquer demanda relativa ao uso da bicicleta, inclusive cicloturismo, nesse sentido foi estimulada a criação da Rota do Agreste. Essa rota foi mapeada, georreferenciada e sinalizada com 323 placas de sinalização, e foi entregue em 2018 e demanda uma gestão junto com os municípios onde a rota passa. **(Ex-Gerente de Mobilidade, SETUREL).**

No projeto de implantação da rota, a Empetur (2015), escolheu 5 tipos de placas para a sinalização (Quadro 3).

Quadro 3 - Placa de sinalização da Rota do Agreste.

Placa tipo 1 (PL-01)	A informação contida neste tipo de placa é com a indicação do trajeto da trilha, como setas de direita ou esquerda, bifurcação, frente, etc. Cada indicação dependerá do local de instalação da placa e está indicado no item 6 deste projeto.
Placa tipo 2 (PL-02)	Assim como a placa tipo 1 (PL-01), a PL-02 faz a indicação do trajeto da trilha bem como tem informações sobre distância daquele ponto ao fim da trilha e também altitude do ponto em questão.
Placa tipo 3 (PL-03)	Essas placas marcam início ou fim da ciclotrilha. Quando a PL03 for a marcação de início, além de inscrição de início, também será gravada a seta indicativa da direção que deve ser tomada para o circuito.
Placa tipo 4 (PL-04)	A PL-04 traz como informações a setas direcionais e indicação de fim de uma etapa da ciclotrilha e início da nova etapa.
Placa tipo 5 (PL-05)	É do tipo placa diretório, onde está apresenta informações adicionais, como o mapa indicativo das rotas(etapas) da trilha e informações sobre o local. Este tipo de placa, por conter mais informações, possui dimensão diferente das anteriores.

Fonte: Adaptado de Empetur (2015)

No que se refere às placas, o empresário da BICITOUR BRASIL CICLOTURISMO afirmou que não existe uma placa de sinalização padrão internacional para informar o caminho para os cicloturistas, podendo cada estado seguir seu modelo, entretanto precisa haver um estudo mais aprofundado na implantação dessas placas pois segundo ele, na Rota do Agreste:

[..] essas placas praticamente não existem mais [...] roubaram, destruíram, carro passa, porque algumas eles colocaram numa curva, o carro passa e derruba[...] **(Empresário- Representante do clube de cicloturismo em Pernambuco).**

Essa ocorrência pode ser explicada, pois mudou a gestão e segundo a nova gerente da SETUREL, que só pôde responder a 3 perguntas por não estar inteirada no processo, perdeu-se o foco na rota do agreste após a saída do ex-gerente que foi responsável por implantar o projeto e atualmente tem sido um movimento da comunidade que continua fazendo o percurso.

[...]não houve continuidade no trabalho pois os investimentos agora estão voltados para o programa “Bora Pernambucar” [...]

[...] possuem interesse em incentivar o projeto, mas no momento não há uma pessoa que possua experiência na área. **(Atual Gerente de ciclomobilidade da SETUREL)**

Ademais, mesmo com a falta da sinalização, o empresário refez a rota e disponibilizou em aplicativo para aqueles que a utilizam. Ele também continua vendendo pacotes da Rota do Agreste já que tem demanda e porquê:

[..] eu adoro essa rota, porque tem paisagens lindas, tem sacrifícios, tem umas subidas, e todo trajeto tem partes planas e parte com subidas, se não der o pessoal, desce da bicicleta e empurra não faz mal a ninguém[...]. **(Empresário- Representante do clube de cicloturismo em Pernambuco).**

A falta das placas atingiu os cicloturistas que tiveram sua única reclamação a sinalização. Este TCC fez, em parceria com a Bicitour, um formulário (Anexo E) para um grupo de 12 pessoas que realizaram todo o percurso, desses 7 responderam, sendo 57% tendo prática com o cicloturismo a mais de 3 anos e 28,6% do gênero feminino. Em relação a sinalização e localização, 14,3% e 100% acharam boas respectivamente. A paisagem recebeu 57,1% no quesito o que mais lhe agradou da rota. 42,9% afirmou ter gasto mais de R\$ 300,00 e 100% indicaria a rota para outros cicloturistas.

6 DETALHAMENTO DA PROPOSTA IMPLANTAÇÃO DE UMA ROTA CICLOTURÍSTICA NA ZONA DA MATA SUL DE PERNAMBUCO

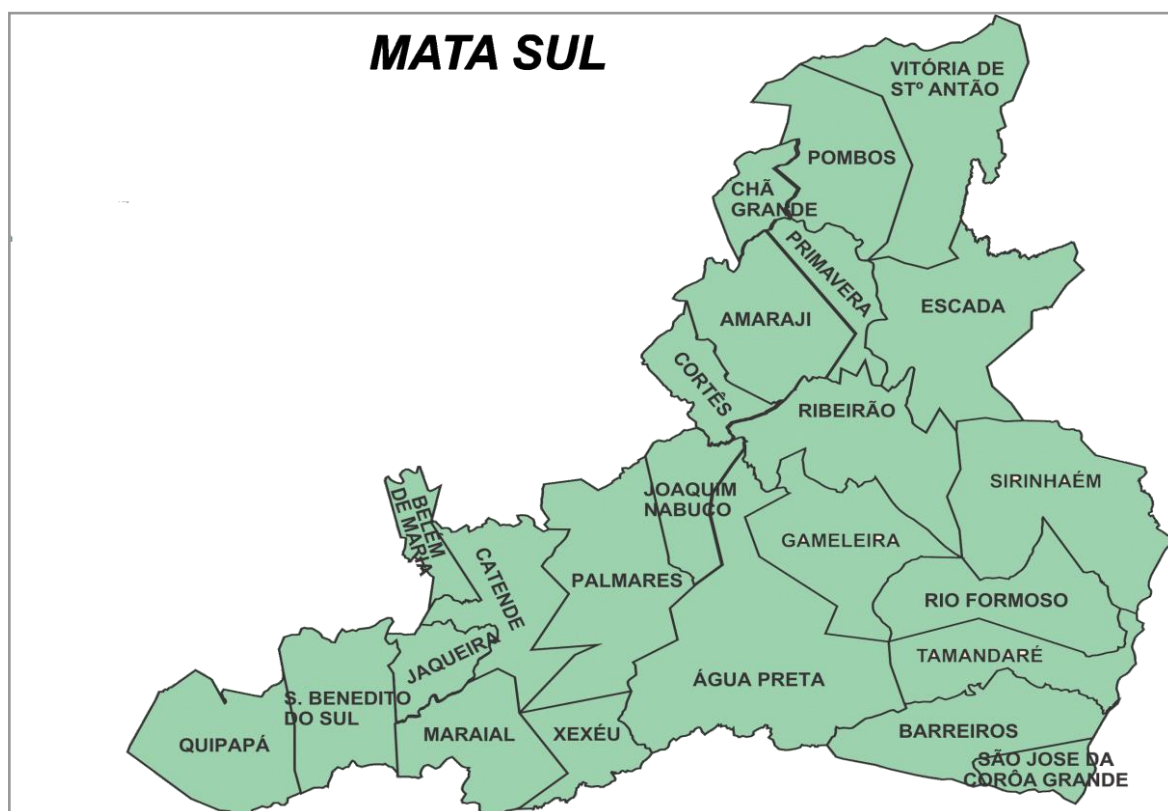
Este item demonstrará os principais critérios para a implantação de uma rota, juntamente com a hierarquização dos municípios da Zona da Mata Sul de Pernambuco com maior possibilidade de concretização da rota cicloturística e finalmente, o mapa de projeção da rota.

6.1 Área de estudo

A Zona da Mata de Pernambuco é constituída de 43 municípios, os quais formam duas microrregiões: a Zona da Mata Norte e a Zona da Mata Sul. A Mata Úmida Pernambucana é uma microrregião do estado de Pernambuco, possui 24 municípios dentro de uma área de 5.208,6 km², também é chamada de Mata Meridional ou Mata Sul. Os municípios presentes são (Figura 22): Água Preta, Amaraji, Barreiros, Belém de Maria, Catende, Chã Grande, Cortês, Escada, Gameleira, Jaqueira, Joaquim Nabuco, Maraiá, Palmares, Pombos, Primavera, Quipapá, Ribeirão, Rio Formoso, São Benedito do Sul, São José da Coroa Grande, Sirinhaém, Tamandaré, Vitória de Santo Antão e Xexéu (BDE, 2000).

Região explorada economicamente desde a primeira metade do século XVI, inicialmente com a extração do pau-brasil e, posteriormente, com o cultivo da cana-de-açúcar. Possui condições favoráveis a programas de turismo, já que o território é favorecido por recursos naturais, culturais e pela história com suas igrejas e engenhos (AGEITEC, 2013).

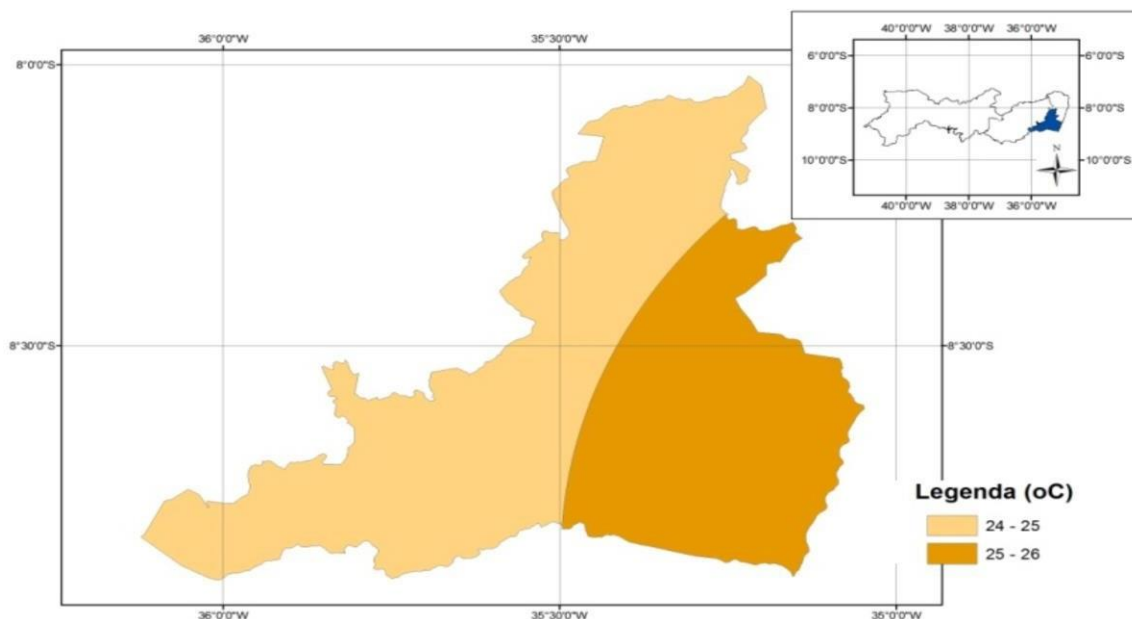
Figura 22- Mapa dos municípios da Mata Sul de Pernambuco.



Fonte: Sigas (2018) acrescido de adaptação própria.

Possui clima tropical úmido, com temperatura anual média de 25°C (Figura 23) e com chuvas de outono a inverno e médias pluviométricas entre 1.000 e 2.200 mm anuais. Os meses mais chuvosos vão de março a julho, e os meses mais secos vão de outubro a dezembro (AGEITEC, 2011).

Figura 23 - Temperatura média anual da Mata Sul de Pernambuco.



Fonte: AGEITEC (2011).

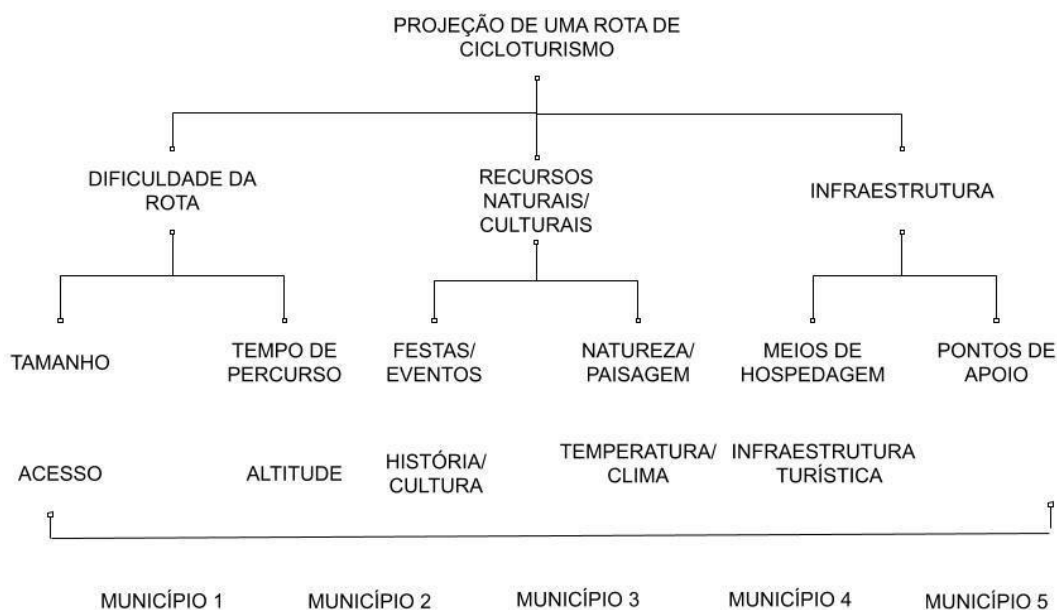
6.2 Definição dos critérios para a projeção de rota cicloturística

As pesquisas trouxeram o resultado de 11 subcritérios sendo eles: tamanho da rota, Tempo de percurso, Acesso, altitude, festas/eventos, paisagem/natureza, história/cultura do local, temperatura/clima, meios de hospedagem, pontos de apoio e pontos turísticos.

6.3 Construção da hierarquia

“O início da hierarquia deve representar o objetivo global ou um critério de síntese, enquanto os níveis inferiores são critérios que impactam o do nível superior. No último nível estão os subcritérios que avaliarão as alternativas (nesse caso os municípios propícios)” (COSTA; BELDERRAIN, 2009). Nesse trabalho, o objetivo foi a projeção de uma rota de cicloturismo. Os onze subcritérios recolhidos na fase anterior foram divididos em 3 critérios: Dificuldade da rota, Recursos Naturais/Culturais, Infraestrutura de Apoio (Figura 24).

Figura 24- Hierarquia dos critérios definidos



Fonte: O Autor (2019).

6. 4 Definir prioridades

Para a definição das prioridades foi entrevistada uma pesquisadora e professora de Arquitetura e Urbanismo da UFPE, para definir a ordem de prioridades entre os critérios. A primeira matriz de comparação foi a dos critérios e trouxe a relação “par a par” entre a “Dificuldade da Rota”, os “Recursos Naturais” e “Infraestrutura” (Tabela 8).

Tabela 8- Prioridade de critérios.

Critérios	Dificuldade da Rota	Recursos Naturais	Infraestrutura	Auto Vetor	V.N.	λ -max	IC	IR	RC
Dificuldade da rota	1,00	0,50	0,20	0,46	13,52%				
Recursos Naturais	2,00	1,00	1	1,26	36,69%	3,09	0,04	0,58	8,10 %
Infraestrutura	5,00	1,00	1,00	1,71	49,79%				
Somatório	8,00	2,50	2,20	3,43	100,00%				

Fonte: O Autor (2019).

Com os dados calculados, percebeu-se que o critério de “Infraestrutura” corresponde a 49,79%, sendo o mais relevante na projeção de uma rota, em seguida com 36,69% o critério de “Recursos naturais e culturais” e por último, com 13,52% o critério “Dificuldade da rota”.

O preenchimento também foi realizado avaliando os subcritérios (Tabela 9, 10

e 11). Em “Dificuldade da rota”, a razão de consistência obteve o valor de 0,34% dentro do valor indicado (tabela 9). Nessa tabela os principais resultados foram o de tamanho da rota e tempo de percurso com 42,75% cada, entretanto esses valores são resultados parciais.

Tabela 9 - Dificuldade da rota.

Nível de Dificuldade da Rota	Tamanho da rota	Tempo de percurso	Tipo de pista	Altimetria	Auto Vetor	V.N.	λ -max	IC	IR	RC
Tamanho da rota	1,00	1,00	5,00	7,00	2,43	42,75%				
Tempo de percurso	1,00	1,00	5,00	7,00	2,43	42,75%				
Tipo de pista	0,20	0,20	1,00	1,00	0,45	7,86%	4	0,003	0,9	0,34%
Altimetria	0,14	0,14	1,00	1,00	0,38	6,64%				
Somatório	2,34	2,34	12,00	16,00	5,69	100,00%				

Fonte: O Autor (2019).

Na avaliação dos critérios “Recursos Naturais” (Tabela 10) o subcritério mais relevante com 70% de percentual foi o de “Natureza/paisagem”. A razão de consistência foi de 0,00%, significando o processo de preenchimento foi bastante consistente.

Tabela 10 - Recursos Naturais e Culturais.

Recursos Naturais / Culturais	Temperatura/ Clima	Paisagem / Natureza	História / Cultura	Eventos / Festas	Auto Vetor	V.N.	λ -max	IC	IR	RC
Temperatura/ Clima	1,00	0,14	1,00	1,00	0,61	10,00%				
Paisagem/ Natureza	7,00	1,00	7,00	7,00	4,30	70,00%				
História/ Cultura	1,00	0,14	1,00	1,00	0,61	10,00%	4	0	0,9	0,00%
Eventos/ Festas	1,00	0,14	1,00	1,00	0,61	10,00%				
Somatório	10,00	1,43	10,00	10,00	6,15	100,00%				

Fonte: O Autor (2019).

No critério “Infraestrutura” todos os subcritérios receberam a mesma porcentagem de relevância com 33% cada (Tabela 11). A razão de consistência foi de 0,00%.

Tabela 11 - Infraestrutura.

Infraestrutura	Meios de hospedagem	Pontos de Apoio	Pontos Turísticos	A.V.	V.N.	λ -max	IC	RC
Meios de Hospedagem	1	1	1	3	33,33%	3	0,58	0,00%
Pontos de Apoio	1	1	1	3	33,33%			
Pontos Turísticos	1	1	1	3	33,33%			
Somatório	3	3	3	9	100,00%			

Fonte: O Autor (2019).

Juntando os resultados das matrizes dos critérios e dos subcritérios foi possível então, calcular o resultado final, definindo os três subcritérios mais importantes, segundo os cicloturistas entrevistados e a hierarquização da pesquisadora da UFPE (Tabela 12). O cálculo é feito através da multiplicação do percentual da hierarquização dos critérios com o percentual da hierarquia dos subcritérios.

Tabela 12 - Percentuais Finais.

Critérios	Hierarquia dos critérios
Dificuldade da Rota	13,52%
Recursos Naturais	36,69%
Infraestrutura	49,79%

Dificuldade da Rota	Hierarquia dos subcritérios	Percentual final
Tamanho da rota	42,75%	6%
Tempo de percurso	42,75%	6%
Tipo de pista	7,86%	1%
Altimetria	6,64%	1%

Recursos Naturais/culturais	Hierarquia dos subcritérios	Percentual final
Temperatura ideal	10,00%	4%
Paisagem/ Natureza	70,00%	26%
História/ cultura do local	10,00%	4%
Eventos/ Festas populares	10,00%	4%

Infraestrutura	Hierarquia dos subcritérios	Percentual final
Meios de Hospedagem	33%	16%
Pontos de Apoio	33%	16%
Infraestrutura Turística	33%	16%

Somatória da Coluna	100%
---------------------	------

Fonte: O Autor (2019).

Exemplo do que foi realizado: o percentual final do subcritério “Tamanho da Rota” foi calculado através do valor do percentual do critério “Dificuldade da rota” da qual ele faz parte (13,52%) e o seu percentual dentro do seu grupo (42,75%), o que totaliza 6% (percentual final).

Os subcritérios mais importantes segundo a especialista, são: Natureza/Paisagem, Meios de Hospedagem, Pontos de Apoio e Infraestrutura Turística. A partir daí, foi primordial fazer o levantamento dos municípios que possuem os itens indicados acima.

6.5 Dados dos municípios

Depois de definir os subcritérios, fez-se o levantamento dos dados de todos os 24 municípios da Zona da Mata Sul, para saber quais deles possuíam aspectos do subcritério “Natureza/Paisagem” (Tabela 13), Meios de Hospedagem (Tabela 14), Infraestrutura de Apoio (Tabela 15) e Infraestrutura Turística (Tabela 16).

6.5.1 Natureza e paisagem

Segundo o Manual de Incentivo e Orientação para os municípios brasileiros para Circuito de Cicloturismo, os atrativos a serem identificados como “Natureza/Paisagem” são: “Cachoeiras, parques ecológicos, florestas, zoológicos, jardins botânicos e hortos, montanhas e mirantes” (CLUBE DE CICLOTURISMO DO BRASIL, 2010). Adaptando esses atrativos tendo em vista as características da região do estado, e fazendo o levantamento através do Inventário Turístico de Pernambuco (INVTUR- PE) e *sites* da prefeitura de cada município foi possível chegar aos dados (Tabela 13). O “x” representa que o município possui pelo menos um atrativo em questão e o traço (-) representa que não foi encontrada informação sobre esse atrativo na região. Para cálculo do percentual da coluna “total”, dividiu-se a quantidade de atrativos de cada município por 6 (seis), que é total dos atrativos considerados. Exemplo: Amaraji tem 3 (três) atrativos (cachoeira, rio e reserva florestal) do total de 6 (seis), totalizando 50% dos atrativos.

Tabela 13- Natureza/ Paisagem.

Natureza/ Paisagem	Cachoeiras	Rios	Parques Ecológicos	Reserva Florestais	Corredeiras	Bicas	Total
Água Preta	X	x	x	x	x	x	100,00%
Amaraji	X	x	-	x	-	-	50,00%
Barreiros	-	x	-	-	x	x	50,00%
Belém de Maria	-	x	-	-	x	-	33,33%
Chã Grande	X	x	-	-	-	-	33,33%
Cortês	X	x	-	-	x	x	66,67%
Catende	X	x	-	x	x	x	83,33%
Escada	X	x	-	x	x	x	83,33%
Gameleira	-	-	-	-	-	-	0,00%
Joaquim Nabuco	-	-	-	-	-	-	0,00%
Jaqueira	-	x	-	-	-	-	16,67%
Maraial	X	x	-	-	-	-	33,33%
Pombos	-	x	-	-	-	-	16,67%
Primavera	X	x	x	-	x	x	83,33%
Palmares	X	x	-	-	x	x	66,67%
Quipapá	X	x	-	x	x	x	83,33%
Ribeirão	X	x	-	-	-	x	50,00%
Rio Formoso	X	x	-	-	x	-	50,00%
Sirinhaém	X	x	-	-	-	x	50,00%
São José da Coroa Grande	-	x	-	x	-	-	33,33%
São Benedito do Sul	X	-	-	-	x	x	50,00%
Tamandaré	X	x	-	x	-	-	50,00%
Vitória de Santo Antão	-	-	-	-	-	-	0,00%
Xexéu.	-	x	-	-	-	-	16,67%

Fonte: O Autor (2019).

Com base no levantamento, foram eleitos 7 (sete) municípios com porcentagens maiores que 50%, sendo eles: Água Preta, Catende, Palmares, Quipapá, Primavera, Escada e Cortês.

6.5.2 Meios de hospedagem

No Art. 23, Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008, os meios de hospedagem são definidos por serem:

Empreendimento ou estabelecimentos, independentemente de sua forma de constituição, destinados a prestar serviços de alojamento temporário, ofertados em unidades de frequência individual e de uso exclusivo do hóspede, bem como outros serviços necessários aos usuários, denominados de serviços de hospedagem, mediante adoção de instrumento contratual, tácito ou expresso, e cobrança de diária.(BRASIL, 2008).

Seguindo essa definição os dados coletados no indicador de “Meios de Hospedagem” foram subdivididos em Pousada, Hotel, *Hostel* (Albergue) e *Camping*, segundo as preferências informadas pelos cicloturistas (Tabela 14). Então, realizou-se um levantamento de quais municípios possuíam esses tipos de hospedagem, por meio dos sites: INVTUR-PE, AIRBNB, BOOKING, TRIVAGO e TRIPSADVISOR.

Tabela 14 - Meios de hospedagem.

Meios de Hospedagem	Pousada	Hotel	<i>Hostel</i> (<i>Albergue</i>)	Camping	Total
Água Preta	X	x	-	-	50,00%
Cortês	X	-	-	-	25,00%
Catende	-	x	X	-	50,00%
Escada	X	-	X	-	50,00%
Primavera	-	x	X	-	50,00%
Palmares	X	x	X	-	75,00%
Quipapá	X	-	-	X	50,00%

Fonte: O Autor (2019).

Nenhum município selecionado apresentou 100% das opções, tendo o município de Palmares chegado mais perto com 75%. Segundo o estudo de “Mapie” realizado com 880 pessoas de todo o país, em relação aos meios de hospedagem numa localidade, “para os viajantes, a localização é fator determinante. A segurança, a qualidade do serviço, a facilidade na reserva/compra e experiências positivas anteriores aparecem logo depois como importantes para se fechar o negócio” (REVISTA HOTELNEWS, 2016). Nesse quesito, a vantagem está no município de Palmares.

6.5.3 Infraestrutura de apoio

Para o Glossário de turismo (2018, p.18) infraestrutura de apoio é: “Conjunto de obras, de estrutura física e serviços que proporciona boas condições de vida para com a comunidade e dá base para o desenvolvimento da atividade turística.”

Os dados foram coletados pelo site do INVTUR-PE e pelo *site* dos Correios (Tabela 15). O único município que não atingiu 100% foi Cortês com 75%.
Apoio.

Tabela 15- Infraestrutura de Apoio.

Infraestrutura de Apoio	Correios	Bancos	Posto de saúde	Farmácias	Total
Água Preta	x	X	x	X	100,00%
Cortês	x	-	x	X	75,00%
Catende	x	X	x	X	100,00%
Escada	x	X	x	X	100,00%
Primavera	x	X	x	X	100,00%
Palmares	x	X	x	X	100,00%
Quipapá	x	X	x	X	100,00%

Fonte: O Autor (2019).

6.5.4 Infraestrutura turística

Diversos itens fazem parte da infraestrutura turística que se caracteriza por ser “Conjunto formado por obras e instalações de estrutura física e de serviços, indispensáveis ao desenvolvimento do turismo e existentes em função dele” (GLOSSÁRIO DE TURISMO, 2018, p.18). Entretanto, o INVTUR-PE só demonstra dois subcritérios, sendo eles o de “Meios de alimentação” e “Operadora e Agência de Viagens”, sendo demonstrados na Tabela 16.

Tabela 16 - Infraestrutura Turística.

Infraestrutura Turística	Meios de alimentação	Operadora/ gência de Viagens	Total
Água Preta	x	x	100,00%
Cortês	x	-	50,00%
Catende	x	x	100,00%
Escada	x	-	50,00%
Primavera	x	-	50,00%
Palmares	x	x	100,00%
Quipapá	x	-	50,00%

Fonte: O Autor (2019).

6.6 Resultado final

Após avaliar cada critério e subcritério separadamente, para o resultado final, foi necessário juntar todos os resultados e fazer uma multiplicação de matriz entre o percentual final (pesos) dos principais subcritérios (Tabela 17), com o resultado de cada município³ (Tabela 18).

Tabela 17 - Percentual final dos subcritérios.

Subcritérios	Percentual final
Paisagem/ Natureza	26%
Meios de Hospedagem	16%
Pontos de Apoio	16%
Infraestrutura Turística	16%

Fonte: O Autor (2019).

Tabela 18- Municípios e critérios finais.

Municípios/ subcritérios	Recursos naturais /culturais	Meios de Hospedagem	Infraestrutura Apoio	Infraestrutura Turística	Total
Água Preta	100,00%	50,00%	100%	100%	66,00%
Cortês	66,67%	25,00%	75,00%	50,00%	41,33%
Catende	83,33%	50,00%	100%	100%	61,67%
Escada	83,33%	50,00%	100,00%	50%	53,67%
Primavera	83,33%	50,00%	100%	50%	53,67%
Palmares	66,67%	75,00%	100%	100%	61,33%
Quipapá	83,33%	50,00%	100%	50%	53,67%

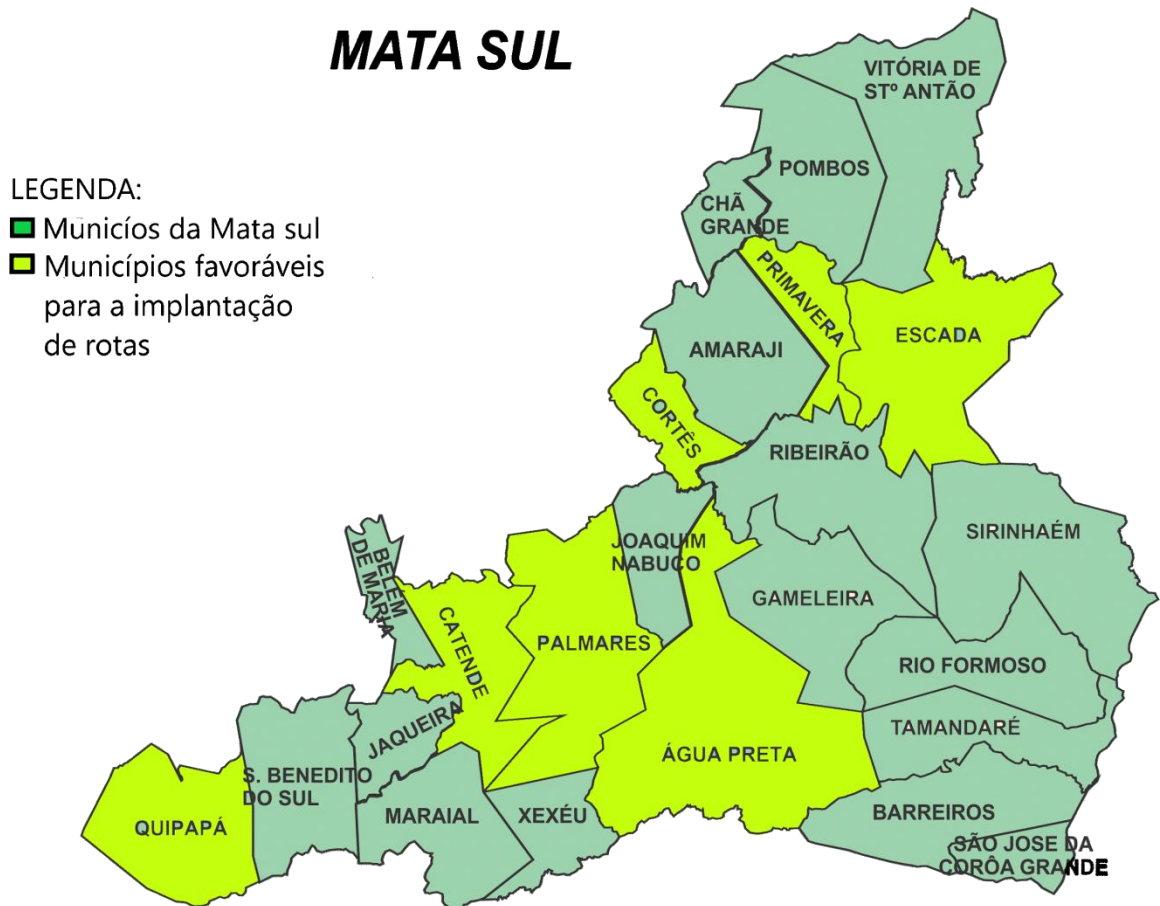
Fonte: O Autor (2019).

O cálculo leva em consideração o quesito mais importante definido pela especialista, que é Paisagem/Natureza, mesmo tendo uma porcentagem mais baixa em outros requisitos, se o município tiver 100% dos recursos naturais, terá mais chance de obter a maior porcentagem total.

No mapa abaixo (figura 25) pode-se observar a localização dos municípios e suas proximidades. A colocação por ordem dos municípios que melhor atenderam aos requisitos e por isso são favoráveis para a implantação de rotas são: Água Preta, Catende, Palmares, Quipapá, Primavera, Escada e Cortês.

³ Exemplo do cálculo realizado no município de Água Preta: $(100\% \cdot 26\%) + (50\% \cdot 16\%) + (100\% \cdot 16\%) + (100\% \cdot 16\%) = 66,00\%$

Figura 25 - Mapa com os municípios favoráveis para a implantação de rotas.

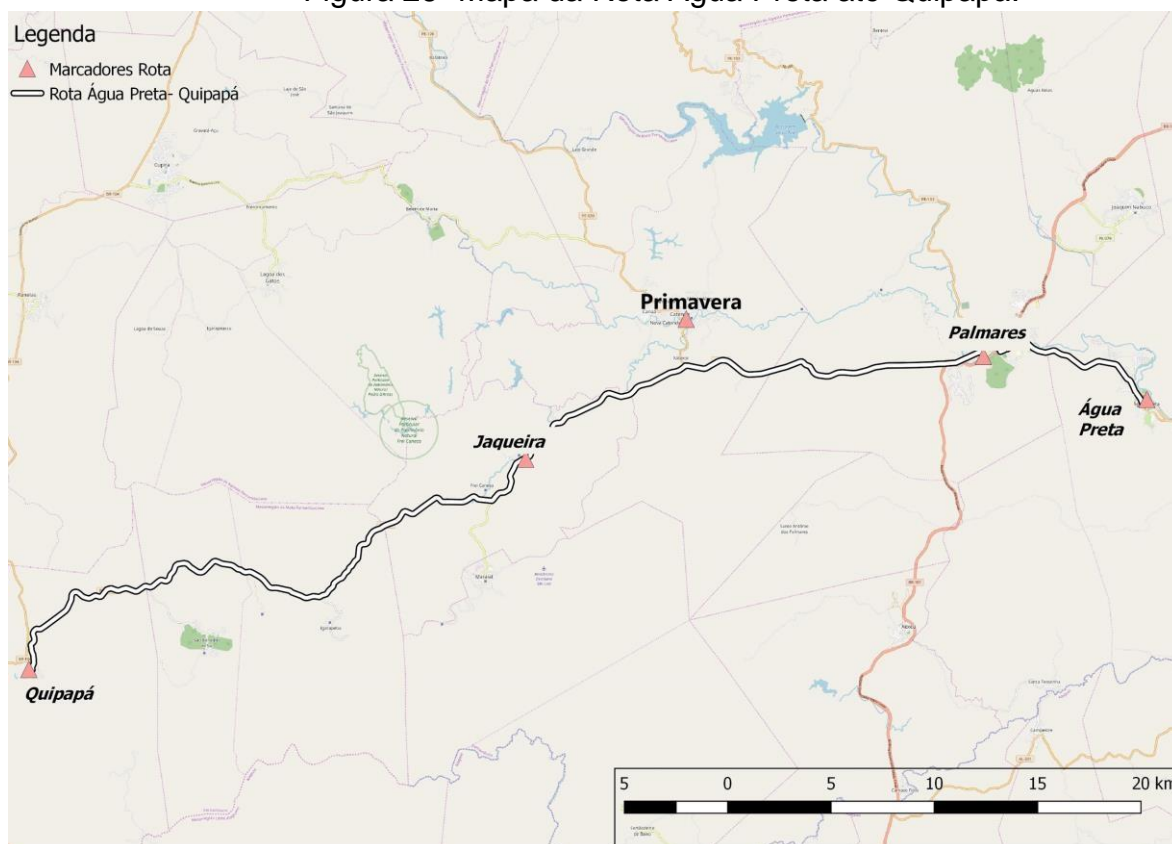


Fonte: O Autor (2019)

7 PROJEÇÃO DA ROTA

As rotas projetadas levam em consideração os primeiros municípios na colocação, a proximidade no mapa, o tamanho da rota, e a preferência por caminhos que não percorrem a BR. Para o primeiro mapa (Figura 26) foram utilizados o Google Earth e um software de sistemas de informações geográficas QGIS.

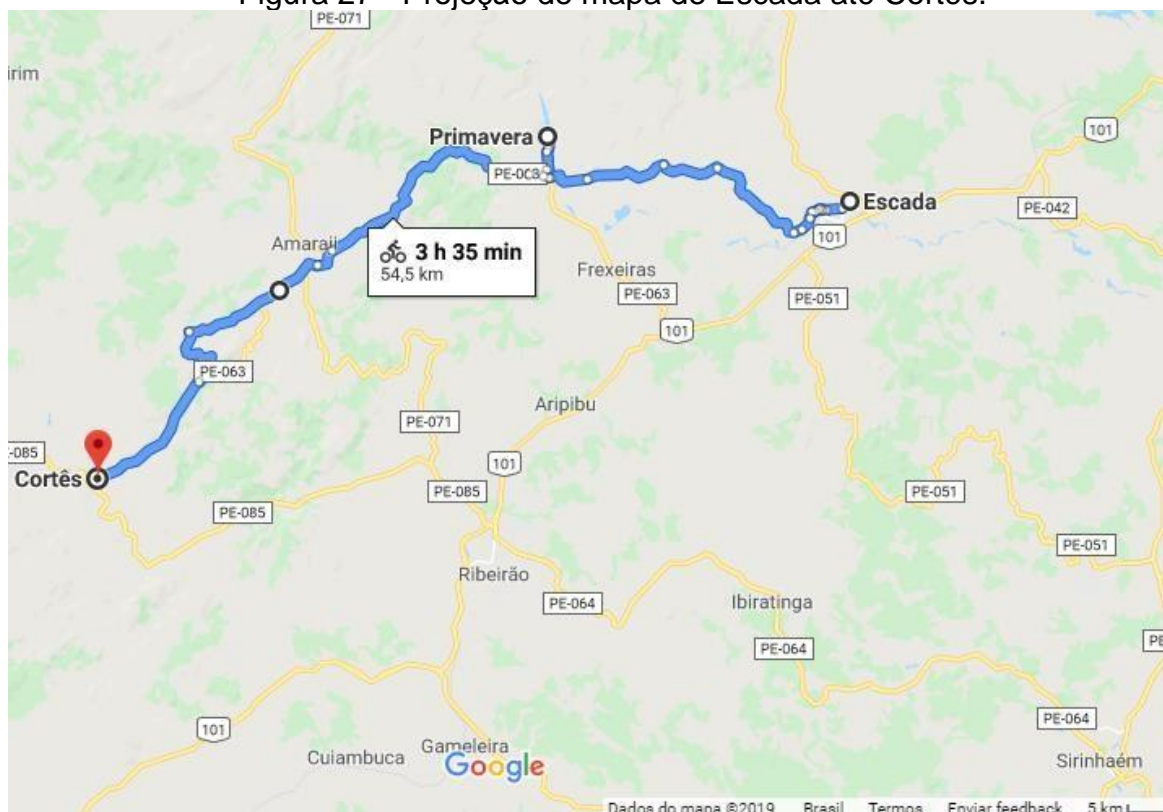
Figura 26- Mapa da Rota Água Preta até Quipapá.



Fonte: O Autor (2019).

A primeira rota começa no município de Água Preta, passando por Palmares, Catende e Quipapá. Apenas um trecho pequeno entre Água Preta e Palmares passam pela BR-101, a outra parte do percurso é pela PE- 096 e PE-126. A rota terá cerca de 67,9 km dentro da variação de 40 a 70 km preferidos pelos cicloturistas de Pernambuco.

Figura 27 - Projeção de mapa de Escada até Cortês.

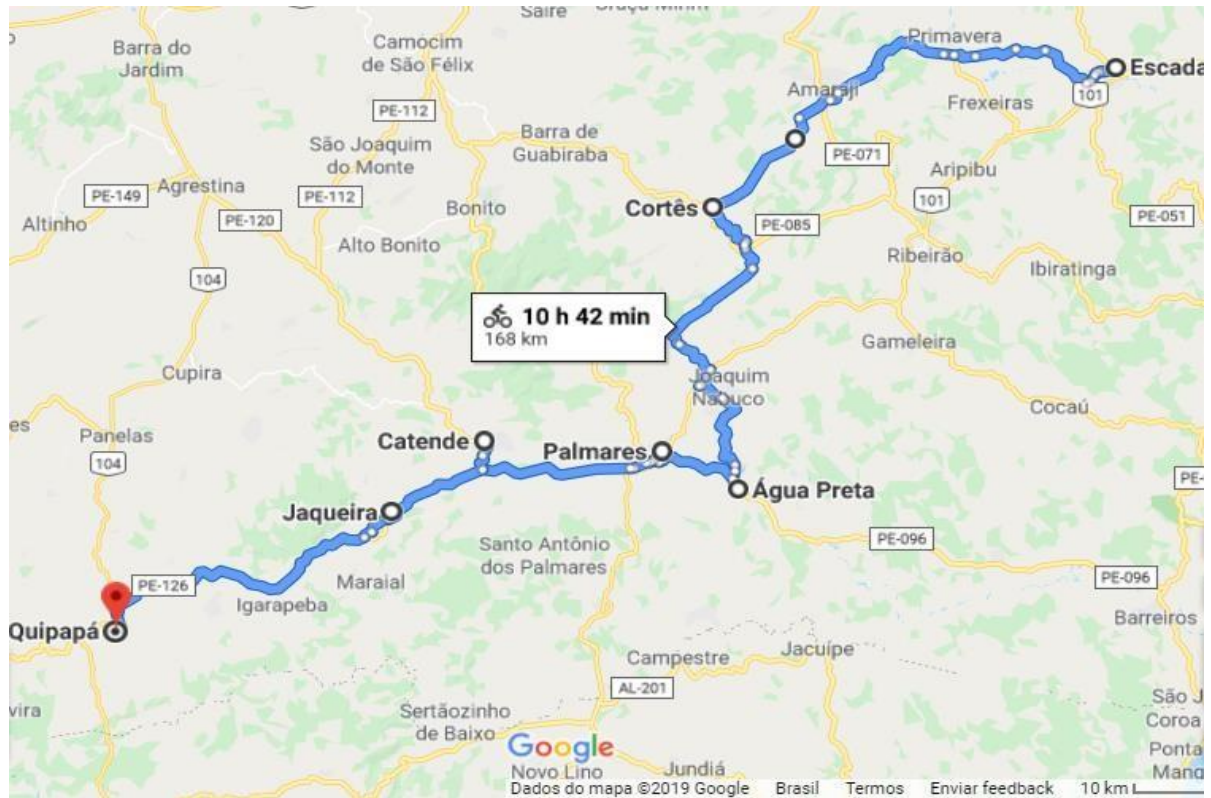


Fonte: O Autor (2019).

A segunda rota projetada utilizou do *Google Maps* para conectar os municípios de Escada, Primavera, Amaraji e Cortês com 54,5 km de extensão (figura 27), pode-se optar por dois caminhos, usar a PE-063 direto ou escolher aumentar o percurso pela PE-071 e PE-085, entre Amaraji e Cortês, chegando a 78,9 km.

A terceira rota sugerida, também utilizando o *Google Maps*, seria interligando os sete municípios que melhor atingiram os critérios, 168 km de extensão entre Escada e Quipapá, passando pela PE-063, PE-126, PE-085. Outros municípios se encontram na rota como Amaraji, Joaquim Nabuco e Jaqueira, que podem servir como pontos de apoio além de possuir belezas naturais próprias. Essa rota atinge os cicloturistas nacionais, que possuem por preferência rotas com maiores percursos passando mais tempo nas viagens (Figura 28).

Figura 28: Rota ligando todos os municípios escolhidos.



8 RECURSOS NECESSÁRIOS

Este item irá listar todos os itens necessários para implantação de uma Rota na Zona da Mata Sul de Pernambuco. Sendo divididos em recursos materiais (Quadro 4) e recursos humanos (Quadro 5). Para o Manual de Incentivo e Orientação para os municípios brasileiros para Circuito de Cicloturismo “Inicialmente e nos circuitos mais simples, não é necessário mais do que um funcionário para coordenar os estudos, elaborar o projeto, manter a organização, atualizar as informações e sanar dúvidas dos interessados” (CLUBE DE CICLOTURISMO DO BRASIL, 2010). Entretanto, esse trabalho optou pelo envolvimento de mais profissionais, de preferência locais, que conheçam o terreno para aumentar a chance de concretização.

Quadro 4- Recursos materiais.

Item	Proposta
Guias impressos	Distribuir aos cicloturistas no ponto de apoio inicial, contendo informações e mapa sobre a rota.
Passaporte do Cicloturista	Cartela com espaços para serem carimbados conforme chegada em pontos determinados, mediante a inscrição prévia.
Certificado do Cicloturista	Certificado entregue após a conclusão de todos os pontos marcados na Rota.
Site na internet	Disponibilização de mapas da rota, fotos, informações adicionais.
Placas de Sinalização	Finalidade de orientar os cicloturistas, quanto ao percurso e serviços auxiliares

Fonte: Autor (2019).

Para o estudo de viabilidade, manutenção da rota, atualização das informações e atendimento do cicloturista são necessários alguns profissionais. Sendo eles, descritos no quadro abaixo.

Quadro 5- Recursos humanos.

Profissional	Função
Turismólogo	Responsável pelo levantamento de dados mais atuais sobre o turismo no município, organização dos principais atrativos, promoção e divulgação do cicloturismo.
Consultor técnico especializado	Responsável pelo levantamento técnico da rota.
Web Designer	Responsável por criar toda a marca, o logo e o designer do site.
Administradores	Responsáveis pelo sistema de gestão da rota, cada um atuando pelo seu município com objetivo de administrar a rota.
Técnico em T. I.	Responsável por manter o site em funcionamento.

Fonte: O Autor (2019).

8.1 Orçamento

Utilizando os recursos mostrados no item anterior, será demonstrado abaixo o valor para a execução desse projeto. O orçamento foi elaborado a partir de consultas a lojas virtuais que possuem o produto. Segue abaixo a tabela mostrando o orçamento dos recursos materiais (Tabela 19).

Tabela 19- Orçamento dos Recursos Materiais.

Item	Qntd.	Valor Unitário	Valor Total
Guias impressos (panfletos)	1000	R\$ 0,051	R\$ 51,99
Passaportes do Cicloturista	1000	R\$ 0,051	R\$ 51,99
Certificados do Cicloturista	1000	R\$ 0,051	R\$ 51,99
Site na internet	1	R\$ 65,00	R\$ 65,00
Placas de sinalização	320	R\$ 151,32	R\$ 48.422,40
Total			R\$ 48.643,37

Fonte: O Autor (2019).

O valor do site da internet, inclui o preço do Domínio (R\$ 40,00 por ano) e da hospedagem (R\$ 25,00 por mês). As placas de sinalização foram baseadas na

Planilha de Orçamento da Prefeitura de Cunha- SP sendo o valor incluindo o Fornecimento e implantação de placa de sinalização turística, em chapa de laminado fenolmelaminico com espessura de 3,0 mm, com verso em preto e frente com fundo, legendas, orlas, setas e símbolos em película refletiva Tipo III-A (ABNT NBR 14664), com reforço fixação universal em aço galvanizado.

Para o orçamento de recursos humanos serão demonstradas duas tabelas, a do preço inicial relativo à implantação da rota (Tabela 20), e a tabela secundário com o preço de manutenção devendo ser gastos por mês para o seu funcionamento (Tabela 21).

Tabela 20- Orçamento dos Recursos Humanos inicial.

Profissional	Qntd.Valor Unitário	Valor Total
Turismólogo	7R\$ 2.337,60	R\$ 16.363,20
Consultor técnico Especializado	1R\$ 3.468,91	R\$ 3.468,91
Designer	1R\$ 2.532,92	R\$ 2.532,92
Administradores	3R\$ 3.703,31	R\$ 11.109,93
Técnico em T. I.	1R\$ 1.528,27	R\$ 1.528,27
Total		R\$ 35.003,23

Fonte: O Autor (2019).

Passado o período de implantação, torna-se necessário calcular o preço mensal no período de 12 meses para a manutenção e funcionamento da rota. Na segunda fase, alguns funcionários já terão feito sua parte, ficando apenas aqueles que manterão a rota (Tabela 21).

Tabela 21- Orçamento dos Recursos Humanos mensais.

Profissional	Qntd.Valor por mês	Valor Total por ano
Turismólogo	7R\$ 16.363,20	R\$ 196.358,40
Administradores	3R\$ 11.109,93	R\$ 133.319,16
Técnico em T.I.	1R\$ 1.528,27	R\$ 18.339,24
Total	R\$ 29.001,40	R\$ 348.016,80

Fonte: O Autor (2019).

Os valores foram calculados segundo o site Trabalha Brasil que calcula a média de salários de profissionais, para os Turismólogos e Administradores foi procurado o valor de Sênior; para o técnico em T.I foi utilizado o Pleno. Entretanto os preços são médias nacionais, o ideal é fazer uma parceria com profissionais e gráficas locais, já que os valores em quantidade terão descontos maiores além de auxiliar a economia da região.

8.2 Fonte de recursos e parcerias

Para conseguir cobrir o valor de orçamento, é necessário a utilização de fontes de recursos financeiros, para isso, pode-se obter por iniciativas público-privada.

Como maneira, pode-se recorrer aos recursos utilizados na criação da Rota do Agreste. Segundo o ex-Gerente de Mobilidade da Secretaria de Turismo, Esporte e Lazer (SETUREL) o projeto da Rota do Agreste contou com recursos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), via PRODETUR.

Ademais, O PRODETUR + Turismo possui investimentos em municípios que estão no Mapa do Brasil (Mtur, 2018), possibilitando o município de Quipapá a conseguir recursos. Em 2018, o programa disponibilizou R\$ 5 bilhões do Banco de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para projetos turísticos de infraestrutura pública para os municípios brasileiros.

O projeto pode realizar parcerias público-privada na obtenção de patrocínio, sendo possíveis empresas o Banco Itaú, Luck Viagens e Caloi, por estarem ligadas ao ramo do turismo e investir no uso de bicicletas.

9 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O cicloturismo pode não ter uma definição universal aceita ou muitos estudos acadêmicos sobre a atividade, mas sua prática está mudando o modo de fazer turismo no mundo, tornando necessário o aprofundamento de pesquisas. Por isso, o desenvolvimento do presente trabalho teve como foco conhecer as práticas e as características do cicloturismo em Pernambuco e propor uma rota no estado para fomento e regionalização do turismo.

Para entender o cicloturismo no estado, foi feito um levantamento do perfil do cicloturista pernambucano, com uma amostra de 75 praticantes, e comparado com a nacional. Ademais, foi realizado um diagnóstico da primeira rota de cicloturismo entregue pelo estado, conhecida como “Rota do Agreste” para entender o projeto e o ponto de vista do gestor passado e atual, dos praticantes e do empresário que vende a rota. Assim, foi possível perceber a possibilidade de propor uma nova rota em região pré-estabelecida, Zona da Mata Sul, que contribuisse para o crescimento do cicloturismo em Pernambuco.

Diante disso, a escolha do método de processo hierárquico analítico (AHP), foi essencial para conseguir definir os principais critérios para implantar uma rota. Após as entrevistas, saíram 11 critérios consideráveis: Tamanho da rota, Tempo de percurso, Acesso, Altitude, Festas/Eventos, Paisagem/Natureza, História/Cultura do local, Temperatura/Clima, Meios de Hospedagem, Pontos de Apoio e Pontos Turísticos, que foram hierarquizados pela professora da UFPE, que manteve a razão de consistência em suas respostas.

Para definição dos locais, foi necessário o levantamento de dados dos municípios visando a existência na localidade dos 4 principais critérios definidos na fase anterior, e assim, foi possível encontrar os municípios mais propícias para implantar rotas.

Os mapas criados com auxílio das ferramentas *QGIS*, *Google Earth* e *Google Maps*, foram levados em consideração, a preferência da rota segundo os cicloturistas de Pernambuco. O trabalho não dispensa o estudo de viabilidade que devem ser feitos nas rotas, e nem a participação da gestão dos municípios para mantê-las.

Portanto, o TCC deixa como contribuição, um modo de utilizar a atividade

turística do cicloturismo para a regionalização do turismo e desenvolvimento de municípios além de servir como base para empregar o método em outras mesorregiões de Pernambuco, como possíveis pesquisas futuras.

Além disso, este Trabalho de Conclusão de Curso demonstrou que a Zona da Mata Sul tem riquezas naturais e culturais muito presentes, que podem ser exploradas de maneira sustentável com o cicloturismo, entretanto a atividade precisa ser bem estruturada e levar em consideração a experiência daqueles que tem contato direto e vivenciam na prática o que é o cicloturismo. É necessário que os órgãos públicos estejam mais empenhados não somente na fase de planejamento como no momento após com sua manutenção, e assim, poder usufruir dos benefícios que a atividade traz.

REFERÊNCIAS

ABNT. **NBR 15509-1**: Turismo de aventura - Cicloturismo Parte 1: Requisitos para produto. Rio de Janeiro: 2019.

AGEITEC. **Clima**: Território Mata Sul Pernambucana. Disponível em: https://www.agencia.cnptia.embrapa.br/gestor/territorio_mata_sul_pernambucana/arvore/CONT000fbz2ztdp02wx5eo0sawqe3h68l5n4.html. Acesso em: 28 de nov. 2019.

AGEITEC. **Características do Território**: Território Mata Sul Pernambucana. Disponível em: https://www.agencia.cnptia.embrapa.br/gestor/territorio_mata_sul_pernambucana/arvore/CONT000fbz2ztdo02wx5eo0sawqe3sgj0t02.html. Acesso em: 28 de nov. 2019.

AGUIAR, Marina R.; DIAS, Reinaldo. **Fundamentos do Turismo**: conceitos, normas e definições. Campinas: Editora Alínea, 2002.

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. (Orgs.) **Cicloturismo urbano em foco**. Niterói: FTH/UFF, p. 121-129, 2017.

BARBOSA, L. M.; CORIOLANO, L. N. Políticas territoriais de turismo no nordeste: O PRODETUR COMO ESTRATÉGIA SOCIOECONÔMICA. **GEOSABERES: Revista de Estudos Geoeducacionais**, Fortaleza, vol. 6, n. 3, p. 255-277, jul-dez. 2015. Disponível em: <https://www.redalyc.org/pdf/5528/552856412023.pdf>. Acesso em: 7 de jul. 2019

BARRETO, M. **Manual de iniciação ao estudo do turismo**. 20. ed. Campinas, SP: Papirus, 2012.

BELDERAIN, M. C. N.; COSTA, T. C. Decisão em grupo em métodos multicritério de apoio à decisão. In: 15º ENCONTRO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA E PÓS-GRADUAÇÃO DO ITA- XV ENCITA, São José dos Campos, SP, Brasil. **Anais** [...]. São Paulo: ITA, 2009, P. 19-22.

BENI, M. C. **Análise Estrutural do Turismo**. São Paulo: Editora Senac, 1998.

BEZERRA, T. R. Q. et al. Uso de sistemas de informação geográfica na definição de áreas propícias para a piscicultura marinha. In: SIMPÓSIO BRASILEIRO DE SENSORIAMENTO REMOTO, 15., 2011, Curitiba. **Anais** [...]. Curitiba: INPE, 2011, p. 4856-4863.

BODOR, A; LANCASTER, E.; MCELDFOWNEY, B; FREIRE, J. **EuroVelo, a rede europeia de rotas ciclistas**. Disponível em: https://drive.google.com/file/d/1HeVX6OG2jL0g3X_uwtoqHOzTJ7XqMdR/view?usp=sharing. Acesso em: 09 nov. 2018.

BRASIL. **Lei nº 13.724, de 4 de outubro de 2018**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Lei/L13724.htm. Acesso em: 16 mar. 2019

BRASIL. Ministério do Turismo. **Código de ética mundial para o turismo**: Por um turismo sustentável.1994. Disponível em: http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/PREVIEW_MTUR_Codigo_de_Etica_Turismo_120_210mm_Portugues.pdf. Acesso em: 10 nov. 2018.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Conhecendo o Brasil sobre duas rodas**. Disponível em: <<http://www.turismo.gov.br/ultimas-noticias/11696-conhecendo-o-brasil-sobre-duas-rodas.html>>. Acesso em: 08 de outubro de 2018.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Cresce a participação do Turismo no Pib nacional**. 2019a. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/%C3%BAultimas-not%C3%ADcias/12461-cresce-a-participa%C3%A7%C3%A3o-do-turismo-no-pib-nacional.html>>. Acesso em: 10 abr. 2019.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Dados e fatos**. Brasília: Ministério do Turismo, 2019b. Disponível em: < <http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/>>. Acesso em: ago. 2019.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Glossário do Turismo**: compilação de termos publicados por Ministério do Turismo e Embratur nos últimos 15 anos. Brasília: Ministério do Turismo, 2018. 44p. Disponível em:http://www.turismo.gov.br/images/pdf/Publica%C3%A7%C3%B5es/Glossario_do_Turismo_-_1%C2%AA_%20edi%C3%A7%C3%A3o.pdf. Acesso em: 02 nov. 2018.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Ecoturismo**: Orientações Básicas. Brasília: Ministério do Turismo, 2010b. Disponível em: http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/Ecoturismo_Versxo_Final_IMPRESSxO_.pdf. Acesso em: 02 nov. 2018.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Mapa do Turismo 2019-2021**. Disponível em: <http://www.mapa.turismo.gov.br/mapa/init.html#/home>. Acesso em: 07 nov. 2018.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Mapa do Turismo Brasileiro**. Brasília: Ministério do Turismo, 2017. Disponível em: http://www.regionalizacao.turismo.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=76&Itemid=267. Acesso em: 07 nov. 2018.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Plano Nacional de Turismo 2018-2022**: Mais emprego e renda para o Brasil. Brasília: Ministério do Turismo, 2018. Disponível em: <https://cultura.rs.gov.br/upload/arquivos/carga20180322/28162245-pnt-2018-2022.pdf>. Acesso em: 07 nov. 2018.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Prodetur**. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/programas/5066-prodetur.html>. Acesso em: 15 jan. 2019.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Programa Investe Turismo**. Diretrizes. Brasília: Ministério do Turismo, 2019c. Disponível em: <
<http://www.turismo.gov.br/investeturismo.html>>. Acesso em: 11 abr. 2019.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Programa de Regionalização do Turismo** - Diretrizes. Brasília: Ministério do Turismo, 2019. Disponível em:
 <<http://regionalizacao.turismo.gov.br/images/mtur-cartilha-promocional-final.pdf> >. Acesso em: 15 mar. 2019.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Turismo de Aventura**: Orientações básicas. Brasília: Ministério do Turismo, 2010d. 80p. Disponível em: <
http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/Turismo_de_Aventura_Versxo_Final_IMPRESSxO_.pdf>. Acesso em: 02 nov. 2018.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Turismo Cultural**: Orientações básicas. Brasília: Ministério do Turismo, 2010e. 100p. Disponível em: <
http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/Turismo_Cultural_Versxo_Final_IMPRESSxO_.pdf>. Acesso em: 02 nov. 2018.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Turismo Rural**: Orientações básicas. Brasília: Ministério do Turismo, 2010c. 72p. Disponível em: <
http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/Turismo_Rural_Versxo_Final_IMPRESSxO_.pdf>. Acesso em: 02 nov. 2018.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Segmentação do turismo e o mercado**. Brasília: Ministério do Turismo, 2010a. 170p. Disponível em:
http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/Segmentaxo_do_Mercado_Versxo_Final_IMPRESSxO_.pdf. Acesso em: 16 jan. 2019.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Turismo sobre duas rodas**. Disponível em:
<http://www.turismo.gov.br/ultimas-noticias/1253-turismo-sobre-duas-rodas.html>. Acesso em: 08 out. 2018.

BRASIL. Secretaria Nacional de Estruturação do Turismo. **Prodetur +Turismo**: Quem pode participar?. 21 mai. 2018. Disponível em:
http://www.prodetur.turismo.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=126&Itemid=303. Acesso em: out. 2019.

BRASIL. **Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008**. Disponível em:
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Lei/L11771.htm. Acesso em: nov. 2019.

BUENO, F. P.; PIRES, P. S. Ecoturismo e educação ambiental: possibilidades e potencialidades de conservação da natureza. *In*: IV SEMINÁRIO DE PESQUISA EM TURISMO DO MERCOSUL, 2006, Caxias do Sul-RS. **Anais**[...]. Caxias do Sul: Universidade de Caxias do Sul, p. 1-18, 2006. Disponível em:
www.ucs.br/ucs/tpiSemMenus/eventos/seminarios_semintur/semin_tur_4/arquivos_4_seminario/GT08-5.pdf . Acesso em: 11 mar. 2019.

CAMPELLO, R. I. C. et al. **Mortalidade devido a acidentes de bicicletas em Pernambuco, Brasil**. Disponível em: <
https://www.scielo.org/article/ssm/content/raw/?resource_ssm_path=/media/assets/csc/v18n5/10.pdf >. Acesso em: dez. 2018.

CARLOS, M. G. O.; MATOS, B. M.; DIÓGENES, K. C. A. Ciclofaixa e cicloturismo: Uma análise da percepção dos usuários locais e visitantes acerca de uma ciclofaixa de lazer como produto turístico. *In: ENCONTRO INTERNACIONAL SOBRE GESTÃO EMPRESARIAL E MEIO AMBIENTE*, 17., 2015. **Anais Eletrônicos**[...]. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2015. Disponível em:
<http://engemausp.submissao.com.br/17/anais/arquivos/368.pdf>. Acesso em: 19 mar. 2019.

CICLISTA DE SÃO JOSÉ. **Cartilha do ciclista Urbano**. Disponível em: <
<http://www.ta.org.br/sjc/docs/Cartilha.pdf>>. Acesso em: jul. 2019.

CLUBE DE CICLOTURISMO DO BRASIL. Circuitos de Cicloturismo - **Manual de incentivo e orientação para os municípios brasileiros**. 2010. Disponível em:
<http://www.clubedecicloturismo.com.br/arquivos/Manual-Circuitos-Cicloturismo.pdf>. Acesso em: 29 out. 2018.

CLUBE DE CICLOTURISMO DO BRASIL. **Pesquisa**: O perfil do cicloturista brasileiro. Disponível em: <http://www.clubedecicloturismo.com.br/artigos-1/53-pedalando/24-pesquisa-o-perfil-do-cicloturista-brasileiro>. Acesso em: 15 nov. 2019.

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO- CTB. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Disponível em:<
<https://detran.to.gov.br/legislacao/outros/codigo-de-transito-brasileiro-ctb/>>. Acesso em: jul. 2019.

DELGADO, A. K. C. As ações do PRODETUR/NE I e suas implicações para o desenvolvimento da Paraíba com base no turismo. **Caderno Virtual de Turismo**, Rio de Janeiro, vol. 9, n. 3, p. 32-44, 2009. Disponível em:
<https://www.redalyc.org/pdf/1154/115412543003.pdf>. Acesso em: 12 abr. 2019.

EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION – ECF. **Cycling facts and figures**. Disponível em: <https://ecf.com/resources/cycling-facts-and-figures>. Acesso em: 05 dez. 2018.

FAVRETTO, J.; NOTTAR, L. A. Utilização da metodologia Analytic Hierarchy Process (AHP) na definição de um software acadêmico para uma instituição de ensino superior do Oeste Catarinense. **Revista Sistemas & Gestão**, v. 11, n. 2, 2016. Disponível em: <http://www.revistasg.uff.br/index.php/sg/article/view/881/428>. Acesso em: 15 jul. 2019.

GALVÃO, Pauliana Valéria Machado et al. Mortalidade devido a acidentes de bicicletas em Pernambuco, Brasil. **Ciênc. saúde coletiva**, Rio de Janeiro, v. 18, n. 5, p. 1255-1262, Mai. 2013. Disponível em:
http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-81232013000500010&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 07 nov. 2018.

GÂNDARA, J. M. G.; GIMENES, M. H. S. G.; MASCARENHAS, R. G. T. Reflexões

sobre o turismo gastronômico na perspectiva da sociedade dos sonhos. *In*: ANSARAH, M. G. R.; PANOSSO NETTO, A. (Org.). **Segmentação do mercado turístico: estudos, produtos e perspectivas**. 1 ed. SP 2009.

GERHARDT, T. E.; SILVEIRA, D. T. (Orgs.). **Métodos de Pesquisa**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009. 120p. Disponível em: <http://www.ufrgs.br/cursopgdr/downloadsSerie/derad005.pdf>. Acesso em: 05 de jul 2019.

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

GONCALVES-JUNIOR, L. et al. Diarios de bicicleta: procesos educativos vivenciados en la Ruta de las Emociones. **Estudios pedagógicos**, Valdivia, v. 42, n. 1, p. 323-337, 2016. Disponível em: https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-07052016000100021&lng=es&nrm=iso. Acesso em: 13 fev. 2019.

GOVERNO DO ESTADO.BDE. 2000. **Relação dos municípios, por Região de Desenvolvimento**. Disponível em: http://www.bde.pe.gov.br/visualizacao/Visualizacao_formato2.aspx?codFormatacao=695&CodInformacao=798&Cod=1. Acesso em: 20 de out. 2019.

GRANDZOL, J. R. Improving the Faculty Selection Process in Higher Education: a case for the analytic hierarchy process. **IR Applications**, v. 6, 13 p., 2005. Disponível em: <http://airweb.org/images/IRApp6.pdf>. Acesso em: 21 maio 2010.

DIÁRIO DE PERNAMBUCO. **Investimento de mais de R\$ 2 milhões para o turismo de Pernambuco**. 2019. Disponível em: <https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/economia/2019/07/investimento-de-r-2-milhoes-para-o-turismo-de-pernambuco.html>. Acesso em: 8 set. 2019.

LONDON SCHOOL OF ECONOMICS. **The British Cycling Economy**. 2010. Disponível em: https://www.britishcycling.org.uk/zuvvi/media/bc_files/corporate/The_British_Cycling_Economy_18Aug.pdf >. Acesso em: mar. 2018.

MACHADO, J. P. **História aplicada ao turismo**. Manaus: Centro de Educação Tecnológica do Amazonas, 2010. 76p. Disponível em: http://redeetec.mec.gov.br/images/stories/pdf/eixo_hosp_lazer/061112_hist_aplic_tur.pdf. Acesso em: 13 mar. 2019.

MAGINA, F. **Cicloturismo: Vocação Brasileira?: Um Estudo Descritivo**. Disponível em: <https://administradores.com.br/artigos/cicloturismo-vocacao-brasileira-um-estudo-descritivo>. Acesso em: 24 mai. 2019.

MDA. 2006. **Plano territorial de desenvolvimento rural sustentável da mata sul – pe**. P. 117.

MDA. Secretaria de Desenvolvimento Territorial. **Índice de Condições de Vida**. Brasília: SDT, 2011, p.41.

MENDONÇA, J. **Desafios, Oportunidades e recomendações para o fomento ao cicloturismo nas costas do cacau e descobrimento - Sul da Bahia**. Serra

Grande - Uruçuba/BA: Instituto de Pesquisas Ecológicas – IPÊ, 2017. 102 p. Disponível em: <https://escas.org.br/download/produtos-finais/bahia-15/Juliano-Borghide-Mendonca.pdf>. Acesso em: 09 mar. 2019.

MIARA, M. A.; FERNANDES, D. L.; MAGANHOTTO, R. F. Cicloturismo na “Rota Dos Tropeiros”: Roteiro Cicloturístico de Castro: Um Projeto Piloto. In: FÓRUM INTERNACIONAL DE TURISMO DO IGUASSU, 2., 2008. **Anais Eletrônicos** [...]. Foz do Iguaçu. Disponível em: <http://festivaldascataratas.com/wp-content/uploads/2014/01/10.-CICLOTURISMO-NA-%E2%80%9CROTA-DOS-TROPEIROS%E2%80%9D.pdf>. Acesso em: 10 jul. 2018.

MILHEIRO, E.; MELO, C. O Grand Tour e o advento do turismo moderno. **Revista Aprender**, Porto Alegre, n. 30, p. 114-118, 2005. Disponível em: https://www.academia.edu/17341202/O_Grand_Tour_e_o_advento_do_turismo_moderno. Acesso em: 26 abr. 2019.

MOURA, E. H. S. **Cicloturismo Arqueológico no Vale do Catimbau, Buíque/PE**. Pernambuco: Portal Educação, 2014. Disponível em: <<https://www.portaleducacao.com.br/conteudo/artigos/turismo-e-hotelaria/cicloturismo-arqueologico-no-vale-do-catimbau-buique-pe/58848>>. Acesso: 16 jan. 2019.

MOLINA, S. **O pós-turismo**. São Paulo: Aleph, 2003. 136p.

OLIVEIRA, M. F. **Metodologia científica: um manual para a realização de pesquisas em Administração**. Manual (Pós-Graduação) – Universidade Federal de Goiás, Catalão, 2011.

PERNAMBUCO. Empresa de Turismo de Pernambuco – EMPETUR. **Inventário Turístico de Pernambuco**. Disponível em: <http://inventariope.blogspot.com/>. Acesso em: 12 out. 2019.

PERNAMBUCO. Secretaria de Turismo, Esporte e Lazer. **Projeto de implantação da sinalização para cicloturismo nos municípios do Polo Agreste**. 2015. Disponível em: http://www.empetur.pe.gov.br/c/document_library/get_file?p_l_id=22082&folderId=33685879&name=DLE-168913.pdf. Acesso em: 18 set. 2019.

PERNAMBUCO. **Sistema de Informação e Gestão da Assistência Social de Pernambuco – SIGAS**: Curso 02 - Participação por Região - Zona da Mata. Disponível em: <https://www.sigas.pe.gov.br/pagina/curso-02--participao-por-regio--zona-da-mata>. Acesso em: 03 out. 2019.

PIRES, P. S. A dimensão conceitual do ecoturismo. **Turismo: visão e ação**. Itajaí, v.1, n.1, p. 75-91, jan/jun. 1998. Disponível em: <https://siaiap32.univali.br/seer/index.php/rtva/article/view/1392>. Acesso em: 16 mar. 2019.

PLANETT; CLUBE DE CICLOTURISMO DO BRASIL; BIKE ANJO. **O Cicloturista Brasileiro 2018**: relatório geral. Rio de Janeiro: Coppe-UFRJ, 2019. Disponível em: <http://planett.com.br/wp-content/uploads/2019/11/O-Cicloturista-Brasileiro-2018-Relatorio-Geral.pdf>. Acesso em: 20 nov. 2019.

PREFEITURA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA CLIMÁTICA DE CUNH. **Objeto 5:** Obra de Renovação da Sinalização Turística. Disponível em: <
<http://www.cunha.sp.gov.br/wp-content/uploads/2015/03/08B-Planilha-Or%C3%A7amento.Sinaliza%C3%A7%C3%A3o.pdf>>. Acesso: dez. 2019.

PRODANOV, C. C.; FREITAS, E. C. **Metodologia do trabalho científico:** métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico. 2. ed. Novo Hamburgo: Feevale, 2013. E-book. Disponível em: <http://www.feevale.br/Comum/midias/8807f05a-14d0-4d5b-b1ad-1538f3aef538/E-book%20Metodologia%20do%20Trabalho%20Cientifico.pdf>. Acesso em: 05 abr. 2019.

RECIFE.Prefeitura Municipal. **A Cidade.** Disponível em: <
<http://www2.recife.pe.gov.br/servico/cidade-1?op=NTMwMg==>>. Acesso em: 22 set. 2019.

RECIFE.Prefeitura Municipal. **PCR amplia rede de ciclovias do Recife com homenagem a Graça Araújo.** 18 jul. 2019. Disponível em: <http://www2.recife.pe.gov.br/node/289630>. Acesso em: 20 jul. 2019.

RECIFE.Prefeitura Municipal. **Rotas Cicláveis.** Disponível em: <http://www2.recife.pe.gov.br/servico/rotas-ciclaveis?op=NTI1NQ>. Acesso em: 20 jul. 2019.

RESENDE; J. C.; VIEIRA FILHO, N. A. Q. Cicloturistas na Estrada Real: perfil, forma de viagem e implicações para o segmento. **Revista Turismo em Análise**, v. 22, n. 1, p. 168-194, 1 abr. 2011. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/rta/article/view/14245/16063>. Acesso em: 15 nov. 2019.

REVISTA BICICLETA. **Os benefícios de andar de bicicleta.** 2012. Disponível em: http://www.revistabicicleta.com.br/bicicleta_noticia.php?os_beneficios_de_andar_de_bicicleta&id=31258. Acesso em: 10 nov. 2018.

REVISTA HOTELNEWS. **Mappie lança estudo sobre o futuro da hotelaria.** 2016. Disponível em: <
http://revistahotelnews.com.br/portal/noticia.php?req_url=006&id_noticia=4867>. Acesso em: nov. 2019.

ROLDAN, T. R. R. **Cicloturismo:** planejamento e treinamento. Campinas: UNICAMP, 2000. Disponível em: <https://pt.scribd.com/document/361367335/RoldanThierryRolandRoldan-TCC>. Acesso em: 12 nov. 2019.

SAATY, T. L. **Fundamentals of Decision Making and Priority Theory with AHP.** Pittsburgh USA, RWS Publications, 1994. 330 p.

SAATY, T. L. **Analytic Hierarchy Process.** Ney York, MCGraw – Hill, 1980.

SALDANHA, L.; SANTOS, M. P. S.; FRAGA, C. O papel de planejamento para o desenvolvimento do cicloturismo em âmbito internacional. In: CONGRESSO RIO DE TRANSPORTES, 13., 2015, Rio de Janeiro. **Anais eletronicos** [...]. Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: <http://www.riodetransportes.org.br/wp-content/uploads/artigo17.pdf>. Acesso em: 21 jun. 2019.

SALGUEIRO, V. Grand Tour: uma contribuição à história do viajar por prazer e por amor à cultura. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 22, n. 44, p. 289- 310, 2002. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-01882002000200003&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 14 fev. 2019.

SAMPA BIKERS. **Atividades do Sampa Bikers**. Disponível em: <https://sampabikers.com.br/apresentacao/atividades-do-sampa-bikers/>. Acesso em: 11 nov. 2019.

SANTOS, C. A. J.; CAMPOS, A. C.; ALVES, L. A. C. **Cicloturismo**: mobilidade urbana e valorização do patrimônio. Disponível em: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal15/Geografiasocioeconomic a/Geografiaturistica/61.pdf>. Acesso em: 08 out. 2018.

SCHETINO, A. M. **O Cicloturismo como Vivência Crítica e Criativa de Lazer**. Trabalho de Conclusão de Curso (Pós-Graduação) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2006. Disponível em: https://cdnstatic8.com/ateondedeuprairdebicicleta.com.br/wp-content/uploads/2009/05/MONOGRAFIA_FINALAndre2.pdf. Acesso em: 01 abr. 2019.

SILVA, O. V.; KEMP, S. R. A. A evolução histórica do turismo: da antiguidade clássica a revolução industrial – Século XVIII. **Revista Científica Eletrônica de Turismo**, Garça/SP, ano 5, 9. ed., jun. 2008. Disponível em: http://faef.revista.inf.br/imagens_arquivos/arquivos_destaque/ICDQdUloe9pbXyB_2013-5-22-15-51-11.pdf. Acesso em: 04 mar. 2019.

SOCIEDADE INTERNACIONAL DE ECOTURISMO. **What is ecotourism?**. TIES, 2015. Disponível em: < <https://ecotourism.org/what-is-ecotourism/>>. Acesso em: 11 jan. 2019.

SUPORTE GEOGRÁFICO. **Mapa microrregiões de Pernambuco**. Disponível em: <https://suportegeografico77.blogspot.com/2018/04/mapa-microrregioes-de-pernambuco.html>. Acesso em: 21 nov. 2019.

TUDO SOBRE HOSPEDAGEM DE SITES. **Quanto custa ter um Site?**. 26 ago. 2015. Disponível em: <https://tudosobrehospedagemdesites.com.br/quanto-custa-ter-um-site/>. Acesso em: nov. 2019.

UNWTO. **Anual Report 2017**. Disponível em: < <http://www.turob.com/Files/Dosyalar/pdf/UNWTO2017.pdf>>. Acesso em: dez. 2018.

VARGAS, R. Utilizando a Programação Multicritério (AHP) para Selecionar e Priorizar Projetos na Gestão de Portfólio. In: PMI GLOBAL CONGRESS. **Anais...** Washington: 2010. Disponível em: <https://ricardo-vargas.com/pt/articles/analytic-hierarchy-process/>. Acesso em: 07 jul. 2019.

VIEIRA, A. R. M. **Planejamento e Políticas Públicas de Turismo: análise dos módulos operacionais do Programa de Regionalização do Turismo no Pólo São Luiz – MA**. Dissertação (Mestrado Profissional em Turismo) – Universidade de Brasília, Brasília, 2011. Disponível em: http://repositorio.unb.br/bitstream/10482/9204/1/2011_AlineRodriguesMendesVieira.pdf. Acesso em: 22 out. 2019.

WTTC. **Travel & tourism economic impact 2019**. Disponível em: <
<https://www.wttc.org/-/media/files/reports/economic-impact-research/regions-2019/world2019.pdf>>. Acesso em: set. 2019.

APÊNDICE A- FORMULÁRIO PERFIL DO CICLOTURISTAPerfil do Cicloturista

A pesquisa possui o objetivo de entender qual é o perfil do cicloturista de Pernambuco, por isso só deve ser respondido por aqueles que residem no estado. Caso não se enquadre nesse público, por favor, ajude a divulgar esse questionário para que chegue até o público alvo.

1- Reside em Pernambuco?

Sim (Continuar para a próxima seção)

Não (Enviar Formulário)

2- Gênero

Feminino

Masculino

Outro: _____

3- Possui experiência com cicloturagens? Sim Não

4- Qual é a sua Faixa Etária?

Abaixo de 20

Entre 20 a 29

Entre 30 a 39

Entre 40 a 49

Acima de 50

5- Qual é a sua Escolaridade?

Ensino Fundamental Incompleto

Ensino Fundamental Completo

Ensino Médio Incompleto

Ensino Médio Completo

Ensino Superior Completo

Pós Graduação Completa

6- Com quem costuma pedalar?

- Sozinho
- Família
- Amigos
- Grande Grupo
- Outros:_____

7- Qual é a sua motivação?

- Contato com o Meio Ambiente
- Autoconhecimento/ Se desafiar
- Conhecer novos lugares
- Cultura local
- Outros:_____

8- Distância ideal em uma rota?

- 10 a 40 km
- 41 a 70 km
- 71 a 100 km
- Acima de 100 km

9- Tempo ideal de um rota?

- Realizá-la em menos de 1 dia
- Entre 1 a 3 dias
- 3 a 5 dias
- Mais de 5 dias

10- Qual é a sua preferência no tipo de pista?

- Terra
- Asfalto
- Indiferente, de preferência com poucos carros trafegando
- Outros:_____

11- Organização da viagem?

Autônoma

Agência especializada

12- Já utilizou do serviço de agências especializadas?

Sim

Não

13- Qual a motivação na hora de contratar os serviços da agência?

Criação de Roteiro

Consertos/ Seguros

Equipe de Apoio/ Segurança

Outros: _____

14- Qual a hospedagem que costuma utilizar?

Hotel/ Pousada

Hostel

Casa de Amigos/ Familiares

Camping

Outros: _____

15- Meios de alimentação mais utilizados?

Restaurantes

Padarias

Lanchonetes

Leva a própria comida

Outros: _____

16- Preferência da disponibilização do Mapa da rota em:

Internet/ GPS

Mapa Impresso

Sinalização turística

Todos

Outros: _____

17- Orçamento máximo por dia?

- Menos de 30 reais
- Entre 30 e 50 reais
- Entre 50 e 100 reais
- Acima de 100 reais

18- Qual o seu principal gasto para realizar a rota?

- Meios de transporte para levar ao ponto inicial
- Atrativos Turísticos
- Meios de Hospedagem
- Bicicleta
- Meios de Alimentação
- Outros: _____

19- O que mais você gosta de observar durante a rota ?

- Natureza/ Paisagem
- Igrejas/ Museus
- Arquiteturas da cidade
- Outros: _____

20- Utilizaria uma rota no interior do estado de Pernambuco?

- Sim
- Não

APÊNDICE B- ENTREVISTA COM EMPRESÁRIO DA BICITOUR BRASIL CICLOTURISMO

Questionário

- 1 - A quantos anos você está envolvido com o cicloturismo?
- 2 - O senhor já participou de uma rota nacional e internacional?
- 3 - Procurando em artigos acadêmicos, percebe-se que termos como cicloturismo e cicloviagem são tratados como sinônimos, mas em grupos de cicloviagem os termos são vistos diferentes. Para o senhor qual seria a melhor definição para Cicloviagem e cicloturismo?
- 4 - O senhor acha importante implantar rotas no interior do estado? se sim, as usariam com frequência?
- 5 - Qual a sua opinião sobre o circuito do agreste? Há algo que precisa ser melhorado?
- 6 - Qual é a maior dificuldade que o senhor enfrenta ou já enfrentou em uma cicloviagem?
- 7 - Vocês costumam criar os roteiros ou utilizar os já existentes?
- 8 - Quais são seus critérios que o senhor usa para definir se a rota é de nível leve, médio ou difícil?

**APÊNDICE C - ENTREVISTA COM EX GERENTE DE CICLOMOBILIDADE
SECRETARIA DE TURISMO DE PERNAMBUCO**

ENTREVISTA COM EX GERENTE DE CICLOMOBILIDADE

- 1 - O Sr. poderia explicar sobre o programa Pedala PE?
- 2 - Quais são os municípios pertencentes a rota do Agreste?
- 3 - Quando foi a entrega da rota para a população?
- 4 - Como foi feito o mapeamento da rota do Agreste?
- 5 - Quantas placas de sinalização foram espalhadas pela Rota?
- 6 - Ainda existem ações voltadas para cicloturismo no estado?
- 7 - Houve parceria com alguma empresa privada?

APÊNDICE D - ENTREVISTA COM A ATUAL GESTÃO DA SECRETARIA DE TURISMO DE PERNAMBUCO

Entrevista com a SETUREL

- 1 - Atualmente, há ações voltadas para o cicloturismo no estado?
- 2 - Ainda existe investimento na Rota do Agreste?
- 3 - A secretaria tem interesse em investir futuramente no cicloturismo?
- 4- Existe algum documento que estuda a demanda do turismo ou cicloturismo das mesorregiões do estado que poderia ser compartilhado?
- 5- Quais foram os entraves para desenvolver o projeto de cicloturismo no Agreste?
- 6- O que levou a SETUREL a querer investir no cicloturismo?

APÊNDICE E- FORMULÁRIO COM CICLOTURISTAS NA ROTA DO AGRESTEQuestionário com os cicloturistas da Rota do Agreste

1- Você pratica o Cicloturismo a quanto tempo?

- Há menos de 1 ano
- Entre 1 ano a 2 anos
- Entre 2 anos e 3 anos
- Há mais de 3 anos

2- Gênero

- Feminino
- Masculino
- Outros

3- O que você achou da sinalização disposta durante a rota?

- Ótima
- Bom
- Regular
- Ruim
- Péssimo

4- O que você achou da localização da rota?

- Ótima
- Bom
- Regular
- Ruim
- Péssimo
- Outro:

5- O que mais lhe agradou na rota?

- A paisagem
- Os aspectos culturais e históricos das cidades.
- Os declínios e subidas que a rota possui.

- () As cidades escolhidas.
- () Proximidade com Recife.
- () Outro:

6- Qual o seu custo durante a Rota?

- () Entre R\$ 0,00 a R\$ 100,00
- () Entre R\$ 101,00 a 200,00
- () Entre R\$ 201,00 a R\$ 300,00
- () Mais de R\$ 300,00

7- Você indicaria essa rota?

- () Nunca
- () indiferente
- () Indicaria

8- Alguma sugestão para melhorar a Rota do Agreste?