

Article

Cicloturismo como Via de Desenvolvimento Local para o Município de Penha, Santa Catarina, Brasil

Rubia Consuelo de Souza¹ , Carlos Alberto Cioce Sampaio² , Roberta Giraldi Romano³ * , Flávia Keller Alves⁴ 

¹ Mestre (Universidade Regional de Blumenau, Blumenau, Brasil). ORCID: 0000-0003-0866-7697. E-mail: rubiasouzaarte@gmail.com

² Doutor (Professor dos Programas de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional (FURB), Ciências Ambientais (UNISUL/Instituto Ânima-IA) e Professor Visitante Programa de Pós-graduação em Sociedade, Tecnologia e Meio Ambiente/UniEvangelica/FUNADESP e Pesquisador Instituto de Estudos Avançados/USP). ORCID: 0000-0002-0664-0266. E-mail: carlos.cioce@gmail.com

³ Doutora (Pesquisadora do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional (PNPD/FURB). Blumenau, Brasil). ORCID: 0000-0003-4280-7884. E-mail: robertagiraldi@gmail.com

⁴ Mestre (Desenvolvimento Regional (FURB). Blumenau, Brasil). ORCID: 0000-0002-6004-2486. E-mail: flavia@furb.br

* Correspondence: robertagiraldi@gmail.com

RESUMO

Em busca de novas experiências, desaceleração da vida cotidiana e benefícios tanto físicos quanto psicológicos, emergem novas modalidades de turismo. Considerando as limitações do turismo de massa, a necessidade de diversificar a economia local e criar bases para modos de vida mais sustentáveis, este artigo tem o objetivo de analisar a potencialidade do cicloturismo como promotor de desenvolvimento local para o município de Penha, Santa Catarina, Brasil. Para isso, propõe-se três objetivos específicos: (1) Identificar e caracterizar os atores do *trade* do cicloturismo de Penha; (2) Avaliar sua infraestrutura cicloturística e (3) Analisar o processo de construção participativa da política pública voltada ao cicloturismo no município. O presente estudo adota uma abordagem qualitativa, com elementos quantitativos, e refere-se a um estudo de caso, com uso de observação participante e entrevista. A análise do *trade* e da infraestrutura cicloturística selecionada (hotéis, serviços de alimentação e apoio ao cicloturista) revelou um cenário de preparo precário frente às necessidades do cicloturista e a ausência de participação da sociedade e do *trade* na elaboração da política de cicloturismo. Apesar disso, a elaboração da política pública de cicloturismo de Penha releva os interesses dos principais atores sociais, com expectativa de geração de renda, valorização da herança material e imaterial, conservação do patrimônio histórico e a biodiversidade, aumento da consciência da população local e dos turistas sobre a necessidade de conservação do meio ambiente, com potencial para promoção do desenvolvimento local sustentável.

Palavras-chave: desenvolvimento local; cicloturismo; políticas públicas.

ABSTRACT

In search of new experiences, deceleration of everyday life and physical and psychological benefits, new forms of tourism emerge. Considering the limitations of mass tourism, the need to diversify the local economy and create bases for more sustainable ways of life, this article aims to analyze the potential of cycle tourism as a promoter of local development for the municipality of Penha, Santa Catarina,



Submissão: 04/05/2022



Aceite: 02/05/2022



Publicação: 02/08/2022



Brazil. To this end, three specific objectives are proposed: (1) Identify and characterize the actors of the cycle tourism trade in Penha; (2) Evaluate its cycle tourism infrastructure and (3) Analyze the process of participatory construction of public policy aimed at cycle tourism in the municipality. The present study adopts a qualitative approach, with quantitative elements, and refers to a case study, using participant observation and interview. The analysis of the trade and of the selected cycle touristic infrastructure (hotels, food services and support for the cycle tourist) revealed a scenario of precarious preparation in view of the needs of the cycle tourist and the lack of participation of society and the trade in the elaboration of the cycle tourism policy. Despite this, the elaboration of the public policy for cycling tourism in Penha highlights the interests of the main social actors, with the expectation for income generation, appreciation of material and immaterial heritage, conservation of historical heritage and biodiversity, increasing awareness of the local population and the tourists about the need to conserve the environment, with potential to promote sustainable local development.

Keywords: local development; cycle tourism; public policies.

1. Introdução

O desenvolvimento humano, de modo geral, vem acompanhado pelos grandes deslocamentos, pois, historicamente, as viagens foram marcos importantes no que se refere à civilização e ao estado de uma sociedade. A atividade turística ganhou destaque com as viagens a lazer (Mees & Guimarães 2010), conforme Castelli (1996, p. 16), “a sociedade industrial democratizou o lazer, em especial as viagens turísticas, em função de uma gama de elementos que se justapuseram”, o que é complementado por Krippendorf (1989, p. 38) “repouso e férias tornam-se sinônimos de turismo. A necessidade de relaxamento é reconhecida e é orientada para o turismo e transformada em viagem”.

Em busca de novas experiências, desaceleração da vida cotidiana e benefícios tanto físicos quanto psicológicos, emergem novas modalidades de turismo, que pretendem ser alternativas mais sustentáveis quando comparadas ao turismo de massa (Panosso Netto 2010).

Estudos sobre turismo assinalam que diversas modalidades, como o cicloturismo, se constituem em alternativa para promover o desenvolvimento local, gerando um novo olhar de observação ao turismo, onde haja valorização da população local, da experiência, qualidade, consciência ambiental e patrimônios naturais e culturais (Macoppi 2017; Grellmann 2018). Scótolto e Panosso Netto (2015) consideram que as localidades podem empregar capacidades e competências dos sujeitos que as integram para se desenvolverem de forma endógena, a partir das características naturais e seus saberes, a fim de promover a economia local e a melhoria da qualidade de vida de sua população.

Para compreender este processo de desenvolvimento local, torna-se necessário o estudo e a sinalização de formas de turismo concebidos de forma mais sustentável, que permitam que as localidades respeitem suas dinâmicas originais e tradicionais. O desenvolvimento através do turismo deve proporcionar equilíbrio e oferecer harmonia entre recursos físicos, culturais e sociais das regiões receptoras, em consonância com as exigências e necessidades do turista, da comunidade e dos empreendedores que integram o trade turístico.

Nesta perspectiva, o cicloturismo se diferencia de outras formas de turismo por estimular a interação com a população local ao longo do circuito, a partir de vivências que, em tese, podem resultar em desenvolvimento local. Além disso, o estudo “*Cycling works – jobs and job creation in the cycling economy*” demonstrou que o benefício econômico da bicicleta na Europa é estimado em 205 bilhões de euros por ano, com geração de cerca de 650.000 postos de trabalho na indústria e comércio, infraestrutura ciclística e cicloturismo – este último com o maior impacto de contribuição econômica e com potencial para expansão (Blondiau & van Zeebroeck 2014).

Durante o período de pandemia provocado pela COVID-19, a Secretaria de Turismo do Município de Penha (SETUR) revigorou o processo de criação do Circuito de Rotas “Descubra Penha e Seus Encantos”, como estratégia de divulgação do potencial turístico local, composto por seis rotas temáticas, dentre estas, o circuito de cicloturismo.



Penha está localizada no litoral norte de Santa Catarina, um dos primeiros povoados açorianos no litoral catarinense e uma das principais criadoras de marisco do país. Sua economia, inicialmente baseada na pesca, cedeu lugar ao turismo, sobretudo de Sol & Mar: o município oferece diversas opções de lazer, com dezenove praias, totalizando 31 quilômetros de orla. Além disso, grande parte dos esforços para o incremento do turismo local gira em torno da maior atração turística da cidade, o Parque Beto Carrero World, que representa geração de renda aos moradores da região, além de divulgar o município em nível nacional e internacional. Estes aspectos caracterizam o turismo praticado em Penha como turismo de massa, porém, como observa Sampaio (2007, p. 151), “privatizar lucros de curto prazo e socializar prejuízos socioambientais de médio e longo prazo é a dialética do turismo de massa”.

Considerando as limitações do turismo de massa, a necessidade de diversificar a economia local e de criar bases para modos de vida mais sustentáveis, o objetivo deste artigo é analisar a potencialidade do cicloturismo como promotor de desenvolvimento local no município de Penha, Santa Catarina, Brasil. Este objetivo se desdobra em três objetivos específicos: (1) Identificar e caracterizar os atores do trade do cicloturismo de Penha; (2) Avaliar sua infraestrutura cicloturística e (3) Analisar o processo de construção participativa da política pública voltada ao cicloturismo no município.

2. O Cicloturismo como Possibilidade

O deslocamento voluntário e temporário de pessoas que saem do seu local de residência habitual para outro, por motivos inúmeros, recreação, descanso, cultural, profissional ou saúde, é entendido como turismo. A Organização Mundial de Turismo (OMT 2001, p. 38) define turismo como “as atividades que as pessoas realizam durante suas viagens e permanência em lugares distintos dos que vivem, por um período inferior a um ano consecutivo, com fins de lazer, negócios e outros”. Dando atenção para a variedade dos fenômenos e das relações, Jafari e Ritchie (1981, p. 3) definem turismo como “o estudo do homem longe do seu habitat, e da indústria que responde às suas necessidades, e dos impactos que ambos, ele e a indústria, têm no meio de acolhimento sob o ponto de vista sociocultural, econômico e físico”. Ou seja, para este autor, o turismo envolve diversas dimensões e elementos.

Atualmente, segunda década do século XXI, existem diversas modalidades de turismo, considerando essa atividade como socioeconômica e cultural, em expansão no mundo, movimentando um volume de capital cada vez maior, com visibilidade econômica. De acordo com pesquisa publicada pelo Ministério do Turismo, o setor do turismo no Brasil apresentou crescimento recorde nos primeiros meses de 2019, com rendimento de R\$ 136,7 bilhões, o que representa o maior registrado nos últimos quatro anos. Além disso, o setor criou mais de 25 mil vagas entre agosto de 2018 e julho de 2019 (Brasil 2019). Com esse crescimento, em muitos locais há grandes concentrações de pessoas em períodos relativamente curtos, como no caso do turismo de Sol & Mar em Santa Catarina, no Brasil, exemplo de turismo de massa.

É importante destacar que a crise sanitária causada pela COVID-19, decretada em março de 2020 no Brasil (WHO 2020), teve grande impacto no setor turístico, reduzindo ou interrompendo as viagens em razão das medidas de controle de circulação (Gössling et al. 2020). Em abril de 2020, todos os destinos do mundo possuíam alguma restrição de viagem relacionada à COVID-19 (UNWTO 2020), apenas nos seis primeiros meses de 2020, as perdas pelas companhias aéreas ultrapassaram US\$ 84 bilhões (IATA 2020; Carneiro & Allis 2021) e no país houve redução de 59% no faturamento do turismo brasileiro (MTUR 2021). Com o avanço da vacinação a nível global a partir de 2021, a expectativa é de retomada das atividades – o setor registrou faturamento de R\$ 9,6 bilhões em maio de 2021, 47,5% superior ao mesmo mês de 2020 (FECOMERCIOESP 2021).

A aliança nacional “Retomada do Turismo”, parceria entre poder público, iniciativa privada, terceiro setor e Sistema S, coordenada pelo Ministério do Turismo, que visa mitigar os efeitos negativos da pandemia no setor turístico nacional, ressalta a importância de “adotar medidas para melhor distribuição de turistas pelo país, priorizando o turismo em áreas naturais” neste processo (Retomada do Turismo 2021). Isso porque o crescimento do turismo de massa nas cidades brasileiras nos últimos anos pode ampliar os índices de degradação ambiental, principalmente pelo aumento da poluição, interferência nas comunidades locais, além do difícil e conflituoso processo de acessibilidade de pessoas. Entende-se que é preciso pensar no desenvolvimento de uma região incorporando todos os setores



sociais, econômicos e políticos que a compõe, de forma a construir um compromisso entre cidadãos e governos na direção de um projeto que inclua todos (Brasil 2004).

De acordo com Carvalho e Araújo (2013), o turismo é uma importante atividade econômica, que contribui para o desenvolvimento de muitos destinos. Apesar disso, a OMT (2003) observa que há uma dificuldade em atingir o verdadeiro intercâmbio cultural entre visitantes e residentes neste modelo, pois pode haver propagação de imagens padronizadas de determinados locais e sua população. É de fundamental importância buscar formas mais sustentáveis de turismo para promover o desenvolvimento local, uma alternativa que respeite a capacidade de carga do território e enalteça o patrimônio cultural que lhe é próprio.

Como apontam Gúzman et al. (2011, p. 101) “os turistas buscam por novas perspectivas, pois querem ser atendidos através de uma maior sensibilização humana, de relação com o outro, que coincidam com seus desejos, aos seus gostos de vida, busca conhecer novos mundos, através de processos de desterritorialização”. Como resposta, Belotto (2009) afirma que, mais que uma alternativa aos problemas de mobilidade e meio ambiente, a bicicleta traz o resgate humano da cidade, a revalorização do ambiente urbano, a qualidade de vida e preservação ambiental. O cicloturismo é uma experiência, uma outra forma de viajar, que contribui para o desenvolvimento do turismo responsável, por meio de contato com a natureza e da interação social. O cicloturismo vincula o turismo rural, o turismo de aventura, o turismo cultural e o gastronômico.

Zovko (2013) conceitua cicloturismo como (a) passeios que não duram mais que um dia inteiro, feito por residentes do destino ou por viajantes estrangeiros e envolvem eventos curtos e prática de mountain bike; (b) ciclismo em feriados, quando o ciclismo só compreende uma parte de uma série de atividades dentro de um período de viagem; (c) cicloturismo propriamente dito, quando a bicicleta é a principal motivação e meio de transporte da viagem, percorrendo longos percursos e abrangendo destinos diferentes em uma mesma viagem. O cicloturista pode optar por atividades organizadas por agências e operadoras de turismo, mas a maioria os organiza de forma independente, utilizando bicicletas próprias ou alugadas, planejando suas próprias rotas e reservando sua acomodação.

Soares e Jung (2010, p. 17), elencam efeitos do cicloturismo: Diversificação da economia regional e incremento do mercado com a criação de micro e pequenos negócios, pois o turismo gera efeitos multiplicadores espontâneos; Geração de empregos e demanda pela qualificação profissional; Fixação da população no local e fortalecimento dos vínculos comunitários, evitando o êxodo rural; Valorização da herança cultural material e imaterial (festas, costumes, danças, culinária, artesanato) com o resgate e perpetuação de atividades típicas da comunidade; Intercâmbio cultural entre moradores e visitantes; Conservação do patrimônio histórico e da biodiversidade; Aumento da consciência da população local e dos turistas sobre a necessidade de proteção do meio ambiente; Exploração do turismo na baixa temporada e aumento da permanência do turista na região; Publicidade da cidade também para turistas interessados em outros atrativos ecológicos, culturais e históricos.

Para atingir estes efeitos, diversos fatores devem ser considerados. É imprescindível que a rota oferecida ao visitante possua determinada infraestrutura e serviços. Uma série de variáveis, como o desenho da rota de forma acessível para ser percorrida de bicicleta, informação em vários idiomas com as características geográficas, assim como atividades de lazer e culturais desenvolvidas nas diferentes localizações da rota, existência de hospedagem com serviços especializados para o cicloturista, tais como serviços de manutenção, locais para guardar as bicicletas, lojas com artigos especializados (Chen & Cheng 2016).

Por isso, as políticas de transportes para o cicloturismo precisam ser integradas ao planejamento do turismo e do meio ambiente. Assim, essa diretriz possibilitará intervenções para o desenvolvimento urbano e rural, a fim de gerarem empregos e suporte ao desenvolvimento da economia local e regional. Apesar do Brasil ser o país com maior potencial de turismo de natureza no mundo, com 6,6 milhões de visitantes em 2014 nos parques nacionais e 15 milhões de visitantes nas reservas ambientais federais em 2019, o cicloturismo ainda é uma atividade recente. O Governo ainda percebe o cicloturismo sob o viés de rotas e infraestrutura voltadas para o transporte (ciclomobilidade), mais especificamente as ciclovias e ciclofaixas, deixando de lado características que são parte do segmento, como as trocas culturais, o tempo de percurso, com quem se viaja ou visita, o tipo de bicicleta, entre outros. Ainda assim, o desenvolvimento da infraestrutura cicloviária no Brasil está inferior ao desejado em função das atuais diretrizes nacionais relacionadas ao desenvolvimento urbano e de turismo. No Plano Nacional de Turismo (2018-2022), denominado “Mais emprego e renda para o



Brasil”, não há atenção ao cicloturismo e às bicicletas. Em suas diretrizes, o cicloturismo não está incluso no incentivo à inovação como promoção da sustentabilidade, como também não em estratégias para estimular o turismo como um todo (Brasil 2018).

Percebe-se então a importância das políticas públicas no desenvolvimento da atividade turística. A atividade turística é multidisciplinar/transdisciplinar, devendo estar interligada a políticas públicas de outras áreas, bem como preocupar-se com questões macro, como o desenvolvimento turístico em diferentes escalas (do local ao global). Para Fortunato e Silva (2011), o desenvolvimento local anseia, por meio da sociedade civil organizada, instituições governamentais e cooperação pública, apoio aos empreendimentos comunitários, buscando que sejam superadas suas limitações e que os possibilitem agir com potencial como indivíduos e como comunidade.

Este desenvolvimento participativo deve ser caracterizado pelo envolvimento das pessoas – efetivado de forma individual ou em grupo – remetendo diretamente à ideia de participação, pois o desenvolvimento local tem a população como protagonista. Desenvolvimento participativo, de acordo com Friedmann (1996), é a garantia da participação dos cidadãos no processo de planejamento que pode melhorar duradouramente suas condições de vida.

De acordo com Arnstein (2002), a participação é formada por oito etapas organizadas em uma escada: manipulação e terapia (não há participação; informação, consulta e pacificação (concessão mínima de poder); parceria, poder delegado e controle social (poder cidadão). Demo (1999) observa que a participação é uma conquista e um processo em permanente construção, sendo que no âmbito da gestão das políticas públicas, a participação deve constituir-se num pilar importante, servindo de base para a efetivação do processo decisório. Galgar os degraus finais da escada da participação cidadã significa alcançar um estágio de desenvolvimento local com cidadania, quando os cidadãos se apropriam dos seus próprios destinos, “possibilitando desde a abertura de espaços de discussão dentro e fora dos limites da comunidade até a definição de prioridades, a elaboração de estratégias de ação e o estabelecimento de canais de diálogo com o poder público” (Tenório 2004, p. 11).

3. Metodologia

Para o desenvolvimento da pesquisa, adotou-se uma abordagem qualitativa, com elementos quantitativos, referindo-se a um estudo de caso e utilizando categorias operativas.

As palavras-chave (a) desenvolvimento regional, (b) desenvolvimento local, (c) turismo, (d) cicloturismo e (e) políticas públicas, nortearam a pesquisa preliminar na literatura (periódicos, livros e teses), para tomar conhecimento da produção nestas temáticas, destacando conceitos e debates. Para isso, valeu-se do Portal de Periódicos da CAPES e, também, do catálogo de Teses e Dissertações da CAPES. Complementarmente, foram utilizadas outras obras de referência. As palavras-chaves serviram, ainda, como categorias analíticas, que são definições constitutivas das variáveis verificadas na empiria, e suas definições mais apropriadas para este estudo utilizadas como categorias operativas.

Após análise documental, com levantamento de dados quali-quantitativos fornecidos por fontes seguras e legislação pertinente, como procedimento metodológico da abordagem qualitativa, foram realizadas entrevistas semiestruturadas. Nas entrevistas semiestruturadas, compostas por 3 questionários e desenvolvidas com questões abertas e fechadas, buscou-se a compreensão sobre as políticas públicas de cicloturismo a partir da abordagem do projeto de cicloturismo do município quanto a: participação na política pública de cicloturismo e a percepção sobre o trade para o cicloturismo.

As entrevistas foram realizadas entre agosto e setembro de 2021, com um total de 30 respondentes. Os critérios de seleção para os entrevistados se deram por sua representatividade enquanto agentes públicos, agentes privados participantes do trade turístico e da sociedade civil do município de Penha. Todos os entrevistados foram informados dos objetivos do estudo e oficializaram o aceite de participação com a assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido.

Para as entrevistas realizadas com gestores do município de Penha, foram escolhidos os atores que participam do turismo, cicloturismo e políticas públicas do local. Quanto à atuação das associações, foram escolhidos os representantes que influenciam direta



ou indiretamente na gestão e/ou oferta do circuito. As entrevistas com os moradores locais buscaram identificar a participação na política pública e o conhecimento sobre o cicloturismo em Penha.

O roteiro direcionado ao poder público teve o objetivo de identificar processo de construção participativa de projetos e políticas voltadas ao cicloturismo do município de Penha, onde se priorizou analisar a participação cidadã na política pública do circuito de cicloturismo, para classificá-las de acordo com a escada da participação cidadã: (1) Manipulação; (2) Terapia grupal; (3) Informação; (4) Consulta; (5) Pacificação; (6) Parceria; (7) Delegação de Poder. (8) Controle social (Arnstein 2002).

Devido à pandemia da COVID-19, houve necessidade de realizar parte das entrevistas de forma remota. Nesse sentido, o formulário foi reestruturado na plataforma Google Formulários.

Ao longo do ano de 2021, foi realizada a observação participante, com a intenção de observar uma variedade de situações ou fenômenos que não são obtidos por meio de perguntas. Nesta etapa, foram realizadas visitas ao município de Penha, observando, vivenciando e registrando elementos de relevância para a pesquisa em seus roteiros turísticos, contato com a população, visita ao comércio, serviços e prefeitura, inclusive de forma ativa como cicloturistas. Participou-se ainda em conversas informais com envolvidos direta e indiretamente no circuito, bem como em eventos festivos municipais, que contribuíram para a coleta de informações.

Para caracterizar os atores do trade do cicloturismo enquanto dinamizadores do desenvolvimento local, partiu-se do conceito de hospitalidade por Grinover, (2002, p. 26) “recepção de hóspedes, visitantes, viajantes, podendo ser simplificada no ato de bem receber”. O autor ressalta ainda que “ela implica a relação entre um ou mais hóspedes e uma organização, colocando a questão da recepção nesta organização, inserindo-a no modo de funcionamento existente”. De acordo com Ferraz (2013), a hospitalidade é um fenômeno social manifestado através de suas três formas: privada, comercial ou pública. Nesta pesquisa, abordou-se a hospitalidade privada para o cicloturismo, que é manifestada fundamentalmente através dos serviços de hospedagem, alimentação e apoio técnico ao cicloturista. Analisou-se no trade turístico: (1) hotelaria, em relação a apoio ao cicloturista, (2) os empreendimentos de alimentação e afins quanto à presença de paraciclo e (3) horários de funcionamento das oficinas de bicicleta.

A identificação dos serviços de hospedagem, alimentação e apoio ao cicloturista foi realizada por meio de pesquisa no *site* da Secretaria de Turismo de Penha (hotéis, pousadas, *hostels* e *camping*). Após essa coleta de dados, estabeleceu-se contato por telefone e, a partir disso, a observação participante, cujo objetivo foi confirmar as informações passadas pelos estabelecimentos.

A fim de verificar se os meios de hospedagem estão preparados para receber o cicloturista, adotou-se o método de cliente oculto, por meio de 3 perguntas estruturadas, conduzindo o diálogo por aplicativo de conversa. As perguntas, elaboradas pensando nas necessidades de um cicloturista, foram: (1) se o estabelecimento aluga bicicleta; (2) se existe bicicletário/paraciclos/ local seguro/ trancado para bicicleta; (3) se o estabelecimento possui algum suporte ao cicloturista, como bomba de ar, local para lavar a bicicleta, ferramentas básicas a disposição¹.

Para identificar quais empreendimentos o Circuito Costa Verde & Mar indica para o cicloturista, foram mapeados os serviços de hospedagem (hotéis, pousadas, *hostels* e *camping*), alimentação e apoio ao cicloturista localizados no município de Penha, por meio do *site* do próprio circuito. Para verificar se os serviços de alimentos e afins possuem estrutura para receber o cicloturista, adotou-se o método de observação a partir da visita nos estabelecimentos selecionados. Por meio da pesquisa realizada em *sites*, foram mapeadas seis lojas com oficinas de bicicletas. Para entender este serviço, foi realizado contato telefônico.

A análise de dados, após cumprir as etapas metodológicas da pesquisa, deu-se através de análise descritiva e interpretativa. Dessa forma, os dados coletados por meio das entrevistas, observação participante e análise documental foram analisados a partir da matriz analítica qualitativa, elaborada com o intuito de organizar os procedimentos metodológicos da pesquisa, para que deste modo se possa visualizar os instrumentos adotados, frente aos objetivos estabelecidos.

¹ A última pergunta utilizou como referência o hotel “Timbó Parque Hotel”, localizado no início do Circuito Vale Europeu de Cicloturismo, município de Timbó, que possui infraestrutura para guardar, montar, desmontar, calibrar os pneus e lavar a bicicleta após o pedal.



4 Resultados e Discussão

Os resultados serão apresentados e discutidos em três categorias, sendo a primeira referente à caracterização do serviço de hospedagem, alimentação e apoio ao cicloturista em Penha/SC, a segunda ao conteúdo das entrevistas realizado com atores sociais relevantes (sociedade civil, setor privado e gestão municipal) e, por fim, apresenta-se uma matriz SWOT, que sintetiza dados e informações analisadas.

4.1 Serviços de Hospedagem, Alimentação e Apoio ao Cicloturista

O turismo de um município e sua dinâmica não pode ser analisado de forma isolada, pois está diretamente relacionado ao desempenho de organizações e de outros setores econômicos e sociais (Ritchie & Crouch 2010). De forma consonante, foi possível observar nesta pesquisa (e a exemplo de outras pesquisas) diversos atores, diretos e indiretos, que possuem relação com o turismo em Penha: o Poder Público, iniciativa privada e sociedade civil. Para analisar especificamente o trade do cicloturismo no município, foram identificados, caracterizados e analisados aqueles que impactam diretamente na permanência do cicloturista no município: serviços de hospedagem, alimentação e apoio ao cicloturista. A pesquisa de Lee e Huang (2014) aponta que os cicloturistas valorizam, em primeiro lugar, os serviços de hospedagem e serviços de apoio, além de atrativos e acessibilidade das rotas.

A análise dos dados possibilitou constatar que, dos 33 estabelecimentos de hospedagem identificados, apenas em 04 seria possível a guarda da bicicleta em local seguro e fechado, não sendo próprio para este uso, mas que poderia ser usado. Apenas 01 pousada permite guardar a bicicleta dentro da Unidade Habitacional (UH). Os resultados estão dispostos no Quadro 1.

A pesquisa no *site* do Circuito Costa Verde & Mar reportou somente nove serviços de hospedagem (Quadro 2). Penha compõe o Trecho 1, que é de passagem, e o roteiro incentiva a seguirem até a próxima cidade (Piçarras) para completar os 32 km daquele trecho. Ou seja, não há estímulo para ficar no município.

O Hotel Açoriano, Pousada Pedra Da Ilha, Hotel Lorimar são os únicos meios de hospedagem citados em comum pela Secretaria de Turismo de Penha e pelo consórcio do circuito Costa Verde Mar. Durante a pesquisa nas hospedagens, um entrevistado indicou a existência de uma pousada que não está cadastrada no *site* da prefeitura: *The Reds* Pousada, a qual foi incluída na pesquisa e oferece locação de bicicletas apenas para hóspedes.

No que diz respeito ao setor de hospedagem no município de Penha, verificou-se que há necessidade de adaptação para atender ao cicloturista, uma vez que no momento não possuem os serviços esperados. Os números apresentados permitem confirmar que a rede de hospedagem de Penha cresceu para atender a demanda do parque Beto Carreto World, mas não possui estrutura adequada para atender o segmento cicloturístico. Ainda não há estratégias para acolher e/ou fomentar a demanda de viajantes com bicicletas no setor.

Através do *site* de turismo de Penha, foram identificadas 39 opções de empreendimentos de alimentação, nos quais foi possível observar *in loco* que apenas 8 dispõem de paraciclos (Quadro 3).



Quadro 1: Serviços de hospedagem em Penha

Local para Hospedagem	Possui aluguel de bicicleta	Possui local para guardar bicicleta	Oferece ferramentas de apoio à bicicleta
Hotel Açoriano	Não	Bicicleta na UH	Não
Pousada Armação das Baleias	Não	Não	Não
Pousada Bela Lisboa By Bia	Não	Não	Não
Hotel Lorimar	Não	Não	Não
Hotel Recanto Das Pedras	Não	Não	Não
Hotel Vila Olaria	Não	Guardam a bicicleta	Não
Pousada Ana Rosa	Não	Não	Não
Hotel Maricá	Não	Não	Não
Coração Do Oceano Village E Spa	Não	Não	Não
Hotel Brasil	Não	Não	Não
Hotel Conexão	Não	Guardam a bicicleta	Não
Hotel Natal	Não	Não	Não
Pousada Villa d'Ouro	Não	Não	Não
Pousada Vila Alegria	Não	Não	Não
Pousada Valentina	Não	Não	Não
Pousada Rosa	Não	Não	Não
Pousada Recanto Do Cowboy	Não	Não	Não
Pousada Quinta Da Baleeira	Não	Guardam a bicicleta	Não
Pousada Ponta Da Vigia	Não	Guardam a bicicleta	Não
Pousada Píer 123	Não	Não	Não
Pousada Pedra Da Ilha	Não	Paraciclo para funcionários	Não
Pousada Penha	Não	Não	Não
Pousada Paraíso Tropical	Não	Não	Não
Pousada Lazzaris	Não	Não	Não
Pousada Do Luar	Não	Não	Não
Pousada Espindola	Não	Não	Não
Pousada Da BIA	Não	Não	Não
Pousada Coração do Parque	Não	Não	Não
Pousada Caminho dos Sonhos	Não	Não	Não
Pousada Bougainville Penha	Não	Não	Não
Pousada Baía Dos Açores	Não	Não	Não
Pousada Amanhecer Do Sul	Não	Não	Não
The Reds Pousada	Apenas para hóspedes	Não	Não

Fonte: autores (2022).



É interessante notar que, por meio da observação participante foi possível identificar que inúmeros estabelecimentos comerciais possuem paraciclo, como academias, farmácias, prédios públicos, comércio em geral, entretanto os lugares que menos possuem paraciclo são os empreendimentos de hospedagem e alimentação. Pode-se atribuir esta realidade ao fato de que muitos moradores utilizam a bicicleta como meio de locomoção, com destaque para os funcionários do parque Beto Carrero World, mas não utilizam os empreendimentos turísticos como hotéis e restaurantes, que tampouco esperam um turista com bicicleta, a despeito de Penha ser parte de uma rota cicloturística.

Quadro 2: Serviço de hospedagem em Penha

Hospedagem	Aluguel	Local seguro para bicicleta	Apoio ao cicloturista
Hotel Açoriano	Não	Bicicleta na UH	Não
Hotel Anjo Gabriel	Não	Não	Não
Estrela Do Mar	Não	Não	Não
Hotel Lorimar	Não	Não	Não
Hotel Mirante do Bosque	Não	Não	Não
Pousada Baía Dos Corais	Não	Não	Não
Pousada Bernúncia	Não	Não	Não
Pousada Pedra Da Ilha	Não	Não	Não
Vila Olaria	Não	Não	Não

Fonte: Costa Verde & Mar (2021).

Importante destacar que, a pesquisa ainda permitiu identificar empreendimentos que não estão cadastrados no *site* de turismo de Penha, mas se encontram no circuito, ou seja, o trajeto passa por estes locais. Embora não cadastrados, observou-se que estes empreendimentos estão atentos às necessidades dos cicloturistas.

Crouch e Ritchie (1999) destacam que os destinos turísticos devem assegurar a atratividade e a singularidade das experiências proporcionadas aos seus visitantes. No caso de Penha, o município pode cumprir o papel de auxiliar os empreendimentos comerciais neste processo de adaptação, oferecendo ferramentas de qualificação e demonstrando que investir no setor impacta positivamente na hospitalidade desta demanda qualificada, atraindo novos turistas, gerando fidelização e renda para os empreendimentos.

O Manual de Incentivo e Orientação de Cicloturismo para os Municípios Brasileiros, de 2010, orienta sobre a importância de haver hotéis ou pousadas, campings, restaurantes, oficinas de bicicleta e eventuais agências, de preferência especializadas em cicloturismo. De acordo com o manual, a atividade cicloturística deve ser um estímulo para o investimento, por parte da iniciativa privada, em estabelecimentos de recepção aos turistas. Penha oferece variada gastronomia que atende a população e aos turistas, mas em sua maioria não se apresenta como receptor do cicloturista, uma vez que não tem disponível paraciclos para sua segurança quando necessitam distanciar-se de sua bicicleta para alimentação, pausa ou descanso.

Em relação aos serviços ao cicloturista, constatou-se que as seis lojas com oficinas de bicicletas oferecem atendimento no horário comercial, das 8h às 12h e das 14h às 18h, de segunda a sexta feira, e, aos sábados, atendem entre 8h e 12h. Não há suporte ao cicloturista além destes horários e apenas uma loja possui uma bomba de ar disponibilizada no espaço externo, que serve de apoio para quem precisar encher o pneu, bem como uma tomada de energia elétrica para carregar celular.

Apesar de Penha estar oficialmente no circuito Costa Verde & Mar desde sua concepção, o município não apresentou nenhuma estrutura especial para quem possa precisar dos serviços além do horário comercial. Não há indicações de suporte ao serviço em finais de semana e feriados, nem por parte do Circuito Regional, dos próprios comerciantes, como também nenhuma informação na Secretaria de Turismo.

Penha possui 13,7 quilômetros de ciclovia: (sentido Armação/Centro) ciclovia entre a Rua Deolinda e Costa e a Rua Curitiba; no sentido Centro/Armação, ciclovia em toda a extensão da Avenida Eugênio Krause e na beira-mar da Praia Alegre, também há uma



ciclovias. Embora as vias não se caracterizarem como objetos de análise desta pesquisa, observou-se que, no acesso à cidade, há dificuldade para os ciclistas transitarem, o que não deveria ocorrer em um município que já é parte de uma rota cicloturística.

Quadro 3: Serviços de alimentação e afins para o cicloturista em Penha

Empreendimentos de alimentação	Possui paraciclo?
Petisqueira do Élio	Não
Açaí Mania	Não
Divino Café	Não
Atelier dos Pães Confeitaria	Sim
Panificadora e Confeitaria HS	Sim
Padaria e Confeitaria "O Padeiro"	Sim
Padaria e Confeitaria Santo Bulle Penha	Sim
Pães e Doces Lupã	Sim
Restaurante Arval	Não
Mais Tapiocaria e Sorveteria	Não
Mami'ss Lanches e Açaí	Não
Restaurante e Choperia Gertrudes Bier	Sim
Armação de Sabores	Sim
Big pizza Litoral	Não
Dom Brito Restaurante e Pizzaria a Lenha	Não
LA BARCA Pizzaria e Choperia	Não
La Cazza Pizzas e Lanches	Não
La Favorita Penha	Não
La Roza Pizzaria	Não
Pizzaria Don Léo's	Não
Peixe na Telha	Não
Restaurante Bertoldi	Não
Restaurante e Choperia Gertrudes Bier	Não
Restaurante e Petiscaria Casa do Tempero e Grelhados	Não
Restaurante Petisqueira Sombreiro	Não
Restaurante Vó Neia	Não
Armação de Sabores	Não
Big Pizza Litoral	Não
Dom Brito Restaurante e Pizzaria a Lenha	Não
Ikurá Sushi Bar	Não
La Roza Pizzaria	Não
Lindomar Restaurante e Petisqueira	Não
Pacífico	Sim
Petisqueira Alirio	Não
Seikatsu Sushi Bar e Petiscaria	Não

Fonte: autores (2022).



Segundo Murphy et al. (2000) os fatores determinantes da qualidade, satisfação, imagem e competitividade do destino encontram-se principalmente relacionados a infraestrutura de serviços, utilizados pelos turistas e os diferentes ambientes encontrados no destino receptor. Para o desenvolvimento do cicloturismo em Penha, faz-se necessária a participação da iniciativa privada, criando meios de hospedagem personalizados a esse segmento, locais para alimentação, divulgação dos atrativos e, minimamente, oferta de serviços de manutenção em horário adequado às práticas deste tipo de turismo. Cita-se ainda a oportunidade para outros tipos de empreendimento, como lojas de equipamentos especializados e vestuário.

Penha possui uma rica cultura local e um setor turístico bem estabelecido, mas há uma desconexão entre a Penha da maricultura e a Penha do Beto Carrero World, que muitas vezes parecem se tratar de municípios diferentes. O cicloturismo poderia propiciar um passeio complementar à dinâmica do parque, aproximando estes dois cenários – como afirma Rogers (2005), a bicicleta resgata nas cidades a dimensão da comunidade, favorece a interação. Os atores do trade são facilitadores destes processos e precisam estar atentos às oportunidades do cicloturismo e, conseqüentemente, às necessidades do cicloturistas. Trata-se de uma relação em que todos têm potencial de se beneficiarem, sejam individuais (como renda e lazer) ou coletivos (desenvolvimento sustentável).

Ao Poder Público, cabe ainda criar mecanismos que garantam um desenvolvimento harmonioso, ao contrário do desenvolvimento espontâneo, que pode ocasionar em diversos impactos negativos, como observa Krippendorf (2002). É preciso aproximar, desenvolver projetos em parceria com empresários, sociedade civil, instituições de ensino e terceiro setor, abrir espaço para que todos contribuam e construam meios para adaptar o trade turístico ao cicloturismo. Desta forma, há espaço para o desenvolvimento de uma política pública participativa, com integração entre iniciativa pública, privada, população local e turistas.

4.2 Atores Sociais

Para melhor compreensão, os resultados e discussão das entrevistas com os atores sociais são apresentados em três subcategorias distintas: sociedade civil, setor privado e gestão municipal.

4.2.1 Sociedade Civil

Por meio das entrevistas, a sociedade civil de Penha manifestou que o turismo representa geração de renda, valorização dos produtos, patrimônio e cultura local. Por outro lado, o turismo também foi apontado como gerador de malefícios em determinadas épocas do ano, como a falta de água e excesso de lixo durante os meses de verão, típico também em outros roteiros de Santa Catarina.

Todos os entrevistados consideram o cicloturismo relevante para Penha, visto que esse segmento do turismo propicia aumento de permanência no município, mitiga a sazonalidade do turismo Sol & Mar e atrai turistas conscientes da importância da preservação ambiental. Acreditam também que o cicloturismo pode impulsionar o Poder Público ao aumento de ciclovias e ao maior uso de bicicletas pelos moradores, trazendo mais mobilidade e desenvolvimento sustentável ao município.

No entanto, há indícios de pouca participação popular na organização turística municipal, pois, ao serem questionados sobre a política pública de cicloturismo, muitos afirmam não terem conhecimento e que não participaram da elaboração. Portanto, não houve oportunidade para considerações, apesar dos entrevistados reiterarem ser importante a participação do morador local, uma vez que estes entendem e conhecem as demandas e o território, possibilitando diversas contribuições no processo.

Quando questionados quais seriam suas contribuições caso participassem da elaboração da política pública de cicloturismo, os entrevistados da sociedade civil são unânimes em apontar a necessidade de melhoria na infraestrutura municipal, principalmente em sinalização e ciclovias, bem como a fiscalização ao desrespeito ao ciclista e a integração da população autóctone nesse segmento turístico.

4.2.2 Setor Privado

Por meio da pesquisa realizada junto ao setor privado do trade turístico, constatou-se que o turismo trouxe desenvolvimento econômico, melhoria na infraestrutura municipal e valorização dos produtos locais, no entanto há impactos negativos, como a falta de água nas propriedades.

Quanto às políticas públicas, 50% dos entrevistados afirmaram que o setor privado participa da elaboração de políticas públicas de turismo, embora 80% dos mesmos afirmaram não ter conhecimento sobre a política pública de cicloturismo de Penha e 90% não



contribuíram para tal. O setor privado, em sua totalidade, não fez investimentos para receber esse turista específico, ainda que seja de extrema necessidade adequações na hospitalidade para receber cicloturistas.

O cicloturismo é visto pelo setor privado como indutor de desenvolvimento do turismo sustentável, uma vez que há a possibilidade de visitas ao longo do ano, a consciência ambiental e valorização da cultura, trazendo maior conscientização para conservação do patrimônio histórico e natural à população.

Como sugestões para o fomento do cicloturismo em Penha, o setor privado apontou a necessidade de criação de um comitê específico e qualificação do segmento. Acreditam que a sociedade organizada possui força e conhecimento para contribuir na elaboração de projetos e nas ações. Quanto ao circuito de cicloturismo, sugerem a necessidade de qualificar o trade, e de investimento público em infraestrutura, comunicação e gestão para o desenvolvimento desse segmento turístico.

4.2.3 Gestão Municipal

Para os gestores municipais, a demanda gerada pelo turista beneficia o morador local, uma vez que exige melhoria em infraestrutura para receber os cerca de trezentos mil turistas durante a temporada de verão e os mais de dois milhões de turistas que visitam o parque Beto Carreiro ao longo do ano. O turista produz desenvolvimento econômico no município de Penha, gera emprego e renda ao produtor local, artesãos e aos prestadores de serviços em geral, valorizando cultura, gastronomia, patrimônio histórico e ambiental.

Por outro lado, é possível constatar os impactos com o turismo de massa em Penha, pois há excesso de lixo produzido pelos turistas, muitas vezes poluindo a natureza. O município não tem condições de fiscalizar todas as ações dos turistas, como lixo no mar, de restos na areia, fogueiras nas trilhas, entre outras ações de degradação da natureza.

Os gestores afirmam ser o desenvolvimento do turismo sustentável uma discussão de muitos anos, com a sociedade civil organizada nos Comitês, Câmara Técnica e Conselho de Turismo, com o propósito de “atrair cada vez mais visitantes à Penha e fazer o viajante mergulhar nos costumes e tradições da região, estimular a vivência, o envolvimento com a comunidade local e o aprendizado de novas atividades”; um dos gestores também diz ter a intenção de estimular o morador a praticar o ciclismo. O setor público elaborou a rota de cicloturismo de forma unilateral, mas espera contar com a participação da comunidade na implantação da rota e no desenvolvimento do cicloturismo.

Para os gestores, sempre está aberto o espaço para participação popular e destacaram a criação do Parque Natural Municipal Ponta da Vigia, a criação do Instituto Municipal do Meio Ambiente, programa Turismo Sustentável (consiste em ações de curto prazo e baixo custo que auxiliarão na retomada das atividades turísticas unindo belezas naturais, riqueza cultural e conservação ambiental), a Casa da Cultura, programa Participa Penha (programa de infraestrutura do município que permite que a população escolha através de voto popular online, quais ruas da cidade devem receber melhorias urgentes, conta com R\$ 50 milhões), a criação do Conselho do Meio Ambiente. Além disso, destacam que Secretaria de Turismo cedeu espaço no portal turístico do município, beneficiando 23 artesãos para venderem e divulgarem seus produtos e serviços, o que complementa os atrativos turísticos de Penha e pode estimular o cicloturismo.

Em relação às políticas públicas de turismo, o município possui oportunidades para implantá-las, uma vez que a população é aberta a investimentos turísticos, desde que respeitem a cultura e o meio ambiente. Quando necessário, no caso de projetos que, por lei, demandam consulta popular, há consulta pública e participação de conselhos instituídos, mas os gestores afirmam que há pouca participação popular, que são sempre os mesmos a participarem e que alguns participam em interesse próprio.

4.3 Matriz SWOT

Com base no levantamento realizado por meio de bibliografia, entrevistas e observação participativa, foi elaborada a matriz de forças, oportunidades, fraquezas e ameaças (SWOT), para compreender quais as potencialidades do cicloturismo em Penha (Quadro 4).

Dentre as forças identificadas para o desenvolvimento do cicloturismo em Penha, destaca-se sua localização geográfica, pois está situada próximo à capital de Santa Catarina e, também, do Paraná, bem como de cidades turísticas conhecidas nacionalmente, como Balneário Camboriú, Blumenau e Pomerode, com acesso aéreo e terrestre. A presença de um aeroporto a 15 km do centro de Penha é fundamental para o fluxo dos turistas de outros estados e países.



O parque temático Beto Carrero atrai milhões de turistas ao ano, o que dá visibilidade nacional ao município de Penha. Além do parque, há uma diversidade de atrativos naturais no município, com trilhas, cachoeiras, praias, possibilitando inúmeras atividades esportivas, de observação e lazer: passeios de caiaque para observação das tartarugas, pesca, stand up, salto de parapente, são algumas das possibilidades de imersão na natureza em Penha.

Ainda, três praias de Penha receberam o certificado internacional Bandeira Azul, que certificam que estas praias têm condições de oferecer aos turistas qualidade internacional em seus espaços públicos. O município possui capacidade de diversificar a oferta turística e ajustar sazonalmente os fluxos turísticos.

Outro aspecto entendido como força diz respeito à cultura, em especial a açoriana, presente nas festas, danças, religião, tradições e costumes da comunidade. Ao longo do ano, há um calendário rico em atrativos para festejar a cultura local. Penha possui uma comunidade atuante, presente na preservação do meio ambiente e em defesa da população local.

Por outro lado, o turismo de massa na temporada de verão pode ser destacado como uma ameaça, pois pode levar à degradação do meio ambiente e outros malefícios. O excesso de lixo e o desabastecimento de água na temporada de verão traz incômodos aos moradores e visitantes, uma vez que o poder público não consegue sanar estes problemas que são recorrentes.

Ainda no que tange às ameaças, observou-se a ausência de participação popular e políticas públicas para o desenvolvimento do cicloturismo. A gestão de turismo do município conta com recursos humanos escassos, o que inviabiliza projetos e sua execução. A política pública de cicloturismo é pouco conhecida pela comunidade e não há interação com o trade turístico.

No que diz respeito às fraquezas e os fatores que impactam negativamente para o desenvolvimento do cicloturismo, destaca-se a falta de infraestrutura cicloviária: insuficiência de ciclovias, ciclofaixas, calçadas e paraciclos, bem como ausência de sinalização e informações de trânsito para melhor orientar o cicloturista, tanto nas rotas do circuito de cicloturismo Costa Verde & Mar, quanto na cidade como um todo. Neste tema, cabe considerar como fraqueza a falta de infraestrutura de mobilidade do município e a falta de serviços dedicados para atender o segmento cicloturístico.

Outro ponto fraco diagnosticado trata da não integração do cicloturismo com os demais componentes da oferta turística: há pouca divulgação de atrativos e de serviços do município para além do parque, que se acredita ser resultado da falta de integração do trade. As informações turísticas relacionadas ao município de Penha e suas possibilidades são insuficientes e, neste contexto, pode-se citar a ausência de divulgação do circuito cicloturismo local. A insuficiente divulgação dos diversos atrativos de Penha concentra o turista no verão e, ao longo do ano, dispersa para outros municípios, com exceção do parque. Sites privados que dizem respeito a hospedagem, turismo e lazer em Penha, oferecem atividades em outras localidades como atrativos.

Como oportunidades, identificou-se que a própria comunidade poderia atuar na elaboração e implantação do cicloturismo no município, uma vez que possui conhecimento sobre o local e são atuantes em busca de seu desenvolvimento sustentável. É preciso considerar que muitos moradores do município e região utilizam a bicicleta como transporte. Além disso, a universidade da região contribui com programas de preservação e conservação ambiental no município. Outra oportunidade seria enfatizar ainda mais o turismo através do patrimônio histórico, ambiental e gastronômico da localidade, que pode gerar trabalho, renda e valorização da mão de obra da população autóctone.

Pesquisas acadêmicas e de mercado apontam o crescimento do cicloturismo no mundo inteiro, experiências e boas práticas servem de modelo a partir das quais se pode basear para estabelecer políticas de desenvolvimento do cicloturismo. Com a percepção mundial dos benefícios do cicloturismo, principalmente após o início da pandemia, há incentivos de instituições públicas nacionais e regionais sensíveis ao desenvolvimento de políticas de promoção do cicloturismo e disponibilidade de recursos nacionais para a criação de um sistema interligado para o cicloturismo. Com o recente crescimento do turismo de natureza e, conseqüentemente, da necessidade de planejamento para o turismo sustentável, emergem políticas públicas de incentivos estaduais e federais que podem fomentar o cicloturismo local.

Segundo Secchi (2010) e Dias e Matos (2012), a finalidade de uma política pública reside na intenção em enfrentar e resolver um problema público; trata-se de um conceito abstrato que toma forma em programas, projetos, leis, campanhas publicitárias, gasto público



direto, contratos formais e informais com stakeholders, entre outros. Ao adotar uma gestão participativa, o Poder Público busca incentivar a organização da sociedade civil e promover maior envolvimento dos cidadãos na formulação, implementação e controle das políticas públicas (Matias-Pereira 2010).

Quadro 4: Matriz SWOT

FORÇAS	FRAQUEZAS
<p>Localização geográfica;</p> <p>Hospedagem variada - camping, hotel, pousada, Airbnb;</p> <p>Presença de aeroporto a 15 km do centro de Penha;</p> <p>Visibilidade do município em função do Parque Beto Carrero World;</p> <p>Diversidade de atrativos naturais, aventura, esporte e lazer;</p> <p>Certificado internacional Bandeira Azul em 3 praias de Penha;</p> <p>Diversidade de atrativos culturais: cultura açoriana, festas, dança, tradições da comunidade;</p> <p>Comunidade aberta à participação.</p>	<p>Infraestrutura urbana deficitária: falta de ciclovias/ciclofaixas, calçadas, paraciclo, sinalização/informações trânsito;</p> <p>Excesso de lixo e desabastecimento de água na temporada de verão;</p> <p>Serviços e itinerários de rede não estruturados;</p> <p>Informações turísticas insuficientes;</p> <p>Ausência de divulgação do circuito cicloturismo local;</p> <p>Falta de serviços personalizados ao cicloturista;</p> <p>Falta de integração do cicloturismo com os demais componentes da oferta turística;</p> <p>Pouca divulgação das atratividades do município além do Parque Beto Carrero World;</p> <p>Sites de hospedagem de Penha indicam diversos atrativos fora do município com maior destaque do que os atrativos locais de Penha;</p> <p>Ausência de união do trade de turismo;</p> <p>Ausência da comunidade na participação das políticas públicas de cicloturismo.</p>
OPORTUNIDADES	AMEAÇAS
<p>Oportunidade de participação da comunidade;</p> <p>Aumento do interesse da população por formas de turismo mais sustentáveis, ativas, saudáveis e amigas do ambiente;</p> <p>Valorização do patrimônio histórico, ambiental e gastronômico;</p> <p>Capacidade de diversificar a oferta turística e ajustar sazonalmente os fluxos turísticos;</p> <p>Atendimento da ciclomobilidade, visto que grande número de moradores de Penha e cidades vizinha utilizam bicicleta como meio de transporte;</p> <p>Captação de incentivos de instituições públicas nacionais e regionais sensíveis ao desenvolvimento de políticas de promoção do cicloturismo;</p> <p>Atração de investimentos no setor turístico por parte do poder público;</p> <p>Captação de recursos para a criação de um sistema de ciclovias turísticas nacionais;</p>	<p>Ausência de planejamento do turismo e cicloturismo;</p> <p>Demora na implantação de projetos e políticas públicas para o turismo;</p> <p>Indisponibilidade de recursos financeiros para implantação do circuito por falta de projeto;</p> <p>Falta de coordenação, insuficiência de pessoal qualificado no planejamento e gestão, principalmente na integração com atividades de promoção turística;</p> <p>Baixa consciência do valor estratégico do projeto de cicloturismo.</p> <p>Ausência de conhecimento/respeito ao ciclista/cicloturista;</p> <p>Difícil acesso de bicicleta ao município/falta de segurança;</p> <p>Concentração do turista ao longo do ano apenas no parque, usufruindo de serviços de cidades no entorno;</p> <p>Sazonalidade do Turismo Sol & Mar;</p> <p>Risco de degradação do meio ambiente pelo turismo de massa.</p>



Promoção de parcerias público/privadas e com a Universidade do Vale do Itajaí, que tem forte atuação na preservação ambiental;
 Promoção do desenvolvimento local sustentável.

No desenvolvimento desta pesquisa, mais especificamente na realização das entrevistas, identificou-se que seria insuficiente analisar a política pública de cicloturismo do município de Penha sem que antes se buscasse conhecer a participação popular em outras políticas públicas do município, que precederam e influenciaram diretamente na origem da política pública de cicloturismo. Foi possível constatar que a participação popular ocorre em políticas públicas em dois momentos: quando determinado por lei (conselhos/consulta pública) ou quando ela surge por reivindicação popular.

O Plano Diretor aponta a participação popular como um dos princípios norteadores de seu Código Urbanístico, nos moldes da Constituição Federal (CF) de 1988, que institucionalizou e legitimou a participação dos cidadãos na formulação e gestão de políticas públicas. Além disso, o processo de regionalização do turismo possibilitou a criação de espaços democráticos de participação e inclusão social. Os conselhos municipais de turismo devem agir como instrumentos para que as decisões e os programas planejados no circuito turístico sejam verbalizados, revelando realidades regionais mediante ações locais. A participação social no turismo permite que diversos atores locais agreguem novos valores à atividade turística por meio do planejamento das ações a serem implementadas. Ainda em 2021, encontra-se muitas regiões em que pouco tem sido feito para fortalecer e fomentar a participação social nos processos de planejamento integrados às ações propostas pelo Estado.

Em Penha, a comunidade local considera de extrema importância sua participação na política pública de cicloturismo, pois a participação dos diversos atores locais acrescenta valores às atividades turísticas a serem implementadas. A população local é conhecedora da região e sabe de suas demandas reais, bem como as melhores possibilidades de interação com autóctones. Na literatura, é consenso que a participação social, tanto na elaboração como na efetivação da política pública de turismo, é fator premente para o processo de desenvolvimento (Barbosa et al. 2009; Nobrega 2012; Souza e Sampaio 2006; Da Silva et al. 2014), o que, de certa forma, converge com a percepção da população.

Verificou-se nas entrevistas que a comunidade local entende a influência que a atividade turística exerce em sua vida, percebem que precisam ser mais participativos nas políticas públicas, mas afirmam que muitas vezes não recebem informações sobre os planos para o município. Essa realidade também é apontada por Krippendorff (1989, p.71), que afirma que “[...] a voz da população local continua praticamente inaudível. Mesmo nas regiões fortemente desenvolvidas com tradição turística, é muito raro que a população local possa exprimir claramente a sua opinião [...]”.

Analisando a participação cidadã na política pública de cicloturismo do município de Penha, e de acordo com as categorias propostas por Arnstein (2002), apenas gestores e poucos atores do setor privado (eventualmente e sem comunicação oficial) receberam informações preliminares da Secretaria de Turismo, o que não é suficiente para caracterizar a participação popular.

O projeto foi comunicado através de Instagram, Facebook, folder impresso, jornal, rádio local e, apesar dos aparentes esforços, não houve participação. Algumas características deste nível de participação popular se caracterizam pela informação tardia em fase em que as mudanças não podem mais serem realizadas, as perguntas são desencorajadas, e a informação é superficial, irrelevante ou incompleta (Arnstein 2002). Para que haja uma participação efetiva da sociedade civil no processo de elaboração e execução de políticas públicas, a sociedade deve ter o acesso às informações e à educação para que sua participação seja efetiva e qualificada. É preciso superar a mão única da informação – dos técnicos para o cidadão –, onde não há retorno ou poder de negociação (Arnstein 2002; Nobrega 2012).

O turismo, na maioria das vezes, é divulgado e promovido como indutor do desenvolvimento em uma determinada região, pois se bem planejada, organizada e gerida, a atividade turística pode contribuir significativamente para um destino, promovendo Desenvolvimento Local. Todavia, essa pode não ser a realidade de muitos municípios, a exemplo das regiões de turismo Sol & Mar, onde há um descontentamento com a falta de infraestrutura básica, principalmente durante a alta temporada de verão.



No município é notória a percepção da comunidade local quanto aos benefícios advindos do circuito do cicloturismo, pois consideram como positiva a diversificação de modalidades, com a possibilidade de atrair turistas mais conscientes à natureza, mitigar a sazonalidade e proporcionar maior conscientização da comunidade e do Poder Público em relação à preservação do patrimônio histórico e cultural e natural da região, além de incentivar os moradores ao maior uso de bicicleta.

Serra (2016) e Han et al. (2017) afirmam que o cicloturismo amplia a permanência dos visitantes nas comunidades, estimulando o protagonismo comunitário no âmbito da atividade turística. Se associado a um planejamento responsável, este modelo de turismo pode se configurar em uma fonte de renda complementar para as famílias e incentivar o Desenvolvimento Local. A bicicleta proporciona ao turista dar significados aos trajetos percorrido, as paisagens adquirem significância à medida que o cicloturista abre caminho para a valorização do espaço material e simbólico dos espaços visitados.

Em Penha, a comunidade local é acessível para auxiliar os visitantes, para participar em eventos relacionados ao turismo e possui abertura para novos empreendimentos que atuam direta e/ou indiretamente no apoio ao turismo, desde que a cultura e o meio ambiente sejam respeitados. A comunidade local acredita que, por meio do desenvolvimento de um turismo sustentável, toda a população pode ser beneficiada: pelo aumento do período de permanência do turista no município, melhoria nas ciclovias, aumento de renda gerado pelos serviços e produtos a serem oferecidos a esses turistas.

Por fim, observou-se uma carência da participação popular em outras políticas públicas, necessárias para sanar as dificuldades destacadas, uma vez que há fraquezas em diversas áreas. A ausência de participação resulta na demora e na dificuldade para acerto de ações públicas. O turismo, por si, é multidisciplinar, dialoga com diversas ciências como geografia, história, psicologia, administração e outras. É importante adotar uma visão sistêmica para o desenvolvimento do turismo.

5. Considerações Finais

A análise da infraestrutura selecionada do trade turístico de Penha (hotéis, serviços de alimentação e apoio ao cicloturista) revelou um cenário de preparo precário frente às necessidades do cicloturista. Também se observou a ausência de participação da sociedade e do trade na elaboração da política de cicloturismo, o que reforça a importância de integração em projetos que promovam o cicloturismo no município.

A elaboração da política pública de cicloturismo de Penha, embora indique ausência de participação popular, releva os interesses dos principais atores sociais. As políticas de cicloturismo possibilitam geração de renda, valorização da herança material e imaterial, conservação do patrimônio histórico e a biodiversidade, aumento da consciência da população local e dos turistas sobre a necessidade de conservação do meio ambiente, contribuindo para o desenvolvimento sustentável.

Nas entrevistas com a população foi possível observar que este processo de participação tem amadurecido, a sociedade local, especialmente por meio das Associações de Moradores, demonstra interesse em outros setores do turismo no município, notadamente nos segmentos ligados à conservação do meio ambiente e do patrimônio histórico e cultural. Considera-se fundamental a capacitação dos envolvidos na atividade, para proporcionar um melhor serviço aos visitantes, levando em consideração o conhecimento local, habilidades, vocações, cultura local e experiências, para seu aproveitamento e inclusão no Desenvolvimento Local. É preciso unir universidades, poder público, iniciativa privada, cicloturistas e a comunidade local para dialogar e propor políticas públicas viáveis a serem implantadas em cidades, de forma que se torne protagonista das decisões.

Faz-se necessária a efetiva participação social a fim de propiciar a leitura e compreensão dos anseios da população sobre as condições existentes. Também é necessário que se permita identificar a receptividade e aprovação da população com relação às novas medidas a serem adotadas para melhorias das condições do turismo. Ocupar os espaços previstos em lei é um importante passo para a efetivação de ações que garantam a prioridade do bem comum a população.

O cicloturismo apresentou-se como uma alternativa para diversificar a atividade do turismo, uma vez que atrai turistas com diferentes interesses, além do parque Beto Carrero World e do turismo de Sol & Mar, atraindo turistas ao longo do ano e gerando possibilidades de um desenvolvimento menos desigual em relação à sazonalidade. O cicloturismo pode diversificar a economia local,



fortalecer vínculos comunitários, valorizar a herança cultural material e imaterial, promover intercâmbio cultural entre moradores e visitantes, conservação do patrimônio histórico e da biodiversidade, além de conscientizar a população local e turistas sobre a necessidade de proteção do meio ambiente, promover o turismo na baixa temporada e aumentar a permanência do turista na região.

Desta forma, foi possível concluir que políticas públicas de cicloturismo podem ser uma alternativa para promover o Desenvolvimento Local, pois o cicloturismo se caracteriza como uma modalidade intrinsecamente sustentável. O cicloturismo pode mitigar os efeitos da sazonalidade uma vez que o cicloturista pode praticá-lo em qualquer período do ano, evitando a aglomeração de visitantes no período de temporada de verão. Através das políticas públicas de cicloturismo, é possível diversificar o turismo de Penha, incentivando o trade e a população local a atender o cicloturista, personalizando serviços e integrando todos os atrativos do município, a fim de atender a esse segmento que está em crescimento no mundo.

As belezas naturais e encantos característicos encontrados no município demonstram a potencialidade turística da região para o turismo de aventura, além de outros segmentos turísticos. Praias, cachoeira, costões e abundante mata nativa oferecem atrativos muito além do Parque Beto Carrero, motivo pelo qual o município é conhecido no cenário internacional até então. O cicloturismo pode se desenvolver com a participação da população e o poder público, atuando na sua diversificação através da criação de micro e pequenos negócio e operando como instrumento real de melhoria da qualidade de vida da população local.

O desenvolvimento do cicloturismo em Penha requer ser norteado por um planejamento de turismo sustentável como forma de estabelecer um desenvolvimento que venha ao encontro dos interesses dos que estão envolvidos no processo, principalmente a população local, que tem no município, antes de ser uma destinação turística, o seu local de residência. Um exemplo é o fato de ampla parte da população utilizar a bicicleta para trabalho e locomoção; investindo na ciclomobilidade, o município beneficia moradores locais e turistas. A integração de todos os agentes envolvidos é fundamental para garantir a continuidade e a qualidade do negócio turístico em Penha, apontando uma nova situação para o desenvolvimento do turismo no município, contemplando e valorizando os aspectos econômicos e socioculturais da localidade.

Agradecimentos

Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES).

Referências

- Arnstein SR 2002. Uma escada da participação cidadã. *Revista da Associação Brasileira para o Fortalecimento da Participação* 2(2): 4-13.
- Associação Internacional de Transporte Aéreo – IATA 2020. Prejuízo do setor aéreo deve atingir US\$ 84 bilhões em 2020. *IATA*, Notícia n. 50, 2020. [cited 2021 Jul 15]. Available from: <https://www.iata.org/contentassets/060a388cfde24a83b7f38fda101a2239/2020-06-09-01-pt.pdf>.
- Barbosa LG, Oliveira SB, Souto-Maior AP, Lacerda E, Telles G, Leitão M 2009. Proposta de modelo para análise do estágio evolutivo da governança regional em turismo. In Barbosa L. *Observatório de inovação do Turismo*. Rio de Janeiro, Editora da FGV.
- Belotto JCA 2009. *Bicicleta: opção para uma mobilidade urbana mais saudável e sustentável*. Monografia, Especialização em Questão Social, Universidade Federal do Paraná, Matinhos.
- Blondiau T, van Zeebroeck B. *Cycling works: jobs and job creation in the cycling economy*. Brussels: ECF, 2014.
- Brasil 2004. Ministério do Turismo. *Roteiros do Brasil: diretrizes operacionais*. Brasília, Ministério do Turismo.
- Brasil 2018. Ministério do Turismo. *Plano Nacional de Turismo 2018-2022: mais emprego e renda para o Brasil*. Brasília, Ministério do Turismo.
- Brasil 2019. Ministério do Turismo. Turismo tem faturamento recorde de R\$ 136,7 bilhões em 2019. *Ministério do Turismo*. [cited 2020 Oct 21]. Available in: <https://url.gratis/368s1y>.
- Carneiro J, Allis T 2021. Como se move o turismo durante a pandemia da COVID-19? Chamada especial: Turismo e Covid-19, *RBTUR* 15(1):1-23. [cited 2020 Jul 15]. Available in: <https://www.rbtur.org.br/rbtur/article/view/2212/1419>.



- Carvalho RC, Araújo L 2013. O turismo de massa em debate: importância de sua análise para planejamento turístico do estado de Alagoas, Brasil. *Anais... X Seminário da Associação Nacional Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo (ANPTUR)*, Caxias do Sul.
- Castelli G 1996. *Turismo: Atividade marcante do século XX*. Caxias do Sul, EDUCS.
- Chen CF, Cheng WC 2016. Sustainability SI: Exploring heterogeneity in cycle tourists' preferences for an integrated bike-rail transport service. *Networks and Spatial Economics*, 16(1): 83-97.
- Costa Verde & Mar 2021. Cicloturismo. *Costa Verde & Mar*. [cited 2020 Oct 22]. Available in: <https://costaverdemar.com.br/novo/cicloturismo>
- Crouch GI; Ritchie JRB 1999. Tourism, Competitiveness, and Societal Prosperity. *Journal of Business Research*, 44(3):137-152.
- Da Silva, LF, Mantovaneli JR. O, Sampaio CAC 2014. Desenvolvimento turístico regional: governança e territorialidade no caso da Oktoberfest Blumenau (Santa Catarina, Brasil). *Turismo & Sociedade*, Dossiê sobre Megaeventos. Curitiba, 7(1):156-173.
- Demo P 1999. *Participação é conquista*. 3ª ed. São Paulo, Cortez.
- Dias R, Matos F 2012. *Políticas públicas: princípios, propósitos e processos*. São Paulo, Atlas.
- Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado de São Paulo – FECOMERCIO/SP 2021. Turismo nacional avança, com alta de 47,5%, mas está longe de recuperar as perdas. *FECOMERCIO/SP*, 19 jul. 2021. [cited 2021 Jul 15]. Available in: <https://www.fecomercio.com.br/noticia/turismo-nacional-avanca-com-alta-de-47-5-mas-esta-longe-de-recuperar-as-perdas-1>.
- Ferraz VS 2013. *Hospitalidade urbana em grandes cidades: São Paulo em Foco*. Tese, Doutorado em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo. [cited 2020 Jul 15]. Available in: https://teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-10072013-161802/publico/TESE_VALERIA_FERRAZ.pdf.
- Fortunato RA, Silva LS 2011. Os significados do turismo comunitário indígena sob a perspectiva do desenvolvimento local: o caso da reserva de desenvolvimento sustentável do Tupé (AM). *Revista de Cultura e Turismo*, 5(2):85-100.
- Friedmann J 1992. *Empowerment: the politics of alternative development*. Oxford, Blackwell.
- Gössling S, Scott D, Hall MC 2020. Pandemics, tourism and global change: a rapid assessment of COVID-19. *Journal of Sustainable Tourism*, 29(1):1-20.
- Grellmann CP 2018. *Turismo e sustentabilidade: experiências turísticas memoráveis e práticas sustentáveis*. Dissertação, Mestrado em Administração, Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria.
- Grinover L 2002. Hospitalidade: um tema a ser reestudado e pesquisado. In: Dias CMM. *Hospitalidade: Reflexões e Perspectivas*. São Paulo, Manole.
- Gúzman SJM, Junior VJ, Santos IJ 2011. Turismo de experiência: uma proposta para o atual modelo turístico em Itacaré. *Cultur: Revista de Cultura e Turismo*, 5: 98-113.
- Han H, Meng B, Kim W 2017. Bike-traveling as a growing phenomenon: Role of attributes, value, satisfaction, desire, and gender in developing loyalty. *Tourism Management*, 59:91-103.
- Jafari J, Ritchie JRB 1981. Toward a framework for tourism education: problems and prospects. *Annals of Tourism Research*, 8(1):13-34.
- Krippendorff J 1989. *Sociologia do turismo: para uma nova compreensão do lazer e das viagens*. 1ª ed. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira.
- Krippendorff J 2002. Desenvolvimento do turismo em harmonia com os seres humanos e o ambiente natural. In: Gastal, S. *Turismo: investigação e crítica*. São Paulo, Contexto.
- Lee CF, Huang HI 2014. The attractiveness of Taiwan as a bicycle tourism destination: a supply-side approach. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 19(3):273-299.
- Macoppi GU 2017. *A resignificação do turismo a partir do "slow tourism": uma análise baseada no pólo de enoturismo da Região Metropolitana de Curitiba*. Dissertação, Mestrado em Turismo, Universidade Federal do Paraná, Curitiba.
- Matias-Pereira J 2010. A governança corporativa aplicada no setor público brasileiro. *APGS*, Viçosa, 2(1):109-134.
- Mees LA, Guimarães VL 2010. *História e turismo*. Rio de Janeiro, Fundação CECIERJ.
- Ministério do Turismo – MTUR 2021. Dados e fatos. Revista Dados & Informações do Turismo no Brasil - 2ª Edição/2021: O impacto da pandemia de COVID-19 nos setores de Turismo e Cultura do Brasil. *Ministério do Turismo*, 2021. [cited 2020 Jul 15]. Available in: <http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/revista.html>
- Murphy P, Pritchard MP, Smith B 2000. The destination product and its impact on traveller perceptions. *Tourism Management*, 21(1):43-52.



- Nóbrega WRM 2012. *Turismo e políticas públicas na Amazônia Brasileira*: instâncias de governança e desenvolvimento nos municípios de Santarém e Belterra – Oeste do Pará. Tese, Doutorado em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Universidade Federal do Pará, Belém.
- Organização Mundial do Turismo – OMT 2001. *Introdução ao turismo*. Trad. Dolores Martins Rodriguez Córner. São Paulo, Roca.
- Organização Mundial do Turismo – OMT 2003. *Guia de desenvolvimento do turismo sustentável*. Porto Alegre, Bookman.
- Panosso N 2010. Experiência e turismo: uma união possível. In: Panosso N, Gaeta C. *Turismo de experiência*. São Paulo, SENAC.
- Retomada do Turismo 2021. O que é. *Retomada do Turismo*. [cited 2021 Oct 10]. Available in: <https://retomada.turismo.gov.br/#o-que>
- Ritchie JRB, Crouch GI 2010. A Model of destination competitiveness/ sustainability: brazilian perspectives. *Revista de Administração Pública*, 44(5):1049-66.
- Rogers RG 2005. *Cidades para um pequeno planeta*. 2ª ed. Barcelona, Campàs, 2005.
- Sampaio, C. A. C 2007. Turismo como fenômeno humano: princípios para pensar a eco socioeconomia do turismo e sua prática sob a denominação turismo comunitário. *Turismo em Análise*, 18(2):148-165.
- Scótolto D, Panosso N 2015. Contribuições do turismo para o desenvolvimento local. *Revista de Cultura e Turismo*, 9(1):36-59.
- Secchi L 2010. *Políticas públicas*: conceitos, esquemas de análise, casos práticos. São Paulo, Cengage Learning.
- Serra MS 2016. El cicloturismo y las vías verdes como ejemplo de turismo sostenible. *Revista CIDOB d'Afers Internacionals*, 113:187-209.
- Soares AG, Jung E 2010. *Circuitos de cicloturismo*: manual de incentivo e orientação para os municípios brasileiros. Florianópolis, VIACICLO.
- Souza VSF, Sampaio CAC 2006. Em busca de uma racionalidade convergente ao ecodesenvolvimento: um estudo exploratório de projetos de turismo sustentável e de responsabilidade social empresarial. *Revista de Administração Pública* (Impresso), Rio de Janeiro, 40(3):411-425.
- Tenório FG 2004. Cidadania e desenvolvimento local: casos brasileiros. *Anais... IX Congresso Internacional del CLAD sobre la reforma del Estado y la Administración Pública*, Madri.
- World Tourism Organization – UNWTO 2020. COVID-19 related travel restrictions a global review for tourism. Second report. *UNWTO*, 28 abr. 2020. [cited 2021 Jul 10]. Available in: <https://webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/2020-04/TravelRestrictions%20-%2028%20April.pdf>.
- World Health Organization – WHO 2020. Coronavirus disease (COVID-19) pandemic. *WHO*, 2020. [cited 2020 Oct 10]. Available in: https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019?gclid=CjwKCAiA7dKMBhBCEiwAO_crFEScVt-zgXSdRsJle7mxZNq6kb2bzWI6nHJeYjvXAwadEGR4fVwWqhoCboEQAvD_BwE
- Zovko I 2013. *The value of cycle tourism*: opportunities for the scottish economy. Edimburgo, Transform Scotland.