

**FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE REGIONAL DE BLUMENAU - FURB
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E DA COMUNICAÇÃO – CCHC
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL
MESTRADO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

MÔNICA TATIANA BUNESE BUSARELLO

**CIRCUITO DE CICLOTURISMO E TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS NO
MÉDIO VALE DO ITAJAÍ/SC (2006/2018)**

BLUMENAU

2020

MÔNICA TATIANA BUNESE BUSARELLO

**CIRCUITO DE CICLOTURISMO E TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS NO
MÉDIO VALE DO ITAJAÍ/SC (2006/2018)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional (PPGDR) do Centro de Ciências Humanas e da Comunicação (CCHC) da Universidade Regional de Blumenau (FURB), como requisito parcial para obtenção de grau de Mestre em Desenvolvimento Regional.

Prof. Dr. Clóvis Reis – Orientador

Blumenau

2020

Ficha catalográfica elaborada por Everaldo Nunes – CRB 14/1199
Biblioteca Universitária da FURB

F866d

Busarello, Mônica Tatiana Bunese, 1985-
Circuito de cicloturismo e transformações territoriais no Médio Vale do
Itajaí/SC (2006/2018) / Mônica Tatiana Bunese Busarello. - Blumenau, 2020.
201 f. : il.

Orientador: Clóvis Reis.
Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) - Universidade
Regional de Blumenau, Centro de Ciências Humanas e da Comunicação,
Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional.
Bibliografia: p. 167-195.

1. Desenvolvimento regional. 2. Desenvolvimento econômico. 3. Turismo.
4. Turismo - Vale do Itajaí (SC : Mesorregião). 5. Ciclismo. I. Reis, Clóvis,
1968-. II. Universidade Regional de Blumenau. Programa de Pós-Graduação
em Desenvolvimento Regional. III. Título.

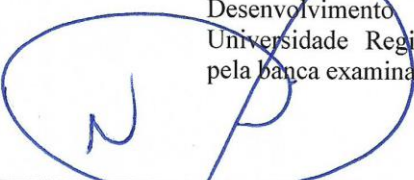
CDD 338.9

**CIRCUITO DE CICLOTURISMO E TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS NO
MÉDIO VALE DO ITAJAÍ/SC (2006/2018)**

Por

MÔNICA TATIANA BUNESE BUSARELLO

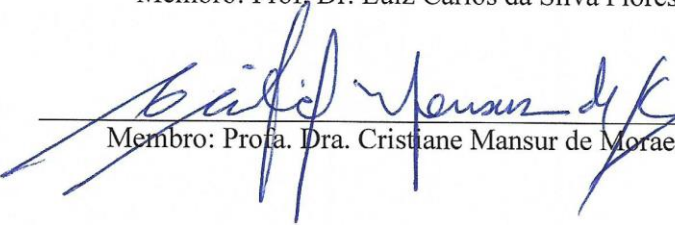
Dissertação aprovada como requisito parcial para
obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento
Regional no Programa de Pós-Graduação em
Desenvolvimento Regional – PPGDR, da
Universidade Regional de Blumenau – FURB,
pela banca examinadora formada por:



Presidente: Prof. Dr. Clovis Reis - FURB



Membro: Prof. Dr. Luiz Carlos da Silva Flores – UNIVALI



Membro: Profa. Dra. Cristiane Mansur de Moraes Souza - FURB

Membro Suplente: Prof. Dr. Carlos Alberto Cioce Sampaio - FURB



Prof. Dr. Clóvis Reis

Coordenador do Programa de Pós-Graduação em
Desenvolvimento Regional

Blumenau, 31 de março de 2020.

AGRADECIMENTOS

Sempre ficava imaginando como seria escrever os agradecimentos em minha dissertação. Agora percebo que o espaço é pouco para tanta gratidão, afinal, a realização de um sonho merece agradecimentos especiais.

Primeiramente, agradeço a Deus pela vida, ao Mestre Jesus e toda espiritualidade amiga por cada prece ouvida, por todo amparo e por permitir que eu chegasse até aqui.

À minha amada família, pelo suporte e compreensão. Em especial, a minha filha, Sofia Carolina Busarello, por compreender a ausência da mamãe, pelos inúmeros bilhetes, desenhos e abraços de incentivo. Você é minha inspiração, aquela que desperta o que há de melhor em mim.

Aos meus pais, Guido e Amanda Bunese, por tudo, por cada ajuda, por cada palavra. Obrigada, pai e mãe, por segurar minha mão, e principalmente, por não soltar.

Ao meu esposo, Gerson Busarello, companheiro de vida, obrigada pelo incentivo e pelas inúmeras vezes que me fez acreditar que tudo daria certo.

Ao meu irmão, Wilhian Bunese, pelo empréstimo da “magrela”, pois pedalar de verdade fez toda diferença para a pesquisa. Também agradeço os cuidados e atenção dos meus sogros, Osmar e Dirce Busarello.

Ao meu orientador, professor Dr. Clóvis Reis, profissional e pessoa incrível. Obrigada por aceitar conduzir-me nesta caminhada que é a dissertação. Obrigada por nunca entregar-me respostas prontas, pelo contrário, sempre estimulando o pensamento crítico.

Obrigada a todos do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional. A todos os professores por despertarem em mim uma nova forma de ver o mundo e às secretárias Kathleen Simone Hüskes e Eunice Hasckel pela atenção e receptividade de sempre. E claro, obrigada, aos meus colegas de turma, principalmente pelo companheirismo dos laços que foram além da sala de aula. Obrigada Adriana Rodl, Ana Stolfi, Jaqueline da Silva e Viviane Silvano Galon.

Um agradecimnto especial aos antigos mestres de graduação, que mesmo depois de 14 anos formada, continuam presentes. Obrigada Aurélia Maria Santos e Giancarlo Moser, vocês são inspiração.

Também não posso deixar de agradecer aos meus amigos, aqueles que tornaram o desafio mais leve. Obrigada pelos bons conselhos e pelas conversas jogadas fora. O apoio de vocês, Beth Roeder, Estela Maris Bogo Lorenzi, Giseli Cristofolini Schmoekel, Júlia Ropellato

Floriani, Michelle Hillesheim, Renato dos Santos, e Schirley Gomes da Silva Rangel (me fez rir quando eu queria chorar), foi essencial. Vocês acreditaram junto comigo.

Meus agradecimentos também se estendem à todos os meus colegas e amigos de trabalho, em especial, Rodrigo B. S. da Silva, Edvin Gaul Jr, Flaviane P. e Silva e Fabiana Roeder.

Aos amigos do “Nosso Lar”, meu muito obrigada, em especial a Danielle, Gabriela, Rose, Marise, Nega, Renato, Tita e às nossas crianças. Obrigada por compreenderem minha ausência, minhas limitações de tempo e por não permitirem, por meio do acolhimento, que eu desistisse de caminhar ao lado de vocês na seara do Mestre Jesus.

Agradeço a todos os entrevistados por disponibilizarem de seu valioso tempo e compartilharem suas experiências, porém, preciso citar a gestora intermunicipal da Cultura, Esporte e Turismo do CIMVI, Sra. Arlete Regilene Scoz, por sua atenção e compreensão, sempre tão receptiva e pronta para ajudar, muito obrigada.

E o que dizer dos meus novos amigos de pedal. Era para ser apenas uma observação participante, mas com vocês: Elaine e Leandro, Osvaldo, Rodrigo, Fernando, Marcelo e Celso (achei melhor não citar nossos codinomes), foi sensacional, uma experiência que guardarei para sempre. Um agradecimento especial ao Celso, da Rota Cicloturismo, por receber-me em seu grupo e pela troca de conhecimentos.

Dizer “muito obrigada” parece tão simples diante do sentimento que sinto ao escrever essas palavras. Acredito que seja por isso que há quem diga que “a gratidão é a memória do coração”, sendo assim carregando todos vocês aqui comigo.

Vou deixar aqui, nessa página, a imagem abaixo, para que eu sempre possa lembrar que superar-se é possível.



E, por fim, o bichinho da *bike* me “picou”. “Bóra” pedalar?

RESUMO

Considerando que são as transformações territoriais que configuram o desenvolvimento, é importante identificar se tais transformações conduzem a um desenvolvimento sustentado em princípios ambientais, políticos, econômicos, sociais e culturais, e assim identificar o território que está sendo construído. O presente estudo teve por objetivo analisar a relação entre turismo e desenvolvimento regional, a partir das transformações territoriais produzidas pelo Circuito de Cicloturismo no Médio Vale do Itajaí/SC, no período de 2006 a 2018. Com tal fim, a pesquisa buscou identificar as relações estabelecidas entre turismo e desenvolvimento regional; descrever o Circuito de Cicloturismo no Médio Vale do Itajaí/SC; ponderar as transformações territoriais promovidas pela implantação do cicloturismo na região; e fornecer subsídios para a promoção do desenvolvimento regional a partir do cicloturismo. A natureza da pesquisa é classificada como aplicada, no que se refere a abordagem do problema é qualitativa e quanto aos seus objetivos é exploratória. Utilizou como procedimentos metodológicos a pesquisa bibliográfica, o levantamento bibliométrico, a pesquisa documental, entrevistas e observação participante. A coleta e a discussão dos resultados do se estruturou a partir de uma matriz analítica, desenvolvida especialmente para a presente pesquisa e cuja implementação resultou em uma contribuição metodológica desta dissertação. Os resultados confirmaram que a implantação de um circuito de cicloturismo incide sobre o desenvolvimento regional a partir de transformações relacionadas às dimensões ambientais (espacial/ecológica), políticas, econômicas, sociais e culturais do território. O cicloturismo consolidou a marca Vale Europeu Catarinense e fomentou a região por meio da ampla divulgação no mercado turístico. Com os resultados da pesquisa foi elaborado um infográfico que objetiva contribuir com informações sobre o circuito para a população local.

Palavras-chave: Cicloturismo. Transformações Territoriais. Desenvolvimento Regional. Arranjos Produtivos Locais. Médio Vale do Itajaí.

ABSTRACT

Considering that it is the territorial transformations that shape development, it is important to identify whether such transformations lead to a sustainable development in environmental, political, economic, social and cultural principles, and thus to identify the territory that is being built. The present study aimed to analyze the relationship between tourism and regional development, based on the territorial transformations produced by the Cycling Tour in the Middle Valley of Itajaí / SC, from 2006 to 2018. To this end, the research sought to identify the relationships between tourism and regional development; describe the Cycling Tour in the Middle Vale do Itajaí / SC; consider the territorial transformations promoted by the implantation of bicycle tourism in the region; and to provide subsidies for the promotion of regional development based on bicycle tourism. The nature of the research is classified as applied, as regards the approach to the problem, it is qualitative and as for its objectives it is exploratory. The methodological procedures used were bibliographic research, bibliometric survey, documentary research, interviews and participant observation. The collection and discussion of the results was structured based on an analytical matrix, developed especially for the present research and whose implementation resulted in a methodological contribution of this dissertation. The results confirmed that the implementation of a cycle tourism circuit focuses on regional development based on changes related to the environmental (spatial / ecological), political, economic, social and cultural dimensions of the territory. Cycling tourism consolidated the Vale Europeu Catarinense brand and fostered the region through wide dissemination in the tourist market. With the results of the research, an infographic was created that aims to contribute information about the circuit to the local population.

Keywords: Bicycle Tourism. Territorial Transformations. Regional development. Cluster. Middle Vale do Itajaí.

RESUMEN

Teniendo en cuenta que son las transformaciones territoriales las que dan forma al desarrollo, es importante identificar si tales transformaciones conducen a un desarrollo sostenible en los principios ambientales, políticos, económicos, sociales y culturales, y así identificar el territorio que se está construyendo. El presente estudio tuvo como objetivo analizar la relación entre el turismo y el desarrollo regional, en base a las transformaciones territoriales producidas por el Cicloturismo en el Valle Medio de Itajaí / SC, de 2006 a 2018. Para este fin, la investigación buscó identificar las relaciones entre turismo y desarrollo regional; describa el recorrido en bicicleta en el medio Vale do Itajaí / SC; considerar las transformaciones territoriales promovidas por la implantación del cicloturismo en la región; y para proporcionar subsidios para la promoción del desarrollo regional basado en el turismo en bicicleta. La naturaleza de la investigación se clasifica como aplicada, en cuanto al enfoque del problema, es cualitativa y en cuanto a sus objetivos es exploratoria. Los procedimientos metodológicos utilizados fueron la investigación bibliográfica, la encuesta bibliométrica, la investigación documental, las entrevistas y la observación participante. La recopilación y discusión de los resultados fue estructurada en base a una matriz analítica, desarrollada especialmente para la presente investigación y cuya implementación resultó en una contribución metodológica de esta disertación. Los resultados confirmaron que la implementación de un circuito de cicloturismo se enfoca en el desarrollo regional basado en transformaciones relacionadas con las dimensiones ambientales (espaciales / ecológicas), políticas, económicas, sociales y culturales del territorio. El cicloturismo consolidó la marca Vale Europeu Catarinense y fomentó la región a través de una amplia difusión en el mercado turístico. Con los resultados de la investigación, se creó una infografía que tiene como objetivo aportar información sobre el circuito a la población local.

Palabras clave: Cicloturismo. Transformaciones territoriales. Desarrollo regional. Arreglos productivos locales. Valle Médio de Itajaí.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Investimentos turísticos nas regiões turísticas entre 2010 – 2017.....	25
Figura 2 - Modelo conceitual	44
Figura 3 - Localização do Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo	91
Figura 4 – Reprodução da logomarca oficial do Circuito Vale Europeu Catarinense.....	92
Figura 5 – Disponibilidade para viajar, de acordo com o perfil nacional de cicloturistas	94
Figura 6 - Percepção Ambiental do CVECC – ano 2012.....	100
Figura 7 - Dinâmica administrativa do Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo	130
Figura 8 - Serviços utilizados pelos cicloturistas no <i>Velotour</i> 2012.....	137
Figura 9: Linha do Tempo – Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo -1999 até 2019	155

LISTA DE IMAGENS

Imagem 1 - Placa de início do circuito e placa indicando término do 2º dia e início do 3º dia no mesmo local.....	93
Imagem 2 - Placas indicando término do 1º dia e início do 2º em locais diferentes.....	94
Imagem 3 - Placas amarelas que indicam o caminho	95
Imagem 4 - Sinalização de trânsito no percurso do CVECC	144

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Participantes da pesquisa	36
Quadro 2- Síntese dos objetivos e procedimentos metodológicos da pesquisa	43
Quadro 3 - Artigos, sobre cicloturismo, selecionados para análise	69
Quadro 4 - Diferentes abordagens de turismo de bicicletas e turistas de bicicleta.....	71
Quadro 5 - Turismo e Desenvolvimento Regional – cenário internacional.....	79
Quadro 6 - Turismo e Desenvolvimento Regional – cenário nacional.....	85
Quadro 7 - Cluster e Desenvolvimento Regional – cenário internacional.....	86
Quadro 8 - Arranjo produtivo local e Desenvolvimento Regional – cenário nacional.....	87
Quadro 9 - Cluster e turismo – cenário internacional.....	88
Quadro 10 - Arranjo Produtivo Local e Turismo – cenário nacional	89
Quadro 11 - Área total, área rural e urbana e população rural e urbana dos municípios que integram o CVECC.....	124
Quadro 12 - Estabelecimentos – hotéis, restaurantes e similares – cenário 2006 e 2018.....	132
Quadro 13 - Comparativo entre base de dados quanto ao número de meios de hospedagem nos municípios que integram o CVECC	133
Quadro 14 - Malha cicloviária dos municípios que integram o CVECC.....	142
Quadro 15 - Matriz Analítica	148
Quadro 16: Transformações territoriais no Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo	160

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Pesquisa na Base de dados da Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações	24
Tabela 2 - Pesquisa na Base de dados da Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações	24
Tabela 3 - Levantamento bibliométrico na base de dados EBSCOhost utilizando os termos: turismo, desenvolvimento regional, arranjo produtivo local– cenário nacional	30
Tabela 4 - Levantamento bibliométrico na base de dados EBSCOhost utilizando os termos: <i>tourism</i> , <i>regional development</i> e <i>cluster</i> – cenário internacional	31
Tabela 5 - Levantamento bibliométrico na base de dados EBSCO utilizando os termos: <i>bicycle tourism</i> , <i>bike tourism</i> e <i>cycling tourism</i> – cenário internacional e ciclotutismo – cenário nacional	33
Tabela 6 - Desafio das Estações, edição 2019.....	140

LISTA DE ABREVIATURAS

AMMVI	Associação dos Municípios do Médio Vale do Itajaí
APL	Arranjo Produtivo Local
APL.Com	Arranjo produtivo local de Base Comunitária
BDTD	Banco Digital de Teses e Dissertações
CCB	Clube de Cicloturismo do Brasil
CIMVI	Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí
CVEC	Circuito Vale Europeu Catarinense
CVECC	Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo
CVECM	Circuito Vale Europeu Catarinense do Mochileiro/Caminhante
EMBRATUR	Instituto Brasileiro de Turismo
FINAM	Fundo de Investimento da Amazônia
FINOR	Fundo de Investimento do Nordeste
FISET	Fundo de Investimentos Setoriais
FUNGETUR	Fundo Geral de Turismo
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
KM	Quilômetro
MCT	Ministério da Ciência e Tecnologia
MTB	<i>Mountain Bike</i>
MTUR	Ministério do Turismo
OMT	Organização Mundial do Turismo
PIB	Produto Interno Bruto
PNMT	Programa Nacional de Municipalização do Turismo
PNRT	Programa Nacional de Regionalização do Turismo
PRT	Programa de Regionalização do Turismo
SANTUR	Santa Catarina Turismo S/A
SOL	Secretaria de Estado de Turismo, Cultura e Esporte
UNWTO	<i>World Tourism Organization</i>
WTTC	<i>World Travel and Tourism Council</i>

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	16
1.1 DELIMITAÇÃO DA PESQUISA	17
1.1.1 Tema da Pesquisa	17
1.1.2 Contextualização do tema	18
1.2 PRESSUPOSTO.....	21
1.3 OBJETIVOS DA PESQUISA.....	21
1.3.1 Objetivo geral.....	21
1.3.2 Objetivos específicos	22
1.4 JUSTIFICATIVA	22
1.4.1 Relevância teórica	23
1.4.2 Relevância Prática	25
2 METODOLOGIA	27
2.1 CLASSIFICAÇÃO DA PESQUISA	27
2.2 PROCEDIMENTOS TÉCNICOS	28
2.2.1 Pesquisa Bibliográfica	28
2.2.2 Pesquisa Bibliométrica	29
2.2.3 Pesquisa Documental.....	34
2.2.4 Entrevistas	35
2.2.5 Observação Participante	37
2.3 MÉTODO DE ANÁLISE	40
2.4 CONTRIBUIÇÃO DA PESQUISA	42
3 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	44
3.1 DESENVOLVIMENTO REGIONAL	44
3.1.1 Transformações Territoriais	51
3.2 TURISMO.....	52
3.2.1 Políticas públicas para o turismo no Brasil.....	60
3.2.2 Segmentação turística	64
3.2.2.1Cicloturismo.....	66
3.2.2.2 Estado da Arte sobre cicloturismo	68
3.3 ARRANJOS PRODUTIVOS LOCAIS	72
3.4 DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO.....	79
3.5 DESENVOLVIMENTO REGIONAL E ARRANJO PRODUTIVO LOCAL	86

3.6 TURISMO E ARRANJO PRODUTIVO LOCAL.....	88
4 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS DA PESQUISA	91
4.1 APRESENTAÇÃO DO CIRCUITO VALE EUROPEU CATARINENSE DE CICLOTURISMO (CVECC).....	91
4.1.1 A História do Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo.....	100
4.2 MÉDIO VALE DO ITAJAÍ.....	112
4.2.1 Timbó.....	114
4.2.2 Pomerode	115
4.2.3 Rio dos Cedros	116
4.2.4 Ascurra.....	117
4.2.5 Benedito Novo.....	118
4.2.6 Indaial	119
4.2.8 Rodeio	121
4.2.9 Apiúna.....	121
4.3 TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS RESULTANTES DO CICLOTURISMO	122
4.3.1 Dimensão Ambiental (ecológica e espacial)	122
4.3.2 Dimensão Política.....	127
4.3.3 Dimensão Econômica	131
4.3.4 Dimensão Social.....	139
4.3.5 Dimensão Cultural.....	145
4.3.6 Síntese das transformações territoriais resultantes do cicloturismo no Médio Vale do Itajaí.....	147
4.4 CICLOTURISMO E O DESENVOLVIMENTO REGIONAL.....	151
4.4.1 Relação entre turismo e desenvolvimento regional.....	151
4.4.2 Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo	153
4.4.3 Cicloturismo e território.....	156
4.4.4 Contribuição teórico-prática da pesquisa.....	161
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	162
REFERÊNCIAS.....	162
REFERÊNCIAS DESCARTADAS DA PESQUISA BIBLIOMÉTRICA	188
APÊNDICE A - Formulário de Consentimento Livre e Esclarecido	196
APÊNDICE B - Roteiros das entrevistas	197
APÊNDICE C - Infográfico	200

INTRODUÇÃO

Em 2006, por meio de uma parceria entre o Clube de Cicloturismo do Brasil, o Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí (CIMVI) e a Associação Vale das Águas, hoje Associação Vale Europeu, foi criado o primeiro circuito de cicloturismo no Brasil, o qual se localiza na região do Médio Vale do Itajaí, no Estado de Santa Catarina, na região turística Vale Europeu. O circuito leva o nome de Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC). São, em média, 300 quilômetros, divididos em um roteiro com sete dias de duração. O circuito passa por nove municípios: Apiúna, Ascurra, Benedito Novo, Doutor Pedrinho, Indaial, Pomerode, Rio dos Cedros, Rodeio e Timbó, onde o circuito inicia e termina. (CVECC, 2019a).

Este circuito foi o primeiro no Brasil a ser planejado e organizado especialmente para ser percorrido de bicicleta. O circuito abrange principalmente a área rural, de modo a passar pelas principais atrações turísticas da região, como cachoeiras e arquitetura colonial. (CVECC, 2019a). A implantação do circuito supõe uma intensa relação com o território local, tanto no âmbito físico, quanto político, econômico e cultural.

Neste contexto, o presente trabalho tem por objetivo analisar a relação entre turismo e desenvolvimento regional a partir das transformações territoriais produzidas pelo cicloturismo no Médio Vale do Itajaí/SC, no período de 2006 a 2018. O modelo conceitual do estudo se fundamenta na relação entre turismo, desenvolvimento regional e arranjos produtivos locais.

O desenvolvimento é frequentemente relacionado ao crescimento, mas vai além, envolvendo as transformações que ocorrem no território e assim o caracterizam. O desenvolvimento regional não é diferente, sendo importante compreender sua forma e sua natureza. Questionamentos básicos sobre o que é, para que serve ou sobre o que deveria ser, devem ser abordados. Mattedi (2015) define o desenvolvimento regional considerando sua ampla abrangência e suas características que se referem às suas diversas direções, dimensões e significados. Para o autor, o desenvolvimento regional é multidimensional, considerando que envolve aspectos econômicos, sociais, políticos, culturais e ambientais; multidirecional, pois o desenvolvimento pode representar tanto o progresso como o retrocesso; e multisignificativo, uma vez que o sentido do desenvolvimento varia conforme os grupos sociais.

O território no qual ocorre o desenvolvimento e assim o caracteriza está em constante construção e transformação. Segundo Raffestin (1993), é importante a compreensão de que o território é formado a partir do espaço. A dinâmica que acontece entre os atores que interagem no espaço dá origem à sua territorialização. Dessa forma é possível dizer que o espaço vem

antes do território, o qual passa a ser territorializado e compõe o território. Para Jean Bruno (2010), o território é a consequência do desenvolvimento. Assim, as transformações produzidas pelo desenvolvimento formam o território. O território, por essa perspectiva, é formado por diversas características que resultam das dinâmicas e interações que ocorrem no espaço. Está relacionado, como observa Haesbaert e Limonad (2007), com a apropriação e o domínio de um espaço socialmente compartilhado.

Com efeito, a presente pesquisa buscou compreender as transformações territoriais que a implantação de um circuito de cicloturismo produziu no Médio Vale do Itajaí/SC, no período de 2006 a 2018. O trabalho se estrutura em cinco capítulos. O primeiro inclui a introdução e as principais características da pesquisa. O segundo capítulo apresenta a metodologia que orientou o trabalho. O terceiro capítulo expõe o marco teórico que dá base e sustenta o presente estudo. A descrição do Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC) e os resultados do estudo empírico são apresentados e discutidos no capítulo quatro. Para finalizar, no capítulo cinco, são elencadas as considerações finais da pesquisa.

1.1 DELIMITAÇÃO DA PESQUISA

Esta pesquisa teve o objetivo de analisar a relação entre turismo e desenvolvimento regional a partir das transformações territoriais produzidas pelo cicloturismo no Médio Vale do Itajaí/SC. Desse modo, se enquadra na linha de pesquisa Dinâmicas Socioeconômicas no Território do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional – PPGDR da Universidade Regional de Blumenau - FURB, que estuda a distribuição setorial e espacial da atividade produtiva, incluindo questões específicas como arranjos produtivos locais, processos de *clusterização* e redes de cooperação. O trabalho se soma a investigações anteriores entre turismo e desenvolvimento regional do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional (PPGDR), entre eles: Noll (2016), Costa (2016) e Barrios (2018).

1.1.1 Tema da Pesquisa

Analisar a relação entre turismo e desenvolvimento regional a partir das transformações territoriais produzidas pela implantação de um circuito de cicloturismo.

1.1.2 Contextualização do tema

Há uma grande variedade de interpretações sobre o conceito de desenvolvimento, principalmente relacionando-o a interesses. Para definir desenvolvimento é comum o uso de adjetivos, tais como: econômico, social, regional, endógeno, sustentável, territorial sustentável, entre outros. Quando o desenvolvimento é observado sob o viés econômico, na maioria das vezes, a análise se limita ao crescimento.

A distinção entre desenvolvimento e crescimento econômico é esclarecida por Sachs (2004, p. 13):

O desenvolvimento, distinto do crescimento econômico, cumpre esse requisito, na medida em que os objetivos do desenvolvimento vão bem além da mera multiplicação da riqueza material. O crescimento é uma condição necessária, mas de forma alguma suficiente (muito menos é um objeto em si mesmo), para se alcançar a meta de uma vida melhor, mais feliz e mais completa para todos.

O desenvolvimento almejado é o desenvolvimento integral, que combina múltiplos elementos, “[...] um processo referido a condutas, hábitos e valores, individuais e coletivos – condicionado pelas relações de poder em que entram os indivíduos, os grupos e as classes sociais, que se encontram num dado espaço geográfico concreto” (THEIS, 2008, p. 13).

Há muitas atividades que fazem parte da dinâmica do desenvolvimento e assim contribuem para as transformações que ocorrem no território. A atividade turística é uma delas. O turismo existe desde as mais antigas civilizações, porém foi a partir do século XX, após a Segunda Guerra Mundial, que a atividade se fortaleceu e o turismo pôde ser relacionado à produtividade, ao poder de compra e também ao bem-estar (RUSCHMANN, 2001).

Ao falar de turismo deve-se considerar que ele não tem o mesmo significado e que depende do contexto no qual está inserido e do que se quer identificar. O turismo pode ser sinônimo de trabalho e de sustento familiar, ou diversão para quem tem poder aquisitivo. Para quem viaja é uma experiência, uma forma de descobrir o novo, sinônimo de satisfação pessoal ou a realização de um sonho. Para quem planeja ou tem responsabilidades políticas, o turismo pode ser uma forma de gerar renda e proporcionar bem-estar social. Quem recebe o turismo, pode identificar uma oportunidade ou invasão de privacidade. (CUNHA, 2013).

Segundo a Organização Mundial do Turismo (OMT), agência das Nações Unidas responsável por promover por meio da atividade turística o desenvolvimento econômico, inclusivo e sustentável, o turismo mundial é um dos setores que mais cresce e com maior rapidez no mundo. “Hoje em dia, o volume de negócios em turismo se iguala ou até supera as exportações de petróleo, produtos alimentícios ou automóveis.” (UNWTO, 2019).

Os dados que correspondem ao turismo mundial divulgados pela Organização Mundial do Turismo são expressivos: (1) As chegadas internacionais de turistas foram de 1.323 milhões de pessoas em 2017; (2) Em relação ao ano de 2016 para 2017 houve um crescimento de 7%; (3) Por oito anos consecutivos o turismo cresceu acima da média, 4% ao ano; (4) Entre 2008 e 2017, um total de 393 milhões a mais de pessoas viajaram internacionalmente. Quanto ao turismo emissor, a pesquisa revela que, de cada cinco turistas, quatro viajam dentro de sua própria região (turismo intrarregional). (UNWTO, 2018b)

No Brasil o turismo também apresenta um crescimento considerável. Um estudo feito pela *Oxford Economic* para o Conselho Mundial de Viagens e Turismo (WTTC) destacou que o turismo no Brasil teve um resultado de US\$ 163 bilhões em 2017, o que corresponde a 7,9% do Produto Interno Bruto (PIB) (MTur, 2018).

O Estado de Santa Catarina foi considerado pela décima vez como o melhor destino turístico do Brasil e representa 13% da movimentação econômica no estado. O principal atrativo catarinense são as praias, porém o Estado conta com outras ofertas turísticas, tais como: turismo religioso, rural, de inverno e de eventos que amenizam o impacto da sazonalidade (SOL, 2018).

Na década de 1980, a Secretaria do Turismo de Santa Catarina, na época representada pela SANTUR, iniciou um processo de regionalização do turismo e criou oito regiões turísticas. Como não obteve resultados significativos, em 1990 aderiu ao Programa Nacional de Municipalização do Turismo (PNMT), onde cada município trabalhava o turismo de forma individual. (BORTOLOSSI, 2008).

Em 2003, foi criado a SOL, Secretaria da Organização do Lazer, que passou a ser o órgão oficial do turismo, cultura e esporte, hoje denominada Secretaria de Estado de Turismo Cultura e Esporte, responsável pelo planejamento e gestão pública do turismo no Estado. Já a SANTUR passou a ser responsável pelo marketing turístico do Estado de Santa Catarina. Também em 2003, a SOL retomou o programa de regionalização, iniciado em 1980, porém agora de acordo com as diretrizes nacionais elaboradas pelo Ministério do Turismo¹. (BORTOLOSSI, 2008).

¹ Cabe lembrar que hoje a Secretaria de Turismo, Cultura e Esporte de Santa Catarina não existe mais e o motivo é a reforma administrativa do Poder Executivo pelo atual governo catarinense. A pasta de Esporte ficou sob responsabilidade da Fundação Catarinense de Esporte – Fesporte. Já a Cultura ficou sob responsabilidade da Fundação Catarinense de Cultura – FCC. O Turismo ficou sob responsabilidade da SANTUR, que deixou de ser uma sociedade mista e se tornou uma autarquia diretamente ligada a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico Sustentável (SDE). Ou seja, hoje é a SANTUR, Agência de Desenvolvimento do Turismo de Santa Catarina, que além do marketing e promoção do turismo catarinense, estabelece as políticas públicas do setor. (ESPINOZA, 2019).

Em 2004, foi criado o Programa Nacional de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil - que determinou a “Estruturação e Diversificação da Oferta Turística” e propôs uma gestão descentralizada e participativa (MTur, 2013). Ao todo, no Brasil, são 333 regiões e 2.694 municípios cadastrados no Mapa do Turismo Brasileiro². As regiões turísticas de Santa Catarina que compõe o Mapa de Turismo Brasileiro são: Caminho dos *Canyons*, Caminho dos Príncipes, Caminhos da Fronteira, Costa Verde & Mar, Encantos do Sul, Grande Florianópolis, Grande Oeste, Serra Catarinense, Vale do Contestado, Vale dos Imigrantes, Vale Europeu, Caminhos do Alto Vale e Vale das Águas (MAPA, 2019). Em cada uma dessas regiões turísticas foram elaborados roteiros de acordo com as potencialidades existentes no território, ou seja, utilizando o que a região tem de melhor enquanto atrativos turísticos.

Em torno desses roteiros surgem as aglomerações produtivas, cuja centralidade está na proximidade geográfica entre agentes econômicos, políticos e sociais (públicas e privadas). A aglomeração produtiva se destaca na conquista de vantagens competitivas e fortalecimento no mercado. A abrangência é ampla e na literatura é possível identificar várias abordagens, tais como: “distritos e polos industriais, *clusters*, arranjos produtivos e inovativos locais, redes de empresas, entre outros (LASTRES; CASSIOLATO, 2004).

O conceito de arranjos produtivos locais (APLs) é similar ao conceito de *cluster*, na verdade há uma infinita literatura e uma ampla variedade de conceitos relacionando-os. Os arranjos produtivos locais se caracterizam como “aglomerações territoriais de agentes econômicos, políticos e sociais – com foco em um conjunto específico de atividades econômicas que apresentam vínculos mesmo que incipientes” (LASTRES; CASSIOLATO 2004, p. 3).

Essa interação envolve desde produtores de produtos e serviços, como também fornecedores de insumos, consultores de serviços, clientes, associações, inclusive instituições públicas e privadas voltadas para formação e captação de recursos humanos; pesquisas, desenvolvimento, políticas, promoção e financiamentos (LASTRES; CASSIOLATO, 2004). O arranjo produtivo local está diretamente relacionado à gestão e oferta de circuitos turísticos (FUINI, 2012).

Na Região Turística do Vale Europeu há um circuito que tem se destacado e atraído diversos turistas para a região, é o Circuito Vale Europeu Catarinense (CVEC). O roteiro do circuito envolve duas modalidades: cicloturismo e caminhante. O Circuito Vale Europeu

² O mapa do turismo brasileiro é um instrumento de orientação para a atuação do Ministério do Turismo no desenvolvimento de políticas públicas, tendo como foco a gestão, estruturação e promoção do turismo de forma regionalizada e descentralizada. (MTur, 2016).

Catarinense de Cicloturismo foi o primeiro planejado para o segmento no Brasil, localizado próximo do município indutor da região turística do Vale Europeu, Blumenau. São, em média, 300 km de um percurso que abrange nove municípios, tendo início e término em Timbó. Os municípios que fazem parte do Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC) são: Timbó, Pomerode, Indaial, Rodeio, Doutor Pedrinho, Rio dos Cedros, Ascurra, Benedito Novo e Apiúna (CVEC, 2019; CVECC, 2019).

Considerando que são as transformações territoriais que configuram o desenvolvimento, é importante identificar se tais transformações conduzem a um desenvolvimento sustentado em princípios ambientais, políticos, econômicos, sociais e culturais, e assim identificar território que está sendo construído. E é nesse contexto que surge o problema do presente estudo: **Quais transformações territoriais estão sendo produzidas pelo Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo, desde sua implantação, em 2006, até a atualidade?**

A pesquisa analisou de que forma esses municípios se organizam, conforme características de um APL Turístico, para a realização do Circuito do Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo e, por meio dessa análise, identificou quais mudanças ambientais (espaciais/ecológicas), políticas, econômicas, sociais e culturais, ocorreram desde a criação do circuito em 2006 até a presente data.

1.2 PRESSUPOSTO

A implantação de um circuito de cicloturismo incide sobre o desenvolvimento regional a partir de transformações relacionadas às dimensões ambientais (espacial/ecológica), políticas, econômicas, sociais e culturais do território.

1.3 OBJETIVOS DA PESQUISA

A seguir são apresentados o objetivo geral e os objetivos específicos desta pesquisa.

1.3.1 Objetivo geral

O objetivo geral da presente pesquisa foi analisar a relação entre turismo e desenvolvimento regional, a partir das transformações territoriais produzidas pelo Circuito de Cicloturismo no Médio Vale do Itajaí/SC, no período de 2006 a 2018.

1.3.2 Objetivos específicos

Os objetivos específicos da presente pesquisa foram:

- Identificar as relações estabelecidas entre turismo e desenvolvimento regional;
- Descrever o Circuito de Cicloturismo no Médio Vale do Itajaí/SC;
- Ponderar as transformações territoriais promovidas pela implantação do Cicloturismo na região;
- Fornecer subsídios para a promoção do desenvolvimento regional a partir do Cicloturismo.

1.4 JUSTIFICATIVA

O turismo mantém uma crescente preocupação com os impactos ambientais, econômicos e sociais que são consequências do mercado turístico (BENI, 2003a). E segundo Cunha e Cunha (2005), são poucos os exemplos disponíveis para avaliar os impactos do turismo no desenvolvimento local e conseqüentemente no desenvolvimento regional. Os modelos mais conhecidos são os que avaliam os impactos por meio da geração de renda e novos empregos. Quanto aos impactos sociais, destaca-se o Índice de Desenvolvimento Humano - IDH, que tem por objetivo avaliar o bem-estar e a qualidade de vida da população. Os autores afirmam que são poucos os modelos que avaliam de forma sistêmica o tipo de desenvolvimento gerado pelo turismo.

Apesar de o turismo gerar efeitos negativos, tanto ambientais como sociais amplamente debatidos por Krippendorf (2009), é necessário justificar as potencialidades deste setor em ofertar possibilidades para soluções de problemas econômicos, ambientais, culturais e sociais. (TOMAZZONI, 2007).

Nesse sentido, Beni (2003a), afirma que, embora o turismo venha se firmando como ciência humana e social, mesmo que seus resultados econômicos ainda assumam maior destaque, ele merece maior atenção por parte dos pesquisadores assim como uma melhor análise além do viés econômico.

1.4.1 Relevância teórica

Como o recorte espacial da pesquisa é o Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo, realizou-se uma pesquisa no banco de dados da Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações (BDTD) e na Biblioteca Digital de Teses e Dissertações da FURB (BDTD FURB) para identificar as pesquisas sobre cicloturismo. Para tal, foi utilizado como filtro a palavra-chave cicloturismo, no período entre 2006 até 2018. Foram identificados poucos estudos sobre este segmento. No BDTD FURB não foi localizado nenhum estudo que utilize o termo cicloturismo. E a BDTD Nacional registrou apenas três estudos.

Segundo pesquisa realizada por Saldanha *et al.* (2019), que atualizou o perfil do cicloturista brasileiro, o Vale Europeu está entre as rotas de cicloturismo mais citadas: Vale Europeu (26,1%); Estrada Real (17,4%); e Caminho da Fé (14,7%). Quando o circuito completou quatro anos já havia saído do seu estágio embrionário e já era reconhecido nacionalmente. (SOARES; JUNG, 2010). Porém não há estudos que indiquem se o Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC) contribui ou não para o Desenvolvimento Regional.

No Estado de Santa Catarina, está sendo desenvolvida a primeira experiência em cicloturismo no país. O Circuito Vale Europeu foi criado para caminhantes e cicloturistas. Trata-se de um percurso de 300 quilômetros de estradas de terra, preparadas para estes tipos de viajantes. Aspectos como a sinalização e a disponibilização de informações como mapas, atrativos, cidades e serviços foram pensadas em função deste público. No entanto, não há ainda pesquisas sobre o cicloturismo nessa região que relatem os pontos negativos e positivos desta primeira tentativa brasileira. (RESENDE; VIEIRA FILHO, 2011, p.176)

A única pesquisa acadêmica identificada e que tem como recorte espacial o circuito, analisou a experiência e o perfil dos cicloturistas que participaram do *Velotour* nos anos de 2012 e 2013 (PEDRINI, 2013).

Utilizando os termos turismo, desenvolvimento regional e arranjo produtivo local os resultados, na base de dados da BDTD, considerando o mesmo recorte temporal, 2006 até 2018, foram os seguintes:

Tabela 1: Pesquisa na Base de dados da Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações

Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações (BDTD)	
Termo	Número de Pesquisas (teses ou dissertações)
Turismo	3.165
Desenvolvimento Regional	422
Arranjo Produtivo Local	11
Relacionando os três termos foram identificadas 7 dissertações e 4 teses.	

Fonte: Elaboração própria.

Foi realizada uma segunda opção de pesquisa na mesma base de dados, utilizando os mesmos termos, porém adicionando o termos Vale Europeu e Médio Vale do Itajaí à pesquisa. Não foi identificado nenhum estudo relacionando turismo, desenvolvimento regional e arranjo produtivo local, com recorte espacial no Vale Europeu ou Médio Vale do Itajaí.

Tabela 2 - Pesquisa na Base de dados da Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações

Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações (BDTD)	
Termo	Número de Pesquisas (teses ou dissertações)
Vale Europeu	436
Turismo	8
Desenvolvimento Regional	3
Arranjo Produtivo Local	0
Não foram identificadas teses ou dissertações relacionando os termos citados.	

Fonte: Elaboração própria.

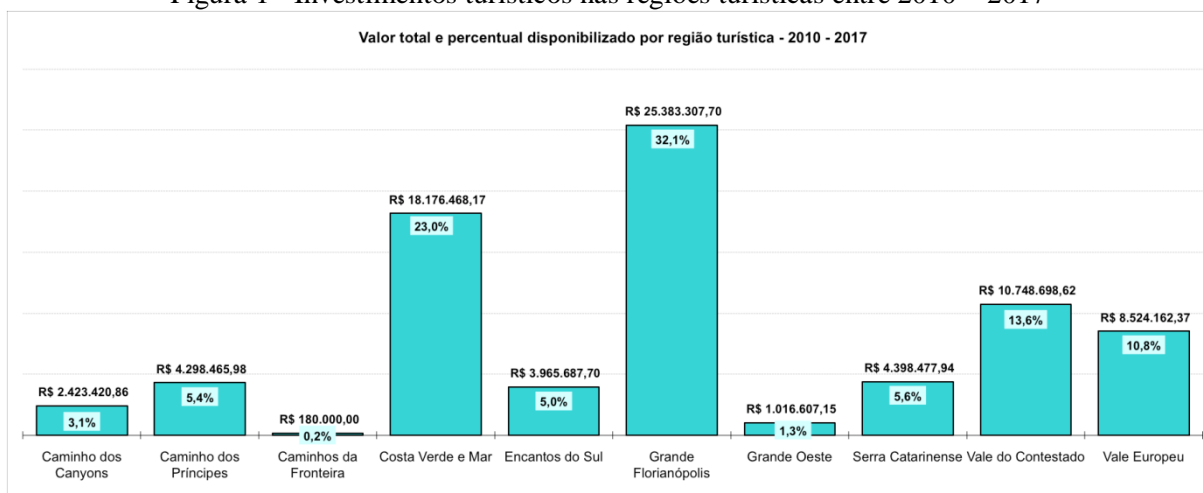
Diante da abrangência da atividade turística e da importância de desenvolver estudos que contribuam com o desenvolvimento dos territórios onde o turismo ocorre, foi identificado um número limitado de estudos relacionando turismo, desenvolvimento regional e arranjos produtivos locais. Nesse sentido, a relevância teórica é observada justamente a partir da pesquisa bibliométrica realizada no banco de dados da Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações e na Biblioteca Digital de Teses e Dissertações da FURB, como também na base de dados da EBSCO (pesquisa detalhada no capítulo 2 e 3). Dessa forma, o presente estudo poderá contribuir com a sistematização de tendências bibliográficas sobre o tema.

1.4.2 Relevância Prática

O Turismo Catarinense tem uma contribuição expressiva para a economia do Estado, conforme já mencionado, correspondem a 13% da movimentação econômica no Estado. (SOL, 2018). Porém, em Santa Catarina, o turismo está concentrado tanto no espaço como no tempo, pois a maior concentração da atividade turística está centralizada nas praias durante a temporada de verão. O destino praia é o mais procurado, porém Santa Catarina tem uma variada oferta turística que se destaca pela sua diversidade cultural e natural, eventos culturais e de negócios, grande potencial para ecoturismo, turismo de aventura, entre outros. (WTTC, 2009).

Entre 2010 e 2017 os maiores investimentos ocorreram nas regiões turísticas, cuja predominância de oferta está concentrada no produto praia.

Figura 1 - Investimentos turísticos nas regiões turísticas entre 2010 – 2017



Fonte: Secretaria de Estado de Turismo, Cultura e Esporte (SOL, 2019)

A concentração de investimentos nessas regiões é justificada pela demanda ser maior e consequentemente haver um grande número de empresas ligadas ao setor turístico cadastradas no órgão oficial, EMBRATUR. Porém, ao concentrar o turismo nessas regiões litorâneas, a capacidade de carga é ultrapassada e se torna um risco, em longo prazo, na qualidade do meio ambiente. Nesse sentido, julga-se importante realizar estudos das regiões turísticas que têm outros tipos de oferta, além do produto praia, e dessa forma contribuir e incentivar a promoção e o desenvolvimento territorial sustentável das potencialidades turísticas já identificadas em Santa Catarina.

O Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC), além de representar uma nova oferta para o Vale Europeu, também possibilitou atrair um novo tipo de turista, os cicloturistas, que vêm em busca de novos desafios e novas experiências.

A pesquisa também poderá contribuir com os projetos desenvolvidos pelo Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí (CIMVI), principal gestor responsável pelo CVECC e indicar possíveis ações para melhorar a oferta e dar base a gestão dos negócios turísticos da região e igualmente identificar se o caminho adotado está de acordo com um desenvolvimento baseado nos pilares da sustentabilidade.

Em síntese, é possível situar a relevância prática deste estudo por meio das seguintes justificativas:

- A facilidade e praticidade de ter um circuito de cicloturismo na região em que reside a pesquisadora, o que permitiu a relação entre pesquisa teórica e pesquisa empírica;
- Diante da variedade de oferta turística disponível no Estado de Santa Catarina, a necessidade de estudos de regiões que ofereçam outros tipos de oferta turística além do produto sol e praia, que concentra a maior parte da demanda turística do Estado;
- Os resultados deste estudo contribuirão e servirão de subsídio para o desenvolvimento de políticas públicas, novos projetos, e como estratégias para o setor público e privado em termos de competitividade e sustentabilidade.

2 METODOLOGIA

Neste capítulo é descrita a metodologia que orientou o desenvolvimento dessa pesquisa, permitindo compreender a escolha dos procedimentos técnicos que tornaram possíveis a realização e o cumprimento dos objetivos propostos.

Veal (2011, p. 11) afirma que as pesquisas em turismo são relativamente novas, sendo assim necessárias para compreender sua dinâmica e “mapear o território.” Segundo Dencker (1998), a pesquisa em turismo não possui uma metodologia própria, segue a dinâmica das ciências nas quais é objeto de estudo. Nesse sentido, considerando que o turismo é objeto de estudo em diversas disciplinas, os estudos no âmbito do turismo são multi e interdisciplinares. O turismo “constitui uma disciplina em desenvolvimento que emprega métodos e conceitos da maioria das ciências sociais já consolidadas” (DENCKER, 1998, p. 28).

Dessa forma, em pesquisas direcionadas ao turismo, considerando sua interdisciplinaridade, Rejowski (1999), afirma que os procedimentos metodológicos variam de acordo com a disciplina na qual o estudo se desenvolve. Marujo (2013) conclui que as metodologias usadas em pesquisas que tem como objeto de estudo a atividade turística devem ser selecionadas com base nos objetivos da pesquisa, e no tipo de análise que o investigador irá realizar.

2.1 CLASSIFICAÇÃO DA PESQUISA

As pesquisas podem ser classificadas quanto à natureza, à abordagem do problema, quanto à realização dos objetivos e aos procedimentos técnicos (SILVA; MENEZES, 2005).

Quanto à **natureza da pesquisa**, o presente trabalho trata-se de uma **pesquisa aplicada**, cujo interesse principal é “gerar conhecimentos para aplicação prática e dirigidos à solução de problemas específicos. Envolve verdades e interesses locais” (SILVA; MENEZES, 2005, p.20).

No que se refere à **abordagem do problema**, a pesquisa se caracteriza como uma **pesquisa qualitativa** que não tem o objetivo de numerar ou quantificar informações, mas interpretá-las, com foco no processo e seu significado (SILVA; MENEZES, 2005). Para Godoy (1995), a análise integrada de um determinado fenômeno permite uma melhor compreensão do contexto no qual acontece e do qual faz parte. Nesse sentido, o pesquisador vai a campo buscar e analisar a perspectiva sob os mais variados pontos de vista, considerados relevantes, dos envolvidos no contexto da pesquisa. Assim, portanto, a pesquisa qualitativa busca relacionar os

múltiplos elementos dos mais variados cenários, considerando que a realidade é sempre complexa. Para Dencker (1998), a pesquisa qualitativa relaciona metodologias múltiplas no processo de pesquisa. As mais utilizadas são a observação participante ou não participante, as entrevistas e análise documental.

Com referência à pesquisa qualitativa, Cruz Neto (2002) defende que o trabalho de campo se apresenta não só como uma possibilidade de aproximação com o que se deseja conhecer e estudar, mas também, a possibilidade de criar conhecimentos partindo da realidade encontrada.

Quanto ao ponto de vista da realização **dos objetivos** desse estudo, a pesquisa é caracterizada como **exploratória**, pois visa uma maior proximidade com o problema tornando-o mais claro e objetivo. Envolve levantamentos bibliográficos, entrevistas e análise de exemplos que possibilitam uma maior compreensão dos fatos (SILVA; MENEZES, 2005). A pesquisa exploratória, segundo Veal (2011), busca descobrir, descrever e ou mapear padrões de comportamentos em áreas e ou atividades que não foram previamente estudadas.

2.2 PROCEDIMENTOS TÉCNICOS

No que se refere aos **procedimentos técnicos**, o trabalho envolve **pesquisa bibliográfica, levantamento bibliométrico, pesquisa documental, entrevistas e observação participante**.

A seguir foram detalhados os procedimentos utilizados.

2.2.1 Pesquisa Bibliográfica

A pesquisa bibliográfica é fundamentada nos materiais já elaborados (livros e artigos científicos), permitindo ao pesquisador uma ampla visão do assunto pesquisado. (DENCKER, 1998; SILVA; MENEZES, 2005).

Nesta etapa buscou-se por obras e autores conhecidos e estudados de cada área. A saber:

- Desenvolvimento Regional: Theis, 2001, 2008, 2019; Mattedi, 2015; Souza e Theis, 2009, 2003; Sachs, 1986, 1993, 2002, 2003, 2004, 2007, 2009; Siedenberg, 2006; Simões e Da Cruz Lima, 2009; Mantovanelli Jr.e Sampaio, 2010; Mattedi e Theis, 2002; Boisier, 1996; Brandão, 2004.

- Espaço, território e região: Santos, 1978, 2002, 2008; Souza, 2000; Jean, 2010; Haesbaert, 2004; Raffestin, 1993.
- Turismo: Acerenza, 1991; Ignarra, 1999; Castelli, 1996; Cooper et al., 2001; OMT, 2003a; Cunha, 2010, 2013; Beni, 2003a, 2003b, 2004, 2004a, 2006; Gonçalves, 2007; Barbosa, 2003; Krippendorf, 2009; Lohmann e Panosso Neto, 2008; Sampaio, 2005; Trigo, 2004; Dias, 2003; Cruz, 2000; MTur, 2006, 2013, 2017; Lage, 1992.
- Cicloturismo: Soares e Jung, 2010; MTur, 2010; Ritchie, 1998; Lumsdon, 2000; Weston et al 2012; Brasil, 2015; Turismo, 2018; Saldanha *et al*, 2019; Saldanha, 2017; Pedrini, 2013.
- Arranjo Produtivo Local: Lastres e Cassiolato, 2004; Marini e Silva, 2012; Cabral Junior, 2008; Becattini, 1999; Porter, 1998; Costa, 2010; Redesist, 2019; Caporali e Volker, 2004; Tomazzoni, 2007; Cardoso, 2014; Fuini, 2012; Costa, Sawyer e Nascimento, 2009; Cunha e Cunha, 2005.

2.2.2 Pesquisa Bibliométrica

O levantamento bibliométrico foi o segundo procedimento realizado na presente pesquisa. A bibliometria é uma “técnica quantitativa e estatística de medição dos índices de produção e disseminação do conhecimento científico” (ARAÚJO, 2006, p. 12). Ou seja, a pesquisa bibliométrica visa dar uma maior visibilidade e possibilidade de avaliar o cenário de produção científica, e nesse sentido permite conhecer com qual frequência e relevância determinado assunto ou autor está sendo citado, considerando importante “[...] dispor de uma distribuição que nos informe sobre o número de autores, trabalhos, países ou revistas que existem em cada categoria de produtividade, utilidade, ou o que mais desejarmos saber” (PRICE, 1976, p. 39 *apud* ARAÚJO, 2006, p.12).

Na presente pesquisa, o objetivo da bibliometria foi identificar no cenário nacional e internacional, as relações entre os termos turismo, desenvolvimento regional e Arranjo Produtivo Local (APL). O estudo bibliométrico foi realizado na base de dados da EBSCO³, atualizado em outubro de 2019 e utilizou os seguintes termos de busca:

³A EBSCO é fornecedora líder de bancos de dados de pesquisa, revistas eletrônicas, assinaturas de revistas, e-books e serviços de descoberta para bibliotecas de todos os tipos. Disponível em: <https://www.ebsco.com/about>. Acesso em: 22 out. 2019.

- Cenário Nacional: “turismo”, “desenvolvimento regional” e “Arranjo Produtivo Local”;
- Cenário internacional: “*Tourism*”, “*Regional Development*” e “*Clusters*”.

Clusters e Arranjos produtivos locais possuem semelhanças conceituais, ambos relacionados a aglomerações geográficas setoriais de empresas (MARINI, SILVA, 2012). Conforme afirma Tomazzoni, “são conceitos acadêmicos, e o que importa, no entanto, é provocar mudanças na realidade” (TOMAZZONI, 2007, p.77). O termo Arranjo Produtivo Local (APL) é mais conhecido nacionalmente, pois se trata de um termo que teve sua origem nas discussões do Ministério da Ciência e Tecnologia (MCT) do Brasil na década de 90 (COSTA, 2010), e por esse motivo não é tão conhecido internacionalmente. “Conceitualmente, nas definições expostas pela literatura estrangeira, não existe referência ao termo Arranjo Produtivo Local (APL). Esta nomenclatura é uma designação dos estudiosos brasileiros, não havendo assim uma tradução ou conceituação específica em outros países” (CUNHA; TERRA, 2008, p. 10).

Os critérios utilizados na pesquisa foram: localizar todos os termos da pesquisa, textos completos e analisados por especialistas, publicados em revistas acadêmicas no período entre janeiro/2006 a dezembro/2018. O idioma selecionado para pesquisa foi inglês no cenário internacional e português no cenário nacional. Após o término da seleção de artigos, cujo refinamento teve como base a seleção de artigos diretamente relacionados com os termos citados, foi feito o fichamento dos textos que demonstraram maior relação com a temática deste estudo. Segue abaixo tabela indicando resultados da pesquisa com base no **cenário nacional**.

Tabela 3 - Levantamento bibliométrico na base de dados EBSCOhost utilizando os termos: turismo, desenvolvimento regional, arranjo produtivo local– cenário nacional

Etapa	Palavras-chaves	Total de Artigos
Pesquisa Geral	Turismo + Desenvolvimento Regional	4.261
Filtro 1	Turismo	104
Filtro 2	Desenvolvimento Regional	4
Pesquisa Geral	Arranjo Produtivo Local + Desenvolvimento Regional	1.417
Filtro 1	Arranjo Produtivo Local	41
Filtro 2	Desenvolvimento Regional	4
Pesquisa Geral	Turismo + Arranjo Produtivo Local	368
Filtro 1	Turismo	261
Filtro 2	Arranjo Produtivo Local	2
Total de Artigos		10
Total de Artigos Fichados	Refinamento da Amostra	6

Fonte: Elaboração própria.

O estudo bibliométrico da relação entre “**turismo e desenvolvimento regional**”, resultou em 4 artigos. Ao realizar a leitura do título, palavras-chave e resumo, apenas 1 artigo foi descartado por não manter relação com a temática do estudo, dessa forma, foram fichados 3 artigos. O artigo que foi descartado tem sua temática relacionada ao tema **Artesanato** (CANAZILLES; ALVES; MATIAS, 2015).

Da relação entre “**arranjo produtivo local e desenvolvimento regional**”, o estudo bibliométrico apresentou 4 artigos. Após leitura do título, palavras-chave e resumo, 3 artigos foram descartados, pois seus temas não mantinham relação com a temática pesquisada, como também estavam repetidos. Foi fichado 1 artigo. Os artigos que foram descartados estavam relacionados com os seguintes temas: **Governança de arranjo produtivo local em um APL direcionado a indústria de leite** (PATIAS *et al.*, 2017), o qual repetiu duas vezes nos resultados; e **Padrões concorrenciais de um APL têxtil** (MONTENEGRO, 2011).

Também foi analisado, no cenário nacional, a relação entre “**turismo e arranjo produtivo Local**”, que apresentou um total de 2 artigos. Após leitura do título, palavras-chave e resumo, nenhum artigo foi descartado, pois ambas as abordagens estão relacionadas ao tema pesquisado. Dessa forma, no cenário nacional, foram fichados e considerados para a presente pesquisa um total de 6 artigos.

Abaixo, consta tabela com os resultados da pesquisa bibliométrica com base no **cenário internacional**.

Tabela 4 - Levantamento bibliométrico na base de dados EBSCOhost utilizando os termos: *tourism*, *regional development* e *cluster* – cenário internacional

Etapa	Palavras-chave	Total de Artigos
Pesquisa Geral	<i>Tourism + Regional Development</i>	288.841
Filtro 1	<i>Tourism</i>	4.626
Filtro 2	<i>Regional Development</i>	75
Pesquisa Geral	<i>Cluster + Regional Development</i>	512.411
Filtro 1	<i>Economic development</i>	5.209
Filtro 2	<i>Regional Development</i>	167
Filtro 3	<i>Cluster</i>	4
Pesquisa Geral	<i>Cluster + Tourism</i>	87.550
Filtro 1	<i>Tourism</i>	1.289
Filtro 2	<i>Cluster</i>	19
Total de Artigos		98
Total de Artigos Fichados	Refinamento da Amostra	32

Fonte: Elaboração própria.

Segundo os critérios de seleção, foram localizados 75 artigos que resultaram da relação entre “*tourism e regional developmen*” no período entre 2006 e 2018, dos quais 28 estavam

com acesso restrito aos seus conteúdos ou eram artigos repetidos. Ao realizar a leitura do título, palavras-chave e resumo dos 47 artigos selecionados, 24 foram descartados por não manter relação com a temática do estudo. Dessa forma, foram fichados 23 artigos relacionados ao cenário internacional entre turismo e desenvolvimento regional.

Os artigos que foram descartados tinham sua temática relacionada com: **Gastronomia** (BONOW, 2012; HILLEL; BELHASSEN; SHANI, 2013); **Turismo e desenvolvimento em regiões fronteiriças** (STOFFELEN; VANNESTE, 2017; ZAITSEVA; KROPINOVA, 2016); **Turismo Inteligente** (ROMAO; NEUTS, 2017); **Tipologia das regiões turísticas**(ZIGERNKNOR, 2014); **Turismo e desenvolvimento em áreas rurais** (NAGY; KÁPOSZTA; META, 2017; DAN; POPESCU, 2017); **Colóquio Internacional de Ciências Regionais** (KLÍMOVÁ; ZÍTEK; VITURKA, 2017); **Tipologias e eventos turísticos** (BALAŽIČ, 2016; KAUPILLA, 2011; NIEDZIÓŁKA, 2012; BLESIC *et al.*, 2014; Liet *al.*, 2016; BAIQUNI, 2009; ČTVERÁKOVÁ *et al.*, 2016); **Cooperação e Turismo** (DODESCU, 2017); **Características da atividade turística** (PÉREZ-DACAL; PENA-BOQUETE; FERNÁNDEZ, 2014); **TIC's e Turismo** (VANEK *et al.*, 2012); **Orçamentos Municipais**(SOLER; GEMAR; JIMENEZ-MADRID, 2017); **Marketing e Turismo / Marca do destino** (AGAN; KASK, 2009; PULIC, 2015), **Regiões Costeiras e Turismo** (ABDEL-LATIF; RAMADAN; GALAL, 2012) e **Estrutura dos meios de hospedagens e seus impactos na região** (BARBU; STĂNILĂ, 2016).

Na relação entre “*cluster e regional development*” foram localizados 4 artigos, sendo que nenhum artigo foi descartado, pois ao ler título, palavras-chave e resumo, todos artigos mantêm relação com o tema da pesquisa. O estudo bibliométrico entre “*cluster e tourism*”, apresentou 19 artigos dos quais 13 estavam com acesso restrito ao seu conteúdo ou os artigos eram repetidos. Foram analisados 8 artigos e após a leitura do título, palavras-chave e resumo, 3 artigos foram descartados, um por não manter relação com a temática do estudo, sendo sua temática relacionada a **Turismo Rural e novos territórios** (DAN *et al.*, 2012); E os outros dois (FERREIRA; ESTEVAO, 2009; FUNDEANU, 2015), pois já haviam sido analisados na bibliometria entre turismo e desenvolvimento regional no cenário internacional. Sendo assim, foram fichados 5 artigos. Dessa forma, no cenário internacional, foram fichados e considerados para presente pesquisa um total de 32 artigos.

Também foi feito um levantamento bibliométrico sobre o uso da bicicleta em viagens. Nesse caso, utilizou-se como termos de busca para o conhecimento do cenário nacional “cicloturismo” e para conhecimento do cenário internacional, usou-se os termos “*Bicycling Tourism*”, “*Bike Tourism*” e “*Cycling Tourism*”. Os critérios utilizados na pesquisa foram os mesmos: localizar todos os termos da pesquisa, textos completos e analisados por especialistas,

publicados em revistas acadêmicas no período entre janeiro/2006 a dezembro/2018. O idioma selecionado para pesquisa foi inglês no cenário internacional e português no cenário nacional.

Segue abaixo tabela indicando resultados da pesquisa com base no **cenário internacional e nacional**.

Tabela 5 - Levantamento bibliométrico na base de dados EBSCO utilizando os termos: *bicycle tourism*, *bike tourism* e *cycling tourism* – cenário internacional e cicloturismo – cenário nacional

CENÁRIO INTERNACIONAL		
Etapa	Palavras-chave	Número de Artigos
Pesquisa Geral	<i>Bicycle Tourism</i>	31.908
Filtro 1	<i>Tourism</i>	340
Filtro 2	<i>Cycling</i>	9
Pesquisa Geral	<i>Bike Tourism</i>	25.421
Filtro 1	<i>Tourism</i>	300
Filtro 2	<i>Cycling</i>	9
Pesquisa Geral	<i>Cycling Tourism</i>	25.009
Filtro 1	<i>Tourism</i>	410
Filtro 2	<i>Cycling</i>	13
Total de Artigos		31
Total de Artigos Fichados	Refinamento da Amostra	4
CENÁRIO NACIONAL		
Etapa	Palavras-Chave	Número de Artigos
Pesquisa Geral	Cicloturismo	133
Após utilizar os critérios de seleção informados restaram 7 artigos .		
Total de Artigos Fichados	Refinamento da Amostra	1
Total artigo cenário nacional + internacional = 38 Fichados = 5		

Fonte: Elaboração própria.

Segundo os critérios de seleção, foram localizados, cenário nacional e internacional, 38 artigos, dos quais 24 estavam com acesso restrito ao seu conteúdo ou eram artigos repetidos. Foram analisados 14 artigos, após leitura do título, palavras-chave e resumo, 9 artigos foram descartados por não manter relação com a temática do estudo, dessa forma, foram fichados 5 artigos relacionados a temática, cicloturismo.

Os artigos que foram descartados tinham sua temática relacionada com: **Evento de caridade** (COGHLAN, 2012); **Inclusão de participante em evento ciclístico** (WHITTLE *et al.*, 2017); **Condições climáticas** (CALLAGHAN *et al.*, 2011); **Esporte e Montanhismo**

(DIAS, 2009); **Ecoturismo e Turismo rural** (STRENZEL; RAMPELOTTO, 2012; CONDESSO, 2011), embora essa segmentação mantenha relação com o cicloturismo os estudos em questão abordam o tema apenas como uma forma de passeio opcional na viagem; **Estudos interdisciplinares com foco em desempenho físico cultural** (BRABAZON; MCRAE; REDHEAD, 2015); **Código de trânsito** (MARTINS; PRADA, 2010); e **Marketing e turismo** (KLOS; MISKALO-CRUZ; MORAES, 2016).

Os textos selecionados, que estão listados nos Quadros 3, 5, 6, 7, 8, 9 e 10, deram base à fundamentação teórica da pesquisa, juntamente com autores clássicos de cada área, caracterizando assim uma pesquisa sistematizada, cuja fundamentação teórica tem como base autores conhecidos pela autora, como também, autores identificados na pesquisa bibliométrica.

2.2.3 Pesquisa Documental

Na terceira etapa da presente pesquisa foram analisados sites, matérias de revistas e jornais, relatórios, publicações técnicas, material de divulgação, etc. A pesquisa documental é semelhante à bibliográfica, porém difere por utilizar materiais que ainda não receberam tratamento analítico ou que podem ser reelaborados (DENCKER, 1998).

Dessa forma, a coleta de dados, nesta etapa, teve como base algumas fontes que foram fundamentais para a pesquisa. O site do Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC) e o site do Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí (CIMVI), pois permitiram identificar características e informações do circuito e da interação que acontece em função do segmento do cicloturismo. Também foram pesquisadas atas de reuniões e o estatuto do consórcio, estes documentos permitiram compreender a dinâmica entre o consórcio intermunicipal e os municípios consorciados.

Para aproximar-se do cenário e da oferta turística de cada município foi necessário consultar o site das prefeituras municipais dos nove municípios integrantes do circuito, como também o site do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística o IBGE Cidades, mapa nacional do turismo e o Cadastur. Outra fonte importante foi a plataforma “Patrimônio Turístico do Vale Europeu Catarinense” que disponibiliza informações, categorização e hierarquização dos atrativos turísticos dos quatorze municípios consorciados ao CIMVI.

Muitas fontes foram buscadas a partir do resultado das entrevistas para que fosse possível confirmar informações e cenários. Entre elas a base de dados estatística “RAIS Estabelecimento” gerada a partir da Relação Anual de informações Sociais (RAIS), disponibilizada pelo Ministério do Trabalho e Emprego (MTE). Onde foi possível fazer um

comparativo entre o número de estabelecimentos indicados pelas prefeituras e pelo consórcio e o que é disponibilizado pelo Ministério do Trabalho e Emprego (MTE). E a reportagem do Globo Repórter, programa exibido em 19 de fevereiro de 2016.

E, por fim, devido a relação do cicloturismo com a mobilidade foram consultadas leis municipais, planos diretores e o Código Nacional de Trânsito.

2.2.4 Entrevistas

Além da análise documental, na terceira etapa foram realizadas as entrevistas que são consideradas pesquisa de ordem social. Segundo May (2004), a técnica de entrevistas permite uma aproximação da realidade local, da experiência, críticas, conhecimentos e aspirações das pessoas sobre o tema pesquisado. A autora indica 4 tipos de entrevistas em pesquisas sociais: entrevista estruturada, semiestruturada, não estruturadas e entrevistas em grupo. Neste estudo, as entrevistas, como procedimento metodológico da abordagem qualitativa, serão aplicadas por meio de entrevistas semiestruturadas. A entrevista semiestruturada, segundo May (2004), tem como principal característica seu caráter aberto, ou seja, há um roteiro a ser seguido, porém permite-se que o entrevistado responda as questões conforme sua percepção e igualmente não deixa o entrevistador perder o foco.

Para Cruz Neto (2002, p. 57), as entrevistas são processos usuais no trabalho de campo, onde o pesquisador objetiva identificar informações por meio da fala dos atores sociais. A entrevista “não significa uma conversa despreziosa e neutra, uma vez que se insere como meio de coleta dos fatos relatados pelos atores, enquanto sujeitos/objeto da pesquisa que vivenciam uma determinada realidade que está sendo focalizada”. Segundo Dencker (1998), o pesquisador percebe o número ideal de entrevistas a partir do momento que as informações vão se tornando repetitivas e deixam de ser relevantes.

As entrevistas foram direcionadas aos agentes ligados diretamente à atividade turística da região estudada conforme detalhado no Quadro 1. Previamente agendadas, as entrevistas aconteceram entre 16 de maio e 30 de agosto de 2019. No total foram trinta e nove entrevistas, das quais quatro (C10, C11, C12 e C13 – Quadro 1) não foram presenciais, por escolha dos entrevistados o roteiro da entrevista foi enviado por *e-mail*. E outras quatro (A7, A9, A12 e C22 – Quadro 1) foram por meio de contato telefônico para buscar informações específicas. As entrevistas foram gravadas, dessa forma todas as informações estão registradas, possibilitando assim uma melhor análise dos dados coletados.

Para escolha dos representantes da iniciativa privada, foram considerados estabelecimentos cadastrados no site do Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC). Além de considerar profissionais centrais no planejamento do circuito, inclusive citados por Elaine Garcia (2016), coordenadora de projetos do Clube de Cicloturismo do Brasil, instituição sem fins lucrativos que encontrou na região a oportunidade de elaborar o primeiro circuito planejado para o cicloturismo no Brasil. Colaboraram no processo de planejamento: Eldon Jung, Sergio Nones, Cintia Kopsch, Tatiana Honczaryk, Dimas Felippi, Família Fink, Egon e Margarete Koprowski Izabel e Karim, Darcizio Bona, Mali Piazza, Celso Pacheco, Ademir Winkelhaus, Prefeitura de Timbó, CIMVI e Associação Vale Europeu.

Quadro 1 - Participantes da pesquisa

Trade Turístico	Entrevistados
Poder Público	Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí(A1); Prefeitura de Indaial (A2); Prefeitura de Doutor Pedrinho (A3); Prefeitura de Rio dos Cedros (A4); Prefeitura de Apiúna (A5); Prefeitura de Ascurra (A6, A7); Prefeitura de Rodeio (A8; A9); Prefeitura de Pomerode (A10); Prefeitura de Timbó (ex-gestor de turismo de Benedito Novo e atual gestor de turismo de Timbó) (A11); Prefeitura Benedito Novo (A12).
Instituições, Sociedade Civil e Comunidade Local	Associação Vale Europeu (C2, C3 e C17); Associação de Desenvolvimento do Turismo da Rota Enxaimel (B1); Gestor de Turismo pelo CIMVI de 2006 até 2016 (B2); Morador Local Benedito Novo (B3); Morador local Timbó (B4); Morador Local Pomerode (B5).
Iniciativa Privada	Thapyoka Restaurante e Choperia (C1); Timbó Park Hotel (C2); <i>Seledon</i> (C3); <i>Timbó Bike Center</i> (C4); <i>Biketour</i> Vale Europeu (C5); Rota Turismo (C6); Nona Rosina Turismo e Hospedagem (C7); <i>CamaCafé Stolf</i> (C8); Bela Pousada (C9); Pousada do Zinco(C10); Sítio <i>Begalke</i> (C11); Recanto <i>Grunenberg</i> (C12); Pousada Borboleta (C13); Hotel <i>Fink</i> (C14); Ativa Aventuras (C15); Raízes do Brasil (C16); Pomerode <i>Jeep Tour</i> (C17); Tiroler Dorf (C18); Quiosque Cama Café (C19); Hospedaria Hostel Imigrantes (C20); Corre Mundo Hostel (C21); Hotel Blue Hill(C22).

Fonte: Elaboração própria.

Para conduzir as entrevistas foram elaborados roteiros de acordo com o grupo de entrevistado (quadro 1), os quais estão disponíveis no apêndice B do presente trabalho. O roteiro direcionando ao poder público teve o objetivo de identificar primeiramente a posição que o turismo ocupa na atual gestão e como a atividade turística tem sido planejada. E principalmente quais as influências que o Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo vem exercendo sobre o turismo no município e demais segmentos. A mesmo roteiro serviu de base pra entrevistar o responsável pela gestão do turismo no Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí (CIMVI) nos primeiro 10 anos de funcionamento do circuito, o mesmo contribuiu para conhecer mais sobre o histórico do circuito.

Igualmente, o roteiro elaborado e direcionado às empresas do trade turístico que mantém relação com o circuito, algumas desde o início, buscou-se identificar o cenário da demanda

turística antes e depois do circuito. E para os estabelecimentos que iniciaram suas atividades após a criação do circuito, objetivou-se saber de que forma o Circuito Vale Europeu de Cicloturismo influenciou na escolha de atuar no mercado turístico local. Também buscou-se identificar a relação entre os agentes envolvidos no circuito e como acontece a interação entre poder público, iniciativa privada e comunidade local.

Para as entrevistas realizadas com as associações indicadas no quadro 1, grupo B, não foi elaborado um roteiro, pois limitou-se a conhecer a relação entre o circuito e a atuação dessas associações, se influenciam direta ou indiretamente na gestão e/ou oferta do circuito. As entrevistas com os moradores locais foi bem objetiva e buscou identificar uma breve percepção do morador local sobre o circuito. Todos os entrevistados assinaram o termo de consentimento disponível no Apêndice A. De maneira geral, os roteiros elaborados para a presente pesquisa tiveram como base as dimensões territoriais consideradas na matriz analítica que foi especificada no item 2.3.

Nota-se a ausência de entrevistas em meios de hospedagem nos municípios de Pomerode e Rio dos Cedros. Foi estratégico, pois na observação participante, foram os municípios escolhidos para hospedagem da pesquisadora. Outra importante observação é sobre o limitado número de entrevistas com moradores locais e inexistentes com cicloturistas, porém essa interação aconteceu durante a observação participante.

Além das entrevistas, a vantagem de a pesquisadora residir na cidade de Timbó, permitiu que durante a pesquisa muitas conversas informais com envolvidos direta e indiretamente no circuito bem como a participação em eventos do segmento contribuíssem positivamente na coleta de dados. Em alguns casos, foi necessário, após entrevista, fazer novo contato para reconfirmar algumas informações e solicitar outras, que no decorrer da pesquisa, se tornaram necessárias.

2.2.5 Observação Participante

A pesquisa Participante, segundo Silva e Menezes (2005, p. 22), é quando a pesquisa “se desenvolve a partir da interação entre pesquisadores e membros das situações investigadas”. Ou seja, na observação participante o observador deixa de ser o expectador do objeto de estudo e se coloca no lugar dos agentes envolvidos no fenômeno (GODOY, 1995).

Cruz Neto (2002, p. 59-60) afirma que:

A técnica de observação participante se realiza através do contato direto do pesquisador como fenômeno observado para obter informações sobre a realidade dos atores sociais em seus próprios contextos. O observador, enquanto parte do contexto

de observação, estabelece uma relação face a face com os observados. Nesse processo, ele, ao mesmo tempo, pode modificar e ser modificado pelo contexto. A importância dessa técnica reside no fato de podermos captar uma variedade de situações ou fenômenos que não são obtidos por meio de perguntas, uma vez que, observados diretamente na própria realidade, transmitem o que há de mais imponderável e evasivo na vida real.

Nesta etapa da pesquisa, a autora participou de forma ativa como cicloturista no Circuito Valeu Europeu Catarinense de Cicloturismo. Primeiramente foi necessário identificar por meio de operadoras turísticas, especializadas no segmento, da cidade de Timbó, datas com confirmações de cicloturistas para realizar o circuito. Operadoras turísticas elaboram viagens incluindo os mais diversos serviços: transportes, hospedagens, passeios, reservas em restaurantes, seguros, entre outros.

A ideia inicial era selecionar três percursos, ou seja, três dias de pedal, contemplando início, meio e fim do circuito e dessa forma interagir com cicloturistas, moradores e empreendedores locais em estágios diferentes do circuito. Porém, com o amadurecimento da pesquisa, por meio da análise documental, das entrevistas e após percorrer o circuito de carro, a autora identificou a necessidade de fazer o circuito completo e assim compreendê-lo de forma integral.

O planejamento da observação participante no CVECC iniciou com uma análise do cenário. Como fazer o circuito? Individual, já que o circuito é totalmente autoguiado, ou seja, pode-se realizar o circuito sem a assistência de uma operadora local, ou identificar uma data com grupo confirmado e adquirir um pacote turístico? Optou-se pela segunda opção levando em consideração o grau de dificuldade do circuito, preparo físico e objetivo da viagem.

A empresa escolhida foi a Rota Turismo, operadora especializada em cicloturismo, cujo proprietário, Sr. Celso Pacheco, participou de todo planejamento e elaboração do CVECC em 2006. A data escolhida foi 07 de setembro de 2019, onde foi confirmado um grupo de cinco cicloturistas com origem no Paraná, São Paulo e Rondônia. Além dos 5 cicloturistas, a pesquisadora e 2 guias locais. O pacote adquirido pela pesquisadora teve os seguintes serviços inclusos:

- *Briefing* de boas-vindas realizado na cidade de Timbó. Iniciou no Timbó Park Hotel e finalizou com um jantar no Restaurante Thapyoka;
- 07 dias de aluguel de bicicleta assistida, ou seja, uma bicicleta que possui um motor que pode ser acionado por meio de um display localizado no guidão. Uma vez o display acionado é preciso pedalar para o motor entrar em ação. Não possui acelerador, pelo contrário, é preciso pedalar, pois o objetivo da bicicleta assistida é

auxiliar e amenizar o esforço, mas não em sua totalidade, pois ao parar de pedalar o motor é desligado automaticamente. O motor é extremamente silencioso.

- 01 noite de hospedagem na cidade de Pomerode na pousada Casarão Schmitd com café da manhã incluso;
- 01 jantar incluso em Pomerode no Restaurante La Spezzia;
- 01 noite de hospedagem na cidade de Rio dos Cedros, na região dos lagos, no hotel Paraíso das Ilhas, incluindo café da tarde, jantar e café da manhã;
- 01 guia de viagem que acompanhou o grupo em todo percurso de bicicleta;
- 01 carro de apoio que acompanhou o grupo em todo percurso, levando o necessário para qualquer emergência, além de lanches e todas as bagagens.
- Seguro Viagem.

Vale ressaltar que por residir na cidade de Timbó foi possível optar por apenas duas noites de hospedagem, porém os demais cinco integrantes do grupo adquiriram hospedagem em todo circuito. O itinerário realizado foi o oficial do CVECC, conforme segue:

- 08/09/2019 – Timbó para Pomerode;
- 09/09/2019 – Pomerode para Indaial;
- 10/09/2019 – Indaial para Rodeio;
- 11/09/2019 – Rodeio para Doutor Pedrinho;
- 12/09/2019 – Doutor Pedrinho para Rio dos Cedros (Alto Cedros);
- 13/09/2019 – Rio dos Cedros (Alto Cedros) para Rio dos Cedros (Palmeiras);
- 14/09/2019 – Rio dos Cedros (Palmeiras) para Timbó.

Cabe ressaltar que a observação participante complementou o contexto das entrevistas, pois possibilitou o contato com diversos atores envolvidos no objeto da pesquisa. Além dos atores centrais, com maior envolvimento na gestão do Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC), permitiu o acesso e contato com pessoas igualmente ligadas ao circuito, porém não somente ao processo de gestão, como por exemplo cicloturistas, moradores locais, visitantes, funcionários de estabelecimentos turísticos ou não turísticos, mas que estão dentro do percurso do circuito.

E para conduzir a observação participante, a pesquisadora considerou as dimensões ambientais, políticas, econômicas, sociais e culturais. Tais dimensões fazem parte da matriz analítica que foi elaborada para reunir as informações coletadas de maneira sistematizada e assim contribuir para a análise e resultado final da pesquisa.

No período da pesquisa também foi possível participar de eventos importantes relacionados ao Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC), como: II Seminário de Turismo e Cultura do Vale Europeu nos dias 10 e 11 de julho de 2019; Cerimônia de entrega do selo Vale Europeu Sustentável para meios de hospedagem que aconteceu em 13 de novembro de 2019; e *Expobike* nos dias 15, 16 e 17 de novembro de 2019. Todos esses eventos aconteceram na cidade de Timbó e indicam acontecimentos importantes para o circuito e foram apresentados em detalhes nos resultados dessa pesquisa.

Além dos dias citados acima, no início da pesquisa, o circuito também foi percorrido em seu trajeto completo, não de bicicleta e sim de carro, o que possibilitou um primeiro contato com o contexto no qual o circuito está inserido.

2.3 MÉTODO DE ANÁLISE

O principal desafio dos estudos que envolvem a atividade turística é desenvolver métodos que possam ser viáveis e permitam a aplicabilidade desses estudos em benefício da sociedade (TOMAZZONI, 2007).

Como a natureza da presente pesquisa é aplicada, além de objetivar novos conhecimentos sobre o objeto de estudo há também interesse em gerar conhecimento para aplicação prática, e quanto à abordagem do problema é uma pesquisa qualitativa, recomenda-se a análise descritiva que permite ampla visão do cenário estudado. Em todas as pesquisas é conveniente a análise descritiva, seguida da análise cruzada dos dados, onde são observadas as relações existentes entre as várias informações coletadas, e por fim, a análise interpretativa que analisa os dados a partir dos conceitos teóricos que fundamentam a pesquisa (DENCKER, 1998). Sobre a análise e interpretação dos dados Dencker (1998, p. 159) sugere o seguinte:

O objetivo da análise é reunir as observações de maneira coerente e organizada, de forma que seja possível responder ao problema da pesquisa. A interpretação busca dar um sentido mais amplo aos dados coletados, fazendo a ponte entre eles e o conhecimento existente. Todo o processo de pesquisa desenvolvido foi orientado para esse objetivo.

Dessa forma, os dados coletados por meio das entrevistas, observação-participante e análise documental foram analisados a partir de uma matriz analítica qualitativa (Quadro 15), que foi desenvolvida especialmente para a presente pesquisa, na qual se contrastam as dimensões das transformações territoriais com os resultados do estudo empírico. A matriz

permitiu reunir os dados coletados de forma sistemática e dessa forma contribuiu para à análise da presente pesquisa.

As dimensões territoriais consideradas para o presente estudo decorrem da contribuição teórica de Sachs [1991 (1993, 2007)]; Sachs [1998 (2002)]; Sachs [2002 (2004)], cujos estudos serviram de referência teórica para pesquisas já apresentadas no âmbito do PPGDR, tais como Sabbagh (2014) e Costa (2016).

Ignacy Sachs, em suas obras, apresenta abordagens diferentes quanto às dimensões direcionadas e necessárias para o desenvolvimento sustentável. Em Sachs [1991 (1993, 2007)] as dimensões sugeridas são: social, econômica, ecológica, espacial e cultural. Já em Sachs [1998 (2002)] sugere oito critérios de sustentabilidade: social, cultural, ecológica, ambiental, territorial, econômico, política (nacional) e política (internacional). Finalmente Sachs [2002 (2004)] as dimensões sugeridas como pilares do desenvolvimento sustentável são: social, ambiental, territorial, econômico e político.

Em concreto, no presente estudo, foram consideradas as seguintes dimensões para a análise dos dados:

1. **Ambiental (espacial/ecológica):** a dimensão ambiental está relacionada ao respeito e à capacidade de regeneração dos ecossistemas naturais (SACHS, [1998 (2002)]). Na presente pesquisa, as dimensões, ecológica e espacial, estão diretamente associadas à dimensão ambiental. Nesse sentido a dimensão ecológica está relacionada à preservação e conservação dos recursos renováveis e na limitação do uso dos recursos não renováveis. A dimensão espacial e/ou territorial está associada às práticas relacionadas à busca pelo equilíbrio territorial entre área rural e área urbana. (SACHS [1991 (1993, 2007)]; [1998 (2002)]).
2. **Política:** a dimensão política está diretamente relacionada ao conceito de governança, considerado por Sachs [2002 (2004)], característica fundamental para o desenvolvimento. A política, como critério para o desenvolvimento sustentável, está associada à apropriação dos direitos humanos, à capacidade do Estado de executar o projeto nacional em parceria com a iniciativa privada. (SACHS, [1998 (2002)]).
3. **Econômica:** a dimensão econômica propõe o desenvolvimento econômico Inter setorial equilibrado (SACHS, [1998 (2002)]), no qual a viabilidade econômica se dá mediante a “alocação e gestão mais eficientes dos recursos e de um fluxo constante de investimentos públicos e privados” (SACHS [1991 (1993, p.25)]).

4. **Social:** a dimensão social está diretamente relacionada a um tipo de desenvolvimento diferente daquele que se relaciona exclusivamente ao crescimento econômico. Nesta dimensão, o desenvolvimento está associado a uma visão direcionada ao que se pode considerar uma boa sociedade. E, nesse sentido, Sachs [1991 (1993, 2007)]; [1998 (2002)] sugere uma distribuição justa de renda, de bens, na igualdade de acesso a recursos e serviços sociais e, dessa forma, à redução das diferenças na qualidade de vida entre ricos e pobres.

5. **Cultural:** a dimensão cultural está diretamente relacionada às características endógenas do território, de modo que, as mudanças e inovações necessárias não alterem a cultura e a tradição. (SACHS, [1991 (1993, 2007)]).

2.4 CONTRIBUIÇÃO DA PESQUISA

A partir da realização da pesquisa foi desenvolvida uma produção técnica destinada a comunidade local que reside na região do Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo. A produção técnica corresponde a um infográfico, disponível no apêndice C do presente trabalho, com informações da contribuição do CVECC para a região.

Infografia ou infográficos são representações visuais de informação. Esses gráficos são usados onde a informação precisa ser explicada de forma mais dinâmica, como em mapas, jornalismo e manuais técnicos, educativos ou científicos. Pode utilizar a combinação de fotografia, desenho e texto. Um exemplo de infográfico do tipo mais simples poderia ser uma linha de tempo onde, ao selecionar determinados períodos, apareceriam imagem e textos explicativos. (COSTA; TAROUCO, 2010, p. 2).

O infográfico visa informar e conscientizar a comunidade quanto à importância do circuito para a região.

Também será proposto ao CIMVI e à Associação Vale Europeu, a apresentação dos resultados da presente pesquisa, por meio de uma palestra aberta, direcionada ao poder público, iniciativa privada e comunidade local.

Para finalizar esse capítulo foi elaborado um Quadro com uma síntese que relaciona os objetivos e os procedimentos metodológicos utilizados na pesquisa.

Quadro 2- Síntese dos objetivos e procedimentos metodológicos da pesquisa

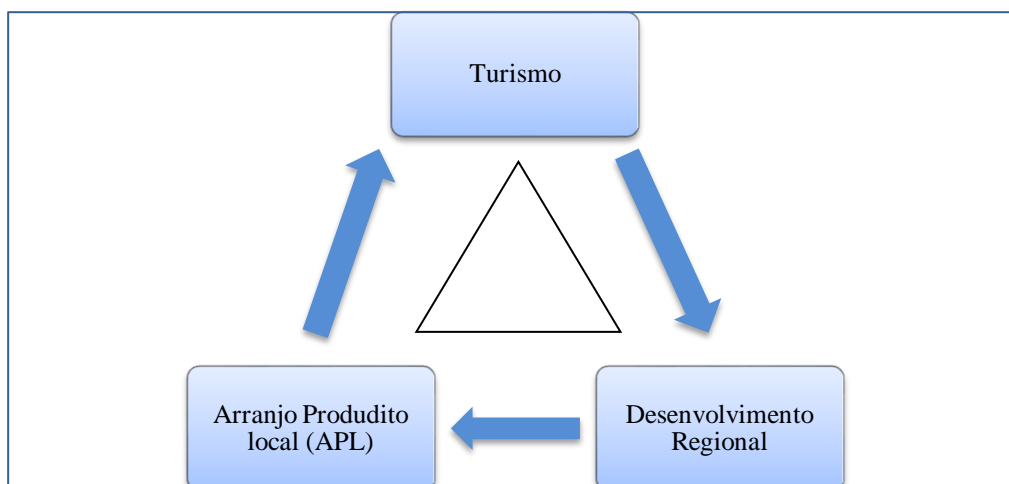
Objetivo Geral	Analisar a relação entre turismo e desenvolvimento regional, a partir das transformações territoriais produzidas pelo Circuito de Cicloturismo no Médio Vale do Itajaí/SC, no período de 2006 a 2018.
Hipótese	A implantação de um Circuito de Cicloturismo incide sobre o desenvolvimento regional a partir de transformações relacionadas às dimensões ambientais (espacial/ecológica), políticas, econômicas, sociais e culturais do território.
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	PROCEDIMENTOS
Identificar as relações estabelecidas entre turismo e desenvolvimento regional.	<ul style="list-style-type: none"> • Bibliometria e Revisão Bibliográfica <p>Pesquisa realizada na base de dados da EBSCO (com as palavras chaves: desenvolvimento regional, turismo e arranjo produtivo local / <i>cluster</i>) e na Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações (BDTD) e Biblioteca Digital de Teses e Dissertações – FURB (com as palavras chaves: cicloturismo Vale Europeu, desenvolvimento regional, turismo e arranjo produtivo local).</p> <p>Principais referências do marco teórico: BENI, 1999; 2003a;2003b.;2003c.; 2006; CUNHA, 1997;2010;2013; SACHS, 1986; 1993; 1991; 2002; 2004; 2007; 2009; SANTOS, 1978;1997; 2002; 2008; RAFFESTIN, 1993; THEIS, 2002; 2008;2019;MATTEDI, 2002; 2015; FERREIRA; ESTEVÃO, 2009; LASTRES; CASSIOLATO, 2004; RITCHIE, 1998;1999; LAMONT, 2009; JEAN, 2010.</p>
Descrever o Circuito de Cicloturismo no Médio Vale Europeu	<ul style="list-style-type: none"> • Análise documental (Sites, matérias de revistas e jornais, relatórios, publicações técnicas, material de divulgação, etc). • Entrevistas <ul style="list-style-type: none"> • Representantes do governo local dos municípios (prefeituras: conselhos ou secretarias municipais de turismo); • Representante do Consórcio Intermunicipal do Vale do Médio Vale do Itajaí; • Representantes da iniciativa privada; • Comunidade local. • Observação participante <p>Realizado o Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo, CVECC (roteiro oficial e completo) – período: 08 a 14 de setembro de 2019.</p>
Ponderar as transformações territoriais promovidas pela implantação do cicloturismo na região.	Análise conceitual a partir de uma matriz analítica desenvolvida para a pesquisa, na qual se contrastam as dimensões das transformações territoriais com os resultados do estudo empírico (Quadro 15).
Fornecer subsídios para a promoção do desenvolvimento regional a partir do cicloturismo.	Contribuição teórico-prática da pesquisa, a partir do desenvolvimento de uma produção técnica, destinada a comunidade que reside nos municípios que integram o Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo.

Fonte: Elaboração própria.

3 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

O modelo conceitual do estudo tem como base a relação entre turismo, desenvolvimento regional e arranjos produtivos locais.

Figura 2 - Modelo conceitual



Fonte: Elaboração própria.

Este capítulo apresenta os conceitos, teorias e informações que fundamentam a presente pesquisa. As referências utilizadas, considerando o modelo conceitual, são de autores conhecidos de cada área, como também referências identificadas na bibliometria.

3.1 DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Quando se analisa o atual modelo de desenvolvimento é possível observar a sua insustentabilidade por meio da degradação ambiental e social e na centralização do poder. De maneira equivocada, acredita-se que os recursos naturais estão à disposição, de forma inesgotável, do crescimento econômico (DALLABRIDA, 2000).

Relacionado ao crescimento econômico, vários teóricos buscaram compreender a dinâmica econômica após a segunda Guerra Mundial, inclusive por meio de suas teorias, indicar possíveis soluções para o subdesenvolvimento. Teóricos como: François Perroux e Jacques R. Boudeville com a Teoria dos Polos de Crescimento; Gunnar Myrdal e o Desenvolvimento

Econômico e o Processo de Causação Circular Cumulativa; Albert O. Hirschman e o Desenvolvimento Desigual e Transmissão Inter-regional do Crescimento; e Douglass C. North com a Teoria da Base de Exportação; que procuram demonstrar que uma vez estabelecidas às vantagens ou desvantagens comparativas dos espaços econômicos, condicionando movimentos do capital, cujos resultados refletem na em determinada dinâmica regional, isto é, aumento ou estagnação do processo de acumulação em uma região (SIMÕES; DA CRUZ, 2009).

O conceito de desenvolvimento está relacionado a processos de mudanças sociais e é, “[...], viabilizado pela mobilização de recursos (econômicos e não econômicos), visando alcançar fins previamente definidos por uma coletividade ou por grupos sociais que a representem” (SOUZA; THEIS, 2009).

Importante ressaltar a implicação do uso do conceito de desenvolvimento que segundo Theis (2001, p. 214):

Se utilizarmos o conceito de desenvolvimento, então queremos nos referir a um processo que, compreendendo uma eficiente alocação de recursos, conduz a um crescimento sustentável do produto agregado, no longo prazo, promovido pelo emprego de mecanismos econômicos, sociais e institucionais, com vistas a um rápido incremento dos níveis de vida, sobretudo das populações mais pobres, em particular das localizadas em regiões periféricas.

Como afirma Floriani (2018 p. 123), “o objetivo do desenvolvimento não é simplesmente aumentar o Produto Interno Bruto (PIB), e sim promover a igualdade, reduzindo a pobreza, evitando a depreciação da força de trabalho e dos recursos naturais”. Tanto o Produto Interno Bruto (PIB) como o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) são medidas utilizadas para analisar e quantificar o desenvolvimento. O IDHM tem como base a mesma metodologia utilizada no Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) global, porém adequada ao contexto brasileiro. Considera a vida longa e saudável, principalmente no que se refere na esperança de vida ao nascer; Acesso ao conhecimento, ou seja, educação, considerando a variável da média de estudo da população com 18 anos ou mais, como também a variável que analisa se as crianças e jovens estão na idade escolar adequada; e padrão de vida onde a variável é renda média dos residentes do município. O IDHM se contrapõe ao PIB, pois é centralizado nas pessoas e vai contra a visão de que o desenvolvimento se limita ao crescimento econômico. “É um número que varia entre 0 e 1. Quanto mais próximo de 1, maior o desenvolvimento humano de um município” (PNUD, 2013, p.27).

A questão é como o desenvolvimento, enquanto processo de mudanças e transformações, acontece no território, sendo a sustentabilidade o desafio do desenvolvimento. O tema sustentabilidade, bastante evidente na mídia, na maioria das vezes, está relacionado a

uma gama de interesses individuais e coletivos, porém está muito distante de ser apenas um termo “politicamente correto”. Vários eventos, com o objetivo de discutir a situação do planeta, evidenciaram e contribuíram para que o conceito de desenvolvimento fosse gradativamente considerando outros fatores além do econômico.

É possível citar entre os eventos: Conferência de Estocolmo em 1972; “Relatório de *Brundtland*” ou como ficou mais conhecido “*Nosso Futuro Comum*” em 1987; Conferência Rio92 que ficou conhecida como Cúpula da Terra, em 1992; Em 1997 o Protocolo de Kyoto; Cúpula Mundial sobre o Desenvolvimento Sustentável, realizada em *Johannesburg* no ano de 2002; Em 2015, aconteceu na sede da ONU, a Cúpula de Desenvolvimento Sustentável, onde foram definidos os novos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) (ONU, 2019).

Foi na Conferência de Estocolmo em 1972, que *Maurice Strong*, secretário geral da conferência, lançou a palavra ecodesenvolvimento para indicar um “outro desenvolvimento” (SACHS, 2009). O ecodesenvolvimento é definido por Sachs (1986, p. 18), como um “estilo de desenvolvimento que, em cada ecorregião, insiste nas soluções específicas de seus problemas particulares levando em conta os dados ecológicos da mesma forma que os culturais, as necessidades imediatas, como também aquelas a longo prazo”.

Posteriormente o conceito de ecodesenvolvimento foi substituído pelo conceito de desenvolvimento sustentável o qual foi divulgado pelo relatório “*Nosso Futuro Comum*” ou “*Relatório de Brundtland*”. No Brasil o conceito de desenvolvimento sustentável passou a ser adotado pelo governo após a Conferência Rio 92 que foi realizada no Rio de Janeiro, em 1992 e que ficou conhecida como Cúpula da Terra. Desenvolvimento sustentável é definido como: “o desenvolvimento que satisfaz as necessidades presentes, sem comprometer a capacidade das gerações futuras de suprir suas próprias necessidades” (SACHS, 2007, p.10).

Ambos os conceitos têm sua origem na necessidade de trazer um significado além de crescimento econômico ao desenvolvimento. Seja ecodesenvolvimento ou desenvolvimento sustentável, a abordagem que sustenta a relação harmoniosa entre os objetivos sociais, ambientais e econômicos não foi alterada desde a Conferência de Estocolmo até as conferências do Rio Janeiro em 1992. Sachs [1998 (2002)], defende que a recomendação de considerar os critérios ou dimensões de sustentabilidade no planejamento permanece válida.

Em 1991, Ignacy Sachs, ao ser convidado a elaborar o documento que foi apresentado no Simpósio de *Haia* que teve como tema o “Desenvolvimento Sustentável: do Conceito à Ação”. A publicação original “*Transition strategies for the 21st. Century*” foi feita pela UNESCO na Revista *Nature and Resources*, v.28, n.I, 1992. Inicialmente, por meio deste documento, que Sachs [1991 (1993; 2007)] apresentou as cinco dimensões da sustentabilidade:

(1) Dimensão Social - baseada em uma sociedade mais justa, com distribuição de renda mais igual; (2) Dimensão Econômica – busca por uma gestão mais eficiente dos recursos e um equilíbrio entre público e privado; (3) Dimensão Ecológica - considerando intensificação do uso dos recursos de vários ecossistemas sugere a limitação do consumo de combustíveis fósseis; a redução dos resíduos e de poluição; intensificar as pesquisas em tecnologias limpas; e, por fim, a definição de regras para uma adequada proteção ambiental; (4) Dimensão Espacial – busca o equilíbrio entre o rural e urbano, bem como melhor distribuição de terras; (5) Dimensão Cultural - buscar raízes endógenas dos modelos de modernização, respeito às particularidades de cada espaço (SACHS [1991 (1993; 2007)]).

O desenvolvimento sustentável é um desafio planetário, pois representa uma nova forma de conceituar o desenvolvimento relacionando-o a sua dependência dos direitos humanos, políticos, sociais, econômicos e culturais, como também o direito coletivo ao meio ambiente. Em artigo elaborado para o 5º Encontro Bienal da *International Society for Ecological Economics*: “*Beyond Growth: Policies and Institutions for Sustainability*” em 1998, Sachs [1998 (2002)], sugere 8 critérios de sustentabilidade que sustentam esse outro desenvolvimento. Além das dimensões já citada em (SACHS [1991 (1993; 2007)]), acrescenta-se as dimensões ambiental, política nacional e internacional.

1. Social: alcance de um patamar razoável de homogeneidade social; distribuição de renda justa; emprego pleno/e ou autônomo com qualidade de vida decente; igualdade no acesso aos recursos e serviços sociais. **2. Cultural:** mudanças no interior da continuidade (equilíbrio entre respeito à tradição e inovação); capacidade de autonomia para elaboração de um projeto nacional integrado e endógeno (em oposição às cópias servis dos modelos alienígenas); autoconfiança combinada com abertura para o mundo. **3. Ecológica:** preservação do potencial do capital natureza na sua produção de recursos renováveis; limitar o uso de recursos não renováveis. **4. Ambiental:** respeitar e realçar a capacidade de autodepuração dos ecossistemas naturais. **5. Territorial:** configurações urbanas e rurais balanceadas (eliminação das inclinações urbanas nas alocações do investimento público); melhoria do ambiente urbano; superação das disparidades inter-regionais; estratégias de desenvolvimento ambientalmente seguras para áreas ecologicamente frágeis (conservação da biodiversidade pelo ecodesenvolvimento). **6. Econômico:** desenvolvimento econômico intersetorial equilibrado; segurança alimentar; capacidade de modernização contínua dos instrumentos de produção; razoável nível de autonomia na pesquisa científica e tecnológica; inserção soberana na economia internacional. **7. Política (nacional):** democracia definida em termos de apropriação universal dos direitos humanos; desenvolvimento da capacidade do Estado para implementar o projeto nacional, em parceria com todos os empreendedores; um nível razoável de coesão social. **8. Política (internacional):** eficácia do sistema de prevenção de guerras da ONU, na garantia da paz e na promoção da cooperação internacional; um pacote Norte-Sul de ecodesenvolvimento, baseado no princípio de igualdade (regras do jogo e compartilhamento da responsabilidade de favorecimento do parceiro mais fraco); controle institucional efetivo do sistema internacional financeiro e de negócios; controle institucional efetivo da aplicação do Princípio da Precaução na gestão do meio ambiente e dos recursos naturais; prevenção das mudanças globais negativas; proteção da diversidade biológica (e cultural); e gestão do patrimônio global, como herança comum da humanidade; sistema efetivo de cooperação científica e

tecnológica internacional e eliminação parcial do caráter *commodity* da ciência e tecnologia, também como propriedade da herança comum da humanidade. (Sachs [1998 (2002, p. 85-89)])

Na obra “Desenvolvimento Incluyente, Sustentável e Sustentado”, Sachs [2002 (2004)] mantém a dimensão social a qual é fundamental se considerado a divisão social que ameaça inúmeros territórios. Unifica a dimensão ambiental e a dimensão ecológica em uma, mantendo o mesmo contexto e importância destas dimensões que sustentam a relação sustentável do uso dos recursos renováveis e não renováveis, porém nomeando-a como dimensão Ambiental. Mantém a dimensão territorial, que tem como base a distribuição territorial coerente entre áreas rurais e urbanas, como também dimensão econômica. A dimensão política não é mais dividida em nacional e internacional, e tem como base a governança democrática.

a) Social: fundamental por motivos tanto intrínsecos quanto instrumentais, por causa da perspectiva de ruptura social que paira de forma ameaçadora sobre muitos lugares problemáticos do nosso planeta; b) Ambiental: com suas duas dimensões (os sistemas de sustentação da vida como provedores de recursos e como “recipientes” para a disposição de resíduos); c) Territorial: relacionado à distribuição espacial dos recursos, das populações e das atividades; d) Econômico: sendo a viabilidade econômica a *conditio sine qua non* para que as coisas aconteçam; e) Político: a governança democrática é um valor fundador e um instrumento necessário para fazer as coisas acontecerem, pois a liberdade faz toda diferença. (SACHS, [2002 (2004, p.15-16)])

O termo desenvolvimento sustentável sugere uma polissemia de interpretações, inclusive mercadológicas, pois com a sua popularização, além da maior divulgação sobre a problemática ambiental, o que é positivo, trouxe também controvérsias, significados distintos e aplicações difusas sobre o tema, inclusive pode-se observar a “luta política dos diversos segmentos sociais, muitos dos quais diretamente interessados na perpetuação do atual modelo desenvolvimentista, pela apropriação de sua significação” (MANTOVANELI JR.; SAMPAIO, 2010, p. 79). Os autores sugerem o uso do termo desenvolvimento territorial sustentável. E assim como Sachs [2002 (2004)], consideram a governança importante para o desenvolvimento e a conceituam como “a capacidade efetiva de pactuação democrática e sustentável que corporifica e, portanto territorializa os processos de gestão do desenvolvimento” (MANTOVANELI JR.; SAMPAIO, 2010, p. 81), ou seja, “a governança, portanto, é fator determinante das instâncias de territorialização do desenvolvimento, tanto no sentido físico como amplamente institucional do termo” (MANTOVANELI JR.; SAMPAIO, 2010, p. 81).

Assim, como no desenvolvimento sustentável, o desenvolvimento territorial sustentável considera uma ética de respeito com base em soluções endógenas. Dá ênfase nas peculiaridades de cada região considerando que as possíveis soluções dos problemas encontrados podem ser

observadas no cotidiano. Não nega o intercâmbio, porém não defende soluções exógenas, soluções prontas e advindas de outro contexto, outra realidade. (MANTOVANELI JR; SAMPAIO, 2010).

Segundo Bruno Jean (2010), a relação entre desenvolvimento e território está no entendimento do território sendo resultado do desenvolvimento, onde o seu real significado fará sentido quando o desenvolvimento proporcionar além da satisfação das necessidades individuais e coletivas, um ambiente sustentável.

Boisier (1992, p. 51), afirma que o principal estímulo para o desenvolvimento está na capacidade de organização entre os agentes envolvidos no processo em questão. “O desenvolvimento regional pressupõe uma abordagem cultural, no sentido amplo de como o mundo é percebido e como o homem e o coletivo se relacionam com ele, e que tipo de atitudes organizacionais surgem desta percepção”. Nesse sentido, na indissociável relação entre desenvolvimento e território que o desenvolvimento regional é definido como o processo de mudança, cuja finalidade é o progresso da região, da comunidade enquanto coletivo e de cada indivíduo que nela reside (BOISIER, 1996; BOISIER, 2001).

O autor considera o desenvolvimento regional complexo, pois ponderando a definição citada, é necessário considerar três dimensões: espacial, social e individual. O progresso espacial está relacionado a transformações da região em um território coletivo. Já o progresso social está relacionado ao fortalecimento da comunidade enquanto sociedade civil e pretende alcançar a percepção de pertencimento regional. E por fim, o progresso individual, ou seja, de cada indivíduo alcançar sua realização enquanto ser humano (BOISIER, 2001).

A abordagem do desenvolvimento regional passou por transformações sendo mais flexível em relação às teorias clássicas, como também leva em consideração a “diversificação e o enriquecimento das atividades sobre o território com base na mobilização de seus próprios recursos (naturais, humanos e econômicos) e energéticos” (MATTEDI; THEIS, 2002, p.89-90).

Siedenberg (2006), afirma que o desenvolvimento regional está relacionado a mudanças sociais e econômicas as quais acontecem em um determinado espaço, sendo que a abrangências dessas mudanças estabelecem por meio da diversidade de inter-relações, um complexo sistema de interações e abordagens.

Nesse contexto, Mattedi (2015, p. 98) define desenvolvimento regional, conforme já citado, de maneira abrangente, levando em consideração as principais características e dimensões do desenvolvimento:

- a) O desenvolvimento regional é *multidimensional*: econômico, social, político, cultural e ambiental;
- b) O desenvolvimento regional é *multidirecional*: significa

simultaneamente progresso e retrocesso; c) O desenvolvimento regional é *multissignificativo*: o sentido varia segundo os grupos sociais.

Porém, definir desenvolvimento regional não é tarefa fácil, considerando suas características, dimensões e contexto no qual acontece. Theis (2019), sugere que o desenvolvimento regional é um campo ou espaço novo de estudos. Tal afirmativa tem como base três passos que buscam formular uma proposição que a justifique. Primeiramente a análise de que o desenvolvimento regional, obviamente, relaciona o conceito de desenvolvimento e região, os quais direcionam o debate para disciplinas como geografia e economia. Porém o desenvolvimento regional é interdisciplinar, ou seja, envolve os mais diversos campos do conhecimento, com destaque para sociologia, ciência política, antropologia, história, direito e arquitetura, além de economia e geografia.

Segundo passo se refere a dicotomia disseminada sobre o que existe e o que se deseja que exista no que se refere ao desenvolvimento regional.

Entretanto, a distinção entre o fato objetivo e concreto – que, em tese, corresponde à realidade tal como ela supostamente é – e a manifestação idealizada subjetiva – que indica como a realidade deveria ser – é, na verdade, inadequada para se diferenciar desenvolvimento regional enquanto dado empírico e enquanto propósito conscientemente delineado. [...] Dessa dificuldade decorre outra: a rigor, se houvesse desenvolvimento regional – seja lá o que isso signifique –, então, não existiria razão para se intervir na realidade, para se moldar essa realidade, enfim, para fazê-la tornar-se aquilo que ela deveria ser. (THEIS, 2019, p. 352)

Dessa forma, a existência de desigualdades entre regiões é o que justifica a busca pelo desenvolvimento regional, com o objetivo de reduzir tais disparidades. E como terceiro passo surge o questionamento: Desenvolvimento regional é uma teoria ou uma hipótese? E a resposta: “nem uma simples hipótese nem uma consistente teoria. É algo que se situa entre a hipótese e a teoria. Não sendo nem hipótese, nem teoria, sugere-se que desenvolvimento regional seja uma teoria de médio alcance” (THEIS, 2019, p. 353). Teorias de médio alcance, segundo o autor, são utilizadas como guias para investigações empíricas.

Considerando os enfoques citados pelo autor quanto à característica interdisciplinar, a dicotomia entre fato e intenção e a teoria de médio alcance do desenvolvimento regional que Theis (2019, p. 353) afirma:

Desenvolvimento regional é algo bom que não existe, em favor do que dever-se-iam mobilizar energias, em resposta a algo ruim que existe, isto é, desigualdades (sociais, econômicas, políticas...) entre regiões, as disparidades regionais. [...] Desenvolvimento regional é algo bom com que se procura combater algo ruim (as desigualdades).

Diante de tal complexidade que se situa o desenvolvimento regional que Brandão (2004) afirma que o principal desafio, no desenvolvimento, é encontrar unidade e equilíbrio em relações muitas vezes antagônicas entre: eficiência e equidade; especialização e diversificação produtiva; crescimento e redistribuição de renda e riquezas, entre outros. A integração e coesão

produtiva, social, política, cultural, econômica e territorial são imprescindíveis no desenvolvimento regional.

3.1.1 Transformações Territoriais

A discussão sobre o Desenvolvimento permite observar a relação entre desenvolvimento e espaço, que é onde tudo acontece. Para Milton Santos (2002, p.63), o espaço é construído “por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório de sistemas de objetos e sistema de ações, não considerando isoladamente, mas como um quadro único no qual a história se dá”. Ele ainda acrescenta que uma das características do espaço é o que ele oferece para alguns e recusa para outros, uma seleção de localização proposta pela relação das atividades desenvolvidas pelo homem (SANTOS, 1978). Ou seja, o movimento da sociedade proporciona a evolução do espaço, seu desenvolvimento, seja positivo ou não.

Há uma simetria entre espaço, território e região, na verdade um complementa o outro, porém não são sinônimos. Marcelo Souza (2000, p.78) conceitua território como sendo “um espaço definido e delimitado por e a partir de relações de poder”. Inclusive acrescenta a essa definição que o que realmente importa não são as condições geográficas e geológicas de uma área, e sim a influência e consequências das relações de poder e dominação “(...) quem domina ou influencia quem nesse espaço, e como?” (SOUZA, 2000, p.79).

Segundo Jean (2010, p.51), territórios podem ser definidos como: “[...] entidades socioespaciais, ou relacionadas às atividades humanas conduzidas num dado espaço”. Destaca ainda: “[...] o desenvolvimento territorial faz referência a um espaço geográfico que não é dado, mas construído. Construído pela história, por uma cultura e por redes sociais que desenham suas fronteiras”. O autor ainda afirma que o território é resultado do desenvolvimento.

Nesse sentido, Raffestin (1993), afirma que território é um espaço onde se projetou um trabalho, seja energia ou informação, que resultam em relações marcadas pelo poder. Dessa forma o território é uma produção a partir do espaço. Para Haesbert (2004, p.1), território, em qualquer acepção, “tem a ver com poder, mas não apenas ao tradicional “poder político”. Ele diz respeito tanto ao poder no sentido mais concreto, de dominação, quanto ao poder no sentido mais simbólico, de apropriação”.

A região é o que identifica determinado espaço, é o que o torna diferente dos demais lugares. O conceito de região é bastante complexo e dinâmico, segundo Milton Santos (2002, 2008), inicialmente a região era entendida por meio da territorialidade dos grupos mediante as características que identificam suas identidades, tais como: naturais, econômicas, culturais,

sociais, suas exclusividades e limites. Porém hoje, diante da expansão do capital hegemônico como resultado da globalização, há inúmeras intervenções e novas relações que dificultam a identificação, o que dá a impressão de que a região não existe mais, ou seja, que as diferenciações regionais foram eliminadas. O tempo acelerado devido à expansão do capital hegemônico acelera também os eventos, aumentando assim as diferenças. O espaço sendo mundial amplia também a abrangência da região enquanto suporte e condição das relações globais que de outra forma não seriam possíveis.

As regiões são frações do espaço, seja ele, total, nacional ou local, todos são passíveis de regionalização. “As regiões são um espaço de conveniência, meros lugares funcionais do todo, pois, além dos lugares, não há outra forma para a existência do todo social que não seja a forma regional” (SANTOS, 2008, p. 48).

De maneira geral, o processo inicia com a construção do espaço pela sociedade que é influenciada pelas relações construídas, principalmente as relações de poder o que caracteriza o território, e por fim, suas particularidades, características naturais, culturais, sociais e históricas que diferenciam um espaço de outro dando origem às regiões.

3.2 TURISMO

Conforme abordada, a discussão em torno de uma única definição de turismo não possibilita um consenso, irá variar conforme a percepção de quem o analisa. A maioria dos estudos considera o turismo uma atividade econômica que acontece longe do local de residência, em um período superior a vinte e quatro horas e proporciona a interação entre visitante e o local visitado e os diversos elementos envolvidos na atividade principalmente quanto à infraestrutura, meios de transporte e as mais diversas motivações para viajar. (ACERENZA, 1991; IGNARRA, 1999; CASTELLI, 1996). Cooper *et al.* (2001), afirma que o turismo pode ser pensado como “sendo uma ampla gama de indivíduos, empresas, organizações e lugares, que se combinam de alguma forma para proporcionar uma experiência de viagem” (COOPER *et al.*, 2001, p. 40).

Para a Organização Mundial do Turismo, o turismo é caracterizado como “as atividades de pessoas que viajam para lugares afastados de seu ambiente usual, ou que neles permaneçam por menos de um ano consecutivo, a lazer, a negócios ou por outros motivos” (OMT, 2003a, p.20).

Licínio Cunha (2010), ao analisar a ampla variedade de definições para o turismo o define considerando as atividades lícitas desenvolvidas pelo visitante considerando-as como um conjunto que envolve os seguintes fatores: os deslocamentos, ou seja, o movimento dos visitantes entre origem, trânsito e destino, transportes e acessibilidade; Envolve também atrações e meios que as originam e nesse sentido considera elementos naturais, artificiais, tangíveis e intangíveis da atividade turística que originam os deslocamentos; e as mais diversas manifestações e expressões culturais ou não. Em sua definição envolve as facilidades criadas para satisfazer as necessidades do turista considerando infraestrutura turística e de apoio, hospitalidade e acolhimento; E por fim os fenômenos (econômicos, psicológicos, sociais, culturais, políticos e ambientais) e relações originadas do deslocamento do visitante, inclusive sua relação com a comunidade local e as transformações operadas nos destinos para receber o turista.

Diante da definição de Cunha (2010) é importante citar a diferença entre visitantes e turistas. Segundo a Organização Mundial do Turismo, OMT (2003a), os visitantes, que podem ser tanto nacionais como internacionais, são pessoas que viajam para locais diferentes de onde residem, por um período inferior a um ano, e o objetivo principal da viagem não é realizar uma atividade remunerada. O termo visitante mantém duas subdivisões: Turistas e visitantes de um dia. Os turistas são os visitantes que permanecem no destino por no mínimo uma noite. Já os visitantes de um dia não pernoitam no local. O visitante, enquanto turista, pode ter como motivação o turismo de negócios.

A atividade turística é formada por uma integração entre recursos que dão origem aos produtos, que conseqüentemente geram as ofertas e que juntos resultam no mercado turístico. Segundo, Vignati (2012, p. 25), “o mercado, formado pelas pessoas com capacidade de consumo da oferta turística, justifica e sustenta economicamente o desenvolvimento da atividade turística, gerando dinâmicas que contribuem com a geração de trabalho e renda”.

O turismo é bastante complexo, pois está relacionado a quase todos os setores da atividade social humana, justamente por esse motivo não há como limitá-lo a uma única definição. Devido a essa complexidade entre múltiplos fatores e relações que uma das formas mais apropriadas para compreendê-lo é por meio da teoria dos sistemas (BENI, 2003a). Onde sistema é definido como “um conjunto de partes que interagem de modo a atingir a um determinado fim, de acordo com um plano ou princípio” (BENI, 2003a, p. 23).

Dessa forma Beni (2003a) define turismo como resultado da soma de recursos naturais, culturais, sociais e econômicos, sendo o campo de estudo amplamente abrangente, complexo e

pluricausal. Beni (2003a, p. 45) desenvolveu o sistema de turismo (SISTUR), com o objetivo de:

Organizar o plano de estudos da atividade de turismo, levando em consideração a necessidade, há muito tempo demonstrada nas obras teóricas e pesquisas publicadas em diversos países, de fundamentar as hipóteses de trabalho, justificar posturas e princípios científicos, aperfeiçoar e padronizar conceitos e definições, e consolidar condutas de investigação para instrumentar análises e ampliar a pesquisa, com a consequente descoberta e desenvolvimento de novas áreas de conhecimento em turismo.

O objetivo ao citar o SISTUR é o de fundamentar a interdisciplinaridade da atividade turística dando ênfase para as diversas relações existente entre os meios, inclusive suas causas e efeitos. O turismo quando analisado de forma sistêmica e interdisciplinar, relaciona inúmeros fatores tais como: motivações, deslocamentos, transporte, tempo de permanência no destino, hospedagem, equipamentos extra hoteleiros como alimentação, passeios, entretenimento, atrativos, como também estrutura, comportamento e gastos dos turistas. Dessa interação de fatores primários inerentes à atividade turística, surgem funções derivadas que ampliam o contexto nos quais elas acontecem envolvendo o ambiente natural, cultural, social, econômico e funções de organização e operação. Nesse sentido, o SISTUR é composto por três conjuntos: conjunto das relações ambientais (ecológico, econômico, social e cultural), conjunto da organização estrutural (superestrutura e infraestrutura) e conjunto das ações operacionais (demanda, oferta, distribuição e mercado) (BENI, 2003a).

O conjunto da organização estrutural inclui a superestrutura que abrange as normas, regras, diretrizes e políticas públicas que regulamentam a atividade turística tendo como objetivo o desenvolvimento sustentável do turismo. Inclui também o subsistema da infraestrutura que se refere à infraestrutura disponível para o bem-estar tanto do turista, como do morador local nos locais que o turismo acontece. Já o conjunto das ações operacionais, está relacionado ao mercado, oferta, produção, distribuição e consumo, ou seja, aspectos e interações mercadológicas (BENI, 2003a; PALHARES; PANOSSO NETO, 2008).

O conjunto de relações ambientais proposta por Beni (2003a) pode ser relacionado às dimensões da sustentabilidade propostas por Ignacy Sachs [1991 (1993, 2007)]; [1998 (2002)]; [2002 (2004)], justamente por partir do princípio de que o desenvolvimento é multidimensional.

A dimensão ecológica ou ambiental de Sachs [1991 (1993, 2007)]; [1998 (2002)]; [2002 (2004)] está relacionada à dimensão ecológica de Beni (2003a), cujo principal elemento é a contemplação e o contato com a natureza. Nesse sentido, considerando as consequências do turismo sobre o meio ambiente, a preservação da flora, fauna e paisagens, compreendendo todo

o sistema, as variáveis e regras de consistência de cada um desses fatores quando relacionados ao espaço natural e urbano e aos atrativos turísticos.

Para Cunha (2013), a dimensão ambiental tem uma importância significativa para o turismo, pois independente do que vier a determinar, terá influência positiva ou negativa na atividade turística. Da mesma forma, a atividade turística ao ser planejada, deve levar em consideração a preservação do meio ambiente, considerando que a “generalização da consciência pelo respeito dos valores ambientais conduzirá a alterações da procura e do comportamento dos turistas que, cada vez mais, preferirão produtos turísticos que interagem com valores ambientais e ecológicos” (CUNHA, 2013, p. 44).

Em consonância com Sachs [1991 (1993, 2007)]; [1998 (2002)]; [2002 (2004)], na dimensão cultural, Beni (2003a) considera que o turismo pode contribuir para preservação dos valores culturais como instrumento que conduz a reabilitação das culturas. O patrimônio cultural está ligado à identidade de cada local ou povo. Para Gonçalves (2007) é patrimônio cultural quando há relação com a comunidade e não quando é algo criado por determinada agência do estado e não há o reconhecimento da comunidade de tal fato, ou seja, o patrimônio cultural não depende da criação, da vontade política ou de interesses individuais e coletivos. Patrimônio cultural é algo natural, é o que identifica determinado território e os indivíduos que ali habitam (GONÇALVES, 2007).

A atividade turística, enquanto atividade econômica do mercado considera os patrimônios culturais alvo de interesse e atrativos turísticos. Neste mercado que pode ser chamado de “mercado de bens inalienáveis” não se compram os objetos, mas a experiência ou contemplação das imagens que fazem parte de um passado histórico, de culturas populares, de culturas regionais, entre outros. O patrimônio transforma localidades em pontos turísticos que existem quando sua condição de mercadoria é limitada, ou seja, não podem ser vendidos nem sofrer alterações, porém mantêm-se como mercadoria quando se tornam um atrativo turístico que pode ser consumido enquanto imagem contemplativa. O patrimônio cultural, enquanto produto turístico mantém relações mercadológicas por trás deste produto turístico: meios de hospedagens, empresas receptoras que oferecem passeios, restaurantes, venda de souvenir, entre outros (GONÇALVES, 2007).

A Dimensão social de Sachs [1991 (1993, 2007)]; [1998 (2002)]; [2002 (2004)], assim como a analisada por Beni (2003a) pretende a equidade social e uma distribuição de renda mais justa e menos desigual. Beni (2003a) analisa o contexto social relacionando-o a forte tendência de uma sociedade global por meio da globalização, afirmando que as mudanças sociais serão marcadas por muitas contradições e paradoxos. “Dimensão concernente aos esforços da

construção da cidadania e da integração plena dos indivíduos a uma cultura de direitos e deveres” (BENI, 2004, p. 146).

Beni (2003a), afirma que o que realmente está mudando é a forma de estar no mundo, ou seja, a relação que o indivíduo mantém com os seus semelhantes, instituições, e inclusive com seus próprios valores. Por esse motivo, é importante preparar e instruir as pessoas para o turismo, justamente para que haja equilíbrio e respeito entre turistas e comunidade receptora. Para que ambos compreendam a importância dessa relação e antes de tudo a importância multicultural que esse encontro proporciona. Cada um, reconhecendo o seu devido valor como parte do meio como um todo faz com que se reconheça a importância de preservar a individualidade, sem que o turismo seja invasivo e indesejado. Além de considerar e respeitar o olhar do outro, sem deixar sua origem de lado.

Conceder ao turismo uma face mais humana é despertar e explorar plenamente o enorme potencial que permanece adormecido em cada indivíduo. Essa tarefa, extremamente útil, mas ao mesmo tempo difícil de colocar em prática, é da alçada de uma animação bem compreendida, isto é, definida como uma educação para a viagem. (KRIPPENDORF, 2009, p.177)

Essa forte tendência, a uniformização, tem como consequência, a descaracterização. As sociedades que souberem preservar sua identidade e autenticidade além de manter suas origens ou características endógenas também terão aptidão para competir no mercado turístico (CUNHA, 2013).

A dimensão econômica, tanto para Sachs 1991 (1993, 2007)]; [1998 (2002)]; [2002 (2004)] como para Beni (2003a), está relacionada a busca por um equilíbrio entre produção e consumo. Um dos fatores analisados nessa dimensão é o efeito multiplicador do turismo, ou seja, seu reflexo nos demais segmentos, incluindo também geração de empregos diretos e indiretos. “O moderno turismo caracteriza-se fundamentalmente pela super segmentação da demanda, a flexibilidade da oferta e a distribuição e busca de rentabilidade na integração regional e consequentes economias de sistema, no lugar das economias de escala” (BENI, 2003a, p. 19).

A grande variedade do mercado turístico faz emergir a “economia da experiência” que segundo a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico - OCDE, os destinos também passam a oferecer a experiência. (CUNHA, 2013). Uma das principais tendências na relação com o consumidor é a passagem da economia de serviços para a economia de experiências, exigindo que o mercado se adéque à oferta de produtos originais, que ofereçam experiências individualizadas e de caráter pessoal, ou seja, a customização do produto para fidelização do cliente (BENI, 2004). Onde a “experiência acontece quando uma empresa

intencionalmente usa os serviços como um palco e os produtos como suportes para atrair os consumidores de forma que crie um acontecimento memorável” (BENI, 2004a, p. 303). O autor acrescenta que as experiências são pessoais, pois existem na mente do indivíduo, o que o faz afirmar que duas pessoas não podem ter a mesma experiência, sendo que cada experiência é resultado da interação entre o acontecimento e a percepção do indivíduo.

O turismo, segundo Santos (2017, p. 21), possui uma cadeia de atividades econômicas formada por fornecedores e produtores finais que arrecadam com os gastos que o turista desembolsa nos destinos turísticos visitados. Nesse sentido, “cadeia produtiva do turismo pressupõe a existência de um produto ou de um atrativo turístico que atua como elemento indutor e integra as diferentes atividades que compõe o setor.”

A autora ainda acrescenta que o turismo enquanto produto é um elemento da cadeia produtiva, cujo indicador de destaque, e que justifica a obtenção de lucro por meio da cadeia produtiva do turismo, é a região. Nesse sentido, o turismo só pode promover o desenvolvimento, quando a atividade turística é promovida por meio de investimentos e trabalho (SANTOS, 2017).

A cadeia produtiva do turismo, segundo o Sebrae (2008, p. 9), é entendida da seguinte maneira:

[...] como a malha de interações sequenciada de atividades e segmentos produtivos que convergem para a produção de bens e serviços (articulação para frente e para trás), articulando o fornecimento dos insumos, o processamento, a distribuição e a comercialização, e mediando a relação do sistema produtivo com o mercado consumidor. A competitividade de cada uma das fases da cadeia e, principalmente, do produto final, depende do conjunto dos seus elos e, portanto, da capacidade e eficiência produtiva de cada um deles.

Especialistas afirmam que a atividade turística se relaciona com no mínimo 52 atividades produtivas da economia, o que representa uma ampla cadeia de interações. Dessa forma a cadeia produtiva do turismo é dividida em três conjuntos: (1) cadeia principal representada por atividades diretamente vinculadas ao turismo (atrativos turísticos, meios de hospedagem, agências de viagens, agências receptivas, operadores de turismo, organizadoras de eventos, bares e restaurantes); (2) Cadeia montante é representada por atividades de patrimônio natural, histórico e cultural, construção civil, indústria de alimentos e bebidas, indústria moveleira, equipamentos para meios de hospedagem, sistema de transporte; e (3) Cadeia jusante, utiliza o turismo e presta serviço aos turistas (serviços terceirizados, comércio, produção de artesanato, atividades culturais, empresas de entretenimento e publicidade) (SEBRAE, 2008).

Outra característica do turismo que o diferencia das outras cadeias produtivas é a sua baixa tendência à concentração no território, como costuma ocorrer com as cadeias industriais, não por inexistência da economia de aglomeração e sim pela distribuição de atrativos e produtos turísticos no espaço territorial. Em certa medida, isto indica que a cadeia do turismo ganha características específicas e diferenciadas nos diversos pontos do território, uma vez que representam perfis distintos de turismo. (SEBRAE, 2008)

Porém, vários problemas precisam ser enfrentados, entre eles a visão reducionista de que turismo só traz benefícios. Segundo Carlos Sampaio (2007, p. 162), “o turismo é causado por uma dinâmica humana, entre deslocar-se e permanecer-se. Novos modos de ação humana surgem, concomitantemente, quando modos de agir tradicionais estão desaparecendo”. O turismo tem essa vantagem de poder manter vivo um estilo de vida, uma cultura, como também pode descaracterizar uma comunidade mediante as relações e novas percepções impostas por meio de um turismo sem envolvimento e conscientização local dos riscos e benefícios. O que vai ao encontro do que observa Trigo (2004, p.98) quando diz que um dos principais problemas da gestão da atividade turística é “[...] a “tradição” anômala e perversa de não preparar as comunidades e diferentes setores para discutir em conjunto e se responsabilizar pelos projetos e políticas”.

A sustentabilidade é uma característica importante a ser considerada na atividade turística. Segundo a Organização Mundial do Turismo (OMT, 2003a, p.17), o conceito de desenvolvimento turístico sustentável considera que:

(...) Turismo Sustentável significa que os recursos naturais, históricos e culturais para o turismo sejam preservados para o uso contínuo no futuro, bem como no presente. Na verdade, esses recursos podem ser ampliados pelo turismo onde for necessário. O turismo sustentável significa também que a prática do turismo não acarrete sérios problemas ambientais ou socioculturais, que a qualidade ambiental da área seja preservada ou melhorada, que um alto nível de satisfação do turista seja mantido, de forma a conservar os mercados para o turismo e a expandir suas vantagens amplamente pela sociedade.

É por meio do planejamento baseado em princípios sustentáveis que o turismo pode beneficiar uma região como um todo. Há um consenso mundial a respeito do turismo sustentável que segundo Beni (2003b, p. 14) deve ter suas bases em quatro pilares: ambiental, social, econômico e político:

[...] **o ambiental**, principal fonte de matéria-prima dos atrativos; **o social**, e aí entende-se, em sua abrangência, a comunidade receptora, o patrimônio histórico-cultural e a interação com os visitantes, ao mesmo tempo em que eleva o padrão de vida e a autoestima dessa comunidade; **o econômico**, com todos os inter-relacionamentos e interdependências da cadeia produtiva, permitindo sua articulação com a identificação correta de suas unidades de produção e de negócios para estabelecer uma rede de empresas a fim de atuar, de forma integrada, proativa e interativa, obtendo níveis de comparatividade e produtividade para o alcance de competitividade; **o político**, que se instrumentaliza mediante estratégias de gestão que possibilitem coordenar as

iniciativas locais na criação de um entorno emulativo de produção, favorecendo o desenvolvimento sustentável.

O autor ainda acrescenta que diante da ampla abrangência da atividade turística, quando sustentável, deve envolver:

Compreensão dos impactos turísticos; distribuição justa de custos e benefícios; geração de empregos locais diretos e indiretos; fomento de negócios lucrativos; injeção de capital com conseqüente diversificação da economia local; interação com todos os setores e segmentos da sociedade; desenvolvimento estratégico e logístico de modais de transporte; encorajamento ao uso produtivo de terras tidas como marginais (turismo no espaço rural); subvenções para os custos de conservação ambiental. (BENI, 2013b, p. 14)

Inclusive o turismo sustentável é considerado em três dos objetivos de desenvolvimento sustentável (ODS), os quais fazem parte de um Protocolo Internacional da Assembleia Geral das Organizações das Nações Unidas (ONU). O Objetivo de número oito, que busca **“Promover o crescimento econômico sustentado, inclusivo e sustentável, emprego pleno e produtivo, e trabalho decente para todos”**, relaciona o turismo na meta de “conceber e implementar políticas para promover o turismo sustentável, que gera empregos, promove a cultura e os produtos locais”. O turismo também está presente no ODS de número doze que tem como objetivo **“Assegurar padrões de produção e de consumo sustentáveis”**, cuja meta que envolve o turismo é a de “desenvolver e implementar ferramentas para monitorar os impactos do desenvolvimento sustentável para o turismo sustentável que gera empregos, promove a cultura e os produtos locais”. E por fim, o ODS de número 14 que objetiva **“Conservar e usar sustentavelmente os oceanos, os mares e os recursos marinhos para o desenvolvimento sustentável”**, onde a meta relacionada ao turismo visa “até 2030, aumentar os benefícios econômicos para os pequenos Estados insulares em desenvolvimento e os países de menor desenvolvimento relativo, a partir do uso sustentável dos recursos marinhos, inclusive por meio de uma gestão sustentável da pesca, aquicultura e do turismo” (BRASIL, 2017).

Planejar o espaço é descobrir a realidade local, agregar o que é necessário para que as necessidades sejam atendidas sem que se percam suas características. Considerando que uma estrutura turística coerente é aquela que se adéqua ao espaço natural ou artificial que até o momento não sofreu nenhuma alteração como resultado da ação direcionada para o turismo (BOULLÓN, 2002).

Bahl (2005) acredita que o planejamento regional do turismo considerando a integração de municípios é a forma mais adequada para se concentrar esforços mercadológicos, orientar investimentos, aplicar recursos financeiros e ordenar as suas ofertas turísticas. Nesse sentido a relação entre turismo e desenvolvimento regional pode ser observada por meio da interação de municípios que integram um circuito turístico. Para Bahl (2004) circuitos são itinerários

vinculados a determinada temática e são assim denominados por seu formato circular em um roteiro ou itinerário turístico que representa a sequência de atrativos presentes no percurso. O circuito garante que o percurso não passe duas vezes pelo mesmo local como também prevê o retorno para o ponto de partida. Segundo o decreto n. 43.321 do Estado de Minas Gerais (2003):

Considerar-se-á Circuito Turístico, o conjunto de municípios de uma mesma região, com afinidades culturais, sociais e econômicas que se unem para organizar e desenvolver a atividade turística regional de forma sustentável, através da integração contínua dos municípios, consolidando uma atividade regional. (MINAS GERAIS, 2003)

Santos (2004), afirma que os circuitos turísticos formados pelos conjuntos de atrativos de determinada região, proporcionam à atividade turística maior probabilidade de acerto, como também um desenvolvimento socioeconômico e cultural no espaço em que acontece pelos seguintes fatores: contempla um número maior de municípios, incentiva a participação da comunidade local, da iniciativa privada por meio de investimentos, divulgação conjunta, entre outros fatores.

A formação de um circuito pressupõe a identidade e o associativismo entre esses municípios que, na verdade, se consorciaram para somar os atrativos, equipamentos e serviços turísticos, com o objetivo de enriquecer a oferta turística, ampliar as opções de visita e a satisfação do turista, com conseqüente aumento do fluxo e da permanência dos visitantes naquela área geográfica, gerando trabalho, renda e qualidade de vida. (SANTOS, 2004, p. 29)

Os circuitos turísticos estão diretamente relacionados às regiões turísticas, a roteiros que representam a oferta turística. Fuini (2013), sugere que os circuitos turísticos além da relação com as regiões turísticas, são arranjos produtivos que consideram o atrativo turístico associado a oferta de serviços e infraestrutura que de uma forma integrada tem o objetivo de maximizar os benefícios advindos da atividade turística.

3.2.1 Políticas públicas para o turismo no Brasil

É importante considerar os impactos negativos da atividade turística. Nesse sentido as políticas públicas, regras e diretrizes se tornam fundamentais para um bom desenvolvimento do turismo enquanto promotor do desenvolvimento territorial sustentável.

A seleção dessas políticas públicas exige esforços do setor público, privado e da comunidade em geral. O que vai ao encontro da definição de políticas públicas como um conjunto de ações desempenhadas pelo Estado no intuito de atender as necessidades da sociedade, embora a política também possa ser desempenhada pela própria sociedade, as políticas públicas são ações exclusivas do Estado e visam atender o interesse público direcionando ao bem comum (DIAS, 2003). Segundo Cruz (2000, p.40), a política pública

direcionada ao turismo, “pode ser definida como um associado de intenções, diretrizes e estratégias estabelecidas e ações deliberadas no âmbito do poder público, em virtude do objetivo geral de alcançar o desenvolvimento da atividade turística em um determinado território”.

Embora existissem diplomas legais que davam legitimidade a políticas públicas direcionadas ao turismo no Brasil, foi em 18 de novembro de 1966, por meio do Decreto-lei número 55 que foi criada uma estrutura federal para administrar o turismo a qual foi composta pela EMBRATUR - Instituto Brasileiro de Turismo, e CNTUR - Conselho Nacional de Turismo, ambos estavam vinculados ao então Ministério da Atividade e Comércio. A EMBRATUR não tinha receita e gerenciava recursos vindos de incentivos fiscais e financeiros destinados ao desenvolvimento da atividade turística (BENI, 2006).

Na década de 70, foram criados fundos para o financiamento do desenvolvimento do turismo, entre eles podemos citar: Fundo Geral de Turismo (FUNGETUR), que garantia um sistema livre de captação de recursos com o objetivo de estimular o setor hoteleiro; Fundo de Investimento do Nordeste (FINOR); Fundo de Investimento da Amazônia (FINAM); e o Fundo de Investimentos Setoriais (FISSET). Os estabelecimentos turísticos, para obter benefícios dos financiamentos por meio desses fundos, deveriam, necessariamente, estar enquadrados em programas de desenvolvimento da atividade turística em seus receptivos estados e municípios, como também estar sob gerenciamento da EMBRATUR (BENI, 2006).

Cruz (2006), afirma que desde a década de 90 que a dimensão territorial para desenvolvimento do turismo tem dado ênfase ao local e regional. Nesse sentido, pode-se destacar tanto o Plano Nacional de Municipalização do Turismo (PNMT), como também o Programa Nacional de Regionalização do Turismo (PNRT). O PNMT foi criado e “concebido para dinamizar o desenvolvimento da atividade turística em âmbito municipal, o programa teve início em 1993 sob a coordenação do então Ministério da Indústria, Comércio e Turismo” (MTur, 2007, p.17).

O Professor Mário Carlos Beni (2006) analisa o PNMT como um programa que proporcionou uma maior sensibilização, conscientização e interiorização do turismo e como consequência originou um maior número de interessados em investir no mercado turístico, como também integrou regionalmente o planejamento, porém não obteve sucesso chegando a poucos estados no resultado almejado. Esse modelo, proposto pela OMT, aos seus países-membros, se tornou normativo no Brasil, não obteve sucesso, pois logo no início apresentou uma falha na sua implantação. O modelo presumia o conhecimento prévio, por cada país, de seu espaço turístico nacional, ou de sua imediata identificação, o que levaria o programa do Relatório do Inventário Turístico Nacional (RINTUR) a ser a primeira providência tomada.

Como isso não foi feito, queimou-se essa primeira etapa, e muitos municípios apresentaram-se como vocacionados para o turismo (BENI, 2006).

Em 2003, foi instituído o Ministério do Turismo no Brasil, onde este órgão público passa a gerir o turismo nacional com foco em uma gestão descentralizada, criação e condução de políticas públicas que norteiam o planejamento turístico de forma estratégica. Há também a Secretaria Nacional de Estruturação do Turismo que pertence à estrutura organizacional do Ministério do Turismo cuja principal atenção está voltada para a infraestrutura turística, planejamento, ordenamento, estruturação e gestão das regiões turísticas do Mapa do Turismo Brasileiro (MTur, 2017).

Em 2004, foi criado Programa Nacional de Regionalização do Turismo (PNRT). Formado a partir do Plano Nacional do Turismo 2003-2007 que tinha como macro programa a estruturação e diversificação da atividade turística, e neste macro programa estava incluso o programa de roteiros integrados. O PNRT tinha como propósito a execução descentralizada, e regionalizada, planejamento participativo e coordenado e dessa forma obter um resultado socioeconômico positivo no território (MTur, 2013).

Sobre o PNRT, cabe citar que a Política Nacional do Turismo foi criada por meio da Lei n. 11.771/2008, onde um de seus princípios norteadores é a regionalização do turismo, cuja visão é de que um município que não tem um potencial para desenvolver o turismo em seu território, pode se beneficiar por meio de mão-de-obra ou produtos destinados a atender o turista. A regionalização permite benefícios para os destinos receptores e para toda região (MTur, 2017).

Hoje o Ministério do Turismo apresenta uma estrutura institucional apta a planejar o espaço turístico nacional por meio de diretrizes que norteiam o processo de planejamento, por outro lado, a maioria dos Estados e Municípios enfrentam dificuldades para compreender, aplicar, operacionalizar e dar continuidade, em seus limites político-territoriais, às normas direcionadas a sua atual situação (BENI, 2006).

Segundo Mário Carlos Beni (2004), o propósito de um sistema integrador e bem planejado deve envolver e conciliar as diversidades territoriais e as rivalidades entre municípios de uma região. Cujo objetivo é unir forças na busca pelo equilíbrio e competitividade regional, correta aplicação dos recursos públicos nos investimentos e na infraestrutura de apoio ao turismo, e assim consequentemente promover um desenvolvimento sustentável no âmbito ambiental, econômico e social, integrando a esse sistema a iniciativa privada.

Beni (2004, p. 16) ainda acrescenta que:

Todo projeto de desenvolvimento local/regional desencadeia um processo de reconstrução / reapropriação de um determinado território, entendido como o espaço apropriado. Esse processo implica em uma nova ordenação territorial. O que se propõe é que essa reordenação territorial seja sustentável e alavancada a partir dos interesses coletivos da comunidade local e da região.

Ou seja, buscar a sustentabilidade é buscar um novo padrão de desenvolvimento o que também vai ao encontro das diretrizes que norteiam o Programa de Regionalização do Turismo Nacional no Brasil: (1) Abordagem territorial, como recorte espacial para o desenvolvimento; (2) Integração e participação social, dando ênfase ao protagonismo da cadeia produtiva do turismo destacando o âmbito regional, incluindo também a gestão conjunta das políticas públicas; (3) Inclusão, entende a região como espaço plural e participativo, ou seja, compartilhado, facilitando as relações políticas, econômicas, sociais e culturais. (4) Descentralização, gestão descentralizada; (5) Sustentabilidade, considerando particularidade de cada região, respeitando a preservação da identidade cultural, respeitando as especificidades políticas, econômicas, sociais e ambientais; (6) Inovação, por meio da organização em redes, visa a “oferta de produtos e serviços segmentados que agreguem valores do patrimônio sociocultural e ambiental” (MTur, 2013, p.23). Nesse sentido, os resultados devem ampliar capacidade de produção, os postos de ocupação, a distribuição de produtos e serviços, além de contribuir para circulação da renda no território; (7) Competitividade, por meio do aumento da geração de negócios, de maneira sustentável (MTur, 2013).

Por meio do programa de regionalização, foi criado um importante instrumento para guiar a atuação do Ministério do Turismo, o mapa do turismo e a categorização dos municípios. Para que o município faça parte do mapa do turismo brasileiro há critérios, compromissos e recomendações elaboradas pelo MTur. Inclusive para o novo mapa 2019 – 2021 foram adotados novos critérios, entre eles: necessidade do turismo ter um órgão de turismo em atividade, assim como um conselho municipal ativo; orçamento próprio e prestadores de serviços turísticos devidamente cadastrados no CADASTUR⁴ (ALVES, 2019).

Entre os benefícios do Mapa do Turismo estão a categorização dos municípios turísticos, que vai de “A” a “E”. Essa classificação é um instrumento de acompanhamento do desempenho das economias turísticas locais. Além disso, ele subsidia a priorização de investimentos por programas do Ministério do Turismo, incluindo ações de infraestrutura turística, qualificação profissional e promoção dos destinos, observando características peculiares de demanda e vocação turística.(ALVES, 2019)

⁴CADASTUR é o sistema de cadastro de pessoas físicas e jurídicas que atuam no setor de turismo.O cadastro garante diversas vantagens e oportunidades aos seus cadastrados e é também uma importante fonte de consulta para o turista. (MTur, 2019).

Foi elaborada uma metodologia para tal categorização. Optou-se por considerar dados oficiais já existentes que possam ser atualizados periodicamente e que representem a economia gerada pela atividade turística. São quatro variáveis: Número de ocupações formais no setor de hospedagem; Número de estabelecimentos formais no setor de hospedagem; Estimativa do fluxo turístico doméstico; e Estimativa do fluxo turístico internacional (MTur, 2017).

A criação de regiões, segundo Ribeiro (2003), pode ser entendida de duas maneiras: **regionalização como fato**, que envolve questões de reconstrução histórica, ou seja, relacionada às características históricas e culturais; e **a regionalização como ferramenta**, que é determinada por estratégia política, como forma de planejamento. Porém, acrescenta o autor, “a relevância da regionalização como ferramenta depende do conhecimento da regionalização como fato, já que desta advém recursos essenciais tanto à vida como ao lucro” (RIBEIRO, 2003, p. 197).

3.2.2 Segmentação turística

Há vários tipos de turismo e é a segmentação turística que define como esses tipos de turismo são identificados ou classificados de forma estratégica para o mercado turístico. Para o Ministério do Turismo (2016, p.1), a segmentação é vista “como uma forma de organizar o turismo para fins de planejamento, gestão e mercado”. Para que o turismo aconteça há uma série de fatores: o turista e suas motivações, o deslocamento, o destino receptor e seus equipamentos turísticos, assim como os prestadores de serviços e a infraestrutura local. Além da diversificação por meio da segmentação da oferta, é possível observar uma preocupação de que o turismo se desenvolva de uma maneira sustentável e que agregue além de renda, uma melhor qualidade de vida.

Para melhor compreender e desenvolver o turismo de forma ordenada, a segmentação turística pode ser considerada estratégica. Segundo Beni (2003a, p.153), a segmentação “é a técnica estatística que permite decompor a população em grupos homogêneos, e também a política de marketing que divide o mercado em partes homogêneas, cada uma com seus próprios canais de distribuição, motivações diferentes e outros fatores”. Por meio da segmentação é possível conhecer melhor o mercado e ofertar conforme possibilidades e demandas, porém a motivação da viagem é o principal fator que permite a segmentação do mercado (BENI, 2003a).

As teorias de segmentação turística têm origem nas estratégias de marketing onde, segundo, Philip Kotler (2006, p.236), “um segmento de mercado consiste em um grande grupo

de consumidores que possuem as mesmas preferências” dessa forma é justificado a importância de conhecer o perfil de seu consumidor.

Segundo Lage (1992) a segmentação pode proporcionar vários benefícios:

- Economia de escala, ou seja, por meio do direcionamento de objetivos e produtos ofertados obter a maximização dos lucros.
- Aumento do bem-estar da população, tanto do turista como dos nativos, pois por meio do mercado segmentados é possível identificar de maneira mais objetiva as inúmeras necessidades proporcionando maior satisfação na relação entre turistas e moradores locais.
- Competição no mercado, possibilitando uma oferta variada para os diversos perfis de turistas
- Maior número de pesquisas e análises científicas e assim propor possíveis soluções para os problemas originados pela atividade turística.
- Promoções e propagandas com maiores impactos, pois são direcionadas a determinado mercado que interessa determinado público-alvo.

A segmentação permite o planejamento e a gestão de qualidade, é uma forma de organizar o turismo para o mercado. Pode ser definida por meio das características e variáveis da ofertada demanda. Por meio da oferta, as características territoriais indicam tipos de turismo, essas características podem ser: atividades de esportes, manifestações de fé, de cultura, aspectos e características geográficas, históricas, sociais, arquitetônicas e também por meio de serviços e infraestrutura de eventos, hospedagem e lazer. Já a partir da demanda, a segmentação é definida mediante o perfil dos consumidores. Nesse sentido, são características da oferta que definem a imagem, identidade e a estruturação do roteiro e dos produtos disponíveis, sempre considerando o perfil da demanda (MTur, 2006).

A segmentação está diretamente relacionada à motivação, ou seja, a identificar a motivação do turista e ofertar produtos originais. O contato com a natureza está entre as principais motivações:

O turismo contemporâneo é um grande consumidor da natureza e sua evolução, nas últimas décadas, ocorreu como consequência da “busca do verde” e da “fuga” dos tumultos dos grandes conglomerados urbanos pelas pessoas que tentam recuperar o equilíbrio psicofísico em contato com os ambientes naturais durante seu tempo de lazer. (RUSCHMANN; ROSA, 2010, p. 9)

No turismo, vários são os tipos de turismo ou segmentos do mercado turístico, que variam conforme motivação da demanda: turismo de férias e descanso, turismo de aventura,

ecoturismo, turismo religioso, turismo rural, turismo de eventos, turismo gastronômico, entre outros. (BENI, 2003a).

3.2.2.1 Cicloturismo

O ciclismo está associado às atividades que envolvem uso da bicicleta. No dicionário há duas abordagens para definir o ciclismo: a arte de andar de bicicleta e a bicicleta enquanto esporte, competição (FERREIRA, 1975). Nesse sentido, ciclista é quem utiliza a bicicleta, seja para competir, como meio de transporte ou como lazer. Assim como as viagens, o uso da bicicleta está diretamente relacionado a diversos fatores e motivações. Saldanha (2017), sugere as viagens utilitárias de bicicleta motivadas pela necessidade de deslocamento ao trabalho, compras e estudos. Como também ao uso da bicicleta em viagens e passeios cuja motivação é o lazer e o turismo. O ciclismo utilitário, segundo Silveira e Rocha (2017), “consiste no uso da bicicleta para ir ao trabalho e/ou escola, ou seja, o uso da bicicleta não apenas para lazer ou turismo”. Outra motivação observada em pesquisas acadêmicas é a saúde tanto física, quanto mental por meio do uso da bicicleta (SALDANHA, 2017a).

Por meio da relação entre ciclismo e turismo surge o cicloturismo. O Cicloturismo é um segmento da atividade turística que se relaciona com outros segmentos do mesmo setor, principalmente com o ecoturismo, o turismo rural, o turismo de aventura, o turismo cultural e o gastronômico (SOARES; JUNG, 2010). Essa relação entre segmentos do mesmo setor está na similaridade das características de cada modalidade, em sua oferta e demanda e também se justifica pela motivação dos turistas. Nesse sentido o cicloturista também viaja em busca de novas experiências, busca aventurar-se e superar-se, “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” (SOARES; JUNG, 2010, p. 2).

O Ministério do Turismo (MTur), afirma que o cicloturismo está diretamente relacionado ao turismo de aventura, e utiliza a mesma definição da ABNT (2007, p. 4) “atividade de turismo que tem como elemento principal a realização de percursos de bicicleta”. O MTur (2010) ainda acrescenta que pode ou não envolver pernoite.

Para Ritchie (1998), o turismo de bicicleta ou cicloturismo deve ser definido como uma atividade que é realizada por aqueles que estão viajando por mais de 24 horas ou uma noite, e para quem a bicicleta é parte integrante da viagem. Les Lumsdon (2000), considera o cicloturismo uma atividade recreativa que utiliza a bicicleta para passeios de um dia inteiro,

meio dia ou até um roteiro de longa distância. O principal é o turista perceber a bicicleta como parte integrante do passeio e assim contribuir de forma positiva em seu tempo de lazer.

A Sustrans, entidade da sociedade civil organizada do segmento de Transporte do Reino Unido, defende que o cicloturismo é compreendido da seguinte forma: **Férias de bicicleta** - a duração do passeio envolve uma noite ou mais fora de casa e a bicicleta é o principal objetivo da viagem. Pode ser uma viagem organizada por meio de uma operadora especializada ou de forma independente. Também envolve passeios de bicicleta, como exemplo a Sustrans cita o **aluguel de bicicletas** durante uma viagem, o que faz parte da experiência de férias, mas não é necessariamente a única. **Excursão de 01 dia de bicicleta** - passeios de bicicleta com duração superior a 3 horas feitas a partir de casa, principalmente para lazer e recreação (WESTON *et al.*, 2012).

Há vários exemplos de cicloturismo na Europa, ou seja, do uso da bicicleta em viagens. Em países como Áustria, Bélgica, Dinamarca, França, Alemanha, Suíça e Holanda, o cicloturismo é importante. A EuroVelo é uma rede europeia de rotas cicloviárias com o objetivo de oferecer uma rede sustentável, a Transeuropéia. É composta por 14 ciclovias de longa distância. A rede é gerida pela Federação Europeia de Ciclistas, que procura garantir que todas as rotas ofereçam elevados padrões de design, sinalização e promoção em toda a Europa. Estima-se que 60 milhões de viagens gerem um total de 7 bilhões de euros em receitas diretas que podem ser atribuídas ao EuroVelo como um produto do cicloturismo (WESTON *et al.*, 2012).

O ciclismo na Dinamarca representa 26% de todas as viagens de até 5 km e 16% de todas as viagens realizadas. Possui em média 350 quilômetros de ciclovias (DENMARK, 2019). A Dinamarca tem 100 anos de experiência no planejamento de cidades ecologicamente corretas, desenvolvendo infraestrutura de ciclismo e campanhas de incentivo ao uso da bicicleta (DENMARK, 2018).

Amsterdã tem a bicicleta como identidade nacional. É modelo de mobilidade urbana sustentável, sendo que o uso da bicicleta acontece por parte do morador local, como também do visitante. Possuem em média 400 km de ciclovias (SAMPAIO; GRIM; SEGOVIA, 2015). “O cicloturismo na Holanda é considerado uma atividade turística que movimenta a economia e promove mudanças significativas na sociedade e na cultura de compartilhamento do espaço público” (SAMPAIO; GRIM; SEGOVIA, 2015, p. 7).

O Caminho de Santiago de Compostela também é uma opção internacional que desperta o interesse do cicloturista. Inicialmente o caminho era procurado por caminhantes hoje o caminho recebe mais de 300 mil pessoas ao ano, as quais realizam o percurso caminhando, a

cavalo ou de bicicleta. A percurso mais conhecido é o Caminho Francês o qual inicia em *Saint-Jean-Pied-de-Port* na França, onde seus 800 kmsão percorridos em várias etapas e levam até Santiago de Compostela. Para ter direito ao certificado o cicloturista deve percorrer no mínimo 200km em sua bicicleta. O percurso é todo sinalizado com setas amarelas (TURESPAÑA, 2019; XUNTA DE GALÍCIA, 2019).

No Brasil, o cicloturismo passou a ser conhecido oficialmente por meio do Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo, localizado na região do Médio Vale do Itajaí em Santa Catarina (CINI; GUIMARAES, 2017; RESENDE; VIEIRA FILHO, 2011;SOARES; JUNG, 2010).

No Manual de Circuitos de Cicloturismo no Brasil, elaborado por Soares e Jung, (2010), cujo objetivo é incentivar o planejamento e a elaboração de circuitos de cicloturismo, são apresentadas alguns dos efeitos do cicloturismo:

(1)Diversificação da economia regional e incremento do mercado com a criação de micro e pequenos negócios, pois o turismo gera efeitos multiplicadores espontâneos;(2) Geração de empregos e demanda pela qualificação profissional;(3)Fixação da população no local e fortalecimento dos vínculos comunitários, evitando o êxodo rural;(4)Valorização da herança cultural material e imaterial (festas, costumes, danças, culinária, artesanato) com o resgate e perpetuação de atividades típicas da comunidade; (5) Intercâmbio cultural entre moradores e visitantes; (6)Conservação do patrimônio histórico e da biodiversidade;(7)Aumento da consciência da população local e dos turistas sobre a necessidade de proteção do meio ambiente;(8) Exploração do turismo na baixa temporada e aumento da permanência do turista na região;(9)Publicidade da cidade também para turistas interessados em outros atrativos ecológicos, culturais e históricos. (SOARES; JUNG, 2010, p. 17).

Conforme afirma o Ministério do Turismo, “o grande potencial natural e cultural existente ainda não é plenamente aproveitado como alternativa de desenvolvimento econômico e social para as comunidades locais e como propulsor da conservação e da proteção do ambiente natural” (SOARES; JUNG, 2010, p. 17). O cicloturismo é uma oportunidade para aproveitar os recursos de forma sustentável, porém é importante mencionar que cada território tem suas particularidades e realidades e deve se adequar a elas.

3.2.2.2 Estado da Arte sobre cicloturismo

Como a principal atividade do recorte espacial deste estudo é o cicloturismo, buscou-se compreender sua abordagem no meio acadêmico por meio de um estudo bibliométrico na base de dados da EBSCO, conforme indicado na Tabela 5.

Apesar do aumento de iniciativas de oferta e demanda de produtos turísticos envolvendo a bicicleta, a pesquisa acadêmica sobre a relação entre o ciclismo e o turismo é escassa (LAMONT, 2009). O cicloturismo é relativamente um segmento novo e a oferta ainda está se desenvolvendo e se adequando ao contexto e a demanda. Dessa forma são importantes e necessárias as pesquisas na área para agregar ao campo teórico e também para que sirva de guia aos gestores do turismo, pois as mesmas são relativamente limitadas (RESENDE; VIEIRA FILHO, 2011).

Por meio da pesquisa bibliométrica foi possível observar uma fragmentação do tema cicloturismo que é constantemente relacionado a ciclismo no contexto de uso da bicicleta como transporte ativo, mobilidade e planejamento urbano, saúde, ou seja, em diversas áreas distintas, porém para o presente estudo interessa, **a relação do uso da bicicleta como motivação principal da viagem**. Os trabalhos selecionados estão indicados, de forma resumida, no Quadro 3.

Quadro 3 - Artigos, sobre cicloturismo, selecionados para análise

Autores	Título	Periódico	Local estudado
HAN; MENG; KIM, 2017.	Bike-traveling as a growing phenomenon: Role of attributes, value, satisfaction, desire, and gender in developing loyalty	Tourism Management	China
VUJKO, 2017.	The influence of cyclo-tourism on health and economic destination development	Facta Universitatis, Series: Physical Education and Sport	Sérvia
LAMONT, 2009.	Reinventing the Wheel: A Definitional Discussion of Bicycle Tourism	Journal of Sport & Tourism	
LUGERI; FARABOLLINI, 2018.	Discovering the Landscape by Cycling: A Geo-Touristic Experience through Italian Badlands	Geosciences	Itália
RESENDE; VIEIRA FILHO, 2011.	Cicloturistas na Estrada Real: perfil, forma de viagem e implicações para o segmento	Revista Turismo em Análise	Minas Gerais

Fonte: Elaboração própria.

O estudo de Resende e Vieira Filho (2011) afirma que a bicicleta tem se tornado um importante aliado no desenvolvimento regional sustentável, pois está relacionada a um meio de transporte saudável que contribui para meio ambiente e também para mobilidade urbana. “As viagens dos cicloturistas normalmente implicam em baixos níveis de impacto ambiental e podem gerar diversos benefícios aos destinos, incluindo uma melhor distribuição de renda e melhor relacionamento entre viajantes e residentes” (RESENDE; VIEIRA FILHO, 2011, p. 169). Enfatizam em seu estudo, a importância da segmentação da atividade turística, como também fazem uma revisão da literatura internacional sobre cicloturismo (LUMSDON, 2000; RITCHIE; HALL, 1999; RITCHIE, 1998; SIMONSEN; JORGENSEN, 1996) e analisa o perfil do cicloturista na Estrada Real.

Os autores concluem em seu estudo que o cicloturismo pode contribuir para construção de um turismo responsável considerando valores ambientais e características locais. Porém ressalta que para que esse perfil de turista seja constante é necessário repensar o planejamento do programa de cicloturismo na Estrada Real e incluir ações concretas para satisfazer suas necessidades.

O estudo de Han, Meng e Kim(2017), salienta a importância dos grupos de ciclistas, associações, e eventos específicos no fomento do segmento do cicloturismo. Outro tema abordado neste estudo é a importância da hospitalidade para fidelizar esses turistas com perfil diferenciado que vêm em busca de maior interação ambiental, social e cultural.

Lugeri e Farabollini (2018) direcionam seu estudo para integração entre a paisagem, ciclismo e turismo, os quais oferecem novas perspectivas sobre a economia local, mas principalmente quanto ao fator da paisagem ser um bem comum. Seu foco é a forma de envolver a sociedade em uma interação responsável com o meio ambiente. Envolvimento possível por meio da relação entre bicicleta e espaço.

O estudo de Vujko *et al.* (2017), apresenta a relação entre turismo e bicicleta como fator motivador, a saúde. Porém o estudo mais relevante entre os artigos analisados é o de Lamont (2009) que analisa de forma minuciosa o debate existente na literatura para definir cicloturismo. O autor parte do pressuposto que os resultados de muitos estudos, que abordam o ciclismo e o turismo, não podem ser comparados devido à aplicação de definições inconsistentes. E que sem uma clara compreensão do que distingue os turistas de bicicleta de outros turistas, não é possível chegar a um consenso sobre o conceito de cicloturismo.

Quadro 4 - Diferentes abordagens de turismo de bicicletas e turistas de bicicleta

Conceito	Crítica de Lamont (2009)
Atividade recreativa de ciclismo que vai desde um dia ou parte de um dia de passeio casual, como também para uma viagem mais longa de férias. O ingrediente fundamental é que o ciclismo é percebido pelo visitante como parte integrante de um passeio ou viagem, ou seja, uma forma positiva de aumentar o tempo de lazer. (LUMSDON, 1995).	A definição de turismo de bicicleta como um fenômeno estritamente recreativo ou de lazer pode ser restrito quando se considera as diversas motivações que levam o turismo a buscar por esse segmento turístico. (LAMONT, 2009).
Cicloturista é uma pessoa de qualquer nacionalidade, que em algum momento ou outro durante suas férias usa a bicicleta como meio de transporte, e para quem o ciclismo é uma parte importante da viagem. Viagens curtas para a “loja da esquina “não estão incluídas. (SIMONSEN; JORGENSON, 1998, p. 20).	Utilizar a bicicleta em algum momento ou outro durante as férias como modo de transporte' pode ser muito amplo para definir adequadamente este segmento, considerando que a bicicleta é o foco da viagem (LAMONT, 2009).
Cicloturista é uma pessoa que está longe de sua residência por um período superior a 24 horas e que usa a bicicleta como, modo de transporte e como parte integrante das suas férias. Estas férias podem ser organizadas independentemente ou ser parte de uma excursão comercial que podem incluir o uso de serviços de apoio de transporte e qualquer tipo de acomodação formal e / ou informal. (RITCHIE, 1998, p. 568-569).	O parâmetro temporal, isto é, uma pessoa deve estar longe de sua região de origem por um período superior a 24 horas, exclui passeios de um dia.(LAMONT, 2009).
Visitas de lazer sejam de noite ou de dia, visitas longe de casa, que envolvem o ciclismo de lazer como uma parte fundamental e significativa do passeio. (SUSTRANS, 1999, p. 1 <i>apud</i> LAMONT, 2009).	Visitas de lazer excluem ciclistas motivados por competição por exemplo. O autor, Lamont (2009), questiona se o lazer é passivo ou ativo, pois a participação ativa é um dos principais parâmetros para a definição de turismo de bicicleta.
O cicloturismo é considerado para fins de férias, lazer, prazer ou desporto; inclui ou não pernoites; inclui viagens de um dia para outras regiões de turismo, durante o qual o visitante ou participa no ciclismo ativo, ou é um espectador de um evento de ciclismo.(SOUTH AUSTRALIAN TOURISM COMMISSION, 2005 <i>apud</i> LAMONT, 2009).	Essa definição inclui os eventos e competições ciclísticas. Porém, nos eventos, envolve participante ativo como também o expectador que pode não ser um turista com foco no cicloturismo. (LAMONT, 2009).

Fonte: Elaboração própria.

Após análise crítica dos conceitos e definições existentes de turismo de bicicleta, uma nova definição técnica é proposta por Lamont (2009, p. 21), considerando o turismo de bicicleta, ou cicloturismo, como “viagem para fora do local de residência de um indivíduo, de que a participação ativa ou passiva tem o ciclismo como principal objetivo da viagem”.

Esta nova definição amplia a relação entre o ciclismo e turismo, justificando a inclusão de pessoas que viajam com a finalidade de se engajar no ciclismo competitivo, além de pessoas que viajam especificamente para observar eventos de ciclismo, como também pessoas que utilizam a bicicleta como seu principal modal de transporte na viagem. Porém o autor faz uma ressalva de que para pesquisas e análises do benefício do cicloturismo em regiões específicas

seria prudente separar turistas que pernoitam no destino dos que passam o dia (LAMONT, 2009).

Portanto, para a presente pesquisa, o cicloturismo é resultado da relação entre ciclismo e turismo. Dessa forma considerou-se a definição de ciclismo, turismo, turista e visitante de um dia. Sendo o ciclismo a arte de andar de bicicleta (FERREIRA, 1975); e o turismo as atividades de pessoas que viajam para locais que não sejam o de sua residência, por variadas motivações, entre elas lazer e negócios, por um período inferior a um ano (OMT, 2003a). Observa-se na definição de turismo que quando é mencionado, “atividades de pessoas”, as pessoas são os visitantes, que conforme já citado, podem ser turistas, quando há pernoite no destino, e visitantes de um dia quando não há pernoite no destino visitado (OMT, 2003). Da mesma forma é possível definir cicloturismo e cicloturista. O cicloturismo é o resultado da relação do ciclismo com o turismo, viagem, onde a bicicleta, não é o único, mas o principal meio de transporte da viagem. Sendo assim, o cicloturista pode ser considerado um tipo de turista que utiliza a bicicleta com principal meio de transporte durante sua viagem. Porém o que diferencia o turista do visitante de um dia é a permanência no destino, dessa forma, para a presente pesquisa é o que diferencia cicloturista, de ciclista de lazer. O Cicloturista é o ciclista que permanece por pelo menos 24 horas no destino, já o ciclista de lazer não pernoita no local visitado.

Sendo assim a definição de cicloturista e cicloturismo que será considerada para a presente pesquisa é a de Ritchie (1998) que afirma que o turismo de bicicleta ou cicloturismo deve ser definido como uma atividade que é realizada por aqueles que estão viajando por mais de 24 horas ou uma noite, longe de seu local de residência e para quem a bicicleta é parte integrante da viagem.

No ciclismo outra característica que deve ser levada em consideração é a motivação. O uso da bicicleta, conforme já citado, pode estar relacionado a viagens utilitárias, ou seja, como meio de transporte diário, a atividade física e ao lazer (SALDANHA, 2017; 2017a). Considerando as definições de cicloturismo e ciclismo, como também suas motivações, sendo o turismo também uma forma de lazer, é possível presumir que o cicloturista também é um ciclista, porém o ciclista nem sempre é um cicloturista.

3.3 ARRANJOS PRODUTIVOS LOCAIS

As aglomerações sejam produtivas, científicas, tecnológicas e/ou inovativa tem como principal característica a proximidade geográfica entre os agentes econômicos, políticos e sociais. Nesse sentido inclui tanto empresas como outras instituições e ou organizações públicas

e privadas. Uma associação importante ao termo aglomeração está na formação de economias, as chamadas economias de aglomerações que por meio da proximidade geográfica, têm vantagens competitivas no acesso a matérias-primas, equipamentos, serviços e mão-de-obra. No caso de micro e pequenas empresas é uma grande vantagem para que se mantenham e se fortaleçam no mercado (LASTRES; CASSIOLATO, 2004).

No âmbito internacional, o interesse em vantagens competitivas e inovativas relacionadas à localização geográfica das empresas, ressurgiram na década de 1970, com base em experiências positivas de economias regionais que interagiam localmente. Entre essas experiências é possível citar como exemplos clássicos os distritos industriais italianos e o Vale do Silício, entre outros (MARINI; SILVA, 2012; CABRAL JUNIOR, 2008).

Os distritos industriais na Itália tiveram destaque quando pequenas unidades produtivas desprovidas de estruturas de comercialização, de escala produtiva, de acesso a crédito, conseguiram atrair parte do mercado interno e internacional e dessa forma obtiveram maiores lucros e criaram novos empregos. A produção era fracionada, porém o que dava originalidade a um distrito industrial é a relação entre atividade produtiva e vida comunitária. Essa simbiose constitui uma rede de atividades fortemente integradas e capazes de gerar identidade e motivação (BECATTINI, 1999).

Também é possível encontrar uma diversidade de terminologias entre as quais podemos citar: distritos industriais, tecnopólos, *millieux innovateurs*, sistemas produtivos locais, sistemas locais de produção, *clusters*, arranjos produtivos locais (MARINI; SILVA, 2012). Ao presente estudo, convém conceituar *clusters* e arranjos produtivos locais (APLs). O termo *Cluster* é conhecido tanto nacional como internacionalmente. Segundo Michael Porter (1998), os *clusters* são concentrações geográficas de empresas e instituições interconectadas em um campo particular. São empresas e instituições independentes e informalmente ligadas representando uma forma organizacional estratégica que oferece vantagens em eficiência, eficácia e flexibilidade.

No Brasil, a abordagem sobre aglomerados ganhou destaque como arranjos produtivos locais (APLs) a partir de 1990, por intermédio do Ministério da Ciência e Tecnologia (MCT), por meio da discussão de como auxiliar esses aglomerados pelo intermédio de políticas pública. (COSTA, 2010). O conceito de APL foi elaborado por um grupo de pesquisadores que formam a Rede de Pesquisa de Sistemas Locais de Produção e Inovação do Instituto de Economia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), a RedeSist, rede de pesquisa interdisciplinar que foi formalizada em 1997. Sua sede está localizada junto ao Instituto de Economia da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Conta com a participação de várias universidades de

origem nacionais como também da América Latina, África, Europa e Ásia, em suas pesquisas. A RedeSist é coordenada por Jose Eduardo Cassiolato e Helena M. M. Lastres, principais referência quando o assunto é APL (REDESIST, 2019).

O conceito de APL é o seguinte:

Aglomerações territoriais de agentes econômicos, políticos e sociais – com foco em um conjunto específico de atividades econômicas – que apresentam vínculos mesmo que incipientes. Geralmente envolvem a participação e interação de empresas – que podem ser desde produtoras de bens e serviços finais até fornecedoras de insumos e equipamentos, prestadoras de consultorias e serviços, comercializadoras, clientes, entre outros, e suas variadas formas de representação e associação. Incluem também diversas outras instituições públicas e privadas voltadas para a formação e capacitação de recursos humanos (escolas técnicas e universidades), pesquisa, desenvolvimento, engenharia, política, promoção e financiamento. (LASTRES; CASSIOLATO, 2004, p. 3-4)

A origem dos APLs está associada à história do local e a construção ou resgate de identidades. A criação de vínculos no território é outra característica na formação dos arranjos, considerando a base social, econômica, cultural e política em comum (LASTRES; CASSIOLATO, 2004). Os arranjos produtivos locais, considerando os mais diversos segmentos, apresentam características em comum, a saber: aglomeração geográfica e setorial de pequenas e médias empresas; vínculo interativo entre os atores locais; cooperam entre si e com o meio; buscam ganhos por meio da eficiência coletiva e vantagem competitiva mediante processo de aglomeração. Ou seja, as dinâmicas existentes em um arranjo produtivo local são resultados das interações entre capital social, governança local, políticas públicas, ações conjuntas e as externalidades (MARINI; SILVA, 2012). Cassiolato e Lastres (2003), reafirmam que a interação, sendo resultado da proximidade geográfica e setorial, facilita a competitividade e as práticas de cooperação.

Entre as diversas características de um APL, abaixo são consideradas algumas, pertinentes ao presente estudo, e que segundo o FIESP e MDIC (2007), e Lastres e Cassiolato (2004), julgam ser os componentes necessários em um APL:

- **Empresas:** é necessária a existência de um setor produtivo, o qual deve promover o desenvolvimento da região no qual o aglomerado está situado.
- **Dimensão territorial:** define o recorte espacial do APL que pode ser município ou áreas de um município; conjunto de municípios; microrregião; conjunto de microrregiões, entre outros. Tanto a proximidade como a concentração geográfica conduzem a um compartilhamento de visões econômicas, sociais, culturais, inovativas e competitivas;

- **Diversidade de atividades e atores econômicos, políticos e sociais:** participação e interação entre empresas como também entre suas variadas formas de representação, associações e organizações públicas e privadas;
- **Ações conjuntas, Cooperação e aprendizado:** as ações conjuntas são o principal diferencial, pois é por meio dessas ações conjuntas no APL, que se obtêm melhores resultados para o todo. A cooperação é o trabalho em comum por meio de uma relação de confiança. E a aprendizagem está relacionada à construção de diferentes tipos de conhecimento, competências e habilidades, não estando limitado o acesso a informação.
- **Inovação:** está diretamente relacionada ao aprendizado, pois o processo inovativo se origina por meio do conhecimento, sendo a inovação, fator básico de competitividade econômica sustentável, associada às transformações de longo prazo na economia e na sociedade.
- **Competitividade:** a competitividade está na capacidade de interação entre as empresas por meio do planejamento estratégias perante sua concorrência e dessa forma amplia sua vantagem competitiva, como também amplia ou conserva, de forma duradoura, uma posição sustentável no mercado.

Costa (2010, p.126-127) compartilha dessas características e conceitua os arranjos produtivos locais (APLs) como sendo:

[...] um espaço social, econômico e historicamente construído através de uma aglomeração de empresas (ou produtores) similares e/ou fortemente inter-relacionadas, ou interdependentes, que interagem numa escala espacial local definida e limitada através de fluxos de bens e serviços. Para isto, desenvolvem suas atividades de forma articulada por uma lógica socioeconômica comum que aproveita as economias externas, o binômio cooperação-competição, a identidade sociocultural do local, a confiança mútua entre os agentes do aglomerado, as organizações ativas de apoio para a prestação de serviços, os fatores locais favoráveis (recursos naturais, recursos humanos, cultura, sistemas cognitivos, logística, infraestrutura etc.), o capital social e a capacidade de governança da comunidade.

De forma resumida, a Federação das Indústrias de São Paulo e o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio (FIESP; MDIC, 2007) definem APL como um conjunto de empresas e de outros atores sociais, políticos, econômicos, localizados em uma mesma região, com atividade produtiva do mesmo segmento. A relação entre esses atores deve representar vínculos expressivos de produção ou prestação de serviços, cooperação, interação e aprendizagem. Nos APLs, a governança também é importante. Dessa forma, no Brasil, para o Governo Federal um APL necessariamente deve contemplar as seguintes características: número significativo de empresas e indivíduos que trabalham em torno de uma atividade

predominante; e compartilhar formas percebidas de cooperação e governança. Governança no sentido de orientar e ou coordenar as interações que acontecem em função dos APLs. Há diferentes formas de governança e hierarquia nos APLs. Dessa forma governança está relacionada as diversas formas que os indivíduos e as organizações resolvem seus problemas em comum (FIESP/MDIC, 2007; LASTRES; CASSIOLATO, 2004).

Há uma similaridade, que pode ser observada na literatura, entre *cluster* e arranjo produtivo local (CAPORALI; VOLKER, 2004; LASTRES; CASSIOLATO, 2004; TOMAZZONI, 2007; SOUZA, 2004). Cunha e Terra (2008, p.11) afirmam que “clusters e arranjos produtivos locais, apesar de parecerem semelhantes em um primeiro momento, não são inteiramente iguais, não possuem a mesma natureza e nem a mesma essência”. E complementam que os “APLs seriam dotados de capitais socioeconômicos nas suas relações, diferentemente de clusters, que estão ligados, quase que exclusivamente, à obtenção final de capital econômico” (2008, p.19). Nos APLs há predominância de pequenas e médias empresas “a ênfase é colocada no fato de que grande parte da produção e do emprego é gerada por empresas de pequeno e médio porte” (CAPORALI; VOLKER, 2004, p. 232). Ou seja, o que difere *cluster* de APL é fato de que nos arranjos produtivos locais (APLs) a maior concentração é de micros e pequenas empresas que de maneira integrada estimulam o desenvolvimento endógeno (SACHS, 2003).

Lastres e Cassiolato (2004), apontam que os *clusters* em algumas concepções dão maior ênfase aos aspectos da concorrência do que da cooperação; a inovação é vista de forma simplificada limitada a aquisição de novos equipamentos e por fim não contemplam outros agentes, além das empresas, tais como as organizações de ensino e pesquisa, apoio técnico promoção, entre outros. A autora, Lastres (2004, p. 5), acrescenta que os APLs dão ênfase ao território considerando, além da proximidade geográfica, processos específicos de aprendizado, capacitação e inovação.

A ênfase em sistemas e arranjos produtivos locais privilegia a investigação das relações entre conjuntos de empresas e destes com outros atores; dos fluxos de conhecimento, em particular, em dimensão tácita; das bases dos processos de aprendizado para as capacitações produtivas, organizacionais e inovativa; da importância da proximidade geográfica e identidade histórica institucional, social e cultural como fontes de diversidade e vantagem competitiva.

Segundo Cardoso (2014), cada APL tem características próprias as quais estão relacionadas à suas origens, contexto econômico, cultural, social e inclusive quanto ao grau de desenvolvimento. Nesse sentido os APLs podem ser classificados em três níveis:

1) Arranjos incipientes: são os arranjos desarticulados com carência de liderança. Há falta de integração e ausência de instituições que possam auxiliar em pesquisas e dessa forma contribuir com inovações no processo produtivo.

2) Arranjos em desenvolvimento: arranjos desse nível são importantes para o desenvolvimento local, pois atraem novas empresas e por meio dos resultados incentivam investimentos em competitividade e inovação. As lideranças são capacitadas e defendem interesses regionais.

3) Arranjos desenvolvidos também chamados de sistemas produtivos e inovativos locais (SPILs), que segundo Lastres e Cassiolato (2004), está relacionada aos arranjos que mantém interdependência, articulação e vínculos bem estruturados que resultam em interação, cooperação e aprendizagem. E dessa forma geram capacidade inovativa endógena e competitividade no desenvolvimento local. Segundo estudos coordenados pela RedeSist, os APLs seriam uma estágio anterior aos sistemas produtivos e inovativos locais (SPILs).

No Brasil, por intermédio da portaria de número 200 de 03/08/04, reeditada em 24/10/2005, 31/10/2006, e 28/04/2008 foi criado ao Grupo de Trabalho Permanente para Arranjos produtivos locais (GTP APL), coordenado pelo Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC). O grupo de trabalho (GT) é composto 34 instituições governamentais e não-governamentais de abrangência nacional, dentre as quais 12 são Ministérios. Há também os comitês técnicos (CT), criados pelo GT para tratar de assuntos específicos. Os CTs vigentes são: (1) Comitê da Rede APL Mineral; (2) Comitê das Rotas de Integração; e (3) Comitê da Rede APL de TICs – Cidades Inteligentes. Como também há os Núcleos de Apoio aos APLs, cujo objetivo é melhorar a comunicação entre o GT e os APLs. Os núcleos são os parceiros locais do GTP APL formado por instituições bastante diversificadas: Governo Estadual; Sistema S; Instituições financeiras; Setor empresarial; Sistema C&T; e Trabalhadores, com atuação em APLs (MDIC, 2018).

Segundo o último recenseamento realizado em 2015 pelo MDIC (2018) o Brasil possuía um total de 677 APLs formais. Por região, o MDIC apresenta as seguintes informações:

- Nordeste, 210 APLs, com um total de 41.373 empresas e 678.294 empregos gerados;
- Sudeste, 170 APLs, com um total de 85.305 empresas e 1.345.686 empregos gerados;
- Norte, 123 APLs com um total de 48.309 empresas e 409.764 de empregos gerados;

- Centro-Oeste, 91 APLs com um total de 79.848 empresas e 536.356 de empregos gerados;
- Sul, 83 APLs com um total de 36.663 empresas e 661.420 de empregos gerados.

São 59 setores produtivos. Variedade que está diretamente ligada à diversidade brasileira. Os principais setores são: cerâmica e gesso, moveleiro, vestuário (têxtil, confecções e calçados), metal mecânico e agroindústria (MDIC, 2018).

A abordagem dos APLs não deve ficar restrita ao setor produtivos considerando também a prestação de serviços. As especificidades locais, que variam de acordo com o território, devem ser consideradas (CASSIOLATO; LASTRES, 2003; LASTRES; CASSIOLATO, 2010). Nesse sentido é possível afirmar que a interação de um APL turístico cujo segmento é o turismo de aventura situado no norte de Santa Catarina pode não ser a mesma de um APL turístico situado no sul de Santa Catarina.

No mercado turístico o conceito de *cluster* turístico é muito conhecido. Segundo Beni (2004, p. 99) um *cluster* turístico é:

Um conjunto de atrativos com destacado diferencial turístico concentrado num espaço geográfico contínuo ou descontínuo dotado de equipamentos e serviços de qualidade, de eficiência coletiva, de coesão social e política, de articulação da cadeia produtiva e de cultura associativa, e com excelência gerencial em redes de empresas que geram vantagens estratégicas comparativas e competitivas.

Porém, como muito bem observa Fuini (2012), é possível situar o contexto de APL por meio das interações em um circuito turístico considerando sua associação ao aproveitamento dos recursos regionais por meio da oferta de serviços e infraestrutura turística que permitem maximizar os benefícios econômicos e socioculturais advindos dos fluxos turísticos. Segundo Costa, Sawyer, e Nascimento (2009), os APLs turísticos são uma alternativa para o desenvolvimento de regiões e promotores de vantagens competitivas.

Os Circuitos Turísticos, não muito diferentes dos APLs, são compostos por municípios próximos entre si, que se associam em função de interesses e possibilidades de explorar 60 turisticamente seus respectivos patrimônios históricos, culturais e naturais, assim como outros bens afins. É indispensável que pelo menos um desses municípios disponha da infraestrutura necessária para receber turistas, de modo que os turistas possam desfrutar os atrativos dos demais municípios. (FUINI, 2010, p. 59-60)

Segundo Sampaio, Alves e Zechner (2008), considerando o desenvolvimento sustentável, crescem o número de APLs do segmento turístico com o objetivo de um desenvolvimento cooperado e compartilhado, cujo fator determinante é o arranjo institucional, ou seja, a interação e participação entre os membros integrantes do APL. A participação local é de extrema importância, pois valoriza o conhecimento local adequando o planejamento a realidade local.

Nesse contexto surge o arranjo socioprodutivo de base comunitária (APL.Com), que tem a seguinte definição: “é um micro empreendimento compartilhado no qual se vislumbra a possibilidade de superação da competitividade utilitarista econômica e se privilegiam ações no âmbito de uma rede horizontal de cooperação” (SAMPAIO *et al.*, 2005, p. 289). Um APL.Com mantém as características básicas de um APL, porém tem seu diferencial na participação dos elementos do arranjo institucional e no associativismo existentes entre seus membros. Assim como todos os empreendimentos devem seguir prósperos e lucrativos para que todos possam ser beneficiados. Esse tipo de orientação é válido principalmente em APL.Com do segmento turístico (SAMPAIO; ALVES; ZECHNER, 2008). Os autores afirmam que “é fundamental que o destino turístico com suas paisagens naturais, a cultura local e os prestadores de serviços que lhe são inerentes, sejam atrativos (em sua totalidade), e não apenas basear-se em um empreendimento específico.” (SAMPAIO; ALVES; ZECHNER 2008, p.39).

Porém, é importante destacar que a maioria dos APLs tem origem autônoma, ou seja, surgem por meio do aproveitamento das vantagens territoriais que permitiram o surgimento de estruturas produtivas com um número significativo de empresas. A especialização regional observada na maioria das regiões foi consolidada antes de se tornar objeto de interesse do poder público por meio de políticas públicas de incentivo (BENI, 2006).

3.4 DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO

Da relação entre turismo e desenvolvimento regional, panorama internacional, a pesquisa bibliométrica, após aplicação de todos os filtros e refinamento dos artigos, resultou em um total de 23 artigos. Os trabalhos estão indicados, de forma resumida, no Quadro 5.

Quadro 5 - Turismo e Desenvolvimento Regional – cenário internacional

Autores	Título	Periódico	Local estudado
SANTOS; PEREIRA, 2018.	Governance of Tourism in Campo das Vertentes, MG, Brazil: a path to regional development?	RB TUR – Revista brasileira de pesquisa em turismo.	Campo das Vertentes - MG
ROGERSON, 2015.	Tourism and regional development: The case of South Africa's distressed areas	Taylor & Francis	África do Sul
PETREVSKA, 2012.	Tourism contribution to regional development: best practice in macedonia	Journal of Community Positive Practices	Macedônia

SCUTARIU, 2016.	Statistical Analysis of Correlations among Regional Tourism Indicators in Romania	Economic Insights-Trends and Challenges	România
AFRODITA, 2012.	Models of tourist development in the context of regional development	The annals of the University of Oradea	
SCUTARIU, 2012.	Measuring the Regional Tourism Activity in Romania: an EU Pre- and Post-Accession Comparative Analysis	Economic Insights-Trends and Challenges	România
SCUTARIU; NEDELEA, 2008.	The regional development and the sustainable tourism in Romania	Annals of the University of Oradea, Economic Science Series	România
CURIC; GLAMUZINA; OPACIC, 2012.	Contemporary Issues in the Regional Development of Tourism in Croatia	Croatian geographical bulletin	Croácia
PETREVSKA, 2015.	Assessing tourism development: the case of Krushevo, Macedonia	Economic Development/Ekonomiski Razvoj	Macedônia
MITRUT; CONSTANTIN, 2009.	Quantitative and qualitative dimensions of tourism contribution to regional development in Romania. The case of cultural tourism.	Economic Computation and Economic Cybernetics Studies and Research	România
BOLDEA; LAVRITS; IONUT, 2010.	Regional Economic Growth Through Tourism. The Case Of Region West	Annals of Faculty of Economics	România
WILLIAMS, 2016	Economic Impacts from Development of the Coastal Town in Queensland on Tourism and Regional Economy	Resources	Queensland
BUTNARU & MINUT, 2012	Tourism and regional development-the case of Romania	Centre for European Studies (CES) Working Papers	România
SOHN et al, 2017.	The elements that characterize the tourism cluster in Balneário Camboriú, Santa Catarina, Brazil.	Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo	Balneário Camboriú
SCUTARIU; HAPENCIUC, 2008.	The tourism in view of regional development in the North-East region of Romania	The USV Annals of Economics and Public Administration	România
IONESCU; CURPAN; ADUMITROAEI, 2013	Tourism and Cultural Heritage: Sector Priorities of Regional Development Policy within Bucharest-Ilfov Region	Acta Universitatis Danubius	România
REPIK, 201.	On the issue of growth and development within the context of tourism	Czech Journal of Tourism	
FERREIRA; ESTEVAO, 2009.	Regional competitiveness of a tourism cluster: A conceptual model proposal	Encontros científicos– Tourism & management studies	
FUNDEANU, 2015.	Innovative Regional Cluster, Model of Tourism Development	Procedia Economics and Finance	România
SCUTARIU; CIOTIR, 2011.	A comparative analysis of the Romanian development regions, in terms of economic and tourism indicators.	The USV Annals of Economics and Public Administration	România

XAVIER <i>et al.</i> , 2012.	Potencialidades para a formação de uma rede de turismo no município de Ouro Preto	PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural	Ouro Preto
TABAYASHI, 2010.	Regional Development owing to the Commodification of Rural Spaces in Japan	Geographical review of Japan series B	Japão
CIOTIR; SCUTARIU, 2009.	A statistical analysis of the North-east region of Romania compared to the others in terms of tourist activity	The USV Annals of Economics and Public Administration	Romênia

Fonte: Elaboração própria.

Dos artigos selecionados para identificar o cenário acadêmico internacional entre turismo e desenvolvimento regional, três artigos são direcionados a estudos de casos brasileiros (SANTOS; PEREIRA, 2018; SOHN *et al.*, 2017; REIS XAVIER *et al.*, 2012).

Santos e Pereira (2018) abordam um tema de destaque na relação entre turismo e desenvolvimento regional que é a Governança nos circuitos turísticos. Entre as características de uma região estão as características políticas e administrativas onde a governança desempenha importante papel por estar relacionada a integração, descentralização do poder e planejamento participativo. O estudo afirma que a governança é especialmente importante na gestão turística regional na perspectiva do turismo ser uma atividade indutora do desenvolvimento, levando em consideração que é necessário superar disputas políticas entre os municípios, pois a mesma compromete a articulação sustentada em valores e potencialidades que resultam no desenvolvimento regional.

Os estudos de Xavier *et al.*, (2012) e Sohn *et al.*, (2017) abordam a relação entre turismo e desenvolvimento regional mediante a criação de redes e clusters turísticos. Considerando que ambos surgem a partir de objetivos comuns. Os textos abordam a necessidade de conhecer a articulação entre as empresas que por meio da cooperação proporcionam ações positivas para o desenvolvimento. Xavier *et al.*, (2012) afirmam que tanto as redes de turismo como também os clusters turísticos têm objetivos em comum e podem impactar de forma positiva as regiões mediante o fortalecimento da atividade turística. O turismo por ser uma atividade fragmentada e que mantém relação com inúmeras atividades de outros setores, intensifica a necessidade de integração entre os atores envolvidos. Dessa forma, as redes ou clusters turísticos possibilitam uma melhor compreensão das relações e influências que cada categoria de serviço tem sobre o outro, permitindo uma visão mais ampla de como as redes de empresas contribuem para a qualificação da oferta ampliando as vantagens competitivas de determinado território.

A maioria dos artigos fichados tem seu recorte espacial na Romênia. (SCUTARIU; HAPENCIUC, 2008; SCUTARIU; NEDELEA, 2008; CIOTIR; SCUTARIU, 2009; MITRUT;

CONSTANTIN, 2009; BOLDEA; LAVRITS; IONUT, 2010; SCUTARIU; CIOTIR, 2011; BUTNARU; MINUT, 2012; SCUTARIU, 2012; IONESCU; CURPAN; ADUMITROAEI, 2013; FUNDEANU, 2015; SCUTARIU, 2016).

Na Romênia, a política do desenvolvimento regional é à base da elaboração de estratégias e políticas regionais. A regionalização tornou-se uma tendência comum na evolução da organização territorial dos estados europeus que se uniram à União Europeia (EU). São as regiões que representam as estruturas responsáveis pela garantia da qualidade de gestão dos estados, membros da União Europeia. O desenvolvimento regional não representa só o aumento e a diversificação das atividades econômicas, o aumento dos investimentos do setor privado, a contribuição em diminuição do desemprego e melhoria de vida, mas todo um ambiente de apoio e adaptação das ações duráveis que se relacionam com as potencialidades de cada região (CIOTIR; SCUTARIU, 2009).

O turismo também é considerado um fator essencial no processo de desenvolvimento regional, na União Europeia (EU), e é por esse motivo que está presente no Programa Operacional Regional, como parte importante da política de desenvolvimento regional. A política de desenvolvimento regional da UE visa diminuir os desequilíbrios regionais existentes, ao mesmo tempo estimular um desenvolvimento equilibrado e a revitalização das áreas com atraso no desenvolvimento (SCUTARIU, 2012).

No Programa Regional Operacional 2007-2013 que foi um dos Programas Operacionais romenos acordados com a UE, o turismo fazia parte dos 6 eixos prioritários que eram estratégicos para o desenvolvimento regional romeno (CIOTIR; SCUTARIU, 2009). Os estudos de Scutariu e Hapenciuc (2008) confirmam que o desenvolvimento do turismo local deve ser feito com o apoio das autoridades locais, que devem levar em consideração que há efeitos positivos, como também efeitos negativos do turismo. Por meio de um planejamento cuidadoso e uma gestão inteligente, os benefícios podem ser maximizados e os problemas minimizados. Assim, pode ser realizado um desenvolvimento duradouro do setor turístico pela proteção do meio ambiente e da cultura local. No nível regional, para um desenvolvimento duradouro do turismo, os autores sistematizam alguns objetivos para o turismo romeno: (1) modernização das ofertas turísticas; (2) desenvolvimento de produtos regionais; (3) qualificação de mão-de-obra e serviços; (4) articulação entre setor público e privado.

Petrevska (2012; 2015), avalia a importância do turismo para o desenvolvimento regional na Macedônia. O turismo tem grandes impactos econômicos e sociais a nível regional e local e é uma das maiores fontes de criação de emprego. Porém, um dos desafios identificados em suas pesquisas é o de estabelecer diretrizes estratégicas e viáveis que orientem o

desenvolvimento e estabeleçam mecanismos para melhorar a competitividade e a qualidade do turismo a nível regional e local. Nesse sentido, sugere que é preciso concentrar forças em alguns pontos: (1) Nas políticas públicas voltadas para investimentos específicos que é adaptado de acordo com as necessidades de cada região; (2) Concentrar esforços no aumento da capacidade turística de alojamento e da taxa de ocupação das unidades habitacionais; (3) incentivos fiscais, ou seja, aumentar a renda do turismo por meio de subsídios ou deduções fiscais como condição prévia para investimentos turísticos. Além disso, afirma que o turismo deve ter uma posição considerável nos programas regionais assim como deve ser utilizado estrategicamente como oportunidade de desenvolvimento.

Outra pesquisa analisada foi a de Curic, Glamuzina, e Opacic (2012) que refere-se à polarização do desenvolvimento turístico indicando a concentração do fluxo turístico na região litorânea da Croácia, tendo baixas demandas nas demais regiões. Tal situação é a causa de vários problemas nas regiões litorâneas, resultado de uma excessiva concentração da atividade turística durante a alta temporada. Esses problemas são visíveis por meio do congestionamento rodoviário, a falta de lugares de estacionamento, engarrafamentos nos portos e até mesmo reduções de água em determinados destinos à beira-mar. A fragmentação do setor turístico na Croácia tem mostrado ainda mais efeitos negativos: a crise entre as grandes empresas de turismo (operadores turísticos), os pequenos empresários são muitas vezes relutantes em investir no setor em função das incertezas decorrentes do forte nível de sazonalidade no setor turístico (com picos em julho e agosto).

Segundo os autores, o processo de concentração corrente no caso do turismo Croata não pode ser observado como algo de fácil resolução. É preciso identificar se é possível redirecionar o desenvolvimento do turismo, onde o ponto de partida citado pelos autores Curic, Glamuzina, e Opacic (2012), é a revisão das políticas públicas aplicadas ao desenvolvimento como um todo. Além disso citam como possíveis soluções a segmentação da atividade turística e a interação entre os destinos turísticos.

Os estudos de Rogerson (2015), direcionados para realidade da África do Sul, de Tabayashi (2010), direcionado ao Japão e de Williams (2016), direcionado a Queensland, na Austrália, abordam discussões em torno dos benefícios do turismo na mercantilização dos espaços. No Japão o desenvolvimento do turismo rural por meio da oferta de experiências agrícolas, promoveu produtos e mercados agrícolas, bem como restaurantes que servem comida produzida localmente (TABAYASHI, 2010).

Na África do Sul, o desenvolvimento desigual é uma forte característica e recentemente foram elaboradas políticas para o desenvolvimento do turismo como promotor do

desenvolvimento regional nas áreas mais carentes. As evidências da pesquisa aplicada confirmam que o planejamento para o turismo funcionar como um veículo para o desenvolvimento regional, ao invés de simplesmente promover o crescimento econômico, está em seu estágio inicial. Embora o turismo possa ser uma ferramenta potencial para o desenvolvimento regional, pode também ser uma estratégia para fortalecer outros setores (ROGERSON, 2015).

O estudo de Williams (2016) direcionado a Queensland na Austrália, igualmente sugere a conexão de outros setores ao setor turístico para que ambos contribuam para o seu desenvolvimento aumentando a geração de renda e vagas de empregos diretos e indiretos.

Afrodita (2012), Ferreira e Esteveao (2009), e Fundeanu (2015), por meio de suas pesquisas afirmam ser o *cluster* a melhor forma de relacionar turismo e desenvolvimento regional. No segmento turístico, podem ser estabelecidos grupos de turismo, formas associativas como operadores turísticos, agentes de viagens, guias turísticos locais, fornecedores nacionais e internacionais, indústria do lazer, empresas de transporte, universidades, instituições de formação e outras organizações relevantes que trabalham juntos com o objetivo de alcançar vantagens competitivas (FUNDEANU, 2015). A aplicação do conceito de *cluster* para a indústria do turismo é extremamente apropriado, dado que o produto interage com as bases locais, promove ações conjuntas de empresas inter-relacionadas e leva à formação de aglomerados (FERREIRA; ESTEVÃO, 2009).

No artigo de Repik (2015), o autor apresenta a discussão entre crescimento e desenvolvimento que é uma discussão frequente no meio acadêmico. O autor defende que a relação do turismo com o desenvolvimento vai além, e que apesar de ser uma atividade que tem um crescimento rápido e contínuo com inúmeros reflexos econômicos, também tem reflexos sociais e culturais. O que pode ser justificado pelo fato do turismo estar interligado a inúmeros setores.

Da relação entre turismo e desenvolvimento regional, panorama nacional, a pesquisa bibliométrica, após aplicação de todos os filtros e refinamento dos artigos, resultou em um total de 3 artigos. Os trabalhos estão indicados, de forma resumida, no Quadro 6.

Quadro 6 - Turismo e Desenvolvimento Regional – cenário nacional

Autores	Título	Periódico	Local estudado
SILVA; OLIVEIRA; SILVA, 2018.	Turismo e Desenvolvimento regional: o Brejo Paraibano como Destino Turístico	Revista FSA – Faculdade Santo Agostinho	Região Turística do Brejo - Paraíba
SANTOS; HANAOKA, 2015.	Turismo e desenvolvimento regional: atrativos turísticos	Revista Observatório, Palmas	Vale Histórico na Estrada Real – Caminho Novo da Piedade.
BAPTISTA; PEREIRA; SONAGLIO, 2016.	Dinâmica do setor turístico em Ponta Porã – MS, Brasil	RITUR - Revista Iberoamericana de Turismo	Ponta Porã – MS, Brasil

Fonte: Elaboração própria.

Os estudos de Silva, Oliveira e Silva (2018) e Santos e Hanaoka (2015), relacionam o desenvolvimento ao crescimento econômico, a preservação do ambiente natural, social e histórico-cultural. E nesse sentido, Santos e Hanaoka (2015), enfatizam a necessidade de um olhar holístico para o turismo considerando-o em sua totalidade, para que, além de resultados econômicos, possam contribuir para a preservação do ambiente natural e cultural, gerando mais impactos positivos que negativos. Justificam a relevância da atividade turística para o desenvolvimento por meio de sua característica intersetorial, ou seja, sua relação com os demais setores da economia, bem como seu efeito multiplicador relacionado ao aumento da oferta que contribui para geração de renda, diminuição do desemprego e aumento de investimentos e melhorias nos destinos turísticos que beneficiam além dos visitantes, a população local.

Tanto Santos e Hanaoka (2015), como Silva, Oliveira e Silva (2018), concluem a necessidade da interação e da criação de redes entre poder público, iniciativa privada e comunidade local. As semelhanças entre cidades de uma região, e a articulação entre os envolvidos, possibilitam a formação de um circuito turístico utilizando seu diferencial como estratégia de desenvolvimento regional (SANTOS; HANAOKA, 2015).

A pesquisa de Baptista, Pereira e Sonaglio (2016), cujo título é “Dinâmica do setor turístico em Ponta Porã – MS, Brasil”, afirma que diante da relevância da atividade turística para o desenvolvimento da cidade e da necessidade de diversificar a oferta e desempenhar uma gestão integrada e participativa, identificou características, por meio de uma pesquisa quantitativa, que indicou a viabilidade da formação de um arranjo produtivo local (APL).

3.5 DESENVOLVIMENTO REGIONAL E ARRANJO PRODUTIVO LOCAL

Da relação entre arranjo produtivo local e desenvolvimento regional, panorama internacional, a pesquisa bibliométrica, após aplicação de todos os filtros e refinamento dos artigos, a pesquisa resultou em um total de 4 artigos. Os trabalhos estão indicados, de forma resumida, no Quadro 7.

Quadro 7 - Cluster e Desenvolvimento Regional – cenário internacional

Autores	Título	Periódico	Local estudado
TVARONAVICIENE; RAZMINIENE, 2017.	Towards competitive regional development through clusters: approaches to their performance evaluation	Journal of Competitiveness	Lituânia e Letônia
GARANTI; BERZINA, 2013.	Regional cluster initiatives as a driving force for regional development.	European Integration Studies	
JANKOWIAK, 2013.	Micro, Small and Medium Enterprises Clusters And The Regional Development-Case Of India	Research Papers of the Wroclaw University of Economics/Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wroclawiu,	Índia
PETRONELA; COJANU, 2013.	Supporting regional competitiveness through innovation. Case study: Sud Muntenia	Journal of International Studies	Romênia

Fonte: Elaboração própria.

As pesquisas de Garanti e Berzina (2013), Tvaronaviciene e Razminiene (2017) e Petronela e Cojanu (2013), têm como base principal, a discussão sobre *clusters* e desenvolvimento regional com foco na competitividade, onde as características que definem um *cluster* se tornam vantagens competitivas. O principal autor citado para fundamentar as pesquisas de *cluster* é Michael Porter (1998), que é também responsável pela popularização da definição de *cluster*.

O estudo de Jankowiak (2013) relaciona a formação de *clusters* ao desenvolvimento regional na Índia. O debate está direcionando para a ampla influência que os *clusters* têm na capacidade de inovação das pequenas e médias empresas, o que conseqüentemente, reflete na competitividade regional. Consideram o cluster uma plataforma de aprendizagem, onde há trocas importantes e necessárias sobre o contexto no qual estão inseridas as empresas e demais organizações.

Da mesma forma, para compreender o cenário nacional das pesquisas entre arranjo produtivo local e desenvolvimento regional foi realizado um levantamento bibliométrico na

base de dados da EBSCO. Após aplicação de todos os filtros e refinamento dos artigos, a pesquisa resultou em um total de 1 artigo, o qual está indicado no Quadro 8.

Quadro 8 - Arranjo produtivo local e Desenvolvimento Regional – cenário nacional

Autor	Título	Periódico	Local estudado
VIEIRA, 2017.	DESAFIOS E PERSPECTIVAS DOS APLS DE SEGUNDA GERAÇÃO.	Mercator	

Fonte: Elaboração própria.

O artigo selecionado, escrito por Vieira (2017), está em consonância com o que foi exposto como resultado do cenário internacional entre *cluster* e desenvolvimento regional, no que se refere à capacidade que um APL tem de estimular o desenvolvimento partindo dos resultados da interação que aglomerado produtivo proporciona. Porém, Vieira (2017), vai além e afirma que o cenário brasileiro apresenta a necessidade da formulação de políticas públicas para APLs de forma sistêmica, contribuindo assim, com o desenvolvimento regional.

Foi a partir do ano de 1999, segundo Vieira (2017), que os APLs fazem parte da agenda governamental. Entre 2009 e 2010 a RedeSist realizou a maior pesquisa, até aquele momento, envolvendo APLs, a qual foi executada em 22 federações nacionais. A pesquisa tinha como temática: “Mapeamento e análise das políticas para arranjos produtivos locais no Brasil”. A pesquisa concluiu que nas experiências analisadas, havia limitações que eram comuns no que se refere a políticas estaduais direcionadas aos APLs. Tais limitações, foram justificadas pela ausência de articulação “entre os instrumentos de apoio adotados nas diferentes esferas de governo, na falta de convergência entre ações de apoio adotadas nos Estados e a orientação geral da política de desenvolvimento produtivo do governo federal” (VIEIRA, 2017, p. 6).

O autor afirma que há a primeira e a segunda geração de APLs. A primeira geração é muito criticada quanto sua visão administrativa e localista que reduz a política a uma questão administrativa relacionada à gestão ou governança do APL. Políticas que levam em consideração exemplos de sucesso, muitas vezes de países desenvolvidos, e dessa forma, com um contexto totalmente diferente da realidade local. A segunda geração de APLs, por meio de política para APLs, apresenta políticas sistêmicas de desenvolvimento regional. Os objetivos da nova geração de APLs, com base na segunda geração de políticas para APLs são: 1) geração de renda e redução da pobreza; 2) aprendizagem e cooperação 3) sustentabilidade; 4) reestruturação dos espaços, por meio da incorporação de regiões esquecidas; 5) mobilização de processos sistêmicos, enfatizando a articulação e coordenação sistêmica.

3.6 TURISMO E ARRANJO PRODUTIVO LOCAL

Da relação entre arranjo produtivo local e turismo, panorama internacional, a pesquisa bibliométrica, após aplicação de todos os filtros e refinamento dos artigos, resultou em um total de 5 artigos. Os trabalhos estão indicados, de forma resumida, no Quadro 9.

Quadro 9 - Cluster e turismo – cenário internacional

Autores	Título	Periódico	Local estudado
IODACHE; CIOCHINÁ; ASANDEI, 2010.	Clusters-Tourism Activity Increase Competitiveness Support	<i>Theoretical and Applied Economics</i>	
NOVELLI; SCHMITZ; SPENCER, 2006.	Networks, clusters and innovation in tourism: A UK experience	Tourism management	Reino Unido
ALBERTI; GIUSTI, 2012.	Cultural heritage, tourism and regional competitiveness: The Motor Valley cluster	City, culture and society	Itália
KLEINOVÁ; NEOMÁNI, 2011.	Application of destination management in the conditions of the Slovak Republic	Global Management Journal	Eslováquia
GUCIK, 2015.	Tourism clusters and their activities in slovakia	Research Papers of the Wroclaw University of Economics/Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wroclawiu	Eslováquia

Fonte: Elaboração própria.

Em seu estudo Iordache, Ciochina, e Asandei (2010), afirmam que um *cluster* de turismo está associado a um produto e destino turístico, sendo necessários os seguintes elementos para seu desenvolvimento: a existência de empresas competitivas; localização geográfica favorável, potencial natural, tradições culturais, gastronomia, hospitalidade; integração e cooperação entre empresa e prestadores de serviços; existência de ligações formais e informais entre os parceiros do *cluster*.

Dos artigos selecionados, dois têm como local de estudo a Eslováquia (KLEINOVÁ; NEOMÁNI, 2011; GUCIK *et al.*, 2015), ambos consideram que os *clusters* turísticos são importantes para o desenvolvimento do produto turístico regional de melhor qualidade, ou seja, que leva em consideração o meio ambiente, a inovação, como também o desenvolvimento econômico e social da região.

A criação de estruturas de *clusters* turísticos na Eslováquia iniciou, a partir de 2008, cujo objetivo é o de obter para a sua região turística uma posição mais significativa no mercado,

um maior número de visitantes e pernoites nos destinos (KLEINOVÁ; NEOMÁNI, 2011; GUCIK *et al.*, 2015). Kleinová e Neománi (2011) acrescentam que os *clusters* turísticos têm auxiliado na gestão e marketing dos destinos na Eslováquia, levando a promoção da Eslováquia como um destino turístico atraente para os mercados internos e externos.

No estudo desenvolvido por Alberti e Giusti (2012), na Itália, é direcionado ao *cluster Motor Valey*, onde o turismo é usado para realçar várias formas do patrimônio cultural. O foco deste estudo é sobre como o turismo e o patrimônio cultural podem se envolver em um circuito, contribuindo para a competitividade regional e, assim, cooperando para a prosperidade da região. O *Motor Valey* é um tipo de *cluster*, onde grandes empresas das indústrias de motores, artesãos, organizações de turismo, instalações desportivas, instituições e patrimônio cultural tangível e intangível (museus corporativos e da indústria, coleções particulares, arquivos, conhecimentos e práticas) são vantagens competitivas alimentadas pelo fluxo turístico. Nesse caso o turismo não é a principal atividade, mas é usado como um diferencial do local.

Novelli, Schmitz e Spencer (2006), afirmam que em uma era onde o turismo é dominado por pedidos de experiências personalizadas, as pequenas e médias empresas desempenham um papel fundamental no fornecimento de produtos e serviços adequados aos turistas, respondendo às suas necessidades mais específicas. Nesse caso os autores realizaram um estudo com base na experiência do Reino Unido por meio do *Cluster* de Turismo de Estilo de Vida Saudável. Os autores afirmam que o desenvolvimento de *clusters* não deve ser visto como um processo simples e espontâneo, devido à natureza das empresas envolvidas, mas como um processo muito complexo, ligado a uma forte colaboração das partes interessadas.

Da mesma forma, no cenário nacional da relação entre arranjo produtivo local e turismo, a pesquisa bibliométrica, após aplicação de todos os filtros e refinamento dos artigos, resultou em um total de 2 artigos. Os trabalhos estão indicados, de forma resumida, no Quadro 10.

Quadro 10 - Arranjo Produtivo Local e Turismo – cenário nacional

Autores	Título	Periódico	Local estudado
ANDRADE, 2013.	Turismo e desenvolvimento local: uma abordagem sobre os Impactos da organização institucional do arranjo produtivo Local inovativo turístico do município de Parintins – Amazonas, Brasil	Turismo y Desarrollo Local	Parintins
FERREIRA <i>et al.</i> , 2011.	Análise do desenvolvimento de Arranjos Produtivos Locais (APLs): um estudo de caso do município de Paraty (RJ)	Revista de Administração Pública	Paraty - RJ

Fonte: Elaboração própria.

O estudo de Andrade (2013), tem como objetivo discutir a organização no desenvolvimento do APL turístico de Parintins no Amazonas. Já o estudo de Ferreira *et al.* (2011), tem sua abordagem voltada para o desenvolvimento local de Paraty, no Rio de Janeiro, por meio da formação de APLs.

Os autores, Ferreira *et al.* (2011) e Andrade (2013), ao falar de APLs a principal referência é (CASSIOLATO; LASTRES, 2003; CASAROTTO FILHO; PIRES, 2001; e LASTRES; CASSIOLATO, 2010). Quando se trata de APLs Turísticos os autores que fundamentam a pesquisa são Beni (2003b) e Thomazi (2006).

Ambas as pesquisas consideram o desenvolvimento local por meio de aglomerados produtivos. Ferreira *et al.* (2011), ainda acrescenta que a escala local não significa redução do espaço, pelo contrário podendo ser analisado como um município ou como uma região que compreende vários municípios.

Ao analisar a relação entre turismo e desenvolvimento sob a perspectiva e características de arranjos produtivos locais em Parintins, Andrade (2013) identificou as instituições que participam e impactam diretamente o turismo local. Observou-se um alto grau de endogenia, ou seja, interação e parceria entre instituições e o território. Porém, há também instituições que não estabelecem parcerias e também não compartilham seus objetivos, desta forma os resultados não são tão favoráveis. Os autores enfatizam a importância da interação, gestão e planejamento participativo e cooperativo. E ainda acrescentam a importância do APL ter consciência da sua participação no desenvolvimento local, ou seja, na qualidade de vida daquele território.

Ferreira *et al.* (2011), chama a atenção sobre os consórcios, considerando-os alternativas de gestão e organização que otimizam os resultados. “Esse tipo de cooperação está chamando a atenção pela possibilidade de geração de empregos e de assegurar desenvolvimento sustentado” (FERREIRA *et al.*, 2011, p. 525). Em Paraty, no Rio de Janeiro, a formação do APL não possui uma base formal, porém diante de organizações e interações ali existentes e comprovados na pesquisa desenvolvida pelos autores, a região apresenta um APL ainda informal, com alguns traços demonstrando sua possível evolução para um APL organizado o que pode contribuir na busca de competitividade e na captação de turistas em todas as épocas do ano amenizando assim os efeitos da sazonalidade na região.

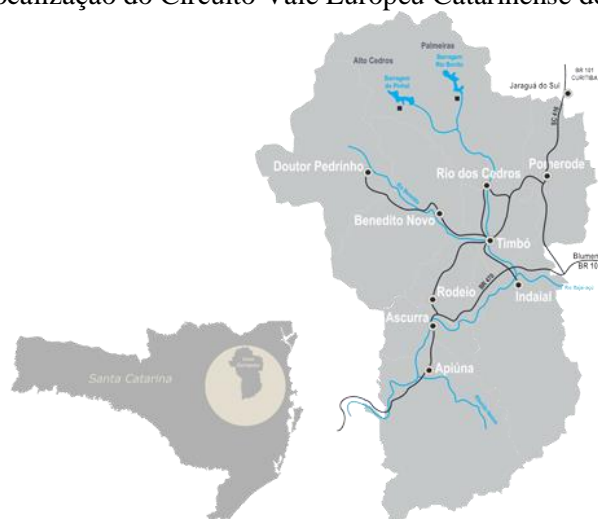
4 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS DA PESQUISA

Este capítulo é composto por uma detalhada apresentação do objeto de estudo, o Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC), como também a apresentação e análise dos resultados da presente pesquisa.

4.1 APRESENTAÇÃO DO CIRCUITO VALE EUROPEU CATARINENSE DE CICLOTURISMO (CVECC)

O Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC) está localizado no estado de Santa Catarina, na região turística, Vale Europeu. São nove municípios que compõem o roteiro do circuito que inicia e termina na cidade de Timbó. Além de Timbó, fazem parte do circuito os municípios de Pomerode, Indaial, Ascurra, Rodeio, Doutor Pedrinho, Benedito Novo, Rio dos Cedros e opcionalmente Apiúna. A quilometragem diária varia entre 27 até 53 Km, totalizando ao final do circuito uma média de 300 Km (CVECC, 2019a).

Figura 3 - Localização do Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo



Fonte: CVEC – Circuito Vale Europeu Catarinense (2019)

A gestão do circuito é feita pelo Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí (CIMVI). Quando o Consórcio foi criado, em 1998, faziam parte os municípios de Benedito Novo, Doutor Pedrinho, Rio dos Cedros, Rodeio e Timbó. Em 2003 os municípios de Apiúna, Ascurra, Indaial e Pomerode ingressaram no consórcio. Inicialmente o objetivo do consórcio era a gestão compartilhada de atividades ligadas a recursos ambientais (CIMVI, 2019).

Atualmente são quinze municípios consorciados (CIMVI, 2019), porém doze fazem parte da gestão compartilhada no que se refere à atividade turística: Ascurra, Apiúna, Benedito Novo, Botuverá, Doutor Pedrinho, Guabiruba, Indaial, Luiz Alves, Pomerode, Rio dos Cedros, Rodeio e Timbó (CVEC, 2019). Dos doze municípios, apenas os nove citados, fazem parte do CVECC. O CIMVI começou a atuar na gestão regional da cultura, esporte e turismo em 2006 com a criação do circuito de cicloturismo (ENTREVISTADO A1, 2019).

Inicialmente o circuito era conhecido como Circuito Vale Europeu de Cicloturismo, porém, a partir da criação da marca denominada, Circuito Vale Europeu Catarinense, por parte do consórcio, o circuito passou a ser conhecido como Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC). A esta marca estão associados todos os projetos e produtos relacionados ao turismo dos municípios consorciados ao CIMVI. Em julho de 2019 o Consórcio recebeu a certificação da marca Circuito Vale Europeu Catarinense, cujo registro foi feito por meio do Instituto Nacional da Propriedade Industrial e tem como objetivo garantir a propriedade e uso exclusivo da logomarca (ENTREVISTADO A1, 2019). Portanto, o Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo é um produto do Circuito Vale Europeu Catarinense que além do cicloturismo, oferta o circuito do caminhante como também outros roteiros que estão sendo elaborados, sempre visando o desenvolvimento regional.

Figura 4 – Reprodução da logomarca oficial do Circuito Vale Europeu Catarinense



Fonte: CVEC (2019)

Os mesmos municípios que integram o circuito de cicloturismo, também integram o Circuito Vale Europeu Catarinense do Mochileiro (CVECM), exceto Rio dos Cedros. É um circuito que inicia e termina no município de Indaial, o roteiro completo e oficial contempla

nove dias de caminhada e tem em média 200 km (CVECM, 2019). É muito comum o encontro desses dois personagens que são protagonistas dos roteiros do CVEC: cicloturistas e mochileiros e/ou caminhantes.

O roteiro completo e oficial do Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC) contempla em média 300 km que são percorridos em sete dias. O percurso é feito, em sua maioria, por estradas de terra, na área rural dos municípios. Os principais atrativos são: a natureza, a paisagem rural, a presença de rios, cachoeiras, grutas e lagos, estradas margeadas por vegetação nativa e reflorestamentos, muitas aves, identidade cultural dos municípios por meio de características trazidas pelos imigrantes europeus, gastronomia e aventura. O início e término de cada dia é marcado por uma placa do circuito. Na maioria dos municípios a placa que indica o final do percurso de determinado dia e início do próximo é no mesmo local, exceto em Pomerode, que o percurso do primeiro dia termina em local diferente do início do segundo dia, conforme as imagens abaixo:

Imagem 1 - Placa de início do circuito e placa indicando término do 2º dia e início do 3º dia no mesmo local



Fonte: Acervo da autora (2019).

Imagem 2 - Placas indicando término do 1º dia e início do 2º em locais diferentes



Fonte: Acervo da autora (2019)

O número de dias para realização do circuito completo, sete dias, está dentro do número de dias que a maioria dos cicloturistas prefere disponibilizar em ciclovagens, segundo o perfil do cicloturista brasileiro (SALDANHA *et al.*, 2019).

Figura 5 – Disponibilidade para viajar, de acordo com o perfil nacional de cicloturistas



Fonte: Saldanha *et al.* (2019)

O Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo é o primeiro circuito do Brasil, autoguiado, planejado exclusivamente para o cicloturismo (CVECC, 2019a). O circuito é todo sinalizado com placas informativas e setas amarelas, inspiradas no Caminho de Santiago de Compostela. (ENTREVISTADO C1, 2019). Estas setas que indicam o caminho ao cicloturista

estão registradas em placas, postes de energia elétrica, cercas e até em pontos de ônibus. É muito comum o cicloturistas, ao longo do caminho, se deparar com flechas indicativas da cor branca, porém estas indicam o caminho para os caminhantes (mochileiros) no Circuito Vale Europeu Catarinense do Mochileiro.

Imagem 3 - Placas amarelas que indicam o caminho



Fonte: Acervo da autora (2019)

O circuito é dividido em parte baixa e parte alta. Essa divisão está relacionada à altitude média dos municípios em relação ao nível do mar ao final de cada dia, ou seja, no local de hospedagem. Dessa forma, não significa que na parte baixa não tenha elevações e dificuldades durante o percurso, porém a dificuldade e elevações são inferiores se comparadas à parte alta. A parte baixa inclui os municípios de Timbó, Pomerode, Indaial e Rodeio. E a parte alta contempla os municípios de Doutor Pedrinho e Rio dos Cedros (região dos lagos).

A ascensão total do circuito “refere-se ao total de metros ganhos em altitude e não à quilometragem rodada” (CVECC, 2019b). Na parte baixa varia entre 510 e 170 metros, com dificuldade física variando entre nível 1 e 3. Na parte alta, a ascensão total varia entre 1.120 e 670 metros, e a dificuldade física fica entre 5 e 3. A dificuldade técnica para todo o circuito é de nível 2 (CVECC, 2019c). Tanto a dificuldade técnica como a dificuldade física foram classificadas em uma escala de 1 a 5, tendo como referência “um indivíduo não sedentário e não atleta, e que possua nível básico em técnicas de condução da bicicleta.” (CVECC, 2019b).

Há duas formas de percorrer o circuito: guiado e autoguiado. Saldanha *et al.* (2019) indica no perfil do cicloturista brasileiro que a maioria dos cicloturistas prefere a opção autoguiada em suas ciclovagens, sendo que 92% dos entrevistados preferem organizar sua própria viagem e se auto guiar e 4,1% preferem o suporte de uma agência ou operadora especializada.

Além da sinalização, o cicloturista recebe um guia com mapas, planilhas de orientação e todas as informações necessárias para a viagem. O passaporte, também retirado na inscrição, é carimbado nos hotéis e outros estabelecimentos turísticos, comprovando a passagem do cicloturista e ao final dá direito a um certificado de conclusão do circuito. (CVECC, 2019d).

A entrega dos materiais informativos está previsto na norma técnica de número 15509 da ABNT (2007), que considera que percurso de um circuito auto guiado deve ser bem sinalizado e a organização do mesmo deve oferecer mapas ou planilhas e o perfil altimétrico do percurso ao cicloturista. O mapa com guia, o passaporte e o certificado podem ser retirados em diversos estabelecimentos no município de Timbó ou em outros municípios integrantes do circuito, como também por meio das operadoras credenciadas. Em Timbó o kit pode ser retirado no local de início e término do circuito, na Thapyoka Restaurante e Choperia, como também no Timbó Park Hotel, Hotel Blue Hill. Em Ascurra, na Pousada Nona Rosina e em Indaial no Hotel Fink. O Valor do *kit* tem um custo de R\$ 15,00 para o cicloturista. No momento de retirada do *kit* também é feito um cadastro do cicloturista, por meio do termo de compromisso. No site do Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC) também é possível encontrar o roteiro detalhado com informações sobre o que o cicloturista vai encontrar de atrativos no percurso, como também quilometragem diária, a ascensão, o nível de dificuldade física e técnica. Também é possível ter acesso ao plano altimétrico e à planilha de cada dia. O mapa do circuito é disponibilizado em arquivos KML e GPX que são arquivos com dados de GPS (Sistema de Posicionamento Global) (CVECC, 2019c).

No modo autoguiado, o cicloturista deve fazer suas reservas de hospedagem, para evitar imprevistos quanto à disponibilidade. Em algumas cidades os meios de hospedagem não contam com um número grande de unidades habitacionais e outros trabalham apenas mediante reservas. O circuito é muito bem sinalizado, e segundo o entrevistado A11 (2019), a importância de preencher o cadastro na retirada do passaporte e efetuar as reservas nos meios de hospedagem possibilita ao cicloturista um suporte que é típico do circuito e da cultura hospitaleira e receptiva da região. Quando o meio de hospedagem tem a reserva e sabe que a previsão de chegada é para determinado horário e o cicloturista não chega inicia-se uma busca para identificar o motivo do atraso e se aquele cicloturista necessita de algum auxílio.

O circuito, além de autoguiado, também pode ser feito no modo guiado, ou seja, com todo o suporte necessário de uma operadora turística. A função de uma operadora turística é elaborar pacotes turísticos que são formados por serviços que viabilizam o usufruto e convívio dos turistas no espaço turístico (BENI, 2003a). Ao contratar o circuito por meio de uma operadora, o cicloturista conta com algumas facilidades: a negociação dos serviços locais é feita por meio de um único fornecedor; as reservas de *transfers*, hotéis, passeios, seguro viagem são feitas pela operadora; em alguns casos a operadora emite bilhetes de transporte rodoviário e até mesmo aéreo; a operadora oferece um diferencial de oferecer suporte com guia de viagem e carro de apoio que tem suporte para as bicicletas, transporte de bagagem e lanches necessários para reposição de nutrientes e energia do cicloturista durante o percurso.

Segundo a norma NBR: 15.509 da Agência Brasileira de Normas Técnicas (ABNT, 2007), em circuitos turísticos de cicloturismo, na opção de circuito guiado em operações que não oferecem a presença constante de um carro de apoio, ou seja, um veículo capaz de transportar pessoas e bicicletas, a operadora deve disponibilizar dois condutores para até seis cicloturistas. Em operações que oferecem a presença constante de carro de apoio a cada cinco cicloturistas é necessário um condutor.

No Circuito Vale Europeu Catarinense há operadoras locais, especializadas na prestação de serviços direcionados ao cicloturismo, além de conhecer a região. As operadoras cadastradas são as seguintes (CVEC, 2019a):

- **Rota Turismo:** antes de o circuito de cicloturismo existir a Rota turismo atuava como agência receptiva, ou seja, na prestação de serviços turísticos locais, de modo geral. O proprietário da empresa esteve presente auxiliando na elaboração do circuito de cicloturismo no Vale Europeu e em 2006 a Rota Turismo iniciou suas atividades como operadora especializada em cicloturismo, sendo a primeira a atuar neste segmento. Além do Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo a Rota Turismo atua em outros roteiros nacionais e internacionais de cicloturismo (ENTREVISTADO C6, 2019).
- **Seledon:** iniciou como Operadora de Ecoturismo, cujo principal objetivo era atender observadores de aves. Com o passar do tempo determinadas atividades foram tendo cada vez menos demanda, onde aumentou a procura pelo cicloturismo. Foi quando, em 2014, a *Seledon* se tornou uma operadora especializada em cicloturismo. Hoje a maior procura é pelo circuito do Vale Europeu, porém a empresa também opera outros roteiros, inclusive alguns mapeados pela própria empresa. (ENTREVISTADO C3, 2019).

- **Biketour Vale Europeu:** a empresa iniciou suas atividades em 2015. Opera exclusivamente no Vale Europeu com roteiros personalizados, como também o roteiro oficial do circuito. (ENTREVISTADO C5, 2019).
- **TBC – Timbó Bike Center:** iniciou suas atividades como empresa especializada na venda de bicicletas e acessórios. Mais tarde, passou a oferecer também pacotes personalizados dentro do Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC) direcionado para cada cicloturista, respeitando suas motivações e habilidades técnicas no ciclismo. O pacote mais vendido é o pacote denominado Rural, que dentro do circuito oficial oferta parada estratégicas, em propriedades rurais de famílias locais. Vale ressaltar, que em busca de se aperfeiçoar em seu trabalho, o proprietário da Timbó Bike Center fez o curso técnico em guia e se tornou o primeiro guia de turismo da cidade de Timbó, devidamente certificado e cadastrado pela Embratur (ENTREVISTADO C4, 2019).
- **Nona Rosina Turismo e Hospedagem:** além de operadora turística cadastrada no circuito é o primeiro e único meio de hospedagem do município de Ascurra. (ENTREVISTADO C7, 2019).
- **Manitur:** agência de turismo nacional e internacional, cadastrada como uma das operadoras CVECC. Participa do COMTUR de Timbó, como também da Associação Vale Europeu (MANITUR, 2019). A proprietária da empresa participou da elaboração do CVECC (GARCIA, 2016).
- **Ativa Aventura:** empresa especializada em Turismo de Aventura com mais de 24 anos de experiência. Conta com bases em diversas regiões do Brasil, inclusive no Vale Europeu (ATIVA 2019). A Ativa Rafting Vale Europeu tem como missão “esmerar-se por satisfazer as expectativas dos clientes, buscando proporcionar uma profunda integração entre a experiência de aventura, o ambiente natural e a comunidade [...]” (ATIVA RAFTING, 2019). Apesar de o cicloturismo não estar entre as principais atividades da empresa que são “passeios de rafting, cachoeirismo (rapel em cachoeiras), caminhadas e canionismo (exploração de cânions de pequenos rios)” (ATIVA RAFTING, 2019), segundo o Entrevistado C15 (2019), a empresa atende a grupos de cicloturismo e possui parceria com outras operadoras cadastradas no Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo(CVECC).

Durante a pesquisa a campo foi possível observar que o cicloturista prefere viajar em grupo, ou pelo menos acompanhado de no mínimo uma pessoa. Além dos grupos autoguiados

e guiados há grupos de cicloturistas que vêm de suas cidades de origem com sua própria equipe de apoio, como também com operadoras turísticas que não são locais. Também há os cicloturistas que vêm para o Vale Europeu com o objetivo de percorrer o circuito completo em menos de sete dias. Muito depende do perfil do cicloturista, incluindo seu preparo físico, sua motivação e o tempo disponível para a viagem.

Soares e Jung (2010), por meio do gestor de turismo do consórcio intermunicipal em exercício no ano de publicação do Manual de Circuitos de Cicloturismo do Brasil, afirmam que passados quatro anos de funcionamento o Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC) já havia conquistado reconhecimento no cenário turístico nacional. De 2006 até 2010 já haviam sido registrados 4.000 cicloturistas, ou seja, uma soma de 4 mil cicloturistas em 5 anos.

Segundo informações do Clube de Cicloturismo do Brasil, em 2016, o circuito recebia em média 4.000 cicloturistas ao ano (GARCIA, 2016). O que é confirmado por Andrade *et al.* (2018), cuja pesquisa identificou, entre 2015 e 2016, 2 mil cicloturistas credenciados, e uma média de 2 mil não credenciados, totalizando 4 mil no período indicado. Os dados de 2018 não foram informados pelo CIMVI. Dessa forma, buscou-se essa informação nos dois principais hotéis que recebem cicloturistas no município de Timbó: Hotel Timbó *Park* (Entrevistado C23, 2020) e Hotel *Blue Hill* (Entrevistado C22, 2020), a soma de ambos resultou em 2.510 cicloturistas em 2018, porém uma das fontes informou que em alguns casos foi esquecido de identificar no sistema o hóspede como cicloturista. Portanto, no ano de 2018, é apenas uma média de cicloturistas que ficaram hospedados nos dois hotéis citados, porém há mais opções de hospedagem no município, bem como cicloturistas que optam por iniciar o circuito em outros municípios. O Entrevistado A1 (2019), afirma que no ano de 2019, o Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC) recebeu, em média, 6.806 cicloturistas. Esse número corresponde a cicloturistas que vieram de forma autônoma (autoguiado) ou por meio de operadoras credenciadas ao circuito, porém que preencheram o termo de responsabilidade e retiraram o passaporte. Nesse número não estão considerados os cicloturistas que não se registraram e/ou vieram por meio de operadoras não credenciadas.

Segundo o Entrevistado C3 (2019), além da demanda, o perfil do cicloturista também mudou. No início eram apenas os aventureiros que faziam o roteiro, hoje um número considerável de cicloturistas vêm acompanhado da família, o que é interessante para região e é o público que o CVECC quer atrair para os municípios que o integram. Outra informação interessante, segundo o Entrevistado A11 (2019), é que 99% dos cicloturistas que vêm sem a família, retornam trazendo-a para conhecer a região. E nesse sentido, os municípios são

estimulados a buscar e identificar novos atrativos turísticos, como também planejar rotas internas.

Na pesquisa de Pedrini (2012), há uma avaliação da percepção ambiental por parte do cicloturista que participou do *Velotour* em 2012 indicada na Figura 6.

Figura 6 - Percepção Ambiental do CVECC – ano 2012

Alimentação	Hospedagem	Receptividade da População local	Entretenimentos	Serviços Públicos
Muito bom 28,9%	Muito bom 26,3%	Muito bom 47,4%	Muito bom 16,2 %	Muito bom 10,5%
Bom 36,9%	Bom 55,3%	Bom 39,5%	Bom 38,9%	Bom 36,9%
Regular 31,6%	Regular 18,4%	Regular 7,9%	Regular 29,1%	Regular 23,7%
Em branco 2,6%		Ruim 5,2%	Ruim 10,5%	Ruim 7,9%
			Muito ruim 5,3%	Em branco 21%

Sinalização	Estradas	Transporte	Lojas de Bicicleta	Informações Turísticas
Muito bom 31,7 %	Muito bom 23,7%	Muito bom 13,1%	Muito bom 21,0%	Muito bom 29,3 %
Bom 39,4%	Bom 36,9%	Bom 31,7%	Bom 28,9%	Bom 40,2%
Regular 23,7%	Regular 28,9%	Regular 13,1%	Regular 5,7%	Regular 17,5%
Ruim 5,2%	Ruim 10,5%	Ruim 7,9%	Ruim 2,6%	Ruim 13%
		Em branco 34,2%	Muito ruim 2,6%	
			Não utilizou 39,2%	

Fonte: Pedrini (2012, p.11-12)

Como pode ser observado, o circuito, de modo geral, é bem avaliado, apresentando um cenário positivo de como o cicloturista é recebido e da infraestrutura que o espera. Porém, cabe mencionar que já se passaram 8 anos dessa pesquisa e muitas coisas aconteceram, principalmente a busca por profissionalização do segmento e dos agentes envolvidos.

4.1.1 A História do Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo

O Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo, em novembro de 2019 completou 13 anos de atividade. São muitos os acontecimentos que fazem parte e que deram origem ao primeiro circuito planejado e elaborado exclusivamente para cicloturismo no Brasil. Quando o Circuito Vale Europeu de Catarinense de Cicloturismo completou 10 anos já era o mais procurado para viagens de bicicleta no país. (GARCIA, 2016).

Como afirmou (GARCIA, 2016), a escolha em planejar e concretizar o primeiro circuito de cicloturismo do Brasil, além de todas as condições físicas, encontrou na região maturidade no que se refere a visão regionalizada. “Ao invés de as cidades estarem concorrendo diretamente

contra sua vizinhança, como estamos acostumados a ver, elas queriam um desenvolvimento regional e atuavam juntas nesse sentido”.

É possível afirmar que o início da história do circuito começou a ser desenhada partir da Associação Vale das Águas, hoje Associação Vale Europeu. Segundo os entrevistados C1 e C2 (2019), a Associação Vale Europeu é uma entidade formada por empresários do *trade* turístico da região e teve sua primeira reunião oficial em 19 de fevereiro de 1999. Todos os integrantes falavam muito em turismo, elaboravam projetos com o objetivo de fomentar a atividade turística na região. Buscavam muitas informações, especializações e trocas de experiências, inclusive de viagens. Uma que chamou a atenção foi quando integrantes conheceram o Caminho de Santiago de Compostela. Muitas ideias foram surgindo relacionadas ao potencial para turismo de aventura que a região apresenta.

As ideias foram sendo amadurecidas e no ano de 2005 uma comitiva foi visitar a Feira de Turismo e Aventura e neste evento conheceram o Rodrigo Telles e Eliana Garcia do Clube de Cicloturismo do Brasil. Desse encontro, ficou acordado que o clube viria para Santa Catarina conhecer algumas cidades e definir onde seria realizado o próximo Encontro Nacional de Cicloturismo e Aventura (WINKELHAUS, 2018).

O Clube de Cicloturismo do Brasil (CCB, 2019), iniciou suas atividades em 2001 ao identificar a necessidade de interação e troca de informações e experiências entre pessoas que já viajavam de bicicleta. O objetivo principal do clube é fomentar o cicloturismo no Brasil. Entre suas ações é possível destacar mapeamentos de circuitos; assessoria às prefeituras e consórcios no planejamento, instalação e manutenção de rotas para o cicloturismo; realização de palestras e eventos; O Clube foi responsável pela elaboração do texto base que deu início às discussões deste setor quanto às normas da ABNT para o cicloturismo; participou da elaboração Manual de Incentivo e Orientação para Municípios Brasileiros – Circuitos de Cicloturismo em 2011; contribuiu no processo que oficializou a fundação da UCB (União de Ciclistas do Brasil).

Inicialmente, o Clube de Cicloturismo do Brasil (CCB) tinha interesse no município de Blumenau e fez contato com a Associação Blumenauense Pró-Ciclovias. A associação, após compreender o objetivo do evento e da CCB indicou Timbó para sediar o mesmo. No ano de 2006, o então secretário municipal do departamento de Turismo de Timbó, como também os empresários do setor, receberam o Clube de Cicloturismo e apresentaram o potencial turístico da região. Depois dessa breve visita, ficou acordado que o Encontro Nacional de Cicloturismo e Aventura seria realizado em Timbó, no mês de novembro de 2006. Timbó, vendo ali uma oportunidade, além de apoiar financeiramente e ceder o local para o evento, aproveitou para conhecer mais sobre o segmento. (ENTREVISTADO C1, 2019).

O Clube de Cicloturismo do Brasil prioriza a importância de se ter roteiros nacionais e internacionais preparados para receber o cicloturista e encontrou em Timbó e cidades vizinhas essa oportunidade enquanto planejavam o encontro citado acima..

Percebemos que, além de todo potencial do local, os municípios tinham uma visão muito amadurecida do turismo. Ao invés de as cidades estarem concorrendo diretamente contra sua vizinhança, como estamos acostumados a ver, elas queriam um desenvolvimento regional e atuavam juntas nesse sentido. Tanto é que logo que apresentamos a proposta de Circuito de Cicloturismo, imediatamente houve uma adesão unânime dos municípios. (GARCIA, 2016).

Foi um trabalho conjunto e interdisciplinar. Na fase inicial, de mapear o melhor roteiro para pedalar, houve colaboração das prefeituras, ciclistas, cicloturistas, proprietários de hotéis, pousadas, restaurantes, entre tantos outros profissionais que acreditaram na ideia. Com o circuito mapeado, a próxima fase foi elaborar um guia com planilhas e todas as informações a respeito do roteiro. E por fim, além de sinalizar todo percurso, também foi feito um trabalho de conscientização com a comunidade local para que compreendessem como o circuito iria funcionar bem como poderiam participar ativamente nele. O lançamento do Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo foi no quinto Encontro Nacional de Cicloturismo e Aventura, que aconteceu em Timbó, no Jardim Botânico, em novembro de 2006. (GARCIA, 2016).

Com o circuito pronto para ser lançado ao mercado era necessário encontrar uma forma de gestão compartilhada entre os municípios integrantes do roteiro. A existência de um consórcio intermunicipal supriu essa necessidade (WINKELHAUS, 2018), a partir desse momento o Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí (CIMVI) passou a fazer a gestão do circuito e passou a incluir em suas competências a gestão turística com o objetivo de “atuar na promoção regional da cultura, do esporte e do turismo, para a criação e gestão de circuitos e roteiros intermunicipais” (CIMVI, 2008).

No início, o circuito encontrou muitas dificuldades. Muitos gestores municipais não acreditavam no potencial turístico da região e de seus municípios. Houve dificuldades operacionais também. Buscar por uma infraestrutura turística, principalmente no que se refere aos meios de hospedagem, foi e continua sendo um grande desafio. O número de alojamentos, principalmente nas áreas rurais por onde o circuito passa, era limitado e em alguns casos inexistentes. Por esse motivo o circuito, no caso o roteiro oficial, não contempla hospedagem nos nove municípios e sim em seis municípios, justamente por que entre 2005 e 2006 quando o roteiro foi elaborado e mapeado, os municípios de Benedito Novo e Ascurra não tinham oferta de meios de hospedagem. (ENTREVISTADO B1; ENTREVISTADO C7, 2019).

Vários estabelecimentos se adaptaram para receber cicloturistas e dessa forma se tornaram um *bike* hotel, que além de hospedagem, oferta serviços específicos ao cicloturista: local seguro para guardar a bicicleta, local para fazer pequenos reparos e em alguns casos assistência técnica, locação de bicicletas, entre outros serviços. No município de Timbó, na região central do município, há dois hotéis que são *bike* hotel, o *Timbó Park Hotel* e o *Blue Hill* (ENTREVISTADOS C2; ENTREVISTADO C22, 2019). Para atender o cicloturista, no Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo, um dos requisitos mínimos é dispor de local seguro para guardar a bicicleta, como também local para lavá-la e fazer pequenos reparos (ENTREVISTADO A1, 2019).

Segundo Winkelhaus (2018), a partir de 2006, em um processo lento e gradual, as pessoas começaram a acreditar, por meio do cicloturismo, no potencial turístico da região e conseqüentemente foi atraindo investimentos. A Associação Vale Europeu aos poucos foi tendo mais associados, indicando assim o interesse dos empresários locais. A conscientização da comunidade local foi um trabalho feito com muito comprometimento para explicar aos que residem ao longo do circuito que a partir daquele momento seria comum aparecer pessoas de diversos lugares pedalando em suas bicicletas para conhecer a região. Outra informação repassada aos residentes é que os cicloturistas teriam consigo um documento oficial do circuito, o passaporte, o qual evidencia que são cicloturistas devidamente cadastrados.

Em 2008, o circuito, sofreu conseqüências decorrentes dos deslizamentos de terra e enchentes na região. Foi um período difícil além da perda de pessoas ligadas ao circuito, muitos lugares, inclusive estradas desapareceram com os deslizamentos de terra. Por segurança o circuito ficou fechado por três meses. Seu fechamento temporário foi comunicado por meio do site do circuito. Aos poucos tudo foi normalizado e o circuito voltou a operar. Muitos cicloturistas que já haviam feito o circuito retornaram para apoiar a comunidade local. (WINKELHAUS, 2018).

Em 2013, o consórcio (CIMVI) em parceria com a empresa Raízes do Brasil, iniciou um projeto de estruturação turística regional do Vale Europeu Catarinense. O projeto envolveu o levantamento estratégico de informações, diagnóstico, categorização e hierarquização dos atrativos turísticos dos quatorze municípios consorciados ao CIMVI. Com esses dados foi possível criar uma plataforma digital *on-line* que inicialmente foi disponibilizada aos gestores e envolvidos em projetos relacionados ao CVEC (WIKELHAUS, 2018). Em 2018 essa plataforma foi atualizada e entregue Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí em julho do mesmo ano (CIMVI, 2019a). Hoje, essa plataforma denominada “Patrimônio Turístico do

Vale Europeu Catarinense”, é aberta ao público por meio do domínio <http://plataformaturismo.raizesdobrasil.net/cimvi/>.

Para divulgar o Circuito, além de participação em eventos da área, publicação em revistas e meios de comunicação, sempre com muita cautela para passar uma informação correta e que corresponde à realidade do circuito, a região também começou a promover e organizar eventos ciclísticos. Segundo Bahl (2005, p.7), “dependendo do formato, um evento pode atuar isoladamente como atividade de negócio, como atrativo turístico, como opção de entretenimento, ou aglutinando tais características ao mesmo tempo”. Segundo Zanella (2003), entre os diversos benefícios de um evento está a divulgação e consolidação da imagem da localidade-sede e das entidades e empresas que participam do evento.

Os principais eventos do segmento ciclísticos que acontecem na região do Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC) são:

- **Velotour** – Maior viagem com ciclistas independente que acontecia no país. Evento organizado pelo Clube de Cicloturismo do Brasil em parceria com instituições e empreendimentos locais. Desde 2008 o evento era organizado no período de Carnaval no Circuito Vale Europeu Catarinense de cicloturismo. A partir de 2016, ano que o circuito completou 10 anos, o evento passou a acontecer na região, no mês de novembro. Nesta edição o evento envolveu trabalho voluntário por parte dos cicloturistas com o objetivo de deixar algo de bom à comunidade que os recebia todos os anos. Exemplos das ações praticadas foram: plantio de árvores, coleta de lixo, mas o que mais surpreendeu foi um encontro em uma escola do município de Doutor Pedrinho onde reuniram-se mais de 70 cicloturistas com uma média de 200 crianças com o intuito de trocar experiências sobre a bicicleta, amor, respeito e esperança. (CCB, 2019; MAGALHAES JR., 2016). Ações que foram citadas durante as entrevistas, onde os Entrevistados A3 e C9 (2019) afirmaram que as ações contribuíram para o envolvimento e conhecimento da comunidade local sobre quem são os cicloturistas que vêm conhecer a região. Em 2017, foi a última edição do Velotour no Vale Europeu, “o objetivo comum era divulgar o Circuito em âmbito nacional e ajudar a difundir a prática do cicloturismo. [...]Mas nosso papel, e de cada uma das entidades envolvidas, é preparar o terreno para que as ideias se desenvolvam. E sentimos como uma missão cumprida” (CCB, 2018), se referindo ao Vale Europeu.
- **Desafio Vale Europeu das Estações:** evento criado em parceria entre os municípios interessados e iniciativa privada. O Entrevistado A11 (2019) enquanto

gestor de turismo no município de Benedito Novo, teve a iniciativa de promover o município por meio de um evento ciclístico e compartilhou a ideia com um organizador de eventos locais o qual foi em busca de mais interessados dentro do circuito. Quatro municípios inicialmente demonstraram interesse e por esse motivo o evento ficou conhecido como “O Desafio das Estações”. Há uma resposta muito positiva quanto ao número de participantes, que em cada edição vem aumentando, como também, aumenta número de pessoas que retornam depois da competição para conhecer a região com mais tranquilidade. O evento teve sua primeira edição no ano de 2016, e geralmente, acontece em paralelo com outro evento local. Em 2019, as etapas aconteceram da seguinte forma: março de 2019, Etapa Verão, no município de Indaial; junho de 2019, etapa outono, no município de Benedito Novo; agosto de 2019, etapa inverno, no município de Apiúna; e por fim, novembro de 2019, etapa primavera, no município de Timbó. (DESAFIO VALE EUROPEU, 2019).

- **Expobike:** o *Expobike* também teve a primeira edição do evento no ano de 2016 em comemoração aos 10 anos do circuito. Acontece na cidade de Timbó e contempla uma programação direcionada para ciclistas, cicloturistas e para quem gosta de bicicleta. Juntamente com o *Expobike* acontece à etapa primavera do Desafio Vale Europeu das Estações. No evento há feiras e exposições do segmento como também de artesanato local, cervejas artesanais e outras modalidades de esporte. (TURISMO TIMBÓ, 2019).

- **Desafio dos Rocha:** Um evento conhecido internacionalmente. Acontece em Pomerode e sua primeira edição foi em 2013. Além da competição, o evento estimula a vivência da cultura local, da gastronomia típica, da prática de esporte e o turismo regional. Em 2017 o evento foi considerado a 6ª melhor prova de *mountain bike* (MTB), do Brasil. Em sua primeira edição o evento teve um total de 315 inscritos, já na edição de 2019 foram 1.350 atletas inscritos. O desafio atrai público de todo o Brasil, assim como atletas de outros países como Portugal, Canadá, Paraguai e Nova Zelândia. A família Rocha, tradicional no meio esportivo de bicicleta, criou em 2013 a Associação Multiesportiva Vale Europeu (AMVE), que entre suas atribuições está a organização do evento e outros projetos esportivos e turísticos, sempre relacionados à bicicleta. (DESAFIO DOS ROCHA, 2019).

Outro acontecimento, citado por todos os entrevistados (Quadro 1), foi a reportagem transmitida pela Rede Globo, no programa Globo Repórter, em 19 de fevereiro de 2016. Os

primeiros sete minutos foram dedicados a Pomerode. A repórter iniciou fazendo um questionamento: “imagine um lugar onde a distância entre pobres e ricos seja realmente muito pequena, um lugar onde as portas se abrem para quem quer trabalhar e onde existe saúde, segurança e educação de qualidade. Seria bom viver num lugar assim, não?” (GLOBO REPORTER, 2016a). Tal questionamento e a exposição de Pomerode como uma terra de oportunidades trouxeram para o município muitas pessoas em busca da qualidade de vida anunciada, principalmente emprego. Segundo o entrevistado A10 (2019), o programa divulgou o município e o circuito de cicloturismo, porém a abordagem usada atraiu muitas pessoas de outros estados para morar no município, o que acarretou alguns problemas de ordem social e muita mão-de-obra desqualificada.

No mesmo programa, quatorze minutos foram dedicados ao Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC). A reportagem evidenciou as belezas naturais e culturais da região. Deu ênfase as cachoeiras, as pontes de madeira cobertas e de madeira, a vida rural, a qualidade de vida, a hospitalidade da região e ao caminho dos anjos que é fruto da criatividade e sensibilidade do Sr. Paulo Notari (GLOBO REPÓRTER, 2016B). Segundo entrevistado B1 (2019), quando o mesmo foi procurado pela equipe da emissora de televisão, foi informado sobre o conteúdo que a emissora tinha a intenção de mostrar e identificando ali uma oportunidade, sugeriu que mostrassem o circuito. Algumas condições foram impostas, como por exemplo, não divulgar municípios em específico, tão pouco o poder público e sim o circuito de modo geral mostrando o que despertou a atenção da equipe de reportagem. Não houve dúvidas de que ali existia uma oportunidade de divulgar o CVECC.

Segundo os Entrevistados A1, C3 e C15 (2019), a forma que o repórter abordou o circuito, principalmente no que se refere a preparo físico, roupas e acessórios adequados para quem pedala deixou a desejar. O circuito pode ser feito por qualquer pessoa, porém é necessário ter um mínimo de preparo físico e equipamentos adequados para o cenário do CVECC, caso contrário, o autoguiado não é recomendado e o mais indicado é buscar por uma empresa que possa oferecer suporte e as melhores condições para que circuito possa ser feito com segurança.

Mas de um modo geral, todos os entrevistados (Quadro1), citaram o antes e depois do programa exibidos pela Rede Globo em 2016. A demanda aumentou consideravelmente e o circuito precisou buscar por melhorias em sua infraestrutura turística e de apoio. Nesse sentido, é possível observar a importância da relação entre publicidade e destinos turísticos, principalmente no que se refere à imagem do destino. Barrios e Reis (2018), afirmam que as técnicas de comunicação, em especial a publicidade, indicam a autenticidade que impulsiona a experiência turística. É uma ferramenta necessária que pode criar, manter ou corrigir a imagem do destino.

Segundo o entrevistado C16 (2019), o programa exibido pelo Globo Repórter, enquanto divulgação do Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo e região, em consequência do aumento da demanda diante da visibilidade, há um impulso em busca de aperfeiçoamento profissional, novos investimentos, maior presença nos meios de comunicação e de participação em eventos do segmento turístico. Oportunidades e necessidades surgiram a partir do aumento da demanda de maneira geral, não apenas do segmento de cicloturismo. Com uma demanda maior empresários sentem a necessidade de se posicionar no mercado, incluindo a presença em plataformas de reservas *on-line* como: *Airbnb*, *Booking.com*, *TripAdvisor*, entre outros. O entrevistado C8 (2019), afirmou que a partir de 2018 por não estar disponível nas plataformas digitais o estabelecimento estava diminuindo consideravelmente sua demanda.

Nesse sentido, a busca por conhecimento, troca de experiências e profissionalismo são características que ficaram mais evidentes entre os envolvidos no circuito a partir de 2017. Em fevereiro de 2017, o CIMVI trouxe para Timbó o professor Luís Patrucco para ministrar um workshop sobre o aprimoramento de produtos turísticos em meios de hospedagem do Vale Europeu Catarinense. O objetivo do evento foi sensibilizar a importância de oferecer qualidade na prestação de serviços. No mês de maio, do mesmo ano, 2017, aconteceu o primeiro Seminário de Turismo e Cultura do Vale Europeu Catarinense. Foram dois dias de palestras e os temas abordados estavam relacionados às oportunidades que a atividade turística proporciona ao território por meio da valorização da cultura e da economia criativa. (CIMVI, 2019b).

Outro evento que reuniu especialistas em turismo, operadores, gestores públicos, estudantes, educadores e a sociedade civil foi o Seminário Catarinense de Circuitos de Cicloturismo que aconteceu em novembro de 2017. Todos os temas foram direcionados ao cicloturismo. As palestras e debates foram conduzidos pela Associação Vale Europeu, Clube de Cicloturismo do Brasil e Luiz Saldanha, Juliana Castro e Luana Pedrini pesquisadores do segmento de cicloturismo citados na presente pesquisa (CIMVI, 2019c).

Em julho de 2019, aconteceu o segundo Seminário de Turismo e Cultura no Vale Europeu. Os temas deram ênfase, novamente, à economia criativa, com o objetivo de sensibilizar o *trade* turístico sobre a necessidade de inovar e trazer diferenciais para a oferta de seu estabelecimento. Abordou a experiência como protagonista tanto no turismo como na cultura, além de promover um importante debate sobre a relação do turismo e do patrimônio cultural na transformação do território.

Todos esses eventos relacionados a conhecimento e aperfeiçoamento profissional têm como base uma das preocupações que os gestores e prefeitos trazem para o Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí (CIMVI) sobre a mão-de-obra qualificada, necessária para o

desenvolvimento do turismo na região. Hoje o cenário, segundo o entrevistado A1 (2019), é onde a comunidade local abre suas portas transformando suas moradias em pousadas, principalmente aqueles que herdaram de seus antepassados grandes propriedades, encontram no turismo uma forma de gerar renda e manter o local.

Diante de tal cenário, e tendo como foco o desenvolvimento em âmbito regional dos segmentos turismo e cultura, em 2018 o consórcio intermunicipal lançou dois importantes projetos: um relacionado à regulamentação dos meios de hospedagem e outro relacionado à sensibilização da comunidade quanto à importância do Turismo. Ambos os projetos estão relacionados e apresentam características que vão ao encontro do principal objetivo do CIMVI que é operar um turismo sustentável tendo como base os pilares: econômico, social, cultural e ambiental. Em 5 anos o consórcio objetiva ofertar ao mercado circuitos turísticos com o diferencial de práticas sustentáveis, ou seja o “Vale Europeu Sustentável” (ENTREVISTADO A1, 2019)

O entrevistado A1 (2019), faz questão de enfatizar a importância do profissionalismo. Dessa forma apresenta o projeto direcionado aos meios de hospedagem. Por meio de licitação foi contratada uma empresa, especialista em consultoria, que desenvolveu uma metodologia com base na metodologia nacional e internacional, porém adaptada ao contexto da região, onde os estabelecimentos turísticos que pertencem ao Circuito Vale Europeu Catarinense (CVEC) são novos, em estágio muito inicial. A metodologia desenvolvida foi justamente para poder certificar os estabelecimentos e auxiliá-los na compreensão de seu posicionamento no mercado turístico.

Segundo o entrevistado C16 (2019), que é um dos profissionais que está executando esse projeto junto aos meios de hospedagem, esclarece que o projeto visa a certificação com selo de sustentabilidade aos que se adequarem aos requisitos que foram desenvolvidos com base em normas de sustentabilidade voltadas para hotelaria nacional e internacional as quais foram adequadas a realidade do Vale Europeu Catarinense. Este selo, desenvolvido pelo Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí (CIMVI), certifica os estabelecimentos em categoria ouro, prata ou bronze. A metodologia validada envolve desde questões de gestão, até estruturais, inclusive práticas sustentáveis para adequação. Segundo Rafael Ciquella, “A metodologia de avaliação proposta é baseada em termos de referência, normas e indicadores de boas práticas, nacionais e internacionais, tanto no viés da sustentabilidade quanto no viés da qualidade em meios de hospedagem” (CIMVI, 2019i). No evento de certificação foi informado que para elaborar a atual metodologia de classificação e certificação foram considerados requisitos além de brasileiros, chilenos e americanos, e principalmente o contexto regional.

Foram selecionados doze meios de hospedagem de seis municípios diferentes para fazer o projeto piloto e adequação da metodologia. Os critérios de seleção foram indicados pelo consórcio e foram escolhidos três tipos de meios de hospedagem: **cama café** “hospedagem em residência com no máximo três unidades habitacionais para uso turístico, com serviços de café da manhã e limpeza, na qual o possuidor do estabelecimento resida” (MTur, 2010a, p. 6); **hotel** “estabelecimento com serviço de recepção, alojamento temporário, com ou sem alimentação, ofertados em unidades individuais e de uso exclusivo dos hóspedes, mediante cobrança de diária (MTur, 2010a, p. 6); e **pousada** “máximo 30 unidades habitacionais e 90 leitos, com serviços de recepção, alimentação e alojamento temporário, podendo ser em um prédio único com até três pavimentos, ou contar com chalés ou bangalôs” (MTur, 2010a, p. 7). Os meios de hospedagem são diferenciados conforme sua classificação por meio dos critérios do Sistema Brasileiro de Classificação de Meios de Hospedagem (SBClass). Uma metodologia desenvolvida pelo Ministério do Turismo (MTur) em parceria com o Inmetro, Sociedade Brasileira de Metrologia e sociedade Civil, para possibilitar uma concorrência justa e auxiliar os turistas em suas escolhas no que se refere ao meio de hospedagem (MTur, 2010a).

Os estabelecimentos que participaram do projeto piloto passaram por um período de adequação e ao final houve uma certificação com entrega do selo Vale Europeu Sustentável – Hospedagem. Segundo informações do consórcio (CIMVI, 2019d; 2019h; 2019i), as visitas técnicas desse projeto junto aos meios de hospedagem iniciaram em abril de 2019. Além de visitas técnicas, foram realizados seminários, acompanhamento e monitoramento dos estabelecimentos. A entrega da certificação aconteceu em 13 de novembro de 2019 no Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí, município de Timbó.

Em sua maioria, são estabelecimentos pioneiros na região, que apoiaram e participaram do processo de elaboração ou que começaram suas atividades em função do Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC). Na cerimônia de certificação o circuito de cicloturismo foi citado por ser não o único, mas o principal atrativo da região, onde tudo começou. Os meios de hospedagem certificados foram: no município de Ascurra, a Pousada Nona Rosina certificada na categoria ouro; no município de Benedito Novo, a Pousada Borboleta certificada na categoria ouro e o Recanto *Grunenberg* certificado na categoria prata; no município de Doutor Pedrinho o estabelecimento certificado na categoria ouro foi a *Bella* Pousada; no município de Rio dos Cedros, *Cedros Bike* certificado em categoria bronze, *Flor da Terra* e *Vale dos Ventos* certificados na categoria prata; no município de Rodeio os estabelecimentos *Cama Café Stolfi* e *Quinta da Gávea* foram certificados na categoria ouro; e

por fim no município de Timbó os estabelecimentos *Timbó Park Hotel* e *Blue Hill* foram certificados na categoria ouro.

Haverá outras edições do projeto de certificação, inclusive direcionados para outros tipos de estabelecimento turísticos, além dos meios de hospedagem (CIMVI, 2019i). No evento foi enfatizada a informação de que o monitoramento e aprimoramento, inclusive atualização das metodologias usadas na certificação serão constantes, pois o objetivo é se tornar o primeiro circuito sustentável do Brasil e aqui a referência é quanto ao Circuito Vale Europeu Catarinense como um todo e não apenas no que se refere ao circuito de cicloturismo. Dos estabelecimentos citados, o Recanto Grunenberg e a Pousada Borboleta dificilmente atendem cicloturistas por estarem localizados no município de Benedito Novo, onde o roteiro oficial do Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC) não contempla pernoite. Porém os administradores desses estabelecimentos compreendem a importância do circuito de cicloturismo para a região, como também da significativa demanda do Circuito Vale Europeu Catarinense de Mochileiro e ou Caminhante, considerando que nesse circuito há pernoite no município (Entrevistado C12; Entrevistado C13, 2019).

O outro projeto, denominado “Vale Muito – Maravilhas do Vale Europeu” foi aplicado para o 4º e 5º anos em escolas dos doze municípios que integram o consórcio. O primeiro município a receber o projeto, em setembro de 2018 foi Timbó. Os demais municípios iniciaram em 2019 (CIMVI, 2019e). O início do projeto em cada escola é marcado por uma palestra ministrada pela turismóloga, Érica de Paula Alves, cujo tema é: Turismo e Sustentabilidade, vale muito aprender. Ao final da palestra é entregue as cartilhas elaboradas exclusivamente para o projeto. Além de apresentar aos alunos os principais atrativos turísticos do município, o projeto tem como objetivo principal “despertar, e influenciar os canais educativos de informação sobre história, cultura local e sustentabilidade. Isso será buscado abrangendo quatro temas: consciência de turismo, consciência ecológica, sustentabilidade e história, tradições e cultura local” (CIMVI, 2019f).

Os eventos que objetivam o aperfeiçoamento profissional, bem como os projetos citados não estão diretamente direcionados ao Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC) e sim ao Circuito Vale Europeu Catarinense (CVEC) de modo geral. Dessa forma, não são projetos e capacitações direcionadas para o segmento de cicloturismo, e sim para o turismo de modo geral, porém impactam diretamente beneficiando o CVECC, pois desde a existência do circuito são as primeiras iniciativas com ações efetivas.

Outro acontecimento marcante para o circuito de cicloturismo do Vale Europeu foi a aprovação, por meio do Plenário da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina, no

dia 18 de junho de 2019, do Projeto de Lei de 48/2019, encaminhado pelo deputado Laércio Schuster, o qual nomeia Timbó como a capital catarinense de cicloturismo (ALESC, 2019). Esse projeto foi sancionado pelo governador, Carlos Moisés da Silva, por meio da Lei nº 17.755 (SANTA CATARINA, 2019). Esse título a nível estadual dá maiores possibilidades de Timbó conquistar o título nacional (ALESC, 2019), o qual já foi encaminhado. (CIMVI, 2019g).

O circuito continua sua trajetória com o objetivo de oferecer um produto diferenciado e de qualidade aos cicloturistas, como também, por meio do circuito beneficiar a comunidade local e o turismo de modo geral. Para 2020 e 2021 já há uma importante agenda sendo planejada e trará destaque para o turismo de aventura, incluindo o cicloturismo.

A Associação Brasileira das Empresas de Ecoturismo e Turismo de Aventura (ABETA), entidade fundada em 2004, cuja missão é “transformar o ecoturismo e o Turismo de Aventura em forças econômicas relevantes, gerando riqueza, empregos e impostos de forma sustentável; [...]” e acredita que isso é possível por meio de empresas com excelência em serviços e compromisso socioambiental (ABETA, 2019). Desde 2003 a ABETA organiza o Congresso Brasileiro de Ecoturismo e Turismo de Aventura, *ABETA Summit*, que é o maior evento da cadeia produtiva do turismo de natureza do Brasil, cujo objetivo é produzir conhecimento, ampliar contatos, melhorar a capacidade de gestão e inovação do mercado como também promover parcerias (ABETA, 2019a). Há também o Encontro Regional de Turismo de Aventura e Natureza, o ABETA Conecta, evento que antecede o *ABETA Summit*. O município de Timbó, local de início e término do circuito, será sede dos eventos: ABETA Conecta em 2020, e em 2021, do *ABETA Summit* (ABETA, 2019b).

Nota-se que no decorrer desses treze anos de funcionamento o Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC) foi se fortalecendo e se profissionalizando. A única pesquisa de perfil do cicloturista é a pesquisa de Pedrini (2013) que foi realizada com participantes do *Velotour* no ano de 2012. Como resultado, o perfil que visita o circuito de cicloturismo do Vale Europeu, foi caracterizado como sendo 73% homens, dos quais 41% residem em São Paulo, 19% no Rio Grande do Sul e 6 % em Santa Catarina. A principal motivação em visitar o circuito está justificada por suas belezas naturais 30%, atrativos culturais 24% e conhecer o primeiro circuito de cicloturismo do Brasil, também, 24%. Dos participantes do *Velotour* em 2012, 75% eram cicloturistas que vinham para o Vale Europeu pela primeira vez, 11% segunda vez, 5% terceira vez e 9% mais de três vezes (PEDRINI, 2013).

4.2 MÉDIO VALE DO ITAJAÍ

Os municípios integrantes do Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC), Ascurra, Benedito Novo, Doutor Pedrinho, Indaial, Pomerode, Rio dos Cedros, Rodeio, Timbó e Apiúna, segundo a divisão feita pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 1990), estão localizados na mesorregião do Vale do Itajaí, na microrregião de Blumenau.

Esta região é mais conhecida como Médio Vale do Itajaí. Essa denominação está relacionada à Bacia Hidrográfica do Itajaí que drena uma média de 52 municípios do Estado de Santa Catarina, dos quais 47 têm sua sede dentro da bacia. De acordo com suas características físicas, socioeconômicas e culturais, a bacia é dividida em três microrregiões: Alto Vale do Itajaí, Médio Vale do Itajaí e Foz do Rio Itajaí. Os municípios são associados por microrregiões, no caso do Médio Vale do Itajaí, formam a Associação dos Municípios do Médio Vale do Itajaí (COMITÊ DO ITAJAÍ, 2010).

Além dos nove municípios que integram o Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC), também compõem o Médio Vale do Itajaí os municípios de Blumenau, Botuverá, Brusque, Gaspar e Guabiruba, totalizando quatorze municípios que são associados a Associação dos Municípios do Médio Vale do Itajaí (AMMVI). O principal objetivo desta associação é fortalecer a autonomia dos municípios, bem como, assessorar as administrações públicas municipais nas suas diversas áreas de atuação, promovendo o desenvolvimento regional, a cooperação intermunicipal e a modernização da gestão pública (AMMVI, 2019).

O Médio Vale do Itajaí soma uma área total de 4.492.896 Km² e uma população estimada em 782.458 habitantes, cuja densidade é de 169 habitantes/ Km². “Em função do desenvolvimento econômico do Médio Vale, os municípios da região vêm se destacando no cenário estadual, mantendo bons índices de geração de emprego” (AMMVI, 2020).

Entre os municípios do Médio Vale do Itajaí está Blumenau considerado o centro econômico e turístico da região. Com uma população estimada em 357.199 habitantes em um território de 518.619 Km², seu Produto Interno Bruto (PIB), renda per capita, era de R\$ 45.934,42 em 2017 e quanto ao Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), o município, em 2010 ocupava a 6^a posição no ranking do estado de Santa Catarina, tendo um índice de 0,806 (IBGE, 2020).

A cidade é destaque em diversos setores da economia. Entre os principais aparecem o mercado Têxtil e a Tecnologia da Informação. No ranking das 100 maiores cidades brasileiras, elaborado pela Delta Economics & Finance, o município ficou em 4º lugar geral e recebeu a maior pontuação do estudo na

dimensão econômica e alta pontuação em bem estar. As notas obtidas nesses dois aspectos foram decisivas para inserir Blumenau entre as dez maiores e melhores cidades do Brasil. (TURISMO BLUMENAU, 2020)

Blumenau é conhecida como a Capital Brasileira da Cerveja. A oferta turística deste município apresenta uma grande diversidade de cervejarias artesanais, museus, praças, atrativos naturais, arquitetura enxaimel e muitos eventos que atraem muitos turistas. Os eventos mais conhecidos são: a maior festa alemã da América do Sul, a *Oktoberfest*, o Festival Brasileiro da Cerveja, a *Sommerfest*, a Magia de Natal e *Weihnachtsdorf* (Vila de Natal), e a *Osterdorf* (Vila de Páscoa) (TURISMO BLUMENAU, 2020)

E devido a esse potencial e localização estratégica, Blumenau é o destino indutor da região turística do Vale Europeu.

Os Destinos Indutores do desenvolvimento do turismo regional deverão ser aqueles que possuem infraestrutura básica e turística e atrativos qualificados que se caracterizam com núcleo receptor/distribuidor de fluxos turísticos, ou seja, são aqueles capazes de atrair e/ distribuir significativo número de turistas para seu entorno e dinamizar a economia do território em que estão inseridos capaz de induzir seu desenvolvimento e dos demais municípios localizados a um raio de cem quilômetros. Para tanto, Blumenau é o destino indutor do Vale Europeu, sendo que seus atores locais têm a responsabilidade de protagonizar o desenvolvimento do turismo da região da qual fazem parte. (VALE EUROPEU, 2010, p.8)

O destino indutor tem a importante função de receber o turista e distribuir esse fluxo na oferta de opcionais para os demais municípios da região. Eis um desafio da regionalização, pois o planejamento precisa e deve ser conjunto beneficiando todos os envolvidos para que o efeito multiplicador gerado pela atividade turista seja revertido em qualidade de vida e desenvolvimento para a região. Embora a gestão do turismo seja de forma regional, cada município possui suas particularidades.

A seguir foram apresentados os cenários de cada município que integra o Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC). Foram consideradas informações como: população, área rural e urbana, malha cicloviária, Produto Interno Bruto (PIB), cuja última atualização é de 2016, Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM), onde os últimos dados publicados são de 2010.

Também foram informadas características relacionadas ao turismo de cada município como: principais atrativos turísticos, participação dos municípios no CVECC, classificação no Mapa do Turismo, estabelecimentos cadastrados no Cadastur, estabelecimentos identificados e cadastrados junto ao Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo, a Plataforma Turismo (banco de dados inventariados pela empresa Raízes do Brasil a pedido do CIMVI) e dados identificados no portal de turismo dos municípios.

4.2.1 Timbó

Com uma população estimada em 44.238 habitantes (IBGE, 2019a), sendo que 92% da população reside na área urbana do município. Timbó, capital catarinense do cicloturismo, completou 150 anos em 2019. Foi fundado em 1869 pelo imigrante alemão Frederico Donner. É conhecida como a “pérola do vale”, considerada pela ONU, a 10ª melhor cidade do país para se morar. Em nível estadual, ocupa o 3º lugar em qualidade de ensino e economicamente ocupa o 14º lugar em arrecadação (TIMBÓ, 2019). Seu Produto Interno Bruto (PIB), renda per capita, era de R\$ 40.483,91 em 2016 e quanto ao Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), o município, em 2010 ocupava a 22ª posição no ranking do estado de Santa Catarina, tendo um índice de 0,784 (IBGE, 2019a). O município possui uma área territorial de 161 km², sendo 38,71 km² de área urbana e 122,29 km² de área rural. (TIMBÓ, 2019).

O turismo começou a ser trabalhado no município de Timbó, a partir da criação do departamento de turismo em 1997. No ano de 2002 o município recebeu o selo ouro nacional da EMBRATUR, resultado de seu plano municipal de turismo. Vale ressaltar que “Timbó foi a segunda cidade brasileira a desenvolver o planejamento turístico, dentro do Plano Nacional de Municipalização do Turismo por meio do Conselho Municipal de Turismo.” (TIMBÓ, 2019).

No ano de 2019 o município de Timbó subiu de categoria no Mapa do Turismo, passando de categoria D para categoria C (MAPA, 2019), o que representa que houve um incremento na economia gerada pelo turismo, principalmente quanto ao número de estabelecimentos cadastrados no Cadastur. Atualmente o município tem cadastrado 24 estabelecimentos relacionados ao turismo. (CADASTUR, 2019). Tendo como base a Plataforma Turismo (2019a), CVECC (2019e) e o Turismo Timbó (2019b), o município de Timbó disponibiliza de oito meios de hospedagem e cinquenta estabelecimentos relacionados à gastronomia. Conta também com agências de viagens, agências receptivas, operadoras de cicloturismo e diversos estabelecimentos comerciais de outros setores, inclusive de artesanato, que atendem também ao turista.

A Capital Catarinense do Cicloturismo, em lei complementar de nº478 de 22 de dezembro de 2016 estabelece a nova lei de mobilidade urbana do município que visa a criação de um sistema cicloviário integrado, com ciclovias e ciclofaixas interligadas entre si. (TIMBÓ, 2016). Timbó dispõe em média 23 km de ciclovias. (ENTREVISTADO C1, 2019).

Quanto aos atrativos turísticos, Timbó se destaca pelo Complexo Turístico Jardim do Imigrante composto pelo Museu do Imigrante, Casa do Artesão, Restaurante e ponte Thapyoka.

Destaque também para o Museu da Música, Museu Casa do Poeta Lindolf Bell, Jardim Botânico Franz Damm, Parque Morro Azul, como também seus Parques e Eventos locais. (TURISMO TIMBÓ, 2019a). Segundo o Entrevistado A11 (2019), o município já contratou empresa especializada para elaborar novas rotas e roteiros direcionados para todos os tipos de públicos tanto na opção guiada como também autoguiada. Considerando um diferencial a ser considerado pelos cicloturistas que retornam ao Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC) e buscam um roteiro diferenciado nas cidades que mais se identificaram.

Conforme já citado, Timbó é o município onde o CVECC inicia e termina. Nesse sentido, o município é beneficiado, na maioria das vezes, com no mínimo duas noites de hospedagem, sendo uma noite no início e outra no final do circuito. Pela localização central do município em relação aos demais municípios do circuito há operadores que incluem todas as noites da parte baixa e parte da parte alta do circuito com hospedagem no município.

4.2.2 Pomerode

Com uma população de 33.447 habitantes, Pomerode, a cidade mais alemã do Brasil, também é conhecida pelo seu alto índice de qualidade de vida. Em 2010, ocupava o 30º lugar no estado no *ranking* do IDH, tendo um índice de 0,780 (IBGE, 2019b). Possui uma área territorial de 214,727 km², sendo 76,5 km² de área urbana e 139,5 km² de área rural (POMERODE, 2019). O PIB per capita era de R\$ 53.900,83 em 2016 (IBGE, 2019b). Quanto à malha cicloviária, de acordo com informações do secretário do planejamento de Pomerode, no município há aproximadamente 1,6 km de ciclovias e 14,4 km de ciclofaixa, totalizando 16 km de malha cicloviária.

O turismo em Pomerode tem como principais atrativos a cultura alemã, o zoológico, museus e os tradicionais eventos e feiras. Segundo o Entrevistado A10 (2019), o turismo é visto como uma das formas de preservar a cultura alemã no município. A partir de 1983 iniciou-se um processo de elaboração de políticas públicas por meio de um planejamento estratégico que identificou pontos fortes e fracos. A cultura foi identificada como um ponto forte a ser trabalhado, considerando que havia se perdido muito em função da opressão do governo de Getúlio Vargas. Nesse sentido, iniciou-se um processo de resgate cultural, o qual é um trabalho contínuo no município. O turismo contribuiu e continua contribuindo para esse resgate cultural, dessa forma, identificou-se a necessidade de trabalhar o turismo nas escolas, para que a população local começasse a compreender como a atividade turística acontece e de que forma

ela pode beneficiar o município. Em 2002 o turismo era abordado como tema transversal e desde 2005 até os dias atuais como disciplina.

Pomerode, segundo o Mapa do Turismo (2019), é classificado como categoria C. Possui 123 estabelecimentos devidamente cadastrados e relacionados ao turismo, porém na maioria dos casos o mesmo estabelecimento está cadastrado mais de uma vez considerando que oferece mais de um tipo de atividade (CADASTUR, 2019). Tendo como base a Plataforma Turismo (2019b), CVECC (2019e) e Turismo Pomerode (2019), o município de Pomerode disponibiliza, em média, vinte e quatro meios de hospedagem e trinta e seis estabelecimentos relacionados à gastronomia. Assim como Timbó, também conta com agências de viagens, agências receptivas, operadora de cicloturismo e diversos estabelecimentos comerciais de outros setores que atendem também ao turista.

No circuito de cicloturismo o cicloturista fica hospedado uma noite no município de Pomerode. E o Entrevistado A10 (2019), afirma que a presença do cicloturista é constante e interfere na economia local. Considera o Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC) um divulgador da região e do município de Pomerode, pois muitos dos cicloturistas retornam com suas famílias em função da estrutura e belezas do município.

4.2.3 Rio dos Cedros

Rio dos Cedros apresenta uma área total de 555,473 km², dos quais, segundo o Entrevistado A4 (2019), 40,2 km² de área urbana e 515,27 km² de área rural. Com uma população de 11.676 habitantes e um PIB per capita de R\$ 24.500,23 em 2016, o município ocupava, em 2010, a 160^a posição no *ranking* de desenvolvimento humano no estado de Santa Catarina, sendo o seu IDH de 0,729 (IBGE, 2019c).

O turismo, em sua maioria, está relacionado às belezas naturais do município, principalmente na região dos lagos. Segundo Pellin (2004), o turismo começou a ser notado a partir da nucleação urbana em meados de 1980 na região dos lagos que é formada por duas barragens: Rio Bonito, na localidade de Palmeiras, e a barragem do Pinhal, na localidade de Alto Cedros. A nucleação urbana desta região do município teve como principal objetivo a organização territorial, considerando que estavam sendo construídas muitas casas de veraneio. Em 1996 foi criado o Conselho Municipal de Desenvolvimento Econômico e Turístico e em 1997 a Diretoria de Turismo e Cultura do município.

A bicicleta além de lazer, também é um meio de transporte diário e muito utilizado pelos municípios de Rio dos Cedros. Segundo o Entrevistado A4 (2019), atualmente o município apresenta uma malha cicloviária de 1,5 km.

Segundo o Cadastur (2019), o município apresenta cinco estabelecimentos cadastrados, o que dá ao município, entre outros critérios considerados, a categoria D (MAPA 2019). Tendo como base a Plataforma Turismo (2019c), CVECC (2019j) e Turismo Rio dos Cedros (2019), o município de Rio dos Cedros disponibiliza em média de dezenove meios de hospedagem e treze estabelecimentos relacionados à gastronomia. Além de diversos estabelecimentos comerciais de outros setores que atendem também ao turista.

Quando o cicloturista opta por fazer o circuito oficial, Rio dos Cedros é beneficiado com duas noites de hospedagem. Sendo que já no primeiro dia do roteiro o circuito passa pelo município apresentando sua paisagem rural, porém a hospedagem acontece ao final do 5º e 6º dia.

4.2.4 Ascurra

Apresenta uma área total é de 119 km² (ASCURRA, 2014) e segundo informações do setor de planejamento da Prefeitura Municipal de Ascurra (ENTREVISTADO A7, 2019), 12,61 km² são de área urbana e 106,39 km² de área rural. A população estimada do município é de 7.914 habitantes. Em 2016 seu PIB era de R\$ 20.143,89 per capita. Quanto ao IDH, em 2010, Ascurra ocupava a 119ª posição no *ranking* do estado de Santa Catarina e seu índice era de 0,742 (IBGE, 2019d). O Município não dispõe de malha cicloviária (ENTREVISTADO A7, 2019).

O município também subiu de categoria, segundo a atualização do mapa do turismo brasileiro. De categoria E, com três empreendimentos cadastrados, passou para categoria D com cinco empreendimentos cadastrados (MAPA, 2019). Inclusive o Conselho Municipal de Turismo foi formado em 2019, onde a primeira reunião aconteceu em 5 de julho. Considerando como base a Plataforma Turismo (2019d), CVECC (2019h) e Turismo Ascurra (2019), Ascurra dispõem de um único estabelecimento de hospedagem e nove estabelecimentos relacionados à gastronomia. O turismo no município é predominantemente com base nos seus atrativos naturais e arquitetura religiosa. Segundo o Entrevistado A6 (2019) a prioridade é concluir o mapa turístico, finalizar o planejamento de uma rota interna de cicloturismo, como também um roteiro religioso.

O roteiro oficial do circuito de cicloturismo do Vale Europeu só passa pelo município de Ascurra, não há hospedagem programada. Dessa forma, o planejamento de uma rota interna de cicloturismo, segundo os entrevistados A6 e C7 (2019), tem o propósito de incluir um opcional ao roteiro oficial do circuito, para que dessa forma, o cicloturista, que optar por fazer essa rota interna, irá também pernoitar no município. O entrevistado C7 (2019), informou que o seu estabelecimento, Nona Rosina Turismo e Hospedagem, está localizada a apenas 4 km de distância da placa final do 3º dia e início do 4º dia do circuito, porém é difícil convencer o cicloturista a se hospedar em Ascurra, pois o mesmo se sente mais seguro em seguir o roteiro oficial. O fato de incluir no site do CVECC⁵ o município de Ascurra ao lado do município Rodeio no local que indica os meios de hospedagem, já contribuiu na procura pelo estabelecimento por parte dos cicloturistas. O que não representa hospedagens efetivas, porém a mudança dá a oportunidade aos gestores, por meio das consultas, de convencer o cicloturista a ficar também em Ascurra.

4.2.5 Benedito Novo

O circuito também contempla o município de Benedito Novo. Um município de 385,402 Km², onde a divisão é por meio de localidades e quatro núcleos urbanos: Benedito Novo (centro), Alto Benedito Novo, distrito de Barra São João e distrito de Santa Maria (BENEDITO NOVO, 2014). Considerando a área total do município, apenas 4% correspondem à área urbana, e o restante, 96%, é de área rural (ENREVISTADO, A12, 2019). Benedito novo possui menos de 1 km de malha cicloviária. E, segundo dados do IBGE (2019e), o município possui uma população estimada em 11.652 habitantes. O PIB per capita era de R\$ 22.641,53 em 2016 e o IDH do município era de 0,740 em 2010, dessa forma ocupava a 127ª posição no *ranking* do estado de Santa Catarina.

O turismo assim como o nome do município de Benedito Novo está relacionado ao rio. Benedito Novo é conhecido por suas quedas d'água, arquitetura, cultura e gastronomia local. Segundo o Mapa do Turismo Brasileiro (MAPA, 2019), o município é classificado como categoria D e possui conselho municipal de turismo ativo. No Cadastur (2019), Benedito Novo possui sete estabelecimentos turísticos cadastrados. Porém, segundo a Plataforma Turismo (2019e), CVECC (2019l) e Turismo Benedito Novo (2019) são sete meios de hospedagem e quatorze estabelecimentos relacionados à gastronomia. O município também dispõe de

⁵ <http://cicloturismo.circuitovaleuropeu.com.br/>

estabelecimentos comerciais de outros setores, inclusive de artesanato local que também atendem o turista.

Benedito Novo tem o mesmo cenário que o município de Ascurra em relação ao Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC). O cicloturista apenas passa pelo município, porém não permanece. Em Benedito Novo é certo que o roteiro passa duas vezes pelo município e em alguns casos três vezes, pois depende de escolhas de trajetos no decorrer do percurso. A hospedagem em Benedito Novo pode acontecer no 4º dia, caso o cicloturista opte por dividir este dia em dois dias, ou quando operadores vendem um roteiro diferente do oficial.

4.2.6 Indaial

Indaial é o município mais populoso entre os nove que fazem parte do circuito de cicloturismo. O município possui uma população de aproximadamente 69.425 habitantes (IBGE, 2019f). Segundo dados municipais fornecidos pelo Entrevistado A2 (2019), o município possui uma área de 428,57 km², sendo 104,39 km² de área urbana e 324,18 km² de área rural. A malha cicloviária do município é composta por 3,860 km. O município possui um PIB per capita de R\$ 35.543,26 em 2016. Sua posição no *ranking* estadual no IDH é a de 36ª posição, com um índice de 0,777 em 2010 (IBGE 2019f).

Os principais atrativos turísticos de Indaial estão relacionadas à sua arquitetura, construções históricas, paisagem rural, igrejas e turismo de compras. Indaial é o município onde inicia e termina o Circuito Vale Europeu Catarinense do Mochileiro ou Caminhante (TURISMO INDAIAL, 2019). O município é classificado como categoria D (MAPA, 2019), também possui um conselho municipal de turismo ativo e 24 empreendimentos cadastrados no Cadastur (2019). Tendo como base a Plataforma Turismo (2019f), CVECC (2019g) e Turismo Indaial (2019) o município disponibiliza de oito estabelecimentos de meios de hospedagem, cinquenta e nove estabelecimentos relacionados à gastronomia, entre diversos estabelecimento comerciais de outros setores, inclusive artesanato, que também atendem o turista.

Sua participação no Circuito Vale Europeu de Cicloturismo (CVECC) é de uma noite de hospedagem, pois é o local de término do 2º dia e início do 3º dia. O percurso indicado no site do circuito é o de 27 km, o menor percurso do circuito com a menor elevação. Segundo os entrevistados A2, C3 e C6 (2019) esse roteiro deixava a desejar, pois não mostrava as reais belezas indaialenses, além de ter se tornado um percurso muito urbano, devido à pavimentação asfáltica da rodovia. Dessa forma, o município perdia, pois muitos cicloturistas juntavam o 2º

e o 3º dia em um, saindo de Pomerode e indo direto para o município de Rodeio. Identificado esse cenário, gestores do turismo de Indaial, sob supervisão e orientação do Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí (CIMVI), mapearam um novo percurso em Indaial mostrando mais de suas belezas naturais e culturais. O novo percurso tem mais elevações e conta com uma média de 50 km. Além disso, estão sendo planejadas rotas internas alternativas.

Segundo o entrevistado A2 (2019), este novo traçado proporciona maior contato com a região rural, possibilitando um contato mais próximo com as famílias agricultoras e produtoras de produtos coloniais, maior altimetria com a subida na região da Polaquia e prolonga o tempo de passagem na cidade, sugerindo a hospedagem e alimentação no município.

4.2.7 Doutor Pedrinho

Doutor Pedrinho, assim como os demais municípios, tem o turismo atrelado aos atrativos naturais. Os principais e mais conhecidos atrativos são as cachoeiras Véu de Noiva, Paulista e a Gruta Nossa Senhora de Fátima (ENTREVISTADO A3, 2019). O município é categoria D e possui conselho municipal de turismo ativo (MAPA, 2019). No Cadastur (2019) há três empreendimentos cadastrados. Considerando dados da Plataforma Turismo (2019g), CVECC (2019i) e Turismo Doutor Pedrinho (2019), são 2 estabelecimentos que atendem os turistas no que se refere a meios de hospedagem, 14 estabelecimentos relacionados a gastronomia e diversos estabelecimentos comerciais, de outros setores, que também atendem ao turista.

O município possui uma área total de 375 km² e uma altitude de 530 metros em relação ao nível do mar (DOUTOR PEDRINHO, 2013). Segundo Entrevistado A3 (2019) a área Rural corresponde a 90% de sua área total e somente 10 % corresponde a área urbana. Sua malha cicloviária é de 13 km. A população estimada do município é de 4.064 habitantes. O PIB per capita correspondia a R\$ 24.748,82 em 2016 e quanto ao IDH, em 2010, o município ocupava a 191ª posição no ranking estadual com um índice de 0,716 (IBGE, 2019g).

A participação de Doutor Pedrinho no circuito está no término do 4º dia e no início do 5º dia, dessa forma o cicloturista se hospeda uma noite no município, caso siga o roteiro oficial. O trajeto do 5º dia passou por algumas alterações. O município recebeu uma grande obra de pavimentação asfáltica, inclusive por onde passa o circuito. Segundo o Entrevistado A3 (2019), havia a intenção, após a obra, de alterar a rota, porém o município insistiu em manter, pois com a pavimentação o percurso do circuito ficou próximo do acesso a Cachoeira Véu de Noiva, principal atrativo do município, que antes ficava 20 km fora do roteiro. Porém como ficou um

percurso com muito asfalto, optaram por ofertar duas opções de rotas para o 5º dia: um via cachoeira Véu de Noiva, e outro via Gruta Santo Antônio que fica no município de Benedito Novo. Fica a critério do cicloturista escolher o cenário que preferir.

4.2.8 Rodeio

Rodeio é um município conhecido por suas tradições trentinas. Tem uma população estimada em 11.551 habitantes. A área total é de 129,643 km² (IBGE, 2019h) e segundo informação disponibilizada pela Prefeitura Municipal do Município, 96,149 km² são de área rural e 33,494 km² de área urbana. Sua malha cicloviária é formada por uma média de 4,3 km (ENTREVISTADO A7, 2019). O município ocupa a 88ª posição no *ranking* estadual com um IDH de 0,754. Seu PIB, em 2016, era de R\$22.705,68 per capita. (IBGE, 2019h).

Há muitos atrativos turísticos no município predominando o turismo religioso, como também o ecoturismo e turismo de aventura. O Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC) contribui com uma noite de hospedagem no município. Rodeio possui conselho municipal de turismo ativo e é considerado um município categoria D (MAPA, 2019) com nove estabelecimentos cadastrados no CADASTUR (2019). Porém o município disponibiliza de onze estabelecimentos de meios de hospedagem e em média 28 opções de estabelecimento relacionando a gastronomia e que são indicados aos turistas e cicloturistas. Também há diversas opções de estabelecimentos comerciais, de outros setores, inclusive artesanato que atendem o turista e cicloturista. (PLATAFORMA TURISMO, 2019h; CVECC, 2019h; TURISMO RODEIO, 2019).

4.2.9 Apiúna

E, por fim, Apiúna, um município com uma população estimada em 10.743 habitantes distribuídos em uma área total de 492,644 km² (IBGE, 2019i). A economia no município tem como base a indústria têxtil. São em média 55 empresas do ramo tendo como a principal a Brandili Têxtil (APIUNA, 2019). O PIB per capita, em 2016, era de R\$ 37.073,34. Quanto ao IDH, Apiúna ocupava em 2010 a 207ª posição com um índice de 0,708 (IBGE, 2019i).

No turismo Apiúna é conhecida por seus atrativos naturais, seu tradicional passeio histórico-cultural de Maria-Fumaça e pelo turismo de aventura (APIÚNA, 2019). O município é categoria D, segundo o Mapa do Turismo (2019). No Cadastur (2019) há quatro

empreendimentos cadastrados, como também um conselho municipal de turismo ativo. Considerando dados da Plataforma Turismo (2019i) e Turismo Apiúna (2019) são sete estabelecimentos de meios de hospedagem e quatro opções relacionadas a gastronomia indicadas ao turista, como também uma operadora turística especializada em turismo de aventura. Vale ressaltar que no site do Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC) não há indicações de meios de hospedagem e restaurantes em Apiúna, apenas no site geral do Circuito Vale Europeu Catarinense (CVEC).

Apiúna aparece como um opcional no circuito. No terceiro dia o cicloturista pode escolher em ir ou não até Apiúna. Em média são 24 km a mais considerando ida e volta, pois o roteiro oficial não sugere hospedagem no município (CVECC, 2019). Segundo o entrevistado A5 (2019), dificilmente o cicloturista opta por visitar Apiúna, nesse sentido estão elaborando roteiros internos que possam servir de atrativo, sugerindo assim que o cicloturista não apenas visite Apiúna e sim permaneça ali por no mínimo uma noite utilizando a estrutura turística e de apoio do município.

4.3 TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS RESULTANTES DO CICLOTURISMO

No presente tópico foram apresentadas as transformações territoriais observadas por meio do Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC) considerando as dimensões de Sachs ([1991 (1993, 2007)]; [1998 (2002)]; [2002 (2004)]): econômica, ambiental, social, cultural e política. Estas informações são a base da matriz analítica proposta neste estudo.

4.3.1 Dimensão Ambiental (ecológica e espacial)

A dimensão ambiental está relacionada ao respeito e à capacidade de regeneração dos ecossistemas naturais (SACHS, [1998 (2002)]). Na presente pesquisa, as dimensões, ecológica e espacial, estão diretamente associadas à dimensão ambiental. Nesse sentido a dimensão ecológica está relacionada à preservação e conservação dos recursos renováveis e na limitação do uso dos recursos não renováveis. A dimensão espacial e/ou territorial está associada às práticas relacionadas à busca pelo equilíbrio territorial entre área rural e área urbana (SACHS [1991 (1993, 2007)]; [1998 (2002)]).

O contato com a natureza está entre as principais motivações para prática de cicloturismo. O perfil do cicloturista brasileiro, resultado da pesquisa de Saldanha *et al.* (2019), indicou que 56,7% dos cicloturistas são motivados pela busca por aventura e 51,4% pelo contato direto com a natureza. A ruralidade é uma característica importante observada no CVECC. Vale considerar que Ruralidade, segundo Abramovay (2000), não é um conceito de natureza setorial e sim territorial, onde a cidade não é definida pela indústria, e tão pouco, o campo pela agricultura. A ruralidade supõe um maior contato dos moradores locais com a natureza, o que não é comum no meio urbano.

O cicloturismo pode acontecer em qualquer espaço que seja planejado para tal e ofereça o mínimo de segurança, porém a escolha por ambientes rurais prevalece, pois são áreas, teoricamente com menor fluxo de veículos automotores, proporcionando maior segurança aos cicloturistas. Também são áreas de belezas naturais e que oferecem maior tranquilidade. Nesse sentido, os autores, Resende e Vieira Filho (2011) afirmam que a atividade turística, incluindo o segmento do cicloturismo, é utilizada por diversos países como forma de valorização do meio rural, e no Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC) não é diferente.

Em média 90% do circuito acontece em área rural. Segundo o Entrevistado A1 (2019), a escolha por um circuito de cicloturismo em área rural se justifica pelo território dos municípios que integram o circuito apresentarem território rural maior que o urbano. Como também pela localização dos principais atrativos dos município ser na área rural.

Tal situação é possível observar, no quadro 11, elaborado com informações referente à área total, área urbana e rural, e população rural e urbana de cada um dos nove municípios que compõem o CVECC. São dados já apresentados nesta pesquisa no item 4.2 onde são apresentadas informações e características de cada município. Apenas a população rural e urbana são informações novas e foram calculadas com base em informações do último censo que ocorreu em 2010 (IBGE, 2019).

Quadro 11 - Área total, área rural e urbana e população rural e urbana dos municípios que integram o CVECC

MUNICÍPIO	ÁREA TOTAL	ÁREA RURAL	ÁREA URBANA	POPULAÇÃO RURAL	POPULAÇÃO URBANA
Apiúna	492.644 km ²	NI ⁶	NI	53,46%	46,54%
Ascurra	119 km ²	89,40%	10,60%	12,88%	87,12%
Benedito Novo	385,402 km ²	96%	4%	43,85%	56,15%
Doutor Pedrinho	375 km ²	90%	10%	47,98%	56,02%
Indaial	428,57 km ²	75,64%	24,36%	3,51%	96,49%
Pomerode	214,727 km ²	64,58%	35,42%	14,18%	85,82%
Rio dos Cedros	555,473 km ²	92,76%	7,24%	50,31%	49,69%
Rodeio	129,643 km ²	74,16%	25,84%	13,72%	86,28%
Timbó	161 km ²	75,96%	24,04%	6,74%	93,26%

Fonte: Elaboração própria.

Esses dados justificam ações que valorizam a área rural estimulando a permanência no local para que se evite uma maior concentração populacional em áreas urbanas, aumentando a possibilidade de problemas de ordem ambiental e social. É possível observar que a todos os nove municípios têm a maior parte de seu território em área rural, porém com exceção de Benedito Novo, Doutor Pedrinho e Rio dos Cedros que têm certo equilíbrio entre população rural e urbana, nos demais municípios a maior concentração populacional está na área urbana. Essa é uma informação relevante quando considerada a proporção de área rural que cada município apresenta. Dessa forma, o Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC), por meio de sua dinâmica de oferta, valoriza o meio rural e influencia no equilíbrio entre área rural e urbana.

Outra característica do cicloturismo, inclusive no circuito do Vale Europeu, é que não é atividade que se concentra em determinado período, pelo contrário, sua demanda é distribuída ao longo do ano (Entrevistados Categoria C, Quadro 1, e Entrevistado A1, 2019). Além disso, o cicloturismo é uma atividade de baixo impacto para o meio ambiente. “[...] a bicicleta tem sido valorizada por ser um meio de transporte silencioso, que emite baixos níveis de poluição e proporciona saúde aos seus usuários, entre outros benefícios” (RESENDE; VIEIRA FILHO, 2011, p. 169).

A bicicleta por ser um equipamento que não emite gases tóxicos e ainda contribui para a saúde, é um meio de transporte sustentável. Segundo os entrevistados da categoria A do quadro 1, a presença constante de cicloturistas estimulou o morador local a usar mais a bicicleta, incentivando o uso de um meio de transporte ecologicamente correto. O contato que a bicicleta proporciona com o meio ambiente é diferente, caso o mesmo percurso fosse feito com veículo

⁶ NI = não informado.

automotor. Boullón (2002, p.161) ao analisar a relação do turista com a paisagem afirma que a atenção do turista quando viaja como passageiro ou como motorista, sozinho, em família ou em grupos maiores, é diferente. A interação com o ambiente não é a mesma se comparada, quando o turista interage de forma ativa, se sentindo parte da paisagem, sua receptividade fica aguçada, “à medida que o tempo passa, consegue ver cada vez mais coisas, que sempre estiveram ali, mas que a princípio passaram despercebidas para ele [...]”.

Durante a observação participante, a interação com os integrantes do grupo que estavam pedalando juntos naquela ocasião permitiu observar a citada relação entre bicicleta e espaço. Um dos integrantes afirmou que sua percepção de espaço mudou a partir do momento que começou a praticar o ciclismo de lazer. Ou seja, passou a conhecer de uma forma mais integral, vários lugares, inclusive na região que reside, sob outro ponto de vista, aquele que a bicicleta proporciona. Afirmou que é comum se questionar: “já passei tantas vezes aqui, como que eu não tinha visto isso antes?”. A própria pesquisadora, residente local, por meio de sua experiência durante a observação participante fazia-se o mesmo questionamento.

A partir da experiência, da nova percepção dos espaços, surge uma nova consciência em relação ao meio ambiente principalmente quanto à importância de cada elemento em determinada paisagem. “Quando comecei a pedalar minha visão de mundo mudou, sou uma pessoa mais saudável para mim e com práticas saudáveis para o mundo”, afirmou um cicloturista, fazendo referência à prática de uma atividade física, como também a utilização da bicicleta como meio de transporte, a separação adequada do lixo e um consumo mais consciente, ou seja, práticas saudáveis. O que indica que o cicloturista, é um perfil de turista mais consciente, preocupado em manter o local que visita como o encontrou.

Segundo o entrevistado C10 (2019), as pessoas têm buscado mais por atividades e ações sustentáveis, o que também inclui o turismo, principalmente no que se refere ao contato com a natureza. O circuito, em função de suas riquezas naturais e culturais, atrai esse tipo de público, comprometido com o respeito ao local que está visitando.

O cicloturismo faz sentido quando relacionado à experiência. E é por meio da troca de conhecimentos, fruto das interações ao longo dos percursos, faz dessa atividade uma condutora da compreensão do ser humano como parte atuante e indissociável do ambiente, ou seja, uma visão ecocêntrica⁷. E por esse motivo é possível relacionar o turismo, como também o segmento

⁷Somos seres que impactam drasticamente o planeta do qual somos parte indissociável. As conseqüências da relação desarmoniosa serão sentidas por todos. “E é nessa indissociabilidade entre o biológico, o humano e a diversidade civilizacional e natural que se funda a perspectiva ecocêntrica” (MANTOVANELLI JR, SAMPAIO, 2010, p.80).

do cicloturismo, com a educação ambiental. Durante a observação participante foi possível observar alguns pontos com muito lixo que contrastavam junto da paisagem. O que pode indicar a necessidade de uma maior conscientização por parte dos gestores municipais e moradores locais no que se refere à coleta e destino correto do lixo. Não por ser uma região turística, mas pela experiência que o contato com a natureza representa para quem está pedalando pela região.

Para que o Circuito Vale Europeu de Cicloturismo acontecesse não foi necessário abrir trilhas ou passagens, pelo contrário, o circuito passa pelas estradas já existentes da região, o que já diminui consideravelmente o impacto causado ao meio ambiente.

Enquanto a indústria destrói para produzir, o turismo deve preservar para produzir. A harmonização do turismo com o ambiente é uma mudança na forma de pensar, uma inovação conceitual para superar uma contradição que facilmente acontece entre o turismo destrutivo e a proteção de um turismo que deve ser preservado (RUSCHMANN, 2001, p. 69).

Durante as entrevistas com os gestores das secretarias ou diretorias de turismo de cada município e gestão intermunicipal (Entrevistados Categoria A, quadro 1) demonstraram a preocupação em conservar o meio ambiente de forma geral, como também os locais em que o circuito passa por entenderem que a utilização daquele espaço é importante para a região e é por meio do uso consciente que irá permitir uma troca sustentável entre espaço e atividade turística. E justamente, por se tratar, o cicloturismo de um “turismo limpo” que a intenção é trabalhar, juntamente com o consórcio intermunicipal e a iniciativa privada, para fortalecer o segmento, pois o mesmo além de ser uma oportunidade econômica, incentiva a cultura local, a conservação do meio ambiente e possibilita ao morador local, orgulhar-se de morar em um local bonito, uma região bem vista por todos.

Considerando a relação do cicloturismo com a dimensão ambiental, no Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC), foi possível identificar projetos que vão ao encontro de um turismo planejado e que visa ser sustentável para a região em todas as dimensões, inclusive a ambiental. O CIMVI, consórcio que administra o CVECC, tem princípios com bases fortes na gestão ambiental. Além de “atuar na promoção regional da cultura, do esporte e do turismo, para criação e gestão de circuitos e roteiros intermunicipais”, também tem como objetivo “incentivar a conservação e preservação ambiental, no sentido de elaboração de políticas públicas ambientais, criação e manutenção dos Conselhos Municipais de Meio Ambiente e capacitação de agentes ambientais, em sintonia com as diretrizes Estaduais e Federais”. As ações sempre são integradas entre municípios e setores (CIMVI, 2019).

Conforme já foi citado neste estudo, há o projeto de certificação sustentável dos meios de hospedagem. Os doze empreendimentos que participaram da primeira edição do projeto são

estabelecimentos importantes para o cicloturismo na região, muitos surgiram para suprir a demanda do circuito. Embora não tenham sido divulgados em nenhum meio, os itens avaliados e exigidos para obtenção do selo, ouro, prata ou bronze, também envolveu ações quanto a destinação correta do lixo, composteira para o lixo orgânico, uso de energia solar, captação da água das chuvas. Estes foram itens identificados durante as entrevistas com os meios de hospedagem, mais específico com os Entrevistados C8 e C9 (2019).

4.3.2 Dimensão Política

A dimensão política está diretamente relacionada ao conceito de governança, considerada por Sachs [2002 (2004)], característica fundamental para o desenvolvimento. A política, como critério para o desenvolvimento sustentável, está associada à apropriação dos direitos humanos, a capacidade do Estado de executar o projeto nacional em parceria com a iniciativa privada (SACHS, [1998 (2002)]). Segundo os conceitos apresentados nesta pesquisa (MANTOVANELLI; SAMPAIO, 2010; FIESP/MDIC, 2007; LASTRES; CASSIOLATO, 2004), governança é a capacidade de gerir assuntos em comum, inclusive, transformar planos elaborados em conjunto, entre os agentes envolvidos, em ações efetivas.

A governança pode ser observada, no circuito, por meio do Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí (CIMVI), o qual assume um papel fundamental no circuito no que se refere à gestão participativa e integrada. O consórcio coordena as ações, cujos planos são elaborados entre todos os atores envolvidos (ver figura 7).

O CIMVI “constitui-se sob a forma de associação pública, com personalidade jurídica de direito público e natureza autárquica inter federativa, integrando, nos termos da lei, a administração indireta dos Entes consorciados” (CIMVI, 2008, p. 2). Segundo Estatuto do consórcio, a principal finalidade é cooperar para o desenvolvimento considerando as dimensões: humana, social, cultural, política e econômica do território em que atua. Busca atingir seus objetivos por meio de uma atuação articulada e cooperativa entre os consorciados. Suas ações têm como base uma gestão participativa, integral e integrada, descentralização do poder, a intersetorialidade, interdisciplinaridade e pluralidade do contexto que está inserido (CIMVI, 2008).

Segundo Entrevistado A1 (2019), no consórcio, há o Conselho Intermunicipal de Turismo, Cultura e Esporte que é composto por três representantes de cada município, cada um representando sua diretoria e ou secretaria de turismo, cultura e esporte. Em conjunto é elaborado um plano das principais ações previstas para o ano. Após ter a média de custos e

planos aprovados pela Assembleia Geral composta pelos prefeitos é feito o rateio entre os municípios. O valor total dos custos é dividido pelo número total de habitantes da região e em seguida multiplicado pelo número de habitantes de cada município. O resultado é o valor mensal que cada município deverá pagar ao consórcio, ou seja, o critério de rateio é a proporcionalidade populacional (WINKELHAUS, 2018; CIMVI, 2018).

No exercício de 2019 o valor total de repasse ao Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí (CIMVI) pelos municípios consorciados para gestão do turismo foi de R\$ 556.692,00 (quinhentos e cinquenta e seis mil e seiscentos e noventa e dois reais). Esse valor é utilizado para a elaboração de estudos e projetos, considerando o planejamento, controle, regularização e execução de atividades relacionadas ao desenvolvimento de forma regionalizada do turismo entre os municípios consorciados (CIMVI, 2018).

A governança, conforme pode ser observado na fundamentação teórica, também é característica presente e fundamental para o bom funcionamento em arranjos produtivos locais (APLs). E apesar do Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC) não ser considerado, formalmente, um APL, apresenta características similares às características observadas nos conceitos considerados nesta pesquisa (MARINI; SILVA, 2012; LASTRES; CASSIOLATO, 2003; LASTRES; CASSIOLATO, 2004; COSTA, 2010; FIESP; MDIC, 2007).

Segundo os mesmos autores, as principais características de um APL estão relacionadas à aglomeração territorial e setorial, envolvendo além das empresas, agentes econômicos, políticos, sociais, a cooperação, a aprendizagem, competitividade, a governança e vínculos interativos. Essas características são resultados da dinâmica que resulta da interação entre os agentes envolvidos no APL e ao contexto que estão inseridos.

Como é observado no “Manual de atuação em arranjos produtivos locais” elaborado pelo FIESP e MDIC (2007), cabe considerar que nem todos os APLs apresentam todas as características citadas, e a principal vantagem de um aglomerado produtivo está na sua competitividade, ou seja, no diferencial de oferta que é resultado da interação de todos os agentes envolvidos.

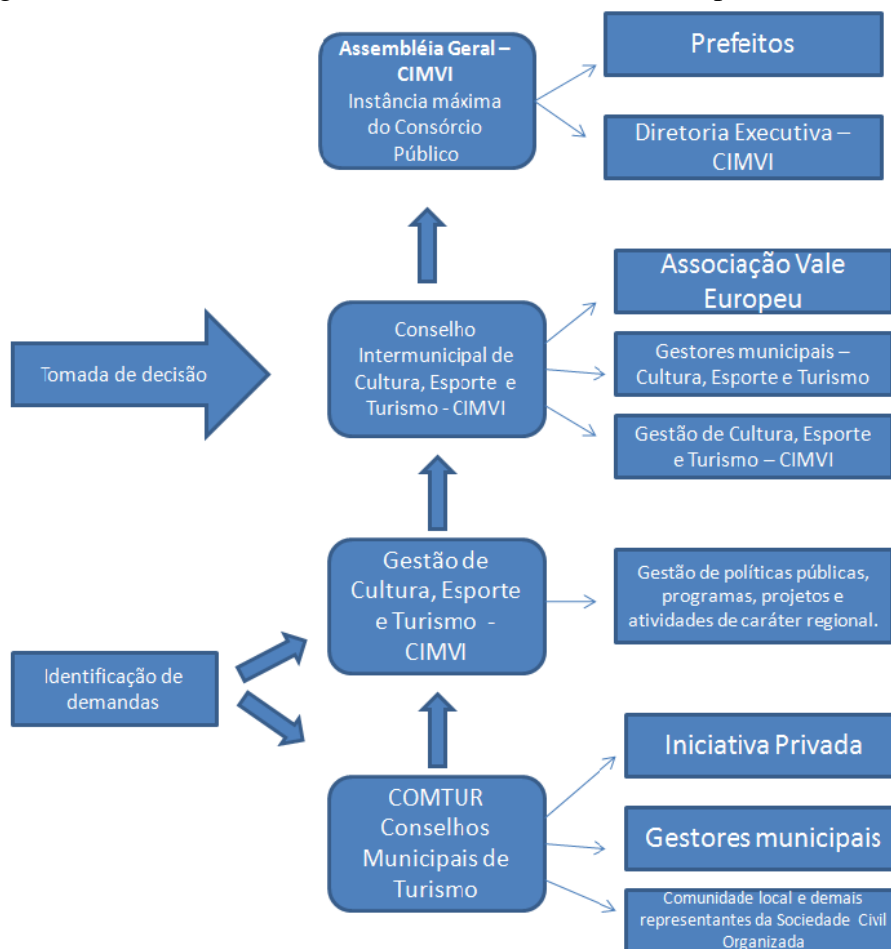
Na dinâmica representada na figura 7, é possível observar como é feita a gestão do Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC), tendo o Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí (CIMVI) desempenhando o papel de governança, coordenando o processo como um todo. A gestão é realizada de forma democrática, sendo que o consórcio possui um planejamento de desenvolvimento regional com objetivos e metas a cumprir durante o ano. As ações e projetos são elaborados de acordo com demandas

identificadas pelo CIMVI, como também demandas que chegam até o consórcio por meio do conselho intermunicipal que realiza reuniões mensais e é formado pelos gestores municipais de cultura, esporte e turismo e pela gestão intermunicipal de cultura esporte e turismo do consórcio (ENTREVISTADO A1, 2019).

A Associação Vale Europeu, que representa a iniciativa privada, também possui uma cadeira para assistir as reuniões do conselho intermunicipal, facilitando assim a comunicação entre a iniciativa privada e poder público. No conselho intermunicipal somente tem direito a voto os conselheiros, ou seja, a gestão municipal, porém a opinião da associação é de grande valia para o todo, pois a mesma segundo os entrevistados A1, C1, C2, C3, C6 e C7 (2019) possui importante representatividade perante o conselho intermunicipal, ambos trabalham em parceria. A iniciativa privada também tem a possibilidade de apresentar suas demandas aos gestores municipais por meio do COMTUR, Conselho Municipal de Turismo, no qual possui cadeira de representatividade e se aprovado pelo conselho, o gestor municipal apresenta nas reuniões do conselho intermunicipal a proposta. É também por meio do COMTUR que a comunidade local pode manifestar seu interesse e participar das reuniões, embora seja rara tal participação.

Demandas para aperfeiçoamento dos trabalhos a serem realizados pela gestão intermunicipal são solicitadas pelos gestores municipais, apresentadas nas reuniões mensais, e após aprovadas pela maioria são acrescentadas no planejamento. Desta forma, todos participam na tomada de decisões facilitando a realização dos trabalhos propostos para o desenvolvimento regional e municipal no setor do turismo, cultura e esporte por meio de uma gestão participativa e descentralizada (ENTREVISTADO A1, 2019).

Figura 7 - Dinâmica administrativa do Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo



Fonte: Elaboração própria.

De forma resumida, a interação inicia com a junção da iniciativa privada, gestores públicos municipais, comunidades locais e demais representantes da sociedade civil organizada, que juntos formam o Conselho Municipal de Turismo (COMTUR) de cada município que integra o circuito. Assuntos relacionados ao Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC) que surgem nos conselhos municipais como sugestões, propostas de melhorias e inovações são levadas ao Conselho Intermunicipal de Cultura, Esporte e Turismo no consórcio intermunicipal e se aprovados são inclusos no planejamento.

Vale observar que a Gestão de Cultura, Esporte e Turismo do Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí (CIMVI), responsável pela gestão de políticas públicas, programas, projetos e atividades de caráter regional, apresenta diversas demandas necessárias ao conselho intermunicipal. Dessa forma as demandas são identificadas tanto pelo COMTUR dos municípios que integram o circuito de cicloturismo do Vale Europeu, como também pela gestão de cultura, esporte e turismo do CIMVI. Porém a tomada de decisão acontece por meio do

conselho intermunicipal. Tudo que é aprovado em conselho finalmente passa pela Assembleia Geral, colegiado composto pela diretoria executiva do consórcio intermunicipal e prefeitos dos municípios consorciados.

Todos os entrevistados, categoria A e C (Quadro1), tanto representantes da iniciativa privada, como gestores municipais do turismo, reconhecem o importante papel que o CIMVI desempenha para o CVECC, inclusive quanto à acessibilidade de informações, suporte e incentivo a projetos e investimentos no setor turístico que beneficiem também o circuito.

4.3.3 Dimensão Econômica

A dimensão econômica propõe o desenvolvimento econômico intersetorial equilibrado (SACHS, [1998 (2002)]), onde a viabilidade econômica se dá mediante “alocação e gestão mais eficiente dos recursos e de um fluxo constante de investimentos públicos e privados” (SACHS [1991 (1993, p. 25)]). Sachs (2007a) afirma que a viabilidade econômica é necessária, porém não suficiente.

Quanto a dimensão econômica do circuito na região foi possível identificar, inicialmente, um aumento e ou incremento de estabelecimentos turísticos principalmente considerando meios de hospedagem e restaurantes ou similares. Quando o circuito, em 2006, iniciou as atividades o cenário era o apresentado no quadro 12, onde também é possível observar as mesmas informações relativas ao ano de 2018.

Para elaborar o quadro 12, foi utilizada a base de dados estatística “RAIS Estabelecimento” gerada a partir da Relação Anual de informações Sociais (RAIS), disponibilizada pelo Ministério do Trabalho e Emprego (MTE). Nesta base de dados, (MTE/RAIS, 2019), contém os estabelecimentos com e sem vínculos empregatícios. O indicador utilizado foi o total de estabelecimentos existentes em 31 de dezembro de 2016 e 2018, segundo a atividade econômica selecionada. A atividade econômica é considerada conforme a Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE) versão 2.0 (PDET/RAIS, 2016; PDET/RAIS, 2017). A seção escolhida foi a que corresponde a estabelecimentos da categoria alojamento e alimentação. Para identificar quantidade de estabelecimentos tanto de setor de hospedagem como de alimentação, considerou-se duas subclasses: Hotéis e Restaurantes e similares. As demais subclasses não foram consideradas.

Quadro 12 - Estabelecimentos – hotéis, restaurantes e similares – cenário 2006 e 2018

Município	Hotéis		Restaurantes e Similares		Total	
	2006	2018	2006	2018	2006	2018
Apiúna	1	4	3	8	4	12
Ascurra	0	1	6	14	6	15
Benedito Novo	3	2	2	5	5	7
Doutor Pedrinho	2	2	2	4	4	6
Indaial	5	6	36	50	41	56
Pomerode	5	16	27	35	32	51
Rio dos Cedros	1	6	8	11	9	17
Rodeio	2	2	5	10	7	12
Timbó	3	6	29	45	32	51

Fonte: MTE/RAIS (2019) adaptado pela autora.

O Quadro 12 apresenta um cenário que permite uma breve comparação entre 2006 e 2018. Embora o RAIS seja obrigatório para a maioria dos estabelecimentos que tiveram ou não funcionários, os Micros Empreendedores Individuais (MEI) que não tiveram funcionário durante o ano não são obrigados a declarar o RAIS (BRASIL, 2019).

Feita a análise do quadro 12 é possível identificar que a subclasse, Restaurantes e Similares, teve um número de investimentos superior a subclasse hotéis, até porque os restaurantes e similares não atendem somente turistas, mas também visitantes e moradores locais. Quanto ao número de hotéis em todos os municípios, exceto Benedito Novo, o número de estabelecimentos se manteve ou aumentou. Porém apenas os municípios de Ascurra, Rodeio e Timbó, segundo os entrevistados A6, A8 e A11 (2019), atribuem o crescimento ao Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo. Nos municípios de Doutor Pedrinho e Indaial a oferta se manteve. E Apiúna, Rio dos Cedros e Pomerode apresentam contextos diferentes dos demais municípios. Apiúna, por ser um opcional no circuito, o mesmo não influencia da mesma forma que influencia os demais municípios. Rio dos Cedros e Pomerode já têm uma relação diferente e mais antiga com a atividade turística, embora o circuito de cicloturismo contribua para os municípios, não é o principal segmento turístico desses municípios. Rio dos Cedros tem a região dos Lagos como principal atrativo turístico, sendo a temporada de verão a mais procurada. Já Pomerode tem como principal atrativo a sua cultura alemã.

A diferença entre 2006 e 2018, na maioria dos municípios, segundo a base de dados do RAIS (MTE/RAIS, 2019) não é tão representativa se comparada aos dados já informados nesta pesquisa no item 4.2, conforme quadro 13, cujas fontes têm como base a Plataforma Turismo elaborada pela Empresa Raízes do Brasil para o Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí (CIMVI), o site do circuito e também o site dos municípios. Tal diferença confirma um cenário identificado durante a pesquisa onde a maioria dos estabelecimentos é de pequeno porte

e familiar, sem a necessidade de contratação de funcionários e dessa forma não necessitando declarar o RAIS, o que também pode indicar baixa geração de empregos formais.

Considerando os municípios, Ascurra, Benedito Novo, Doutor Pedrinho, Indaial, Rodeio e Timbó a diferença entre estabelecimentos que declaram a RAIS em 2018 e estabelecimentos informados na Plataforma Turismo elaborada pela Empresa Raízes do Brasil para o CIMVI, o site do circuito e também o site dos municípios é de 18 estabelecimentos. Se for considerado os nove municípios a diferença é de 42 estabelecimentos.

Quadro 13 - Comparativo entre base de dados quanto ao número de meios de hospedagem nos municípios que integram o CVECC

Municípios	Nº de meios de hospedagem, segundo Plataforma Turismo (2019), Site CVECC (2019) e Site dos Municípios (2019).	Nº de meios de hospedagem, segundo MTE/RAIS, 2019
Apiúna	7	4
Ascurra	1	1
Benedito Novo	7	2
Doutor Pedrinho	2	2
Indaial	8	6
Pomerode	24	16
Rio dos Cedros	19	6
Rodeio	11	2
Timbó	8	6
TOTAL	87	45

Fonte: Elaboração própria.

Os entrevistados, representantes do poder público, entrevistados A1, A2, A3, A6, A7, A11 (2019), atribuíram ao Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC) o principal motivo para tanto o poder público, como a iniciativa privada, passar a identificar no turismo uma oportunidade de novos negócios contribuindo para o desenvolvimento da região. Assim como, todos os entrevistados do grupo A (quadro 1) afirmam estar trabalhando em roteiros locais, aproveitando a demanda de cicloturistas e divulgação que o circuito proporciona para região, diversificando a oferta de cada município.

Cabe complementar que nem todos os estabelecimentos atendem cicloturistas, porém segundo os estabelecimentos entrevistados categoria C (Quadro1) o aumento da demanda na região, principalmente nos municípios de Ascurra, Benedito Novo, Doutor Pedrinho, Indaial, Rodeio e Timbó está relacionado à divulgação que o circuito proporciona para região. O cicloturista que vem pedalar no primeiro circuito planejado para o cicloturismo do Brasil, é o principal divulgador. Inclusive estabelecimentos que dificilmente recebem cicloturistas, como por exemplo, a Pousada Borboleta e o Recanto *Grunenberg* dos Entrevistados C12 e C13 (2019), reconhecem essa importante contribuição do circuito.

Segundo os entrevistados do poder público (Categoria A, quadro 1), há vários investidores interessados em investir tanto no Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC) como no Circuito Vale Europeu Catarinense (CVEC) de modo geral. Esse interesse é atribuído a visibilidade que o CVECC proporciona a região.

Há exemplos de estabelecimentos, já citados na presente pesquisa, que se reinventaram dentro do mercado. Alguns já citados, como a Seledon, Timbó Bike Center e Rota Turismo. Outro exemplo é a marca Furbo, cujos proprietários já atuavam no segmento têxtil encontraram, por meio do aumento de ciclistas e cicloturistas, uma oportunidade de produzir roupas adequadas para a prática da atividade.

Sempre ligados ao mundo esportivo, em 2012 começam a produzir uniformes de futebol, usando apenas serigrafia para gravação dos números. Na época, um dos sócios começa a praticar ciclismo incentivando assim a família toda e resolve confeccionar uma camisa estilo Downhill para ele e sua esposa, quando a usam em um passeio são abordados por um ciclista desconhecido interessado na camiseta. Foi aí que surgiu a ideia de produzir uniformes de ciclismo, utilizando a necessidade desse mercado na nossa região aliada ao instinto empreendedor da família Balsanelli. [...] Assim nasceu, em 2013, a marca FURBO. (FURBO, 2019)

Durante a observação participante o grupo acompanhado ficou hospedado na Pousada Casarão Schmitt, a primeira pousada *bike* da região, que além de receber cicloturistas, também oferece locação de bicicletas para os roteiros locais, como também local seguro para guardar as bicicletas dos cicloturistas. O estabelecimento é novo, apenas um ano de funcionamento. O proprietário, dono de mais dois equipamentos de hospedagem (*Dein Haus* Pousada e o Hotel Fazenda *Pommerland*), identificou a necessidade de um empreendimento para atender com qualidade nichos novos e em expansão do turismo, entre eles, o cicloturismo.

Em Indaial, o grupo ficou hospedado no Hotel *Fink*, cujos proprietários auxiliaram no planejamento e elaboração do circuito. O hotel passou por modificações ao longo dos tempos, principalmente em função do cicloturismo. Inicialmente contava com cinco apartamentos, porém com o crescimento da demanda esse número foi ampliado para quatorze apartamentos. Dispõe de lugar seguro para guardar as bicicletas (ENTREVISTADO C14, 2019).

No município de Rodeio, o grupo optou por ficar hospedado na Hospedaria Cama e Café *Stolf*. Um dos primeiros meios de hospedagem do município, o qual iniciou suas atividades justamente para atender os cicloturistas. Um empreendimento familiar que começou com dois quartos e hoje conta com quatorze suítes, informou o entrevistado C8 (2019).

Gradativamente, estabelecimentos comerciais identificam a necessidade de se tornar *bike friendly* ou amigo do ciclista, como é o caso do Empório Gália e do Casarão *Coworking*, informa o entrevistado A2 (2019).

O cenário citado pelo Entrevistado A1 (2019) se confirmou por meio das entrevistas, onde muitos dos meios de hospedagem que atuam no circuito são propriedades transformadas em meios de hospedagem, principalmente aquelas grandes propriedades herdadas, onde os proprietários encontram no turismo uma forma de gerar renda e manter o local. Outra característica identificada, é que o turismo nem sempre é a principal fonte de renda e sim uma renda extra (Entrevistados C7, C8, C10, C18, C19, C20, 2019).

O passaporte que o cicloturista recebe no início do circuito de cicloturismo do Vale Europeu, também apresenta característica do ponto de vista econômico, pois para o cicloturista ter direito ao certificado no final do circuito, deve carimbar o passaporte em estabelecimentos de cada município cadastrados junto ao circuito. É uma forma de beneficiar a cadeia produtiva que movimenta direta e indiretamente o circuito. Inclusive, nas entrevistas, foi possível identificar uma preocupação comum entre os entrevistados do *trade* turístico: fazer com que a comunidade local compreenda que o turismo não é só para quem viaja ou para estabelecimentos do setor. O que vai ao encontro do que afirma Cunha (1997), sobre a atividade turística não gerar efeitos econômicos apenas durante investimentos ou consumos, como também, no que se refere aos resultados econômicos, não fica limitada ao setor que mantém relação direta com a oferta e procura turística.

O consumo turístico realizado pelas famílias dá origem, pelo lado da produção, às receitas turísticas: os turistas dispõem dinheiro em vários produtos e serviços que têm origem em diferentes setores produtivos, cuja produção é total ou parcialmente dependente da procura turística. Esta despesa gera um rendimento que, por sua vez, dá origem a outra despesa, gerando uma cadeia até as sucessivas filtrações que se operam ao longo da cadeia a fazem terminar. (CUNHA, 1997, p. 251)

Durante a observação participante foi possível observar como funciona a cadeia produtiva a partir do cicloturista que opta por fazer o circuito por meio de uma operadora local, especializada em cicloturismo. O movimento inicia pela escolha do local que se pretende conhecer, nesse caso, o Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC), seguido pela escolha da empresa que irá dispor dos serviços que o cicloturista deseja, considerando qualidade dos serviços e valores.

No pacote ofertado pela Rota Turismo estava incluso: *Briefing* sobre o circuito no Hotel Timbó Park seguido de jantar de boas-vindas no Restaurante Thapyoka; 01 noite de hospedagem em Timbó, no Hotel Timbó Park com café da manhã; Visita a Casa *Siewert e Delicaten* na Rota Enxaimel em Pomerode; 01 noite de hospedagem em Pomerode, na Pousada Casarão Schmitt com café da manhã; Jantar em Pomerode, Ristorante La Spezia; 01 noite de hospedagem em Indaial, no Hotel Fink com café da manhã; Jantar em Timbó, Restaurante e

Choperia Thapyoka com transfer incluso realizado por empresa de transportes local (Indaial / Timbó /Indaial); 01 noite de hospedagem em Rodeio, no Cama Café Stolf com café da manhã; Jantar em Rodeio, no Vale das Trutas com transfer incluso realizado por empresa de transportes local; 01 noite de hospedagem em Doutor Pedrinho, na Bella Pousada com café da manhã e jantar incluso; 01 noite de hospedagem em Rio dos Cedros, no Hotel Paraíso das Ilhas com café da tarde, jantar e café da manhã incluso; 01 noite de hospedagem em Rio dos Cedros, na Pousada Lindnerhof com café da manhã e jantar incluso; 01 guia local + carro de apoio + lanches durante o circuito (Rota Turismo); Kit Rota Turismo, incluindo camiseta para ciclismo produzida pela empresa Furbo; e seguro viagem.

Além da operadora Rota Turismo, todos os estabelecimentos citados acima foram, por meio do consumo turístico, influenciados diretamente. E além desses estabelecimentos que já estavam previstos no pacote, os cicloturistas utilizaram os serviços ou consumiram produtos dos seguintes estabelecimentos: oficina e loja de bicicleta, farmácia, restaurantes; padarias, postos de combustível (conveniência), Furbo Uniformes Esportivos, entre outros.

São várias as relações que se formam a partir do consumo dos serviços e produtos citados. O cicloturista paga pelo pacote vendido pela operadora que repassa aos meios de hospedagem o valor acordado entre ambos. O hotel adquire insumos e remunera seus funcionários. Os funcionários do hotel, por meio da remuneração de seu trabalho, se mantêm e investem seu dinheiro da melhor forma possível e assim sucessivamente. Por isso a importância de incentivar investimentos locais, cujos investidores sejam nacionais, para que a geração de renda, por meio de seu efeito multiplicador, beneficie a região. Na figura 8 é possível observar os serviços utilizados pelos cicloturistas que participaram do *Velotour*, edição 2012.

Figura 8 - Serviços utilizados pelos cicloturistas no *Velotour* 2012

Bicicleta		Hospedagem		Alimentação		Infraestrutura	
Própria	98%	Hotel	29%	Restaurante	37%	Lojas de Bicicleta	9%
Outros	2%	Pousada	15%	Padaria	5%	Posto de Gasolina	13%
		Acampamento	6%	Lanchonete	6%	Hospital/Posto de Saúde	6%
		Casa de amigo	1%	Supermercado	24%	Centro de informações turísticas	13%
		Hotel/Pousada	49%	Faz a própria comida	10%	Bancos	25%
				Rest/Padaria/Lanchonete	18%	Posto de Gasolina/Banco	16%
						Sem resposta	19%

Fonte: Pedrini (2013, p. 74)

Para fazer o circuito de cicloturismo no Vale Europeu não há um período que seja mais ou menos favorável, ou seja, não há temporada de verão ou inverno, todo dia é dia para iniciar o circuito, dessa forma a oferta do circuito não tem problemas no que se refere à sazonalidade, ou seja, “a desigual distribuição da procura ao longo do ano provoca desequilíbrios do mercado” (CUNHA, 1997, p. 190). Pelo contrário, foi identificado que o circuito contribui atenuando os efeitos provocados pela sazonalidade.

No caso da região dos lagos, no município de Rio dos Cedros, a maior demanda concentra-se no verão, mas também há procura nas demais estações do ano, principalmente nos finais de semana, porém em menor demanda. Apesar de o circuito ser flexível, característica que possibilita ao cicloturista a livre escolha do dia de início do circuito como também da quantidade de dias de pedal, não há garantia que a hospedagem será ao final de semana ou durante a semana. Mas indiferente do dia em que acontece a hospedagem, a demanda é distribuída ao longo do ano, contribuindo para um maior equilíbrio entre as estações e entre dias úteis da semana e final de semana.

Considerando as operadoras locais, especializadas em Cicloturismo, todas trabalham com saídas privativas, ou seja, pacotes individuais e de grupos fechados, sendo a data de início e fim do circuito a escolha do cicloturista. Porém, tanto a Rota Cicloturismo (2019) como a Seledon (2019), também operam pacotes abertos, ou seja, é estipulada uma data, a qual é divulgada pelas operadoras em seus sites, redes sociais e redes de contatos, e assim é formado um grupo heterogêneo de cicloturistas. O início dos pacotes regulares, exceto datas especiais,

se concentra aos sábados, dessa forma a hospedagem na região dos lagos, no município de Rio dos Cedros, acontece nas quintas e sextas-feiras, dessa forma, é possível observar uma contribuição mais efetiva na mitigação dos efeitos da sazonalidade aos meios de hospedagem do local. Tanto o Hotel Paraíso das Ilhas, como o Hotel Linderhof, hotéis escolhidos pelo grupo na observação participante, confirmaram essa contribuição do circuito de cicloturismo para seus estabelecimentos. Cabe observar que as demais operadoras também operam saídas regulares, porém as datas não estão divulgadas, e sim são informadas no momento que o cicloturista faz contato com a empresa.

A principal oferta e diferencial do Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC) é a experiência. Por meio do contato com a paisagem rural, a superação em um percurso com considerável elevação e de conhecer uma região sob duas rodas, aproxima o indivíduo do espaço que está conhecendo. Além de pedalar não apenas em um circuito de cicloturismo, mas sim no primeiro circuito planejado para o cicloturismo do Brasil. Dessa forma é possível associar o CVECC a economia da experiência, o que vem estimulando estabelecimentos turísticos a usar da criatividade para atrair turistas e cicloturistas. É o caso da Pousada Tiroler Dorf, um pedacinho do Tirol (Áustria) em Santa Catarina, como o entrevistado C18 (2019) define o estabelecimento. Localizado no município de Timbó a 366 metros de altitude onde a temperatura difere 4° a menos que se comparado ao centro da cidade. Com construções no estilo medieval dispõe de chalés e muita criatividade. No que se refere ao cicloturismo apesar do estabelecimento estar relativamente distante do percurso do circuito, o proprietário considerando sua localização que fica no alto de um morro e a busca de cicloturistas por desafios, criou *Teufelsberg* ou prova da montanha, que dá direito a medalha, certificado e lugar no mural que fica exposto em área comum da pousada.

Outro exemplo é o Sítio *Begalke*, localizado no município de Benedito Novo, que já era conhecido por suas cachoeiras em meio a Mata Atlântica, com o aumento da demanda de ciclistas e caminhantes identificou uma oportunidade de ofertar visitas guiadas pela propriedade, servir almoço e café colonial evidenciando a cultura local e agregando diferencial a visitação em sua propriedade (Entrevistado C11, 2019). A Quinta da Gávea, também muito procurada pelos cicloturistas, está localizada no município de Rodeio, e além de hospedagem, oferece um quintal criativo onde o hóspede vivencia cultura, história e natureza (RODEIO, 2019b). A Pousada Linderhof, ganha destaque pela sua arquitetura, cujo prédio principal mantém estrutura e maquinário de uma serraria que foi construída por volta de 1950. No município de Benedito Novo, há a "*Madeibike*", uma bicicleta artesanal, em madeira, segundo o entrevistado C11 (2019), considerada uma das maiores do mundo neste estilo.

Exemplos de estabelecimentos que estão se reinventando para ter destaque no mercado estão crescendo, inclusive é uma temática constata em eventos organizados pelo consórcio intermunicipal, objetivando assim sensibilizar o *trade* turístico sobre a necessidade de inovar e trazer diferenciais no atual mercado competitivo que é a atividade turística. No que se refere aos meios de hospedagem, há oferta para todos os tipos de público, entre hostel, albergues, locação de casas, pousadas, hotéis, cama café, hospedarias (CVEC, 2020)

Os eventos ciclísticos, que começaram a ser organizados a partir da criação do circuito de cicloturismo na região também movimentam a economia local. Atraem ciclistas de diversos lugares, nacionais e internacionais, para a região, estimulando a ocupação hoteleira. O próprio evento estimula a economia local por meio dos serviços de alimentação, exposições locais, como também por meio da organização do evento em si. Para exemplificar, a ocupação hoteleira do Hotel *Blue Hill*, localizado na região central do município de Timbó, onde aconteceu o *Expobike*, entre 15 a 17 de novembro de 2019, registrou uma ocupação de 99%, demanda que é atribuída ao evento (ENTREVISTADO C22, 2019).

4.3.4 Dimensão Social

A dimensão social está diretamente relacionada a um tipo de desenvolvimento diferente daquele que se relaciona exclusivamente ao crescimento econômico. Nesta dimensão o desenvolvimento está associado a uma visão direcionada ao que se pode considerar uma boa sociedade. E nesse sentido Sachs [1991 (1993, 2007)]; [1998 (2002)] sugere uma distribuição justa de renda, de bens, de igualdade de acesso a recursos e serviços sociais e dessa forma promover a redução das diferenças na qualidade de vida entre ricos e pobres.

Ao estudar a dimensão social de Sachs [1991 (1993, 2007)]; [1998 (2002)] é possível dar destaque a inclusão, no sentido de buscar por uma homogeneidade social, como também acesso a uma melhor qualidade de vida. A dimensão social quando associada ao turismo está diretamente associada à qualidade de vida, ou seja, como a dinâmica da atividade turística impacta na comunidade que a recebe no sentido de beneficiá-la ou não.

Os entrevistados, tanto do poder público, como também da iniciativa privada (Quadro 1) quando questionados sobre a contribuição do Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC) para a comunidade local, são unânimes ao afirmar que os moradores locais ao observar os cicloturistas em seus municípios passaram a utilizar mais a bicicleta como meio de transporte, lazer e esporte. Inclusive muitos ciclistas se tornaram cicloturistas. Como também aumentou consideravelmente os grupos de amigos que se reúnem para pedalar pela

região. Durante a observação participante foi possível encontrar e fazer contato com vários moradores locais que se identificam com a bicicleta como opção de lazer e saúde, os quais afirmam conhecer o município, no qual residem desde o nascimento, de outra forma. Os entrevistados B3, B4 e B5 (2019) compartilham dessa opinião como ainda acrescentam os benefícios para saúde, pois encontraram no ciclismo uma forma de fazer atividade física dentro de suas limitações de tempo. Uma atividade física que se tornou lazer entre amigos e família.

Sobre os eventos ciclísticos, além do impacto econômico, também divulgam a região estimulando o uso da bicicleta e assim conscientizando sobre a importância que a mesma ocupa ao dividir o espaço com outros meios de transporte.

Tabela 6 - Desafio das Estações, edição 2019

Etapa	Total de Inscritos no Evento	Total de Inscritos que residem na região do CVECC	Total de inscritos da Categoria Cicloturismo	Total de inscritos da Categoria Cicloturismo que residem na região do CVECC
1ª Etapa – Verão – Indaial 24/03/2019	865	218	104	37
2ª Etapa – Outono – Benedito Novo 09/06/2019	855	184	102	36
3ª Etapa – Inverno – Apiúna 25/08/2019	697	161	67	31
4ª Etapa – Primavera – Timbó 17/11/2019	810	207	106	33

Fonte: Risco Zero (2019) adaptado pela autora.

Na Tabela 6 é possível observar o impacto do evento *Expobike* no que se refere à divulgação do município, considerando que a maioria dos inscritos no desafio são de cidades e estados vizinhos. Dentre as diversas categorias, a categoria de cicloturismo é a que mais teve inscritos em todas as etapas de 2019. Nesta categoria não há competição, apenas a diversão de pedalar entre amigos e pessoas que compartilham da mesma afinidade pela bicicleta e principalmente conhecer o percurso elaborado. O evento proporciona, dentro dessa categoria, que moradores locais da região do circuito se tornem visitantes de sua própria região, conhecendo o percurso planejado de bicicleta. Nas demais categorias também há participação significativa de residentes locais, porém com o objetivo de competir. O percurso realizado nesse evento não é o mesmo percurso do circuito.

Ao participar ativamente da 4ª Etapa do Desafio das Estações que aconteceu em conjunto com a *Expobike* na cidade de Timbó, foi possível identificar o impacto que eventos dessa natureza proporcionam, no sentido de conscientizar sobre o espaço que a bicicleta

também ocupa no trânsito. O evento acontece sob supervisão de equipe de apoio, organização local, Polícia Militar e Agentes de Trânsito Municipais, onde juntos trabalham pela segurança dos ciclistas, alertando e informando sobre o evento. Em muitos locais, na ausência de ciclovias, o veículo automotor precisou parar para dar espaço aos ciclistas ou foi orientado a diminuir a velocidade respeitando a sinalização e os espaços que cada um ocupa no trânsito.

Segundo informações do Ministério do Turismo e Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicleta, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e similares, o Brasil conta com mais de 1,6 mil km de malha cicloviária e é o terceiro maior produtor de bicicletas do mundo. A Bicicleta, além de ser um meio de transporte saudável e sustentável, a crescente demanda pelo segmento estimula o investimento em estruturas seguras e acessíveis como também a um sentimento de pertencimento do espaço (BRASIL, 2015).

A crescente demanda de ciclistas e cicloturistas têm incentivado o planejamento da malha cicloviária na área urbana dos municípios que integram o CVECC, com o objetivo de oferecer tanto ao morador local, como também ao cicloturista maior segurança e assim proporcionar maior mobilidade. É evidente que o planejamento da malha cicloviária dos municípios além do incentivo obtido pela difusão do uso da bicicleta tanto como lazer como meio de transporte é somado a Política Nacional de Mobilidade Urbana, segundo os entrevistados A2, A3, A4, A6, A7, A8, A10 (2019).

A Política Nacional de Mobilidade Urbana instituída por meio da Lei 12.587 aprovada em 2012 é um importante instrumento que visa à integração dos diferentes modos de transporte tendo como resultado uma melhor acessibilidade nos municípios. Estabelece, entre suas diretrizes, a elaboração do plano de mobilidade urbana considerando em seu planejamento as infraestruturas de ciclovias e ciclofaixas. A lei prevê que todos os municípios com população superior a 20 mil habitantes deverão elaborar e aprovar um plano de mobilidade urbana que deve ser compatível com o plano diretor do município. O prazo para tal ficou estabelecido inicialmente para 2015, depois para 2019 e hoje o prazo está definido para abril de 2021. Os municípios que não apresentarem o plano de mobilidade estarão impedidos de receber recursos do Orçamento Geral da União no que se refere à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional. Vale ressaltar que nos municípios que não dispõem de transporte público coletivo ou individual, o plano de mobilidade urbana deverá focar no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta (BRASIL, 2012).

Segundo levantamento do Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR), que visa monitorar a evolução da política nacional de mobilidade urbana instituída por meio da Lei nº

12.587/2012, dos municípios que fazem parte do Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC), apenas três declararam possuir plano de mobilidade urbana elaborado: Indaial por meio da Lei Municipal de nº 211/2017; Rio dos Cedros por meio da Lei Municipal de nº 270/2015; e Timbó por meio da Lei Municipal de nº 344/2007 (MDR, 2019).

Embora apenas esses três municípios apresentem plano de mobilidade urbana, considerando que não é uma obrigatoriedade para municípios com população inferior a 20 mil habitantes, todos os municípios integrantes do CVECC têm previsto em seus planos diretores o planejamento de espaço adequado para circulação segura de pedestres, bicicletas e veículos, inclusive a implementação de ciclovias. (BENEDITO NOVO, 2016; APIÚNA, 2016; ASCURRA, 2007; DOUTOR PEDRINHO, 2014; POMERODE, 2008; RODEIO, 2014). Pois como afirma Soares (2019, p. 32):

As cidades pequenas e médias não podem repetir os erros das cidades grandes, que hoje estão tentando consertar os problemas gerados por décadas de investimentos em transporte motorizado individual, o que provocou o baixo rendimento do transporte coletivo e o medo de pedalar.

O autor ainda acrescenta que por coerência uma cidade que deseja atrair o cicloturista deve demonstrar que valoriza quem usa a bicicleta, principalmente o morador local (SOARES, 2019).

Quadro 14 - Malha cicloviária dos municípios que integram o CVECC

Município	Malha Cicloviária (Km)
Apiúna	Não divulgou
Ascurra	0 Km
Benedito Novo	0,5 Km
Doutor Pedrinho	13 Km
Indaial	3,860 Km
Pomerode	16 Km
Rio dos Cedros	1,5 Km
Rodeio	4,3 Km
Timbó	23Km

Fonte: Elaboração própria.

O Quadro 14 foi elaborado com base em dados disponibilizados no item 4.2 o qual se refere às informações dos municípios que integram o circuito de cicloturismo no Vale Europeu. É possível observar que, apesar de incipientes, os municípios, começam a considerar a importância do espaço para os ciclistas locais e cicloturistas. E conforme confirmado pelas entrevistas do poder público, a existência de um circuito de cicloturismo na região estimula ainda mais a busca por espaço adequado e seguro para esses constantes indivíduos presentes nos municípios que integram o Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC), os cicloturistas, como também os ciclistas locais.

Timbó é o município que apresenta maior malha cicloviária entre os municípios que integram o CVECC, além de ter elaborado seu plano de mobilidade urbana desde 2007. No ano de 2019, o atual prefeito de Timbó, por meio de audiência pública com a Secretaria de Infraestrutura do Governo do Estado, onde uma das pautas foi a construção de ciclovias em todas as rodovias que ligam a cidade utilizou como argumento o fato do município ser referência em cicloturismo na região do Vale Europeu (TIMBÓ, 2019a). Argumento que evidencia o reconhecimento do circuito como importante vetor para o desenvolvimento.

Porém, a segurança de ciclistas e cicloturistas não é algo que dependa apenas de infraestrutura adequada, mas também, e tão importante quanto, é a conscientização da população de que o veículo automotor não é dono do espaço integral. Conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro, instituído por meio da Lei 9.503 em setembro de 1997, os veículos de porte maior sempre serão responsáveis pelos de menor porte, assim como os motorizados pelos não motorizados e, todos juntos, responsáveis pela segurança dos pedestres (BRASIL, 1997). Dessa forma é possível afirmar que pedestres e ciclistas, diante de suas fragilidades, com seus direitos e deveres no trânsito, são prioridade.

Como já foi citado, 90% do circuito acontece em áreas rurais dos nove municípios que o integram. São estradas de terra, não pavimentadas, logo não dispõem de ciclovias ou ciclofaixas. Nesses casos a prioridade é a mesma citada acima conforme estabelecido no Art.58 do Código de Trânsito Brasileiro:

Art. 58. Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores. (BRASIL, 1997)

Ainda assim, considerando a preferência dos ciclistas sobre os veículos automotores, a realidade é outra. As estradas que conduzem o percurso do CVECC são estradas, como já citado, não pavimentadas e, além disso, em alguns trechos bastante estreitas, com bastante vegetação de ambos os lados e com curvas acentuadas. Tais características não são um problema, porém exigem maior atenção, tanto dos ciclistas e cicloturistas, como dos condutores de veículos automotores, pois os encontros, às vezes, são inesperados.

O fluxo de veículos automotores, nessas estradas, é menor se comparado na área urbana, porém são nesses locais, na área rural, que estão localizados os principais atrativos da região no que se refere a pontos de interesses turísticos e belezas paisagísticas, cuja tendência é aumentar, cada vez mais, o fluxo de veículos automotores nesses locais. Durante a observação participante, foi possível presenciar, inúmeros encontros entre os cicloturistas e veículos

automotores de pequeno e grande porte. Houve muitas situações desagradáveis, onde o cicloturista era insultado ou ganhava uma buzinação acompanhada de uma acelerada intimidadora, e tudo isso simplesmente por estar ali circulando no bordo da estrada. Porém, também foi possível presenciar condutores que paravam seu veículo automotor e esperavam o cicloturista passar, que acenavam e incentivavam os cicloturistas a continuar ou simplesmente diminuía a velocidade demonstrando respeito e atenção. Comuns eram os encontros com outros cicloturistas, com ciclistas de lazer e com ciclistas que utilizam a bicicleta como meio de transporte, sendo assim, os ciclistas que compartilham dessas estradas não são exclusivamente cicloturistas, mas também visitantes e moradores locais.

Sobre os encontros entre ciclistas e veículos automotores foi possível observar que nos encontros desagradáveis, não todos, mas a maioria dos veículos automotores apresentavam placa de municípios vizinhos e alguns até mais distantes, ou seja, não eram locais. Já nos encontros agradáveis a situação se invertia, a maioria eram veículos automotores que apresentavam placa local, ou seja, do município que estava acontecendo o pedal. Fato que indica a familiaridade da comunidade local com o Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo. E por outro lado, indica a necessidade de sinalizar o circuito na tentativa de informar quem não é do município, que ali é uma estrada que faz parte de um circuito de cicloturismo, por esse motivo com presença constante de ciclistas. Tal medida pode beneficiar não só os cicloturistas, mas os demais ciclistas que transitam pelo percurso. Há falta de informação, não de indicação do percurso para o cicloturista, mas para quem ali transita a trabalho ou a passeio e que desconhece a existência do circuito. Placas como a da imagem 4 são limitadas no percurso.

Imagem 4 - Sinalização de trânsito no percurso do CVECC



Fonte: Acervo da autora (2019)

Nas entrevistas, o poder público, afirmou ter muita preocupação com o estado das estradas por onde passa o circuito, pois antes de tudo envolve segurança. Tal preocupação pode ser percebida durante a observação participante, pois o percurso conta com estradas bem conservadas o que, mais uma vez, além de fortalecer a imagem do circuito enquanto destino turístico, também beneficia a comunidade local com estradas acessíveis e bem conservadas, o que influencia também na segurança.

Entre as diversas interações que aconteceram durante os sete dias de observação participante, algumas estavam relacionadas à dúvida do morador em saber por qual motivo o cicloturista vinha de tão longe para pedalar ali, no Vale Europeu, perto de suas residências. E a resposta era obtida por meio de outro questionamento, onde o cicloturista contemplando a paisagem respondia: “E precisa responder? Olha para esse lugar!”, e o morador local, cheio de orgulho, concordava e compartilhava do quanto gostava de morar ali e o quanto trabalhava para deixar tudo no “capricho”. Interação que contribui para autoestima do morador local em relação ao local que em muitos casos reside desde que nasceu, ou que escolheu para morar.

Outra situação que chamou a atenção de todo o grupo no quarto dia de pedal, já no município de Doutor Pedrinho, foi uma menina que estava em frente a sua residência, com demais familiares, e ao avistar o grupo de cicloturistas se aproximando demonstrou, por meio de pulos e sorrisos, uma contagiante empolgação e com muita alegria indicava o caminho a seguir. O grupo todo ficou impressionado com a espontaneidade e tamanha receptividade daquela menina, que por meio de sua atitude demonstrou estar acostumada com a passagem de ciclistas em frente à sua casa. Aliás, a receptividade, não somente dos prestadores de serviços turísticos e demais serviços, como da comunidade em geral foi comentada pelo grupo no decorrer do circuito.

4.3.5 Dimensão Cultural

A dimensão cultural está diretamente relacionada às características endógenas do território. Onde as mudanças e inovações necessárias, não alteram a cultura e a tradição. (SACHS, [1991 (1993, 2007)]).

Na dimensão cultural é possível citar a interação entre morador local e cicloturistas que segundo Soares e Jung (2010), resultam em intercâmbio cultural. Acontecem com frequência no CVECC interações entre o morador rural e o cicloturista. Para o cicloturista, que na maioria das vezes reside em centros urbanos, ter contato, conversar e aprender mais sobre a vida no

campo é motivador. A ruralidade, já citada na dimensão ambiental, é sem dúvida um dos principais atrativos do circuito. A interação, muitas vezes acontece na beira da estrada, enquanto o morador local, muitas vezes agricultor, que dificilmente passeia para longe de sua residência, tem ali a oportunidade de conversar com pessoas, no caso cicloturistas, dos mais diversos locais do Brasil e do mundo.

Durante um dia de pedal, o entrevistado B4 (2019), contou que ao parar em frente a uma residência para pedir informações, o proprietário além de se interessar pelo que o ciclista estava precisando, ofereceu água e banheiro, afirmando estar acostumado com o “pessoal de bicicleta”, que gosta de conversar e que já falou com pessoas de diversos lugares. O trecho em que aconteceu essa situação foi no percurso do último dia do circuito, entre Rio dos Cedros e Timbó.

Segundo Saldanha *et al.* (2019), o contato com atrativos histórico-culturais é a terceira principal motivação para realizar cicloviajens, isso considerando o perfil nacional do cicloturista. No Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC), além dos atrativos naturais, a cultura local é um diferencial. Predominam as influências culturais da cultura alemã e italiana, como também a cultura rural. A cultura alemã e italiana, trazidas pelos imigrantes, presentes na gastronomia e arquitetura e a cultura rural, por meio do modo de vida no campo.

A Rota Enxaimel, no que se refere à cultura local, é a parte do percurso que tem melhor estrutura a oferecer ao cicloturista. Uma região que justifica o título de Pomerode como a cidade mais alemã do Brasil. São nos 16 km da Rota Enxaimel que está a maior concentração de casas no estilo enxaimel, a maioria identificada. É possível visitar a Casa *Siewert*, onde o proprietário do imóvel tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), Sr. Rogério, dá uma aula de história e apresenta sua propriedade, sendo sua família a terceira geração que ali reside. Também oferta produtos locais, inclusive produzidos em sua propriedade, sendo o turismo uma oportunidade de renda extra, pois além de trabalhar em sua propriedade no cultivo de milho e criação de gado, também trabalha em uma indústria local. A próxima parada, ainda na Rota Enxaimel, é na *Delicaten*, uma pequena loja de biscoitos artesanais e produtos coloniais locais. A *Delicaten* fica sediada em uma casa em estilo enxaimel, também tombada pelo IPHAN. Uma casa onde não havia mais moradores, porém cheia de histórias. Foi uma forma de agregar um diferencial ao negócio e auxiliar a manter o patrimônio conservado.

Na região é possível encontrar muitos produtos artesanais, principalmente no que se refere à gastronomia. Por meio das entrevistas, foi identificada a importância dada pela iniciativa privada, principalmente dos meios de hospedagem, em oferecer no café da manhã

produtos que são produzidos na região. Segundo o entrevistado C10 (2019) comprar alimentos de mercados e produtores locais, sempre que possível de produtores rurais e artesanais é uma forma de incentivar e divulgar os produtos e serviços locais. No estabelecimento do entrevistado C2 (2019) até as receitas têm história. São detalhes que fazem diferença tanto na cadeia produtiva, como na valorização da cultura local, proporcionando que determinado modo de fazer seja sustentado e compartilhado. Os eventos ciclísticos também oportunizam ao produtor expor seu trabalho e dessa forma, divulgá-lo e compartilhá-lo. No município de Indaial, houve uma interessante iniciativa em identificar as construções históricas que estão sediadas no início do novo percurso elaborado. É preciso evidenciar e valorizar mais a cultura no percurso do circuito, a exemplo, a Rota Enxaimel.

O uso da bicicleta também está relacionado à dimensão cultural, pois valores culturais influenciam no uso ou não da bicicleta. Soares (2019), afirma que o cenário das cidades brasileiras no que se refere ao uso da bicicleta está associado a um meio de transporte utilizado pela população de baixa renda. Também entende que o cicloturismo contribui para reversão desse modelo cultural e é o que os entrevistados A2, A3, A8, A11, C2 e C4 (2019) observam na região do Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC).

4.3.6 Síntese das transformações territoriais resultantes do cicloturismo no Médio Vale do Itajaí

Após detalhada descrição dos cenários identificados em cada dimensão, os resultados foram sintetizados no quadro a seguir:

Quadro 15 - Matriz Analítica

Dimensões das transformações territoriais avaliadas	Procedimentos Metodológicos		
	Análise Documental	Entrevistas	Observação Participante
Dimensão ambiental (Ecológica e espacial)	<p>Valorização da área rural: Os municípios do CVECC têm maior proporção de seu território em áreas rurais. 90% do circuito acontecem em áreas rurais.</p> <p>Bicicleta é um meio de transporte silencioso e que emite baixos níveis de poluição.</p> <p>Projeto de Certificação dos Meios de Hospedagem.</p>	<p>Demanda distribuída ao longo do ano.</p> <p>O CVECC estimula o uso da bicicleta que é um meio de transporte ecologicamente correto.</p> <p>Cicloturista apresentam um perfil mais consciente de suas responsabilidades no que se refere aos recursos naturais e culturais.</p> <p>Projeto de Certificação dos Meios de Hospedagem. Alguns dos itens avaliados: Composteira, destinação correta do lixo, captação de água da chuva e uso de energia solar.</p>	<p>Utiliza as estradas já existentes, não houve desmatamento para elaborar o circuito;</p> <p>Pontos com lixo acumulado.</p> <p>A bicicleta permite uma interação ativa com o meio ambiente. Faz com que o cicloturista se sintá parte da paisagem.</p>
Dimensão Política	<p>CIMVI começou a gestão turística intermunicipal por meio do CVECC.</p> <p>O circuito apresenta características e organização de um APL, embora não seja caracterizado como tal.</p>	<p>Poder descentralizado.</p> <p>Pouca participação da comunidade local.</p> <p>Acessibilidade, suporte e incentivo por parte do CIMVI.</p> <p>Planejamento participativo.</p>	
Dimensão Econômica	<p>Aumento de estabelecimentos turísticos: meios de hospedagem, restaurantes e similares.</p>	<p>Renda extra no meio rural;</p> <p>Oportunidade de manter grandes propriedades herdadas transformando-a em meios de hospedagem, ou atrativos turísticos.</p> <p>Empresas familiares.</p> <p>Aumento da demanda turística nos municípios.</p>	<p>Atenua efeitos da sazonalidade.</p> <p>Estimula o comércio local e a indústria.</p> <p>Passaporte estimula a valorização do comércio local.</p>

Dimensões das transformações territoriais avaliadas	Procedimentos Metodológicos		
	Análise Documental	Entrevistas	Observação Participante
Dimensão Econômica	Estabelecimentos de outros setores (sem ser turístico) encontraram no cicloturismo oportunidade de ampliar os negócios.	<p>Diversificação dos meios de hospedagem.</p> <p>Estabelecimentos turísticos que direcionaram e/ou incrementaram sua oferta para o cicloturismo.</p> <p>Economia da experiência.</p> <p>Estabelecimentos identificaram a necessidade de se tornar <i>bike friendly</i>.</p> <p>Eventos ciclísticos estimulam a economia local.</p>	A cadeia produtiva do turismo, originada pelo cicloturismo, não fica restrita ao mercado turístico.
Dimensão Social	Eventos ciclísticos incluem a comunidade local.	<p>Aumentou uso da bicicleta na região.</p> <p>Ciclismo se consolidou como forma de atividade física e lazer.</p> <p>Estimula o planejamento ciclovitário;</p> <p>Estradas bem conservadas na área rural por onde passa o circuito.</p>	<p>Aumentou os grupos de amigos que se reúnem para pedalar.</p> <p>Nova percepção de espaço por parte do morador local ao conhecer o município que reside de bicicleta.</p> <p>Conscientização do espaço da bicicleta no trânsito.</p> <p>CVECC é bem aceito pela comunidade local que reside no decorrer do percurso.</p> <p>Moradores locais são estimulados a cuidar mais de sua propriedade.</p> <p>Valorização do meio rural.</p> <p>Receptividade é sentida pelos cicloturistas.</p>

Dimensões das transformações territoriais avaliadas	Procedimentos Metodológicos		
	Análise Documental	Entrevistas	Observação Participante
Dimensão Cultural		<p>Reversão da imagem de que bicicleta é um meio de transporte da população de baixa renda.</p> <p>Valorização de produtos locais</p>	<p>Intercâmbio cultural entre morador local e cicloturista.</p> <p>Valorização do meio rural.</p> <p>Eventos ciclísticos contribuem para divulgar a cultura local</p> <p>A identificação de produtores locais, arquitetura de locais ou casas tradicionais é quase inexistente no percurso do circuito.</p>

Fonte: Elaboração própria.

As transformações territoriais na região do Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo, são resultado da interação entre poder público, iniciativa privada, comunidade local e cicloturistas. A matriz analítica contribuiu para a análise de tais transformações que configuram a relação entre turismo (cicloturismo) e desenvolvimento regional no Médio Vale do Itajaí.

4.4 CICLOTURISMO E O DESENVOLVIMENTO REGIONAL

A seguir foi elaborada uma síntese dos resultados e objetivos da presente pesquisa. Considerando que são os resultados do desenvolvimento que configuram e transformam o território, se faz necessário identificar se o desenvolvimento é sustentado em princípios ambientais, políticos, econômicos, sociais e culturais. Nesta pesquisa, a pergunta que se objetivou responder é: **Quais transformações territoriais estão sendo produzidas pelo Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo, desde sua implantação, em 2006, até a atualidade?**

Tendo como pressuposto que a implantação de um circuito de cicloturismo incide sobre o desenvolvimento regional a partir de transformações relacionadas às dimensões ambientais (espacial/ecológica), políticas, econômicas, sociais e culturais do território, foi estabelecido o objetivo principal de analisar a relação entre turismo e desenvolvimento regional a partir das transformações territoriais produzidas pelo Circuito de Cicloturismo no Médio Vale do Itajaí/SC, no período de 2006 a 2018. Para identificar se a hipótese proposta se confirma ou não, do objetivo principal emergiram quatro objetivos específicos.

4.4.1 Relação entre turismo e desenvolvimento regional

O primeiro objetivo específico da presente pesquisa foi identificar as relações estabelecidas entre turismo e desenvolvimento regional. O procedimento metodológico utilizado foi a revisão bibliográfica, incluindo a bibliometria realizada no banco de dados da EBSCO.

Partindo da complexidade que é definir turismo e desenvolvimento regional, segundo os conceitos aqui abordados, (ACERENZA, 1991; IGNARRA, 1999; CASTELLI, 1996; OMT, 2003a; CUNHA, 2010; CUNHA, 2013; MATTEDI, 2015; THEIS, 2001; THEIS, 2001; SOUZA; THEIS, 2009; THEIS, 2019), que é possível relacioná-los por meio de características que ambos os conceitos apresentam em comum: interdisciplinaridade, multidimensionalidade e seus impactos, positivos ou negativos, variam conforme o contexto que estão inseridos.

A questão é como o desenvolvimento, enquanto processo de mudanças e transformações, acontece no território. Nesse sentido, o turismo pode ser considerado uma

ferramenta para o desenvolvimento. Essa relação está pautada na condição da atividade turística ser considerada propulsora do desenvolvimento regional, por meio do desenvolvimento econômico como condutor de melhorias na qualidade de vida da sociedade. Os estudos analisados, de maneira geral, abordam a importância de identificar maneiras de gerir o potencial turístico devido ao forte impacto na economia como um todo, principalmente por meio do efeito multiplicador do turismo. Uma das maneiras mais citadas entre os estudos analisados é a gestão de destinos turísticos por meio da formação de arranjos produtivos. Da interação existente nos arranjos produtivos resultam planejamento e gestão participativa, constante inovação da oferta e principalmente originalidade, pois o planejamento participativo inclui a comunidade local no processo a qual conhece verdadeiramente o potencial e as limitações do território.

Dos artigos que resultaram da pesquisa bibliométrica é possível destacar algumas características relevantes para que o turismo contribua para que o desenvolvimento regional aconteça:

- A oferta turística deve ser integrada e priorizar uma governança associada à gestão participativa, considerando a capacidade de gerir planos que foram planejados em conjunto em ações concretas;
- Os benefícios da atividade turística, na maioria das vezes, são primeiramente percebidos por meio dos resultados econômicos, inclusive considerando o efeito multiplicador atribuído ao setor turístico;
- A integração entre poder público, iniciativa privada e comunidade local é essencial para que os resultados sejam revertidos em benefícios para todos, inclusive e principalmente para quem recebe o turista;
- A segmentação da atividade turística é um importante fator considerando a capacidade de carga de cada ambiente;
- O potencial turístico de um pequeno município pode não ser suficiente, mas quando considerado o potencial de um conjunto de municípios, por meio de ações conjuntas, oferta integrada e gestão compartilhada, os efeitos podem ser positivos e beneficiar um território maior de forma eficiente e eficaz.

Cunha (2013) indicou algumas razões para que o turismo seja constantemente relacionado ao desenvolvimento regional como um propulsor do mesmo. Primeira razão está na característica do turismo estar relacionado as especificidades de cada região, onde a atividade turística se torna viável diante dos valores locais, sejam eles naturais, humanos, históricos e culturais. O aproveitamento desses recursos garante geração de riquezas que de outra forma não

seriam possíveis. A segunda razão é quanto à transferência de rendimentos de uma região para outra. Ou seja, de uma região mais desenvolvida para uma região menos desenvolvida e dessa forma promover a exportação de bens e serviços a qual de outra forma também não seria possível. A terceira razão é justificada diante do lançamento de infraestrutura que o turismo atrai para determinada região. As vias de comunicação, saneamento básico, abastecimento de água e energia elétrica, sistemas bancários e serviços públicos, em muitas regiões só são construídas diante de certa dimensão. Nesse sentido a atividade turística pode atrair tais investimentos e beneficiar também a população local.

A quarta razão é relacionada à contribuição do turismo para a dinamização e modernização de técnicas de produção local. Também revigora atividades que com o tempo seriam perdidas, o artesanato, por exemplo. A quinta razão está no aproveitamento, por meio do turismo, de construções abandonadas e dessa forma atribuindo a estes imóveis uma nova função. O autor ainda acrescenta que o desenvolvimento não acontece da mesma forma em todas as regiões. As possibilidades que o turismo proporciona não são as iguais em todos os destinos. Em determinados locais assume importância vital, em outros é fator de desenvolvimento, como também, em outros casos, proporciona um mero auxílio podendo ser em maior ou menor expressão de acordo com as condições existentes (CUNHA, 2013).

Dessa forma, para que o turismo possa estimular o desenvolvimento regional com impactos que vão além de econômicos, é preciso considerar o caminho que norteia a busca por seus objetivos. O turismo precisa priorizar questões sociais, culturais, ambientais e políticas (no que se refere a sua gestão e elaboração de políticas públicas) e assim o fator econômico será consequência.

4.4.2 Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo

O segundo objetivo específico foi descrever o Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo. Os procedimentos metodológicos utilizados foram: análise documental, entrevistas semiestruturadas e observação participante.

Descrever o Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo foi de suma importância para a pesquisa. Assim, foi possível identificar a evolução do circuito, acontecimentos que contribuíram e que contribuem para o primeiro circuito de cicloturismo do Brasil, continuar sendo procurado por tantos ciclistas nacionais como também internacionais.

O circuito foi inaugurado em novembro de 2006. É resultado da integração entre poder público e iniciativa privada. O principal estímulo partiu da Associação Vale Europeu, que

representava e ainda representa a iniciativa privada do *trade* turístico da região, e da Prefeitura Municipal de Timbó, em fazer contatos, buscar por parcerias, informações e conhecimentos para aproveitar o potencial da região. Dessa forma chegaram até o Clube de Cicloturismo do Brasil que ao escolher Timbó para sediar o quinto Encontro Nacional de Cicloturismo e Aventura, encontrou na região o local propício para elaboração de um circuito planejado para prática de cicloturismo, o primeiro do Brasil.

São nove municípios que compõem o circuito são: Timbó, Pomerode, Indaial, Rodeio, Acurra, Doutor Pedrinho, Benedito Novo, Rio dos Cedros e Apiúna como opcional. O Circuito inicia e termina no município de Timbó que leva o título de Capital Catarinense do Cicloturismo. A gestão do circuito é por meio do Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí (CIMVI).

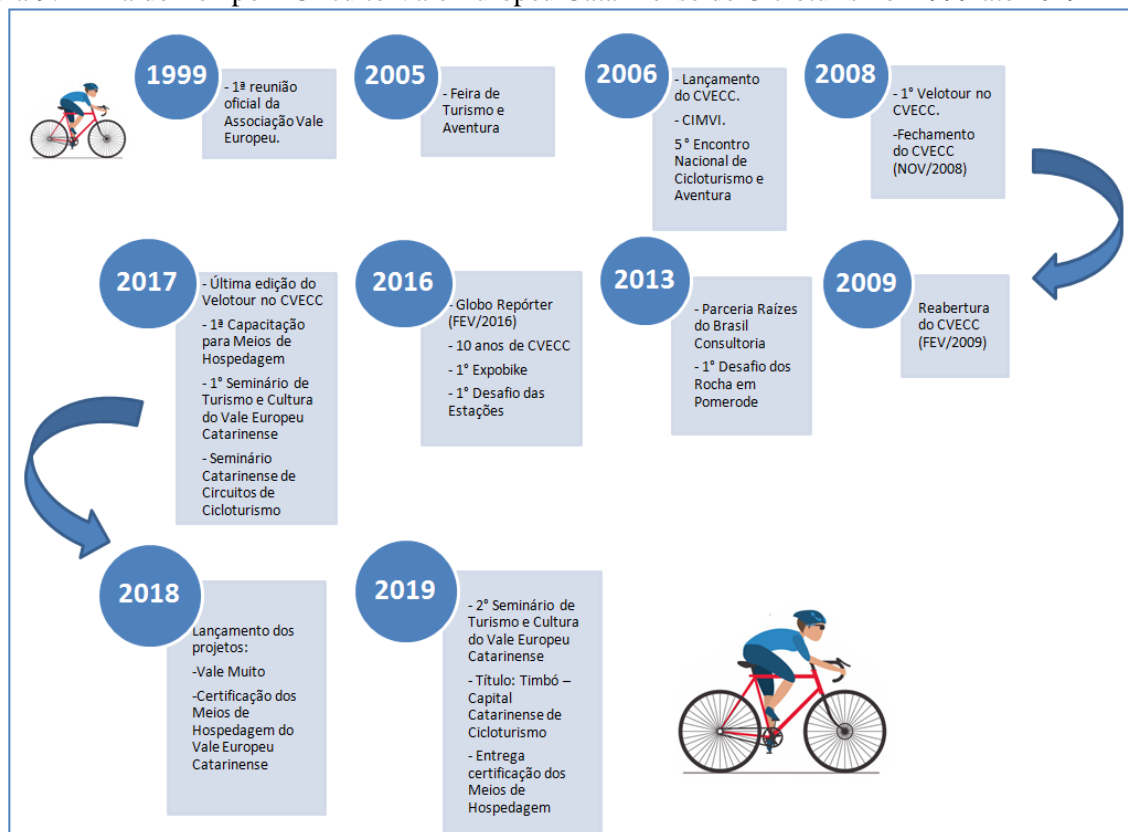
Cada dia e cada município têm suas particularidades, porém os recursos naturais, a cultura europeia e o ambiente rural são os principais diferenciais da região. A quilometragem média de cada dia é considerada a partir da placa de início e fim de cada dia. Os primeiros três dias correspondem à parte baixa do circuito, e os demais quatro dias à parte alta.

O circuito foi elaborado, de modo que, pode ser feito no modo autoguiado, ou seja, sem o suporte de operadoras turísticas, evidenciando a independência e liberdade do ciclista em realizar o roteiro de forma autônoma. Como também há a oferta do modo guiado, onde o ciclista viaja com as facilidades e tranquilidade de estar sendo acompanhado por operadoras locais. As setas que indicam o caminho são amarelas e foram inspiradas no Caminho de Santiago de Compostela. São nove municípios que compõem o circuito: Timbó, Pomerode, Indaial, Rodeio, Acurra, Doutor Pedrinho, Benedito Novo, Rio dos Cedros e Apiúna como opcional. O Circuito inicia e termina no município de Timbó, que leva o título de Capital Catarinense do Cicloturismo. A gestão do circuito é por meio do Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí (CIMVI).

O local de início do circuito, no município de Timbó é no complexo turístico do Imigrante, no Restaurante e Choperia Thapyoka, que é principal cartão postal do município. O cicloturista é orientado, por meio do site do circuito, a retirar seu guia, com informações gerais e específicas, e seu passaporte, que deve ser carimbado em todos os municípios, exceto Apiúna, pois o município é opcional no circuito. Juntamente com esse material o cicloturista assina um termo de responsabilidade que serve para monitorar o número de cicloturistas que vêm conhecer o circuito no Vale Europeu, como também é uma forma dos estabelecimentos que aquele ciclista reservou para ficar hospedado, possam saber se ele iniciou o circuito e acompanhar se o mesmo irá precisar de algum suporte, fruto da hospitalidade local.

Com base no que foi apresentado até aqui, mais específico no item 4.1.1, foi elaborada uma linha do tempo, a qual indica os principais acontecimentos envolvendo o Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC).

Figura 9: Linha do Tempo – Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo -1999 até 2019



Fonte: Elaboração própria.

Mediante a linha do tempo, cujos acontecimentos estão especificados na figura 9, é possível fazer algumas afirmativas, entre elas: (1) Mesmo sem mencionar nada sobre a reportagem do Globo Repórter, que apresentou o circuito em rede nacional, todos os entrevistados, categoria A e C do quadro 1, afirmaram que existe o antes e o depois desta reportagem; (2) Após a exposição do circuito em rede nacional por meio do Globo Repórter em fevereiro/2016, que a demanda aumentou consideravelmente e foi necessário iniciar a elaboração de projetos para profissionalizar o setor turístico da região; (3) A partir de 2013, os municípios começaram a acreditar mais no cicloturismo e iniciam a oferta de eventos direcionados a adeptos de ciclismo e cicloturismo. São eventos anuais que trazem diversos benefícios para região; (4) também foi importante considerar, em 1999, a primeira reunião da Associação Vale Europeu, como um marco importante para o surgimento do Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo; e (5) Foi por meio do circuito, diante de sua oferta

regionalizada que o Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí (CIMVI) passou a gerir de forma participativa o circuito, desempenhando papel de governança, não só do circuito, mas do turismo como um todo nos municípios consorciados.

Ao descrever o circuito de cicloturismo localizado no Médio Vale do Itajaí, na região turística do Vale Europeu, considerou-se importante apresentar informações de cada município integrante do circuito para contribuir na compreensão das características locais, bem como a participação de cada município no circuito (item 4.2). Todas as informações pontuadas para descrever e apresentar o circuito foram essenciais para atender ao terceiro objetivo específico da presente pesquisa.

4.4.3 Cicloturismo e território

O terceiro objetivo específico foi ponderar as transformações territoriais promovidas pela implantação do cicloturismo na região. Para tal foi necessário, antes, identificar quais foram essas transformações. A identificação dessas transformações foram feitas por meio dos seguintes procedimentos metodológicos: análise documental, entrevistas semiestruturadas e observação participante. Após identificação, as transformações foram sistematizadas na matriz analítica de acordo com a dimensão da sustentabilidade a qual estão relacionadas e ao procedimento metodológico pelo qual foram identificadas. Essa matriz analítica tem como base cinco princípios da sustentabilidade de Ignacy Sachs ([1991 (1993, 2007); [1998 (2002)]; [2002 (2004)]): dimensão econômica, social, cultural, ambiental (ecológica e espacial) e dimensão política. Tais dimensões foram selecionadas para nortear a análise das transformações que o Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC) tem promovido na região.

No que se refere à dimensão ambiental é possível afirmar a influência do Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC), por meio do equilíbrio territorial (rural e urbano), do baixo impacto ambiental, reconhecimento do território por meio da relação entre bicicleta e espaço e práticas que contribuem para preservação e conservação do ambiente (uso da bicicleta e projeto de certificação dos meios de hospedagem). O CVECC não precisou destruir para existir, pelo contrário, é do interesse dos gestores manterem a originalidade do local e conservar o ambiente natural, pois é o principal atrativo do circuito, como também uma das principais motivações para o ciclista vir pedalar no Vale Europeu. A bicicleta oferece a vantagem de ser um meio de transporte ecologicamente correto, além de proporcionar uma nova percepção do espaço, tendo como consequência um relação mais harmoniosa com o meio

ambiente, o que indica que o cicloturista é um turista mais consciente quanto a suas responsabilidades. A área rural dos nove municípios que integram o circuito é superior que a área urbana, o que justifica ações para valorizar o meio rural, considerando que 90% do circuito acontece em área rural.

Na dimensão política foi possível identificar as transformações que se refere à governança efetiva, como também a interação entre gestão pública, iniciativa privada e comunidade local em torno do cicloturismo, interações que antes do circuito eram quase inexistentes. O circuito apresenta características de um arranjo produtivo local (APL) em estágio inicial, embora não seja considerado, de maneira formal, como tal.

O circuito apresenta as seguintes características, observados nesta pesquisa, no que se refere a um APL:

- **Conjunto de empresas que apresentam aglomeração geográfica e setorial**, ou seja, no circuito há um conjunto de empresas do mesmo setor distribuídas geograficamente entre os nove municípios que integram o circuito. São empresas de pequeno e médio porte. Entre empresas e serviços específicas do setor, sem considerar as que não são específicas, mas que prestam serviços ao cicloturista, é possível citar: meios de hospedagem, restaurantes ou similares, prestadores de serviços como, por exemplo, os operadores e receptivos locais e os atrativos turísticos.
- **Vínculos interativos entre os atores ou agentes locais**. No circuito a interação acontece entre as empresas, associações, prefeituras, consórcio e comunidade local. Tal interação é coordenada pelo CIMVI, Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí.
- **A cooperação é outra característica presente no CVECC**. Os agentes envolvidos no circuito compreendem que o trabalho conjunto traz resultados para todos. A maturidade no que se refere ao pensamento regional é algo que foi construído desde o início da Associação Vale Europeu que entendia e entende que é importante considerar a cooperação entre os municípios. Aliás, característica observada igualmente em todas as entrevistas tanto por parte da iniciativa pública como da privada que compreende que os resultados não seriam os mesmos, caso o trabalho fosse individual ao invés de regional.
- **O aprendizado** é um importante resultado da interação entre os envolvidos no Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC). Não só o aprendizado que resulta das capacitações que acontecem em torno do circuito e da atividade turística como um todo, mas também e principalmente o aprendizado que resulta das trocas de

conhecimento que resultam da experiência. Essa troca é facilitada pela aglomeração que se formou a partir do circuito.

Todas as interações e características citadas resultam na competitividade do circuito perante o mercado. O consórcio tem papel fundamental em todo o processo que envolve o circuito, inclusive na divulgação de cada município e estabelecimentos do setor.

Foi descrito detalhadamente como acontece a interação para tomada de decisões (figura 7), onde a gestão intermunicipal representada pelo Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí (CIMVI), gestores públicos municipais (prefeituras) e iniciativa privada trabalham em conjunto, sendo a gestão do circuito descentralizada e participativa. O CIMVI desempenha o papel de governança, considerando que a tomada de decisão é compartilhada. A comunidade local tem abertura para participar por meio do Conselho Municipal de Turismo (COMTUR), mas dificilmente participa, porém até que ponto essa participação é incentivada por parte dos gestores públicos é algo que pode ser questionado.

Geração de renda, renda extra no meio rural, crescimento e diversificação do setor, estímulo para novos estabelecimentos e economia da experiência são algumas das transformações do circuito, no que se refere à dimensão econômica. O Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo é uma oportunidade de renda extra, principalmente no meio rural. Vários estabelecimentos surgiram em função do circuito, que também oportunizou o arrendamento e ou uma forma de manter grandes propriedades transformando-as em meios de hospedagem ou atrativos turísticos. Considerando os municípios de Ascurra, Benedito Novo, Doutor Pedrinho, Indaial, Rodeio e Timbó, no que se refere a oferta de meios de hospedagem, o crescimento é atribuído ao sucesso do circuito enquanto demanda e divulgação da região.

Outro número que chama atenção é a diferença no número de estabelecimentos identificados por meio da base de dados do “RAIS Estabelecimento” (MTE/RAIS, 2019) no ano de 2018 e as informações encontradas na Plataforma Turismo elaborada pela Empresa Raízes do Brasil para o CIMVI, o site do circuito e também o site dos municípios que indicam quarenta e dois estabelecimentos a mais. O que pode confirmar um cenário identificado nas entrevistas, onde parte dos estabelecimentos são familiares, não necessitando de contratação de mão-de-obra e por serem estabelecimentos de pequeno porte (MEI), não necessitam declarar o RAIS. A diversificação é outra característica identificada, há oferta para todos os perfis de cicloturistas. O efeito multiplicador está relacionado a cadeia produtiva do turismo que não fica restrita apenas ao mercado turísticos, mas sim alcançando diversos setores. A captação de eventos também é uma forma de incentivar a economia local e com a criação do circuito os eventos ciclísticos entraram para o calendário de eventos da região.

Segundo características da dimensão social, o circuito também apresentou dinâmicas que influenciam o desenvolvimento na região. Talvez não tão perceptíveis quanto à dimensão econômica, porém com importâncias consideráveis quando observadas em longo prazo, pois envolvem atitudes, práticas diárias e envolvimento, a citar: Influências na qualidade de vida do morador local, estradas conservadas, mobilidade urbana, valorização do ciclista e uso da bicicleta como lazer e saúde.

No que se refere à qualidade de vida do morador local, ter um circuito de cicloturismo na região influenciou em alguns fatores. A constante presença de cicloturista estimulou o morador local a usar mais a bicicleta contribuindo para sua saúde, seu lazer e para mobilidade urbana. O cicloturismo na região somado a política de mobilidade urbana nacional e ao aumento de ciclistas locais estimulou os municípios a incluir em seu planejamento infraestrutura de malha cicloviária. As estradas, por onde passa o circuito estão bem conservadas e os moradores locais, que residem do decorrer do circuito, apresentam uma boa receptividade em relação aos cicloturistas.

E por fim, a dimensão cultural, identificada por meio de dinâmicas que afirmam a influência do Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC) no que se refere a uso da bicicleta, intercâmbio cultural e valorização da cultura local. O incentivo ao uso da bicicleta contribui para desconstruir a ilegítima imagem de que bicicleta é um meio de transporte exclusivo da população de baixa renda. O intercâmbio cultural identificado no circuito acontece constantemente entre cicloturistas e moradores locais. Entre os moradores locais, está o trabalhador rural, cuja interação inclui a troca de informações, conversas sobre técnicas de plantio e na maioria das vezes sobre o local e sua beleza, mais uma vez proporcionando a valorização da área rural, onde o morador local se sente satisfeito por morar em um local tão procurado por pessoas de todo Brasil e até de outros países. A cultura, no circuito, está relacionada à colonização europeia, à arquitetura e gastronomia, como também à cultura rural, presente por meio da vida no campo. Todos os meios de hospedagem entrevistados demonstraram consciência em priorizar produtos locais, compreendendo o valor do fazer local, e dessa forma incentivam a produção e divulgam os produtos. Os eventos também contribuem para divulgação da cultura local.

Abaixo, no quadro 16, foram sintetizadas as transformações territoriais identificadas por meio das dinâmicas promovidas pelo Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC).

Quadro 16: Transformações territoriais no Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo

Dimensões da Sustentabilidade	Transformações territoriais
Dimensão Ambiental (Espacial / Ecológica)	Equilíbrio territorial (rural e urbano); Baixo impacto ambiental; Reconhecimento do território por meio da relação entre bicicleta e espaço; Práticas que contribuem para preservação e conservação do ambiente (uso da bicicleta e projeto de certificação dos meios de hospedagem).
Dimensão Política	Governança efetiva; Gestão participativa por meio da interação entre poder público, privado e comunidade local.
Dimensão Econômica	Geração de renda; Renda extra no meio rural; Crescimento e diversificação do setor; Estímulo para novos estabelecimentos; Economia da experiência.
Dimensão Social	Influências na qualidade de vida do morador local; Estradas conservadas; Mobilidade urbana; Valorização do ciclista; Uso da bicicleta como lazer e saúde.
Dimensão Cultural	Intercâmbio cultural; Valorização da cultura local; Uso da Bicicleta.

Fonte: Elaboração própria.

As transformações identificadas, por meio das dinâmicas citadas nas cinco dimensões: ambiental, política, econômica, social e cultural, mantém relações, logo, uma contribui para existência da outra, o que indica que as dinâmicas, que resultam em transformações, têm conduzido a interação entre turismo e desenvolvimento regional de maneira positiva. Dessa

forma é possível confirmar a hipótese levantada neste estudo de que a implantação de um circuito de cicloturismo incide sobre o desenvolvimento regional a partir de transformações relacionadas às dimensões ambientais (espacial/ecológica), políticas, econômicas, sociais e culturais do território.

4.4.4 Contribuição teórico-prática da pesquisa

O quarto e último objetivo específico deste estudo foi fornecer subsídios para a promoção do desenvolvimento regional a partir do cicloturismo. Para tal foi elaborado um infográfico, cujo objetivo, a partir dos resultados da pesquisa, é conscientizar a comunidade local sobre a importância do Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC) para a região.

Apesar da comunidade local, por meio de entrevistas e contato durante a observação participante indicar uma familiaridade com circuito, o acesso a informação da existência do circuito fica restrito a quem adquiriu o hábito de pedalar ou mora por onde passa o circuito. Os entrevistados do poder público, como também da iniciativa privada afirmaram que cenário já melhorou bastante, porém ainda é necessário informar o morador local, principalmente no que se refere as mudanças que a presença de uma circuito de cicloturismo na região causa efetivamente. A segurança nas estradas, na área rural, também preocupa os gestores

Dessa forma, o infográfico irá esclarecer o que é cicloturismo, qual diferença entre ciclista e cicloturista e principalmente as transformações que resultaram da presente pesquisa. O infográfico que consta no Apêndice C, poderá ser disponibilizado no portal turístico de cada município, no site do circuito, como também dos estabelecimentos envolvidos na prestação de serviços. Igualmente serão disponibilizados para impressão podendo ser usado em projetos como o Vale Muito: maravilhas do meu Vale.

Também será proposto ao Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí (CIMVI), como também à Associação Vale Europeu a apresentação dos resultados da presente pesquisa, por meio de uma palestra aberta, direcionada ao poder público, iniciativa privada e comunidade local.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A principal relação entre turismo e desenvolvimento está nas interações que acontecem por meio da atividade turística, a qual é dinâmica e interdisciplinar, ou seja, que interage com diversos setores e, assim, amplia a sua abrangência e conseqüentemente sua participação no desenvolvimento regional. Como a atividade turística é planejada e como acontece na prática, são questões centrais para indicar uma relação positiva ou negativa com o território, pois as interações que acontecem por meio do turismo resultam em transformações territoriais, as quais representam a relação entre turismo e desenvolvimento.

Considerando o contexto no qual o turismo é inserido, muitos são os fatores que o influenciam e alteram positivamente ou negativamente sua essência. Por esse motivo, o planejamento e o monitoramento constante se tornam indispensáveis. E para que os resultados sejam positivos é necessária a integração entre os atores envolvidos na atividade turística para que possa proporcionar melhor qualidade de vida à população local e a preservação tanto dos recursos naturais como também culturais.

Considerado o modelo conceitual (Figura 2), proposto no presente estudo, a pesquisa bibliométrica que teve um resultado considerável de artigos, principalmente no cenário internacional, confirmam a relação entre turismo e desenvolvimento regional, o que indica que ambos são frequentemente relacionados. Embora o efeito econômico seja o mais citado, quando o turismo tem como base um planejamento participativo que considera além de técnica, conhecimento e interação com a realidade local, as transformações vão além de econômicas, resultando também em transformações sociais, culturais e ambientais. Sendo assim, o turismo pode contribuir no processo de desenvolvimento enquanto valorização das características locais (naturais, culturais e sociais) e geração de qualidade de vida, fazendo com que o destino turístico seja bom para os que nele vivem. Dessa forma, a principal relação entre turismo e desenvolvimento regional está nas transformações produzidas pela dinâmica da atividade turística no território e que resulta no processo de desenvolvimento.

Tal relação foi observada por meio do cicloturismo no Vale Europeu, entre 2006 e 2019. Considerando a pergunta que norteou a pesquisa, sobre “quais transformações territoriais estão sendo produzidas pelo Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo, desde sua implantação, em 2006, até a atualidade”, os resultados permitem afirmar que o cicloturismo gera efeitos sobre o desenvolvimento regional a partir de transformações ambientais, políticas, econômicas, sociais e culturais.

Quando se cria um produto turístico observa-se o potencial, a originalidade, o que diferencia a oferta das demais, propondo uma ajuda mútua e participativa de esforços voltados para o desenvolvimento da região. Um determinado município pode não ter muitos atrativos, porém os atrativos que têm somado aos atrativos dos demais municípios envolvidos se complementam. É exatamente isso que aconteceu ao criar o CVECC. Uniram-se forças utilizando potencialidades de cada município, cada um dentro do seu contexto e da sua relação mais ou menos estreita com a atividade turística.

As transformações identificadas e que estão relacionadas no Quadro 16, permitem observar que as transformações territoriais que resultaram em função da existência de um circuito de cicloturismo na região, não são homogêneas e iguais para todos os municípios que integram o circuito. Mas sim proporcionais, conforme particularidades e participação de cada município no Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC).

Ao avaliar as transformações decorrentes da oferta do circuito é possível afirmar que as transformações identificadas apresentam resultados mais favoráveis do que desfavoráveis, pois produzem benefícios para a comunidade local e para o segmento turístico de modo geral.

Na dimensão política, na qual foram identificadas a organização e a interação entre os agentes envolvidos na gestão do circuito, o resultado é a descentralização do poder, aliado ao planejamento participativo. Dessa forma, pode-se inferir que a maioria das transformações, nas demais dimensões, iniciam pela dimensão política, justamente por considerar que tais transformações resultam do envolvimento e participação dentro do arranjo produtivo que se formou em função do circuito. O circuito de cicloturismo do Vale Europeu iniciou de dentro para fora, respeitando as características locais. O fato de ser o primeiro circuito de cicloturismo do Brasil também é um ponto favorável, pois não havia exemplos a serem seguidos e dessa forma o principal parâmetro foi o contexto local.

É evidente que as transformações relacionadas à dimensão econômica são mais numerosas, porém todas as transformações identificadas dentro dessa dimensão mantêm relação com pelo menos duas outras dimensões, apontando que o resultado econômico contribui para a qualidade de vida local. Por exemplo, dentro da transformação “geração de renda”, foi identificado que moradores locais, por meio da demanda do circuito identificaram a oportunidade de manter antigas propriedades, principalmente no meio rural, transformando-as em meios de hospedagem e/ou atrativos turísticos. Além da questão de renda, se observa a valorização do meio rural e das características culturais do território. Logo, é possível afirmar que o circuito pode contribuir na diminuição do êxodo rural. A pesquisa também identificou o incremento da oferta turística, como também a adequação de estabelecimentos turísticos para

atender a demanda do cicloturismo. Além disso, estabelecimentos de outros segmentos também são beneficiados por meio do efeito multiplicador do turismo, ou seja, houve a diversificação da economia local.

Outra observação a ser feita é sobre o uso da bicicleta. A existência do circuito de cicloturismo na região turística Vale Europeu influenciou os moradores locais a utilizarem a bicicleta como meio de transporte, prática de esporte ou lazer. Tal influência impacta diretamente nas cinco dimensões da sustentabilidade do presente estudo. Ambiental, pois a bicicleta é um meio de transporte ecologicamente correto; econômico, pois movimenta a economia relacionada ao mercado de bicicletas; político, pois incentiva o poder público a planejar infraestrutura segura para os ciclistas; social e cultural, pois além de uma prática saudável que traz benefícios à saúde, contribui para reverter a imagem de que bicicleta é meios de transporte de pessoas de baixa renda.

Na dimensão ambiental, é imprescindível citar a característica que o cicloturismo apresenta, de ser uma atividade de baixo impacto e que atrai um perfil de turista que apresenta uma visão mais consciente da importância da paisagem, até porque, se sente parte dela. Apesar do baixo impacto, o circuito não é usado em nenhuma ação específica de educação ambiental, principalmente no que se refere ao uso da bicicleta e seus benefícios. O Vale Muito é um projeto nesse âmbito, que visa conscientizar o morador local das riquezas naturais e culturais que os municípios consorciados pelo CIMVI apresentam. O projeto impacta indiretamente no circuito de cicloturismo, porém é preciso utilizar mais da relação do cicloturismo com a natureza, tanto para o estímulo ao uso da bicicleta, como também na experiência da relação com o espaço.

As transformações relacionadas à dimensão social apresentaram resultados mais modestos. A partir da presença constante de cicloturistas na região, o morador local passou a se interessar mais pela região que reside, como também a usar mais a bicicleta como meio de transporte, lazer e atividade física. O aumento no uso da bicicleta vem estimulando o planejamento de infraestruturas adequadas para que o ciclista possa se locomover com segurança.

A análise da dimensão cultural indica que ainda não se tem um conhecimento das potencialidades que o CVECC pode representar para a cultura local. O foco principal está nos atrativos naturais, porém a cultura também está em todo lugar. É preciso realizar ações para mostrar que o cicloturismo também é uma forma de sustentar a cultura local. A parte em que a cultura é, de fato, percebida no Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo é em Pomerode, na Rota Enxaimel, por onde o circuito passa em seu primeiro dia. Porém, não é algo que se originou do circuito, pelo contrário, cultura é a principal oferta do município de

Pomerode. O cicloturista quer pedalar, ter o contato com a natureza, viver uma aventura, mas ele também pode conhecer e aprender sobre as culturas locais.

Considerando os aspectos teóricos, a detalhada descrição do circuito, bem como as transformações identificadas como um todo, é possível ponderar o seguinte:

- Foi por meio do Circuito Vale Europeu de Cicloturismo que o turismo começou a ser visto como uma oportunidade de desenvolvimento para a região, principalmente para os municípios de Ascurra, Benedito Novo, Doutor Pedrinho, Indaial, Rodeio e Timbó. Toda movimentação turística nesses municípios foi impulsionada pelo cicloturismo.
- A divulgação que o circuito faz da região, não só como publicidade, mas como experiência, faz com que turistas de outros segmentos, sem ser o cicloturismo, busquem conhecer a região. O interesse tem mobilizado os gestores a planejar o turismo para além do cicloturismo.
- A visão regionalizada dos agentes envolvidos na gestão do circuito é uma das principais características que fortalece a oferta do circuito.

Dessa forma, o cicloturismo, consolidou o Vale Europeu Catarinense enquanto destino turístico e fomentou a região por meio da divulgação. Essa, talvez, seja a maior contribuição do circuito para região, pois com o aumento da demanda de cicloturistas as outras transformações foram possíveis.

Apesar de apresentar uma estrutura favorável no que se refere à oferta e gestão, o circuito apresenta fragilidades que foram observadas no presente estudo. O circuito não beneficia de forma proporcional os municípios que o integram. Aproveitando a movimentação de rotas internas que estão sendo planejadas pela maioria dos municípios talvez seja o momento de divulgar um roteiro alternativo que beneficie por igual às potencialidades de cada município. Uma opção para o desenvolvimento de um roteiro para aquele cicloturista que vem pedalar pela segunda vez no circuito.

Há pouca informação local sobre o Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo (CVECC). É comum para o morador local que reside no decorrer do percurso estar acostumado com a presença dos cicloturistas e ciclistas, porém o morador que reside no mesmo município, mas em área não contemplada pelo circuito, pode desconhecer a existência do mesmo. Muitos municípios desconhecem o significado das setas amarelas que estão fixadas em postes, placas e árvores. A própria segurança de quem pedala está relacionada à informação. Quando o motorista de veículos automotor tiver consciência de que está dirigido em uma área que faz parte de um circuito de cicloturismo e que a frequência de cicloturistas e ciclistas é constante,

terá mais consciência da atenção que é necessária para evitar acidentes. Porém, o cicloturista e ciclista também precisa ser alertado sobre seus deveres. A sugestão é fazer saber por meio de placas informativas a existência do circuito e igualmente por meio de placas, sobre a importância de pedalar com segurança. A indicação do caminho a ser percorrido é adequada, mas outras informações relacionadas precisam ser melhor estruturadas.

Outra sugestão pertinente ao CVECC, no que se refere, à informação é, além de identificar os atrativos naturais e culturais, identificar locais de interesse turístico que muitas vezes não são considerados atrativos, mas que se destacam no contexto local, onde o cicloturista está e o que pode encontrar no local. Também seria interessante identificar locais que podem servir de ponto de apoio ao cicloturista em caso de necessidade, principalmente nos locais mais afastados e sem comunicação.

Porém, a principal fragilidade está na ausência de um banco de dados sobre os visitantes, principalmente informações do tipo: local de origem; como ficou sabendo do circuito; se é primeira vez que pedala no Vale Europeu; idade; sexo; motivação, entre outras perguntas que são úteis para identificar possíveis cenários que irão indicar a direção a ser seguida na gestão do circuito. Para que o cicloturismo resulte em transformações positivas para o território é preciso planejar tendo como base dados que irão justificar as ações.

Assim, diante do exposto, acredita-se que esta pesquisa se revela relevante, no sentido de indicar o território que está sendo construído por meio do processo de desenvolvimento que resulta a partir das transformações originadas pela existência de um circuito de cicloturismo no Vale Europeu. Os resultados poderão contribuir para ações futuras no que se refere a planejamento e melhorias, como fundamentar pesquisas que envolvam o tema cicloturismo ainda incipientes no cenário nacional.

Outra contribuição da presente pesquisa é a matriz analítica que foi elaborada para análise das transformações territoriais ocorridas a partir da existência de um circuito de cicloturismo na região. Sugere-se a utilização da matriz para análises de outros circuitos.

Sugere-se, com o objetivo de prosseguir com este estudo, novas pesquisas que considerem cada dimensão de forma específica, bem como, as transformações percebidas pelo cicloturista, como também pela comunidade local. Igualmente, observou-se a necessidade de uma pesquisa que identifique o perfil do cicloturista que vem para o Vale Europeu, a qual não esteja relacionada a nenhum evento em específico.

REFERÊNCIAS

- ABETA, Associação Brasileira das Empresas de Ecoturismo e Turismo de Aventura. **Quem Somos**. 2019. Disponível em: <http://abeta.tur.br/pt/a-abeta/quem-somos/>. Acesso em: 19 dez. 2019.
- ABETA, Associação Brasileira das Empresas de Ecoturismo e Turismo de Aventura. **ABETA Summit**. 2019a. Disponível em: http://abeta.tur.br/pt/acoes_abeta/abeta-summit/ Acesso em: 19 dez. 2019.
- ABETA, Associação Brasileira das Empresas de Ecoturismo e Turismo de Aventura. **Na força da cooperação e do Associativismo: ABETA Summit define destinos anfitriões para 2020 e 2021**. 2019b. Disponível em: <http://abeta.tur.br/pt/associativismo-define-rumos-abeta-summit/> Acesso em: 19 dez. 2019.
- ABNT, Associação Brasileira de Normas Técnicas. **NBR: 15509-2007 / Projeto 54:003.10-002/1 - Cicloturismo — Parte 1: Requisitos para produto**. Rio de Janeiro, 2007. Disponível em: [https://bibliotecas.sebrae.com.br/chronus/ARQUIVOS_CHRONUS/bds/bds.nsf/2F70BE3A59690911832576BA004E4078/\\$File/NT000439D2.pdf](https://bibliotecas.sebrae.com.br/chronus/ARQUIVOS_CHRONUS/bds/bds.nsf/2F70BE3A59690911832576BA004E4078/$File/NT000439D2.pdf). Acesso em: 30 out. 2019.
- ABRAMOVAY, Ricardo. **Funções e medidas da ruralidade no desenvolvimento contemporâneo**: Texto para Discussão (TD) 702. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2000. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/2360>. Acesso em: 30 nov. 2019.
- ACERENZA, Miguel A. **Promoção Turística: um enfoque metodológico**. São Paulo: Pioneira, 1991.
- AFRODITA, Borma et al. Models of tourist development in the context of regional development. **THE ANNALS OF THE UNIVERSITY OF ORADEA**, p. 507, 2012.
- ALBERTI, Fernando G.; GIUSTI, Jessica D. Cultural heritage, tourism and regional competitiveness: The Motor Valley cluster. **City, culture and society**, v. 3, n. 4, p. 261-273, 2012.
- ALESC, Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina. **ALESC aprova Timbó como capital catarinense do cicloturismo**. Florianópolis: ALESC, 2019. Disponível em: http://agenciaal.alesc.sc.gov.br/index.php/gabinetes_single/alesc-aprova-timbo-como-a-capital-catarinense-do-cicloturismo#targetText=Alesc%20aprova%20Timb%C3%B3%20como%20a%20Capital%20Catarinense%20do%20Cicloturismo,autoria%20do%20deputado%20La%C3%A9rcio%20Scluster. Acesso em: 20 out. 2019.
- ALVES, Victor. **Novo Mapa do Turismo Brasileiro compreende mais regiões turísticas do país**. Brasília: MTur, 2019. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/%C3%BAltimas-not%C3%ADcias/12892-novo-mapa-do-turismo-brasileiro-compreende-mais-regi%C3%B5es-tur%C3%ADsticas-do-pa%C3%ADs.html>. Acesso em: 22 out. 2019.

AMMVI, Associação dos Municípios do Médio Vale do Itajaí. **Associação**. AMMVI, 2019, Disponível em: <https://www.ammvi.org.br/#ancoraConteudo>. Acesso em: 09 mar. 2019.

AMMVI, Associação dos Municípios do Médio Vale do Itajaí. **A Região**. AMMVI, 2020, Disponível em: <https://www.ammvi.org.br/cms/pagina/ver/codMapaItem/86435>. Acesso em: 23 fev. 2020.

ANDRADE, Francisco Alcicley Vasconcelos *et al.* Turismo e Desenvolvimento Local: uma abordagem sobre os impactos da organização institucional do arranjo produtivo local inovativo turístico do município de Parintins–Amazonas, Brasil. **Turismo y Desarrollo Local**, n. 14, 2013.

APIÚNA, Prefeitura Municipal. **O Município**. Apiúna: Prefeitura Municipal, 2017. Disponível em: <https://www.apiuna.sc.gov.br/municipio/index/codMapaItem/19949>. Acesso em: 25 out. 2019.

APIÚNA, Prefeitura Municipal. **Plano Diretor**. Apiúna: Prefeitura Municipal, 2016. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/plano-diretor-apiuna-sc>. Acesso em: 08 jan. 2020.

ARAÚJO, Carlos A. A. Bibliometria: evolução histórica e questões atuais. **Em questão**, v. 12, n. 1, p. 11-32, 2006.

ASCURRA, Prefeitura Municipal. **O Município**. Ascurra: Prefeitura Municipal, 2014. Disponível em: <https://www.ascurra.sc.gov.br/municipio/index/codMapaItem/19957>. Acesso em: 23 out. 2019.

ASCURRA, Prefeitura Municipal. **Plano Diretor**. Ascurra: Prefeitura Municipal, 2007. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sc/a/ascurra/lei-complementar/2007/8/74/lei-complementar-n-74-2007-institui-o-plano-diretor-de-desenvolvimento-sustentavel-do-municipio-de-ascurra-e-da-outras-providencias-2007-11-06-versao-original>. Acesso em: 08 jan. 2020.

ATIVA RAFTING, Vale Europeu. **Sobre Nós**. Disponível em: <http://ativaraftingvaleeuropeu.com/sobre-nos/>. Acesso em: 14 out. 2019.

ATIVA, Aventuras. **Nossa História**. Disponível em: <https://ativaaventura.com.br/ativa-aventuras/>. Acesso em: 14 out. 2019.

BAHL, Miguel. Roteiros e eventos como elementos dinâmicos no desenvolvimento regional do turismo. **Seminário de Pesquisa em Turismo do Mercosul**, v. 3, p. 1-15, 2005.

BAPTISTA, Lis Thamirys D.; PEREIRA, Cristina Horst; SONAGLIO, Cláudia Maria. Dinâmica do setor turístico em Ponta Porã–MS, Brasil. **RITUR-Revista Iberoamericana de Turismo**, v. 6, n. 2, p. 118-137, 2016.

BARBOSA, Alexandre de Freitas. **O mundo globalizado: economia, sociedade e política**. São Paulo: Contexto, 2003.

BARRIOS, Yanet María Reimondo. “Auténtica Cuba”: análise sobre a publicidade do turismo e o desenvolvimento sustentável. 2018. 151 f., :il. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) - Centro de Ciências Humanas e da Comunicação, Universidade Regional de Blumenau – FURB, 2018.

BARRIOS, Yanet María Reimondo; REIS, Clóvis. Turismo, publicidade e desenvolvimento sustentável. **Cadernos de Comunicação**, v. 22, n. 2, 2018.

BECATTINI, Giacomo. Os distritos industriais na Itália. In: URAMI, A., COCCO, G, GALVÃO, A P. **Empresários e empregos nos novos territórios produtivos: o caso da terceira Itália**. Rio de Janeiro: P&A, p. 45-58, 1999.

BENEDITO NOVO, Prefeitura Municipal. **Aspectos Geográficos**. Benedito Novo: Prefeitura Municipal, 2014. Disponível em: <https://www.beneditonovo.sc.gov.br/cms/diretorio/index/codMapaItem/49937>. Acesso em: 24 out. 2019.

BENEDITO NOVO, Prefeitura Municipal. **Plano Diretor**. Benedito Novo: Prefeitura Municipal, 2016. Disponível em: https://static.fecam.net.br/uploads/870/arquivos/712903_LC_138_2016___Plano_Diretor.pdf. Acesso em: 08 jan. 2020.

BENI, Mário Carlos. Globalização do Turismo: megatendências do setor e a realidade brasileira. São Paulo: Aleph, 2004.

BENI, Mário Carlos. **Análise estrutural do turismo**. São Paulo: Senac, 2003a.

BENI, Mário Carlos. Como certificar o turismo sustentável?. **Revista Turismo em Análise**, v. 14, n. 2, p. 5-16, 2003b.

BENI, Mário Carlos. Política e estratégia do desenvolvimento regional: planejamento integrado e sustentável do turismo. **Revista Turismo em análise**, v. 10, n. 1, p. 7-17, 1999.

BENI, Mário Carlos. **Política e planejamento de turismo no Brasil**. São Paulo: Aleph, 2006.

BENI, Mário Carlos. Turismo: da economia de serviços à economia da experiência. **Turismo-Visão e Ação**, v. 6, n. 3, p. 295, 2004a.

BOISIER, Sérgio. Desarrollo Local ¿ De qué estamos hablando?. In: MADOERY, Oscar; VASQUEZ, Antonio Barquero (Orgs.). **Transformaciones Globales, Instituciones y Políticas de Desarrollo Local**. Rosário: Editora Homo Sapiens, 2001. Disponível em: https://flacsoandes.edu.ec/web/imagesFTP/1245948918.Desarrollo_Local_De_que_estamos_hablando__2_.pdf. Acesso em: 17 ago. 2019.

BOISIER, Sérgio. **El difícil arte de hacer región**: Las regiones como actores territoriales del nueva orden internacional (Conceptos, problemas y métodos). Cusco, Lima (Peru): Centro de Estudios Regionales Andinos "Bartolomé de las casas", 1992.

BOISIER, Sérgio. **Modernidad y territorio**. Santiago do Chile: ILPES (Cadernos del ILPES, 42), 1996.

BOLDEA, Monica; LAVRITS, Patrick IONUT, Dragoi. Regional Economic Growth Through Tourism. The Case Of Region West. **Annals of Faculty of Economics**, v.1, n. 2, p.63-68, 2010.

BORTOLOSSI, Simone Calistro Fortes. **REGIONALIZAÇÃO DO TURISMO NO VALE EUROPEU, SANTA CATARINA: uma abordagem institucional**. 2008, 134 f., :il. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) - Centro de Ciências Humanas e da Comunicação, Universidade Regional de Blumenau, Blumenau, 2008.

BOULLÓN, Roberto. C. **Planejamento do espaço turístico**. Baurú, SP: EDUSC, 2002.

BRANDÃO, Carlos Antônio. Teorias, estratégias e políticas regionais e urbanas recentes: anotações para uma agenda do desenvolvimento territorializado. **Revista Paranaense de Desenvolvimento-RPD**, n. 107, p. 57-76, 2004.

BRASIL. Portal do Micro Empreendedor Individual – MEI. 8.6 - **O MEI que não contratou funcionário durante o ano, está obrigado a elaboração e entrega da RAIS?**. 2019. Disponível em: <http://www.portaldoempreendedor.gov.br/duvidas-frequentes/8-empregado-do-mei/8.6-o-mei-que-nao-contratou-funcionario-durante-o-ano-esta-obrigado-a-elaboracao-e-entrega-da-rais>. Acesso em: 06 dez. 2019.

BRASIL. Presidência da República. **LEI Nº 12.587, DE 03 DE JANEIRO DE 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília: 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm. Acesso em: 06 jan. 2020.

BRASIL. Presidência da República. **LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília: 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm. Acesso em: 09 jan. 2020.

BRASIL. Secretaria de Governo da Presidência da República. **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável ODS. As metas**. Brasília, 2017. Disponível em: http://www4.planalto.gov.br/ods/assuntos/sobre-os-ods/copy_of_os-objetivos. Acesso em: 03 dez. 2019.

BUTNARU, Gina-Ionela; MINUT, Clara. **TOURISM AND REGIONAL DEVELOPMENT-THE CASE OF ROMANIA. Centre for European Studies (CES) Working Papers**, v. 4, 2012.

CABRAL JUNIOR, Marsis. **Caracterização dos arranjos produtivos locais (APLs) de base mineral no Estado de São Paulo: subsídios à mineração paulista**. 2008. 291 f. :il. Tese (Doutorado em Ciências, Área Geologia e Recursos Naturais) - Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2008.

CADASTUR, Ministério do Turismo. **Pesquisar Prestadores**. Brasília: MTur, 2019. Disponível em: <https://cadastur.turismo.gov.br/hotsite/#!/public/sou-turista/inicio>. Acesso em 23 out. 2019.

CAPORALI, Renato; VOLKER, Paulo. **Metodologia de Desenvolvimento de Arranjos Produtivos Locais**: projeto PROMOS–SEBRAE–BID versão 2.0. Brasília, Sebrae, 2004.

CARDOSO, Univaldo Coelho. **APL: arranjo produtivo local**. Brasília: Sebrae, 2014.

CASAROTTO FILHO, Nelson; PIRES, Luis Henrique. **Redes de pequenas e médias empresas e desenvolvimento**. Atlas, 2001.

CASSIOLATO, José Eduardo; LASTRES, Helena M. M. O foco em arranjos produtivos e inovativos locais de micro e pequenas empresas. In: LASTRES, Helena M. M.; CASSIOLATO, José Eduardo; MACIEL, M. L. (Orgs). **Pequena empresa: cooperação e desenvolvimento local**. Rio de Janeiro: Relume Dumará, p. 21-34, julho 2003.

CASTELLI, Geraldo. **Turismo: atividade marcante do século XX**. Caxias do Sul: EDUCS, 1996.

CCB, Clube de Cicloturismo do Brasil. **O Clube**. Disponível em: <http://www.clubedecicloturismo.com.br/o-clube> . Acesso em: 04 mar. 2019.

CCB, Clube de Cicloturismo do Brasil. **O final do ciclo do Velotour no Vale Europeu**. São Paulo: Clube de Cicloturismo do Brasil, 2018. Disponível em: <http://www.clubedecicloturismo.com.br/diversos-1/572-o-final-do-ciclo-do-velotour-no-circuito-vale-europeu>. Acesso em: 15 out. 2019.

CERVO, Amado Luíz; BERVIAN, Pedro Alcino; SILVA, Roberto da. **Metodologia Científica**. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2002.

CIMVI, Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí. **Estatuto do Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí**. Timbó: CIMVI, 2008. Disponível em: <https://cimvi.sc.gov.br/publicacoes/estatuto/>. Acesso em: 05 dez. 2019.

CIMVI, Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí. **Exercício 2019 – Contrato de Rateio nº 2019/01- Gestão de Turismo**. Timbó: CIMVI, 2018. Disponível em: <https://cimvi.sc.gov.br/contratos/rateio/>. Acesso em: 15 out. 2019.

CIMVI, Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí. **O CIMVI**. Timbó: CIMVI, 2019. Disponível em: <https://cimvi.sc.gov.br/o-cimvi/>. Acesso em: 15 out. 2019.

CIMVI, Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí. **Plataforma do CIMVI auxiliará gestores de turismo da região**. Timbó: CIMVI, 2019a. Disponível em: <https://cimvi.sc.gov.br/plataforma-do-cimvi-auxiliara-gestores-de-turismo-da-regiao/>. Acesso em: 14 out. 2019.

CIMVI, Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí. **Aprimoramento de recursos turísticos em meios de hospedagem do Vale Europeu Catarinense**. Timbó: CIMVI, 2019b. Disponível em: <https://cimvi.sc.gov.br/aprimoramento-de-produtos-turisticos-em-meios-de-hospedagem-do-vale-europeu-catarinense/>. Acesso em: 14 out. 2019.

CIMVI, Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí. **I Seminário de Turismo e Cultura no Vale Europeu**. Timbó: CIMVI, 2019c. Disponível em: <https://cimvi.sc.gov.br/seminario-de-turismo-e-cultura-no-vale-europeu/>. Acesso em: 14 out. 2019.

CIMVI, Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí. **Projeto Vale Europeu Sustentável – Meios de hospedagem terá início de visitas técnicas na próxima semana**. Timbó: CIMVI, 2019d. Disponível em: <https://cimvi.sc.gov.br/projeto-vale-europeu-sustentavel-meios-de-hospedagens-tera-inicio-das-visitas-tecnicas-na-proxima-semana/>. Acesso em: 14 out. 2019.

CIMVI, Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí. **CIMVI lança projeto de conscientização turística, cultura e ambiental nas escolas**. Timbó: CIMVI, 2019e. Disponível em: <https://cimvi.sc.gov.br/cimvi-lanca-projeto-de-conscientizacao-turistica-cultural-e-ambiental-nas-escolas/>. Acesso em: 14 out. 2019.

CIMVI, Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí. **Primeira palestra do projeto Vale Muito – Maravilhas do Vale Europeu tem data marcada**. Timbó: CIMVI, 2019f. Disponível em: <https://cimvi.sc.gov.br/primeira-palestra-do-projeto-vale-muito-maravilhas-do-vale-europeu-tem-data-marcada/>. Acesso em: 14 out. 2019.

CIMVI, Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí. **Indaial e Timbó encaminham pedido para nomeação como capitais nacionais do caminhante e cicloturismo, respectivamente**. Timbó: CIMVI, 2019g. Disponível em: <https://cimvi.sc.gov.br/indaial-e-timbo-encaminham-pedido-para-nomeacao-como-capitais-nacionais-do-caminhante-e-cicloturismo-respectivamente/>. Acesso em: 20 out. 2019.

CIMVI, Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí. **CIMVI realizará entrega da primeira certificação do projeto vale europeu sustentável – meios de hospedagem**. Timbó: CIMVI, 2019h. Disponível em: <https://cimvi.sc.gov.br/cimvi-realizara-entrega-da-primeira-certificacao-do-projeto-vale-europeu-sustentavel-meios-de-hospedagem/>. Acesso em: 31 out. 2019.

CIMVI. CONSÓRCIO INTERMUNICIPAL DO MÉDIO VALE DO ITAJAÍ. **12 meios de hospedagens do Vale Europeu são certificados pelo CIMVI**. Timbó: CIMVI, 2019i. Disponível em: <https://cimvi.sc.gov.br/12-meios-de-hospedagens-do-vale-europeu-sao-certificados-pelo-cimvi/>. Acesso em: 20 nov. 2019.

CINI, Laura Geráldine; GUIMARÃES, Valeria Lima. Cicloturismo no turismo religioso: perfis de viajantes pela rota Franciscana Frei Galvão com destino à Aparecida (SP). In: EDRA, Fátima P. M.; CASTRO, Juliana de; SALDANHA, Luiz. **Cicloturismo urbano em foco**. Niterói: FTH/UFF, 2017.

CIOTIR, Ioana; SCUTARIU, Adrian Liviu. A statistical analysis of the North-east region of Romania compared to the others in terms of tourist activity. **The USV Annals of Economics and Public Administration**, v. 9, n. 2, p. 273-280, 2009.

COMITÊ DO ITAJAÍ. **Plano dos recursos hídricos da Bacia do Itajaí**: para que a água continue a trazer benefícios para todos. Blumenau: Fundação Agência de Água do Vale do Itajaí, 2010.

COOPER, Chris; FLETCHER, John; WANHILL, Stephen; GILBERT, David; SHEPHERD, Rebecca. **Turismo: Princípios e Prática**. Porto Alegre: Bookman, 2001.

COSTA, Eduardo José Monteiro. **Arranjos produtivos locais, políticas públicas e desenvolvimento regional**. IDESP–Instituto de Desenvolvimento Econômico, Social e Ambiental do Pará. Brasília: Mais Gráfica Editora, 2010.

COSTA, Helena Araújo; SAWYER, Donald R.; DO NASCIMENTO, Elimar P. Monitoramento de APL de turismo no Brasil: o (não) lugar das dimensões da sustentabilidade. **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo**, v. 3, n. 3, 2009.

COSTA, Valéria M.; TAROUCO, Liane M. R. Infográfico: características, autoria e uso educacional. **Revista Renote, Novas Tecnologias na Educação**, Porto Alegre, v. 8, n. 3, 2010.

COSTA, Viegas Fernandes da. Turismo arqueológico e desenvolvimento sustentável: A possibilidade de aproveitamento do patrimônio arqueológico pré-colonial dos municípios de Garopaba, Imaruí e Imbituba (SC) para a promoção do desenvolvimento sustentável na região. 2016. 211 f., :il. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) - Centro de Ciências Humanas e da Comunicação, Universidade Regional de Blumenau – FURB, 2016.

CRUZ NETO, Otávio. O trabalho de campo como descoberta e criação. In: MINAYO, Maria Cecília de Souza (Org.). **Pesquisa Social: teoria, método e criatividade**. 21 ed. Petrópolis: Vozes, 2002.

CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. Planejamento governamental do turismo: convergências e contradições na produção do espaço. In: DE LEMOS, Amália Inês Geraiges; ARROYO, Mónica; SILVEIRA, M. L. **América Latina: cidade, campo e turismo**. Clacso, 2006.

CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. **Política de turismo e território**. Contexto, 2000.

CUNHA, Júlio Araújo Carneiro da; TERRA, Leonardo Augusto Amara. Diferenciando os clustes dos arranjos produtivos locais. **Ciências Sociais Aplicadas em Revista – UNIOESTE/MCR**, v.8, n.15, p. 9-25, 2008.

CUNHA, Licínio. A definição e o âmbito do turismo: um aprofundamento necessário. RECIL - **Repositório Científico Lusófona - CPES - Atas de Conferências Nacionais**, 2010.

CUNHA, Licínio. **Economia e Política do Turismo**. Alfragide (PT): McGRAW-HILL, 1997.

CUNHA, Licínio. **Economia e Política do Turismo**. Lisboa: Lidel, edições técnicas, 2013.

CUNHA, Sieglinde Kindl da; CUNHA, João Carlos da. Competitividade e sustentabilidade de um cluster de turismo: uma proposta de modelo sistêmico de medida do impacto do turismo no desenvolvimento local. **Revista de Administração Contemporânea**, v. 9, n. SPE2, p. 63-79, 2005.

CURIC, Zoran; GLAMUZINA, Nikola; OPACIC, Vuk Tvrtko. Contemporary Issues in the Regional Development of Tourism in Croatia. **Croatian Geographical Bulletin**, v. 74, n. 1, 2012.

CVEC, Circuito Vale Europeu Catarinense. **Hospedagens**. Timbó: CIMVI, 2020. Disponível em: <https://circuitovaleeuropeu.com.br/hospedagem/>. Acesso em: 20 jan. 2020.

CVEC, Circuito Vale Europeu Catarinense. **Localização**. Timbó: CIMVI, 2019. Disponível em: <http://circuitovaleeuropeu.com.br/localizacao/>. Acesso em: 09 out. 2019.

CVEC, Circuito Vale Europeu Catarinense. **Operadores – Comodidades e Facilidades**. Timbó: CIMVI, 2019a. Disponível em: <https://circuitovaleeuropeu.com.br/operadores/>. Acesso em: 14 out. 2019.

CVECC, Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo. **O Circuito**. Timbó: CIMVI, 2019a. Disponível em: <http://cicloturismo.circuitovaleeuropeu.com.br/>. Acesso em: 12 jan. 2019.

CVECC, Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo. **Como usar o guia**. Timbó: CIMVI, 2019b. Disponível em: <http://cicloturismo.circuitovaleeuropeu.com.br/como-usar-o-guia/>. Acesso em: 09 out. 2019.

CVECC, Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo. **Percursos**. Timbó: CIMVI, 2019c. Disponível em: <http://cicloturismo.circuitovaleeuropeu.com.br/percursos/>. Acesso em: 09 out. 2019.

CVECC, Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo. **Sobre o Cicloturismo**. Timbó: CIMVI, 2019d. Disponível em: <http://cicloturismo.circuitovaleeuropeu.com.br/>. Acesso em: 13 out. 2019.

CVECC, Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo. **Timbó - Pomerode: Dia 1**. Timbó: CIMVI, 2019e. Disponível em: <http://cicloturismo.circuitovaleeuropeu.com.br/percursos/timbo-pomero>. Acesso em: 21 out. 2019.

CVECC, Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo. **Indaial – Rodeio: Dia 3**. Timbó: CIMVI, 2019f. Disponível em: <http://cicloturismo.circuitovaleeuropeu.com.br/wp-content/uploads/sites/2/2016/10/planilha-dia3-indaial-rodeio.pdf>. Acesso em 25 out. 2019.

CVECC, Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo. **Pomerode – Indaial: Dia 2**. Timbó, CIMVI, 2019g. Disponível em: <http://cicloturismo.circuitovaleeuropeu.com.br/percursos/pomerode-indaial/> Acesso em: 31 out. 2019.

CVECC, Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo. **Indaial - Rodeio: Dia 3**. Timbó, CIMVI, 2019h. Disponível em: <http://cicloturismo.circuitovaleeuropeu.com.br/percursos/indaial-rodeio/>. Acesso em: 01 nov. 2019.

CVECC, Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo. **Rodeio – Doutor Pedrinho:** Dia 4. Timbó, CIMVI, 2019i. Disponível em: <http://cicloturismo.circuitovaleeuropeu.com.br/percursos/rodeio-doutor-pedrinho/>. Acesso em: 01 nov. 2019.

CVECC, Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo. **Doutor Pedrinho – Alto Cedros:** Dia 5. Timbó, CIMVI, 2019j. Disponível em: <http://cicloturismo.circuitovaleeuropeu.com.br/percursos/doutor-pedrinho-alto-cedros/>. Acesso em: 01 nov. 2019.

CVECC, Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo. **Alto Cedros - Palmeiras:** Dia 6. Timbó, CIMVI, 2019k. Disponível em: <http://cicloturismo.circuitovaleeuropeu.com.br/percursos/alto-cedros-palmeiras/>. Acesso em: 01 nov. 2019.

CVECC, Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo. **Palmeiras - Timbó:** Dia 7. Timbó, CIMVI, 2019l. Disponível em: <http://cicloturismo.circuitovaleeuropeu.com.br/percursos/palmeiras-timbo/>. Acesso em: 01 nov. 2019.

CVECM, Circuito Vale Europeu Catarinense do Mochileiro. **Percursos.** Timbó: CIMVI, 2019a. Disponível em: <http://mochileiro.circuitovaleeuropeu.com.br/percursos/>. Acesso em: 09 out. 2019.

CVECM, Circuito Vale Europeu Catarinense do Mochileiro. **O Circuito.** Timbó: CIMVI, 2019b. Disponível em: <http://mochileiro.circuitovaleeuropeu.com.br/>. Acesso em: 09 out. 2019.

DALLABRIDA, Valdir Roque. **O desenvolvimento regional:** a necessidade de novos paradigmas. Ijuí: Editora Unijuí, 2000.

DENMARK. Cycling Embassy Denmark. **ANNUAL REPORT**, 2018.

DENMARK. **Cycling Embassy Denmark.** Disponível em: <http://www.cycling-embassy.dk>. Acesso em: 05 mar. 2019.

DESAFIO DOS ROCHA. **Quem Somos.** Disponível em: <http://desafiodosrochas.com.br/o-que-e/>. Acesso em: 16 out. 2019.

DESAFIO VALE EUROPEU. **Desafio Vale Europeu das Estações - edição 2019.** Disponível em: <https://www.desafiovaleeuropeu.com.br/>. Acesso em: 15 out. 2019.

DIAS, Reinaldo. **Planejamento do Turismo:** política e desenvolvimento do turismo no Brasil. São Paulo: Atlas, 2003.

DOUTOR PEDRINHO, Prefeitura Municipal. **Aspectos Geográficos - Situação.** Doutor Pedrinho: Prefeitura Municipal, 2013. Disponível em: <https://www.doutorpedrinho.sc.gov.br/cms/pagina/ver/codMapaItem/12817>. Acesso em: 24 out. 2019.

DOUTOR PEDRINHO, Prefeitura Municipal. **Plano Diretor**. Doutor Pedrinho: Prefeitura Municipal, 2014. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/plano-diretor-doutor-pedrinho-sc>. Acesso em: 08 jan. 2020.

ESPINOZA, Marcelo. Reforma: como ficam Turismo, Esporte e Cultura com o fim de secretaria. **Agência A. ALESC** - Assembléia Legislativa de Santa Catarina, Florianópolis, 5 abr. 2019. Disponível em: http://agenciaal.alesc.sc.gov.br/index.php/noticia_single/reforma-como-ficam-turismo-esporte-e-cultura-com-o-fim-de-secretaria. Acesso em: 27 set. 2019.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo dicionário da língua portuguesa**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1975.

FERREIRA, João; ESTEVAO, Cristina. Regional competitiveness of a tourism cluster: A conceptual model proposal. **Encontros científicos–Tourism & management studies**, p. 37-51, 2009.

FERREIRA, Maria Tatiana da Silva. Análise do desenvolvimento de Arranjos Produtivos Locais (APLs): um estudo de caso do município de Paraty (RJ). **Revista de Administração Pública**, v.45, n. 2, p. 517-539, 2011.

FIESP, Federação das Indústrias do Estado de São Paulo; MDIC, Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio. **Manual de Atuação em Arranjos Produtivos Locais - APLs**. São Paulo/Brasília, Decomtec/Dmpme, 2007.

FLORIANI, Julia Ropelatto. **Empresas multinacionais, clusters e desenvolvimento regional**. 2018. 133 f., il. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) - Ciências Humanas e da Comunicação, Universidade Regional de Blumenau, Blumenau, 2018.

FUINI, Lucas Labigalini. A Governança territorial e suas manifestações: Arranjos Produtivos Locais (APLS) e Circuitos Turísticos. **Revista da Casa da Geografia de Sobral**, Sobral, Ce, v. 13, n. 1, p. 9-22, 2013.

FUINI, Lucas Labigalini. Compreendendo a governança territorial e suas possibilidades: Arranjos Produtivos Locais (APL) e circuitos turísticos. **Interações (Campo Grande)**, p. 93-104, 2012.

FUINI, Lucas Labigalini. **Manifestação da governança territorial no Brasil: uma análise do “Circuito das Águas Paulista” e do “Circuito das Malhas do Sul das Minas Gerais”**. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (UNESP). Câmpus de Presidente Prudente, 2010.

FUNDEANU, Daniela Doina. Innovative regional cluster, model of tourism development. **Procedia Economics and Finance**, v. 23, p. 744-749, 2015.

FURBO. MBL Confecções Limitada. **Quem Somos**. Disponível em: <https://www.furbouniformes.com.br/quem-somos>. Acesso em: 11 dez. 2019.

GARANTI, Zanete; BERZINA, A. Zvirbule. Regional cluster initiatives as a driving force for regional development. **European Integration Studies**, n. 7, p. 91-101, 2013.

GARCIA, Eliane. **Vale Europeu completa 10 anos de cicloturismo**. São Paulo: Clube de Cicloturismo do Brasil, 2016. Disponível em: <http://www.clubedecicloturismo.com.br/artigos-1/68-noticias/507-vale-europeu-completa-10-anos-de-circuito-de-cicloturismo>. Acesso em: 20 set. 2019.

GLOBO REPÓRTER. Globo Comunicação e Participações S/A. **Circuito de Cicloturismo revela natureza exuberante do Vale Europeu**. 2016b. Disponível em: <http://g1.globo.com/globo-reporter/noticia/2016/02/circuito-de-cicloturismo-revela-natureza-exuberante-do-vale-europeu.html>. Acesso em: 16 out. 2019.

GLOBO REPÓRTER. Globo Comunicação e Participações S/A. **Vale Europeu é a região campeã em qualidade de vida**. 2016a. Disponível em: <http://g1.globo.com/globo-reporter/noticia/2016/02/vale-europeu-e-regiao-do-brasil-campea-em-qualidade-de-vida.html>. Acesso em: 16 out. 2019.

GODOY, Arlida Schmidt. Introdução à pesquisa qualitativa e suas possibilidades. **Revista de administração de empresas**, v. 35, n. 2, p. 57-63, 1995.

GONÇALVES, José Reginaldo Santos. Os limites do patrimônio. *In*: LIMA FILHO, Manuel Ferreira, ECKERT, Cornélia; BELTRÃO, Jane (Orgs.) **Antropologia e patrimônio cultural: diálogos e desafios contemporâneos**. Blumenau: Nova Letra, 2007, p. 239-248.

GUCIK, Marian et al. TOURISM CLUSTERS AND THEIR ACTIVITIES IN SLOVAKIA. Research Papers of the Wrocław University of Economics/Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, n. 379, 2015.

HAESBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização: do "fim dos territórios" à multiterritorialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HAESBAERT, Rogério; LIMONAD, Ester. O território em tempos de globalização. **Revista do Departamento de Geografia, UERJ, RJ**, v. 5, p. 7-19, 2007.

HAN, Heesup; MENG, Bo; KIM, Wansoo. Bike-traveling as a growing phenomenon: Role of attributes, value, satisfaction, desire, and gender in developing loyalty. **Tourism Management**, v. 59, p. 91-103, 2017.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Apiúna – Panorama**. IBGE, 2019i. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/apiuna/panorama>. Acesso em: 21 nov. 2019.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Divisões do Brasil em mesorregiões e microrregiões geográficas**. IBGE, 1990. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias-novoportal/organizacao-do-territorio/divisao-regional/15778-divisoes-regionais-do-brasil.html?=&t=publicacoes>. Acesso em: 09 mar. 2019.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Conheça cidades e Estados do Brasil**. IBGE, 2019. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/>. Acesso em: 29 nov. 2019.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Timbó – Panorama**. IBGE, 2019a. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/timbo/panorama>. Acesso em: 21 nov. 2019.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Pomerode – Panorama**. IBGE, 2019b. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/pomerode/panorama>. Acesso em: 21 nov. 2019.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Rio dos Cedros – Panorama**. IBGE, 2019c. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/riodoscedros/panorama>. Acesso em: 21 nov. 2019.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Ascurra – Panorama**. IBGE, 2019d. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/ascurra/panorama>. Acesso em: 21 nov. 2019.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Benedito Novo – Panorama**. IBGE, 2019e. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/beneditonovo/panorama>. Acesso em: 21 nov. 2019.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Indaial – Panorama**. IBGE, 2019f. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/indaial/panorama>. Acesso em: 21 nov. 2019.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Doutor Pedrinho – Panorama**. IBGE, 2019g. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/doutorpedrinho/panorama>. Acesso em: 21 nov. 2019.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Rodeio – Panorama**. IBGE, 2019h. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/rodeio/panorama>. Acesso em: 21 nov. 2019.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Blumenau – Panorama**. IBGE, 2020. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/blumenau/panorama>. Acesso em: 23 fev. 2020.

IGNARRA, Luís Renato. **Fundamentos do Turismo**. São Paulo: Pioneira, 1999.

IONESCU, Claudia; CURPAN, Simona; ADUMITROAEI, Ana Cristina. Tourism and Cultural Heritage: Sector Priorities of Regional Development Policy within Bucharest-Ilfov Region. **Acta Universitatis Danubius. Economica**, v. 9, n. 4, 2013.

IRDACHE, Carmen; CIOCHINĂ, Iuliana; ASANDEI, Mihaela. Clusters-Tourism Activity Increase Competitiveness Support. **Theoretical & Applied Economics**, v. 17, n. 5, 2010.

JANKOWIAK, Anna H. *et al.* Micro, small and medium enterprises clusters and the regional development—case of India. **Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu**, n. 295, p. 41-49, 2013.

- JEAN, Bruno. Do desenvolvimento regional ao desenvolvimento territorial sustentável: rumo a um desenvolvimento territorial solidário para um bom desenvolvimento dos territórios rurais. In: VIEIRA, Paulo F. *et al.* (Org.). **Desenvolvimento territorial sustentável no Brasil**. Florianópolis: Aped; Secco, 2010. p. 45-68.
- KLEINOVÁ, Katarína; NEOMÁNI, Juraj. Application of destination management in the conditions of the Slovak Republic. **Global Management Journal**, v. 3, n. 1/2, p. 24-29, 2011.
- KOTLER, Phillip. **Administração de Marketing**. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2006.
- KRIPPENDORF, Jost. **Sociologia do turismo**. Para uma compreensão do lazer e das viagens. Editora Aleph, São Paulo, 2009.
- LAGE, Beatriz Helena G. Segmentação do mercado turístico. **Revista Turismo em Análise**, v. 3, n. 2, p. 61-74, 1992.
- LAMONT, Matthew. Independent bicycle tourism: A whole tourism systems perspective. **Tourism Analysis**, v. 14, n. 5, p. 605-620, 2009a.
- LAMONT, Matthew. Reinventing the wheel: A definitional discussion of bicycle tourism. **Journal of Sport & Tourism**, v. 14, n. 1, p. 5-23, 2009.
- LASTRES, Helena M. M. Políticas para promoção de Arranjos Produtivos e Inovativos Locais de Micro e Pequenas Empresas: vantagens e restrições do conceito e equívocos usuais. In: LASTRES, Helena M. M.; CASSIOLATO, José Eduardo. **Arranjos Produtivos Locais: uma nova estratégia de ação para o Sebrae**. Rio de Janeiro: RedeSist, 2004.
- LASTRES, Helena M. M.; CASSIOLATO, José Eduardo. Glossário de arranjos e sistemas produtivos e inovativos. In: LASTRES, Helena M. M. **Arranjos Produtivos Locais: uma nova estratégia de ação para o Sebrae**. Rio de Janeiro: RedeSist, 2004.
- LASTRES, Helena M. M.; CASSIOLATO, José Eduardo. Novas políticas na era do conhecimento: o foco em arranjos produtivos e inovativos locais. **Parcerias estratégicas**, v. 8, n. 17, p. 5-30, 2010.
- LUGERI, Francesca; FARABOLLINI, Piero. Discovering the Landscape by Cycling: A Geo-Touristic Experience through Italian Badlands. **Geosciences**, v. 8, n. 8, p. 291, 2018.
- LUMSDON, Les. Cycle tourism: The tourism potential of the National Cycle Network. In: **Bike to The Millennium'Conference, York**. 1995.
- LUMSDON, Les. Transport and tourism: cycle tourism—a model for sustainable development?. **Journal of Sustainable Tourism**, v. 8, n. 5, p. 361-377, 2000.
- MAGALHAES JR., Walter. **Velotour: Vale Europeu 2016**. São Paulo: Clube de Cicloturismo do Brasil, 2016. Disponível em: <http://www.clubedecicloturismo.com.br/eventos-1/20-velotour/534-velotour-vale-europeu-2016>. Acesso em: 15 out. 2019.

MANITUR. Turismo Nacional e Internacional. **Histórico Manitur**. Disponível em: <http://www.manitur.com.br/historico.asp>. Acesso em: 14 out. 2019.

MANTOVANELI JR., Oklinger; SAMPAIO, Carlos Alberto Cioce. Governança para o desenvolvimento territorial sustentável. **Revista Brasileira de Ciências Ambientais**, v. 18, p. 77-88, 2010.

MAPA. **Mapa do turismo brasileiro - 2019 – 2021**. Disponível em: <http://www.mapa.turismo.gov.br/mapa/init.html#/home>. Acesso em: 22 out. 2019.

MARINI, Marcos Junior; SILVA, Christian Luiz da. Desenvolvimento Regional e Arranjos Produtivos Locais: uma abordagem sob a ótica interdisciplinar. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**, v. 8, n. 2, 2012.

MARUJO, Naomi. A pesquisa em turismo: reflexões sobre as abordagens qualitativa e quantitativa. **TURyDES: Revista de investigación en turismo y desarrollo local**, Évora, Pt, v. 6, n. 14, p. 1-16, 2013. Disponível em: <http://www.eumed.net/rev/turydes/14/pesquisa-turismo.pdf>. Acesso em: 19 nov. 2019.

MATTEDI, Marcos Antônio. Pensando com o desenvolvimento regional: subsídios para um programa forte em desenvolvimento regional. **Revista Brasileira de Desenvolvimento Regional**, v. 2, n. 2, p. 059-105, 2015.

MATTEDI, Marcos Antônio.; THEIS, Ivo Marcos. Cruzando fronteiras: conhecimento e interdisciplinaridade na pesquisa em desenvolvimento regional. **Redes (Santa Cruz do Sul. Online)**, v. 7, n. 2, p. 77-94, 2002.

MAY, Tim. **Pesquisa Social: Questões, métodos e processos**. Porto Alegre, 2004.

MDIC, Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços. **APL**. MDIC, 2018. Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/index.php/competitividade-industrial/arranjos-produtivos-locais>. Acesso em: 12 mar. 2019.

MDR. Ministério do Desenvolvimento Regional. **Levantamento sobre a situação dos planos de Mobilidade Urbana**. Brasília: 2019. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/component/content/article?id=4398>. Acesso em: 08 jan. 2020.

MINAS GERAIS. Lei nº 43.321 de 08 de maio de 2003. Dispõe sobre o reconhecimento dos Circuitos Turísticos e dá outras providências. **MINAS GERAIS DIÁRIO DO EXECUTIVO**, p. 5, 2003.

MITRUT, Constantin; CONSTANTIN, Daniela-Luminita. Quantitative and qualitative dimensions of tourism contribution to regional development in Romania. The case of cultural tourism. **Economic Computation and Economic Cybernetics Studies and Research**, v. 43, n. 1, p. 55-59, 2009.

MOLINA, Sérgio. **Turismo: metodologia e planejamento**. Bauru, SP: Edusc, 2005.

MTur, Ministério do Turismo **Programa de Regionalização do Turismo - Diretrizes**. Brasília, Ministério do Turismo, 2013.

MTE/RAIS. Ministério do Trabalho e do Emprego. **Base de dados RAIS Estabelecimento**. Brasília – DF. Disponível em: <http://bi.mte.gov.br/bgcaged/inicial.php>. Acesso em: 06 dez. 2019.

MTur, Ministério do Turismo. **Cadastur**. Brasília: MTur, 2019. Disponível em: <https://cadastur.turismo.gov.br/hotsite/#!/public/duvidas-frequentes/inicio>. Acesso em: 22 out. 2019.

MTur, Ministério do Turismo. **Categorização dos municípios das regiões turísticas do mapa do turismo brasileiro**. Brasília: MTur, 2017a. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/semcategoria/5854-categoriza%C3%A7%C3%A3o-dos-munic%C3%ADpios-das-regi%C3%B5es-tur%C3%ADsticas-do-mapa-do-turismo-brasileiro.html>. Acesso em: 22 out. 2019.

MTur. Ministério do Turismo. **Conhecendo o Brasil em duas rodas**. MTur, 2018a. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/ultimas-noticias/11696-conhecendo-o-brasil-sobre-duas-rodas.html>. Acesso em: 10 jan. 2019.

MTur. Ministério do Turismo. **MTur divulga novo Mapa do Turismo Brasileiro**. MTur, 2016. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/%C3%BAltimas-not%C3%ADcias/6456-mtur-divulga-novo-mapa-do-turismo-brasileiro.html>. Acesso em: 24 jan. 2019.

MTur, Ministério do Turismo. **Programa de Regionalização do Turismo**. Brasília, Ministério do Turismo, 2017.

MTur, Ministério do Turismo. Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil. **Cadernos de Turismo**. Conteúdo Fundamental – Ação Municipal para a Regionalização do Turismo. Brasília: Ministério do Turismo, 2007.

MTur, Ministério do Turismo. **Segmentação do Turismo: marcos conceituais**. Brasília: Ministério do Turismo, 2006.

MTur, Ministério do Turismo. **Sistema Brasileiro de Classificação de Meios de Hospedagem**. Brasília: Ministério do Turismo, 2010a.

MTur, Ministério do Turismo. **Turismo de Aventura: orientações básicas**. Brasília: Ministério do Turismo, 2010.

MTur, Ministério do Turismo. **Turismo de Bicicleta ganha estímulo com novas ciclovias**. MTur, 2015. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/ultimas-noticias/5073-turismo-de-bicicleta-ganha-estimulo-com-novas-ciclovias.html>. Acesso em: 10 jan. 2019.

MTur, Ministério do Turismo. **Turismo injetou US\$ 163 bilhões no Brasil em 2017**. MTur, 2018. Disponível em: [http://www.turismo.gov.br/%C3%BAltimas-not%C3%ADcias/11037-turismo-injetou-us\\$-163-bilh%C3%B5es-no-brasil-em-2017.html](http://www.turismo.gov.br/%C3%BAltimas-not%C3%ADcias/11037-turismo-injetou-us$-163-bilh%C3%B5es-no-brasil-em-2017.html). Acesso em: 10 jan. 2019.

NOLL, Gisele Odebrecht. Turismo no Parque Nacional da Serra do Itajaí (SC) e suas implicações para o desenvolvimento regional sustentável. 2016. 217 f., :il. Dissertação

(Mestrado em Desenvolvimento Regional) - Centro de Ciências Humanas e da Comunicação, Universidade Regional de Blumenau – FURB, 2016.

NOVELLI, Marina; SCHMITZ, Birte; SPENCER, Trisha. Networks, clusters and innovation in tourism: A UK experience. **Tourism management**, v. 27, n. 6, p. 1141-1152, 2006.

OMT. Guia de desenvolvimento do turismo sustentável. Porto Alegre: Bookman, 2003a.

ONU, Organização das Nações Unidas. **A ONU e o Meio Ambiente**. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/acao/meio-ambiente/>. Acesso em: 20 jan. 2019.

PALHARES, Guilherme Lohmann; PANOSSO NETTO, Alexandre. **Teoria do turismo: conceitos, modelos e sistemas**. São Paulo: Aleph, 2008.

PDET/RAIS, Programa de Disseminação das Estatísticas do Trabalho. **Solicitação de acesso on-line**. Brasília: Ministério do Trabalho, 2017. Disponível em: <http://pdet.mte.gov.br/solicitacao-de-acesso-online>. Acesso em: 06 Dez. 2019.

PDET/RAIS, Programa de Disseminação das Estatísticas do Trabalho. **O que é RAIS?**. Brasília: Ministério do Trabalho, 2016. Disponível em: <http://pdet.mte.gov.br/index.php/o-que-e-rais>. Acesso em: 06 dez. 2019.

PEDRINI, Luana. **Cicloturismo no Circuito do Vale Europeu Catarinense: Um estudo do comportamento do cliente**. 2013, 101 f. il. Dissertação (Mestrado em Turismo e Hotelaria) - Universidade do Vale do Itajaí – UNIVALI. Itajaí, 2013.

PEDRINI, Luana; FLORES, Luis Carlos da Silva; CAVALCANTE, Leila de Sena. Cicloturistas no Circuito do Vale Europeu: Perfil e Percepção Ambiental. In: SEMINÁRIO ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM TURISMO-ANPTUR, 09, 2012, São Paulo. **Anais [...]**. São Paulo: Universidade Anhembi Morumbi, 2012. Disponível em: <https://www.anptur.org.br/anais/anais/files/9/64.pdf>. Acesso em: 12 no. 2019.

PELLIN, Valdinho. **A atividade turística como alternativa para promover o desenvolvimento local sustentável: o caso do município de Rio dos Cedros – SC**. 2004. 127p. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) – Centro de Ciências Humanas e da Comunicação, Universidade Regional de Blumenau, Blumenau, 2004.

PETREVSKA, Biljana et al. Assessing tourism development: the case of Krushevo, Macedonia. **Економски Развој**, v. 17, n. 1-2, p. 261-275, 2015.

PETREVSKA, Biljana *et al.* Tourism contribution to regional development: best practice in Macedonia. **Jurnalul Practicilor Comunitare Pozitive**, n. 3, p. 425-440, 2012.

PETRONELA, Negrea Alina; COJANU, Valentin. Supporting regional competitiveness through innovation. Case study: Sud Muntenia. **Journal of International Studies**, v. 6, n. 1, p. 51-58, 2013.

PLATAFORMA TURISMO. Raízes do Brasil Consultoria. **Gruta Santo Antônio**. Timbó: CIMVI, 2019. Disponível em: <http://plataformaturismo.raizesdobrasil.net/cimvi/atrativo-turistico/gruta-santo-antonio/>. Acesso em: 01 nov. 2019.

PLATAFORMA TURISMO. Raízes do Brasil Consultoria. **Patrimônio Turístico do Vale Europeu Catarinense**: Timbó. Timbó: CIMVI, 2019a. Disponível em: <http://plataformaturismo.raizesdobrasil.net/cimvi/?cidade=timbo> Acesso em: 01 nov. 2019.

PLATAFORMA TURISMO. Raízes do Brasil Consultoria. **Patrimônio Turístico do Vale Europeu Catarinense**: Pomerode. Timbó: CIMVI, 2019b. Disponível em: <http://plataformaturismo.raizesdobrasil.net/cimvi/?cidade=pomerode>. Acesso em: 01 nov. 2019.

PLATAFORMA TURISMO. Raízes do Brasil Consultoria. **Patrimônio Turístico do Vale Europeu Catarinense: Rio dos Cedros**. Timbó: CIMVI, 2019c. Disponível em: <http://plataformaturismo.raizesdobrasil.net/cimvi/?cidade=rio-dos-cedros>. Acesso em: 01 nov. 2019.

PLATAFORMA TURISMO. Raízes do Brasil Consultoria. **Patrimônio Turístico do Vale Europeu Catarinense: Ascurra**. Timbó: CIMVI, 2019d. Disponível em: <http://plataformaturismo.raizesdobrasil.net/cimvi/?cidade=ascurra>. Acesso em: 01 nov. 2019.

PLATAFORMA TURISMO. Raízes do Brasil Consultoria. **Patrimônio Turístico do Vale Europeu Catarinense: Benedito Novo**. Timbó: CIMVI, 2019e. Disponível em: <http://plataformaturismo.raizesdobrasil.net/cimvi/?cidade=benedito-novo>. Acesso em: 01 nov. 2019.

PLATAFORMA TURISMO. Raízes do Brasil Consultoria. **Patrimônio Turístico do Vale Europeu Catarinense: Indaial**. Timbó: CIMVI, 2019f. Disponível em: <http://plataformaturismo.raizesdobrasil.net/cimvi/?cidade=indaial>. Acesso em: 01 nov. 2019.

PLATAFORMA TURISMO. Raízes do Brasil Consultoria. **Patrimônio Turístico do Vale Europeu Catarinense: Doutor Pedrinho**. Timbó: CIMVI, 2019g. Disponível em: <http://plataformaturismo.raizesdobrasil.net/cimvi/?cidade=doutor-pedrinho>. Acesso em: 01 nov. 2019.

PLATAFORMA TURISMO. Raízes do Brasil Consultoria. **Patrimônio Turístico do Vale Europeu Catarinense: Rodeio**. Timbó: CIMVI, 2019h. Disponível em: <http://plataformaturismo.raizesdobrasil.net/cimvi/?cidade=rodeio>. Acesso em: 01 nov. 2019.

PLATAFORMA TURISMO. Raízes do Brasil Consultoria. **Patrimônio Turístico do Vale Europeu Catarinense: Apiúna**. Timbó: CIMVI, 2019i.

PNUD. Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento no Brasil. **O Índice de Desenvolvimento Humano Municipal no Brasil**. (Série Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil 2013). Brasília: PNUD, IPEA, FJP, 2013.

POMERODE. Prefeitura Municipal. **Plano Diretor**. Pomerode: Prefeitura Municipal, 2019. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/plano-diretor-pomerode-sc>. Acesso em: 08 jan. 2020.

POMERODE. Prefeitura Municipal de Pomerode. **Pomerode: História, Colonização, Economia e Características Gerais**. Pomerode: Prefeitura Municipal, 2019. Disponível em: <https://www.pomerode.sc.gov.br/pomerode>. Acesso em: 22 out. 2019.

PORTER, Michael. Cluster and new economics of competition. EUA: **Harvard Business Review**, v. 76, n. 6, p. 77-90, 1998.

PULIĆ, Maja et al. Regional Development In: Eu'S Border Areas: Croatia As A Regional Model For Destination Branding Strategy In Bosnia And Herzegovina. **EURINT**, v. 2, n. 1, p. 308-318, 2015.

RAFFESTIN, Claude. O que é território. RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, p. 143-158, 1993.

REDESIST. **Rede de Pesquisas em Arranjos e Sistemas Produtivos e Inovativos Locais**. Disponível em: <http://www.redesist.ie.ufrj.br/>. Acesso em: 10 mar. 2019.

REIS XAVIER, Thiago et al. Potencialidades para a formação de uma rede de turismo no município de Ouro Preto/MG/Brasil. **PASOS - Revista de Turismo y Patrimonio Cultural**, v. 10, n. 5, 2012.

REJOWSKI, Mirian. **Turismo e pesquisa científica**. 3. ed. São Paulo: Papirus, 1999.

REPÍK, Ondřej. On the issue of growth and development within the context of tourism. **Czech Journal of Tourism**, v. 3, n. 2, p. 127-146, 2015.

RESENDE, Júlio C.; VIEIRA FILHO, Nelson. 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, 2011.

RIBEIRO, Ana Clara Torres. Regionalização: fato e ferramenta. In: HAESBAERT, Rogério; MOREIRA, Ruy. **Brasil século XXI por uma nova regionalização—agentes, processos e escalas**. São Paulo: Editora Max Limonad, 2003.

RIO DOS CEDROS, Prefeitura Municipal. **O Município**. Rio dos Cedros: Prefeitura Municipal, 2019. Disponível em: <https://www.riodoscedros.sc.gov.br/>. Acesso em: 23 out. 2019.

RIO DOS CEDROS, Prefeitura Municipal. **O Turismo – Onde Comer**. Rio dos Cedros: Prefeitura Municipal, 2019b. Disponível em: <https://turismo.riodoscedros.sc.gov.br/onde-comer>. Acesso em: 23 out. 2019.

RIO DOS CEDROS, Prefeitura Municipal. **O Turismo – Onde Ficar**. Rio dos Cedros: Prefeitura Municipal, 2019a. Disponível em: <https://turismo.riodoscedros.sc.gov.br/onde-ficar>. Acesso em: 23 out. 2019.

RISCO ZERO. Adventure. **Eventos**. 2019. Disponível em: <http://www.riscozeroadventure.com.br/index/calendario>. Acesso em: 13 jan. 2020.

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

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

RODEIO. Prefeitura Municipal. **O Município**. Rodeio: Prefeitura Municipal, 2019. Disponível em: <https://www.rodeio.sc.gov.br/municipio/index/codMapaItem/20291>. Acesso em: 25 out. 2019.

RODEIO. Prefeitura Municipal. **Plano Diretor**. Rodeio: Prefeitura Municipal, 2014. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/plano-diretor-rodeio-sc>. Acesso em: 08 jan. 2020.

ROGERSON, Christian M. Tourism and regional development: The case of South Africa's distressed areas. **Development Southern Africa**, v. 32, n. 3, p. 277-291, 2015.

ROTA, Cicloturismo. **Roteiros – Vale Europeu**. 2019. Disponível em: <http://www.rotacicloturismo.com.br/roteiros.php>. Acesso em: 17 dez. 2019.

RUSCHMANN, Doris V. M. **Turismo e Planejamento Sustentável: a proteção do meio ambiente**. 7. ed. Campinas: Papirus 2001.

RUSCHMANN, Doris van de Meene; ROSA, Rafaela Gonçalves. Ilha de Porto Belo / SC Um destino turístico de excelência. **Tékhe**, Barcelos, n. 14, p. 9-20, dez. 2010. Disponível em http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1645-99112010000200002&lng=pt&nrm=iso. Acesso em: 01 dez. 2019.

SABBAGH, Michel Ivon Imme. **Comunicação e desenvolvimento sustentável: uma análise da cobertura do jornal de Santa Catarina sobre as conferências ambientais da ONU de 1972, 1992, 2002 e 2012**. 2014. 154 f. Lsampaio

SACHS, Ignacy. **Ecodesenvolvimento: crescer sem destruir**. São Paulo: Vértice, 1986.

SACHS, Ignacy. **Estratégia de transição para o século XXI: desenvolvimento e meio ambiente**. São Paulo: Nobel/Fundap, 1993.

SACHS, Ignacy. **Caminhos para o desenvolvimento sustentável**. Rio de Janeiro: Garamond, 2002.

SACHS, Ignacy. **Inclusão social pelo trabalho: desenvolvimento humano, trabalho decente e o futuro dos empreendedores de pequeno porte**. Rio de Janeiro: Garamont. 2003.

SACHS, Ignacy. **Desenvolvimento incluyente, sustentável**. Rio de Janeiro: Garamond, 2004.

SACHS, Ignacy. **Rumo à ecossocioeconomia: teoria e prática do desenvolvimento**. São Paulo: Cortez, 2007.

SACHS, Ignacy. Primeiras Intervenções. In NASCIMENTO, Elimar Pinheiro do; VIANNA, João Nildo. **Dilemas e desafios do desenvolvimento sustentável no Brasil**. Rio de Janeiro: Garamond, 2007a.

SACHS, Ignacy. **A terceira margem: em busca do ecodesenvolvimento**. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

SALDANHA, Luiz Emerson da Cruz *et al.* **O Cicloturista Brasileiro 2018: Relatório geral**. Rio de Janeiro: Coppe-UFRJ, 2019.

SALDANHA, Luiz Emerson da Cruz. O estado da arte e a mostra acadêmica. *In*: EDRA, Fátima P. M.; CASTRO, Juliana deSALDANHA, Luiz Emerson da Cruz. **CICLOTURISMO URBANO EM FOCO**. Niterói: FTH/UFF, 2017a.

SALDANHA, Luiz Emerson da Cruz. **POLÍTICAS CICLOINCLUSIVAS E CICLOTURISMO: O CASO DO RIO DE JANEIRO/RJ**. 2017. 107 p.:il. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) - Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro: UFRJ/COPPE, 2017.

SAMPAIO, Carlos Alberto C.; ALVES, Flávia K.; ZECHNER, Talita C. O Papel do Turismo no Arranjo Socioprodutivo de Base Comunitária da Micro-bacia do Rio Sagrado. **Revista Dynamis**, v. 14, n. 1, p. 34-42, 2008.

SAMPAIO, Carlos Alberto Cioce *et al.* Arranjo socioprodutivo de base comunitária: análise comparativa de experiências de turismo comunitário no Brasil e no Chile. **Revista de Negócios (FURB)**, Blumenau, v. 10, n. 4, p. 288-301. out./dez., 2005.

SAMPAIO, Carlos Alberto Cioce. Turismo como Fenômeno Humano: princípios para pensar a ecossocioeconomia do turismo e sua prática sob a denominação turismo comunitário. **Revista Turismo em Análise**, v. 18, n. 2, p. 148-165, 2007.

SAMPAIO, Carlos Alberto Cioce; GRIM, Isabel Jurema; SEGOVIA, Yenifer Ninosca Silva. Mobilidade Urbana Sustentável e o Turismo: Análise Comparativa Brasil, Holanda e Dinamarca. *In*: SEMINÁRIO ANUAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM TURISMO, 12, 2015, Natal. **Anais [...]**, Natal: Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2015.

SANTA CATARINA. Lei nº 17.755, de 15 de julho de 2019. Reconhece o município de Timbó como capital catarinense do cicloturismo. **Diário Oficial: Florianópolis, SC**, ano LXXXV, n. 21.057, 16 jul. 2019.

SANTOS, Anderson Alves. **A importância do circuito turístico para o fomento da economia e da preservação ambiental – Caso São Roque de Minas, MG**. 2004. 103 f. :il. Dissertação (Mestrado em Administração) – Universidade Federal de Lavras. Minas Gerais, 2004.

SANTOS, Jeilda Noia Dias dos. **Impacto da Cadeia Produtiva do Turismo no desenvolvimento Endógeno do município de Muritiba - BA**. 2017. 103f. : il. Dissertação (Mestrado em Gestão de Políticas Públicas e Segurança Social) – Centro de Ciências

Agrárias, Ambientais e Biológicas, Universidade Federal do Recôncavo da Bahia, Cruz das Almas, 2017.

SANTOS, Milton. **A natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: EDUSP, 2002.

SANTOS, Milton. **Por uma geografia nova**. São Paulo: Hucitec/Edusp, 1978.

SANTOS, Milton. **Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e meio técnico-científico informacional**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SANTOS, Moacir José; HANAOKA, Fernando. Turismo e desenvolvimento regional: atrativos turísticos. **Revista Observatório**, v. 1, n. 2, p. 194-215, 2015.

SANTOS, Thiago de Sousa; PEREIRA, Raquel da Silva. Governance of Tourism in Campo das Vertentes, MG, Brazil: a path to regional development?. **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo**, v. 12, n. 2, p. 83-111, 2018.

SCUTARIU, Adrian Liviu et al. Statistical Analysis of Correlations among Regional Tourism Indicators in Romania. **Economic Insights-Trends and Challenges**, n. 2, p. 41-57, 2016.

SCUTARIU, Adrian Liviu. Measuring the Regional Tourism Activity in Romania: an EU Pre-and Post-Accession Comparative Analysis. **Economic Insights-Trends and Challenges**, v. 1, p. 79-88, 2012.

SCUTARIU, Adrian Liviu; CIOTIR, Ioana. A comparative analysis of the Romanian development regions, in terms of economic and tourism indicators. **The USV Annals of Economics and Public Administration**, v. 11, n. 1, p. 297-307, 2011.

SCUTARIU, Adrian Liviu; HAPENCIUC, Cristian Valentin. The tourism in view of regional development in the North-East region of Romania. **The USV Annals of Economics and Public Administration**, v. 8, n. 1, p. 36-43, 2008.

SCUTARIU, Adrian Liviu; NEDELEA, Alexandru. THE REGIONAL DEVELOPMENT AND THE SUSTAINABLE TOURISM IN ROMANIA. **Annals of the University of Oradea, Economic Science Series**, v. 17, n. 1, 2008.

SEBRAE. Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas. **Cadeia Produtiva do Turismo: Cenários econômicos e estudos setoriais**. Recife: SEBRAE, 2008.

SEBRAE/SC. Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas de Santa Catarina. **Rio dos Cedros em números**. Florianópolis: SEBRAE, 2013.

SELEDON. Turismo e Treinamento. **Cicloturismo – Roteiro Nacionais**. 2019. Disponível em: <https://www.seledon.com.br/produtos.php?c=8&t=cicloturismo>. Acesso em: 17 dez. 2019.

SIEDENBERG, Dieter Rugard. **Dicionário do desenvolvimento regional**. Santa Cruz do Sul: Edunisc, 2006.

SILVA, Edna Lúcia da; MENEZES, Estera Muszkat. **Metodologia da pesquisa e elaboração de dissertações**. Florianópolis: UFSC, 2005.

SILVA, Wallysson Klebson de Medeiros; OLIVEIRA, Alunilda Janúncio de; SILVA, Kardelan Arteiro da. Turismo e Desenvolvimento Regional: o Brejo Paraibano como Destino Turístico. **Revista FSA**, v. 15, n. 1, 2018.

SILVEIRA, Mariana Oliveira da; ROCHA, Danielle de Melo. O uso freqüente da bicicleta e o direito à cidade. *In*: Encontro Nacional da Rede Observatório das Metrôpoles: Regimes Urbanos e Governança Metropolitana, 2017, Natal. **Anais [...]** Natal: Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2017.

SIMÕES, Rodrigo Ferreira; DA CRUZ LIMA, Ana Carolina. **Teorias do desenvolvimento regional e suas implicações de política econômica no pós-guerra: o caso do Brasil**. Belo Horizonte: Cedeplar, 2009.

SIMONSEN, PeterSaabye; JORGENSEN, Birgitte. Cycle tourism: an economic and environmental sustainable form of tourism? *In*: SIMONSEN, Peter Saabye; JORGENSEN, Birgitte; ROBBINS, Derek. **Cycling tourism**. Unit of Tourism Research at Research Centre of Bornholm, 1998.

SIMONSEN, Peter; JORGENSEN, Birgitte. Cycling tourism: environmental and economical sustainability. **Unpublished Report, Bornholm Research Centre, Denmark**, 1996.

SOARES, André G. O cicloturismo precisa da ciclomobilidade. *In*: EDRA, Fátima Priscila Morela (Org.). **Cicloturismo: reflexões e experiências contemporâneas**. Niterói: FTH/UFF, 2019.

SOARES, André G.; JUNG, Eldon. **Circuitos de Cicloturismo: manual de incentivo e orientação para os municípios brasileiros**. Florianópolis: Ministério da Cidade, 2010.

SOHN, Ana Paula *et al.* The elements that characterize the tourism cluster in Balneário Camboriú, Santa Catarina, Brazil. **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo**, v. 11, n. 1, p. 154-174, 2017.

SOL. Secretaria de Estado de Turismo, Cultura e Esporte. **Recursos Públicos para o turismo 2010 – 2017**. Disponível em: <http://www.sol.sc.gov.br/index.php/estatisticas/15-turismo/41-observatoriodoturismo#recursos-publicos-para-o-turismo-2010-a-2017>. Acesso em: 20 jan. 2019.

SOL. Secretaria de Estado de Turismo, Cultura e Esporte. **SOL: ações fomentam o turismo, a cultura e o esporte catarinense durante todo o ano**. 2018. Disponível em: <https://www.sc.gov.br/index.php/noticias/temas/turismo/acoes-fomentam-o-turismo-a-cultura-e-o-esporte-catarinense-durante-todo-o-ano>. Acesso em: 06 jan. 2019.

SOUZA, Cristiane Mansur de Moraes; THEIS, Ivo Marcos. **Desenvolvimento regional: abordagens contemporâneas**. Blumenau: Edifurb, 2009.

SOUZA, Jeferson Emílio de. **Modelos de Avaliação para Arranjo Produtivo Local**. Trabalho de conclusão do curso de mestrado profissionalizante em Engenharia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Escola de Engenharia, Porto Alegre, 2004.

SOUZA, Marcelo. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, Iná E.; GOMES, Paulo César C.; CORRÊA, Roberto L. **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand do Brasil, 2000.

SOUZA, Nali de Jesus de. Economia regional: conceito e fundamentos teóricos. **Revista Perspectiva Econômica**, v.11, n. 32, p. 67-102, 1981.

TABAYASHI, Akira. Regional development owing to the commodification of rural spaces in Japan. **Geographical review of Japan series B**, v. 82, n. 2, p. 103-125, 2010.

THEIS, Ivo Marcos *et al.* Globalização e Planejamento do Desenvolvimento Regional: o caso do Vale do Itajaí. In: SIEBERT, Cláudia. **Desenvolvimento Regional em Santa Catarina: reflexões, tendências e perspectivas**. Blumenau: EDIFURB, 2001.

THEIS, Ivo Marcos. **Desenvolvimento e território: questões teóricas, evidências empíricas**. EDUNISC, 2008.

THEIS, Ivo Marcos. O que é desenvolvimento regional? Uma aproximação a partir da realidade brasileira. **Redes**, [s. l.], v. 24, n. 3, p.334-360, 3 set. 2019. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.17058/redes.v24i3.13670>. Acesso em: 22 dez. 2019.

THOMAZI, Silvia Maria. **Cluster de turismo: introdução ao estudo de arranjo produtivo local**. Aleph, 2006.

TIMBÓ (Santa Catarina). Lei Complementar nº478, de 22 de dezembro de 2016. **Estabelece a nova mobilidade urbana do município de Timbó e dá outras providências**. Timbó, SC, 2016. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sc/t/timbo/leicomplementar/2016/47/478/lei-complementar-n-478-2016-estabelece-a-nova-mobilidade-urbana-do-municipio-de-timbo-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 24 out. 2019.

TIMBÓ. Prefeitura Municipal de Timbó. **A Cidade**. Timbó: Prefeitura Municipal, 2019. Disponível em: <https://www.timbo.sc.gov.br/a-cidade/>. Acesso em: 21 out. 2019.

TIMBÓ. Prefeitura Municipal de Timbó. **Prefeito de Timbó Jorge Kruger vai a capital pedir mais atenção do governo com as rodovias estaduais**. Timbó: Prefeitura Municipal, 2019a. Disponível em: <https://www.timbo.sc.gov.br/gabinete-do-prefeito/2019/prefeito-de-timbo-jorge-kruger-vai-a-capital-pedir-mais-atencao-do-governo-com-as-rodovias-estaduais/>. Acesso em: 13 jan. 2020.

TOMAZZONI, Edegar Luís. **Turismo e desenvolvimento regional: modelo APL TUR aplicado à região das Hortênsias (Rio Grande do Sul-Brasil)**. 2007. 385 f. :il. Tese (Doutorado em Ciências da Comunicação) – Escola de Comunicação e Artes, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi. Problemas e Possibilidades do Turismo Brasileiro. In: MOESCH, Marutschka; GASTAL, Susana. **Um outro turismo é possível**. Contexto, São Paulo, p. 11-31, 2004.

TURESPAÑA, Instituto de Turismo da Espanha. **El camino de Santiago en Bicicleta**. Espanha, 2019. Disponível em: https://www.spain.info/pt_BR/reportajes/el_camino_de_santiago_en_bicicleta.html. Acesso em: 30 out. 2019.

TURISMO APIÚNA. Prefeitura Municipal de Apiúna. Portal de Turismo. **Apiúna**: 2019. Disponível em: <https://turismo.apiuna.sc.gov.br/>. Acesso em: 21 nov. 2019.

TURISMO ASCURRA. Prefeitura Municipal de Ascurra. Portal de Turismo. **Ascurra**: 2019. Disponível em: <https://turismo.ascurra.sc.gov.br/>. Acesso em: 21 nov. 2019.

TURISMO BENEDITO NOVO. Prefeitura Municipal Benedito Novo. Portal de Turismo. **Benedito Novo**: 2019. Disponível em: <https://turismo.beneditonovo.sc.gov.br/>. Acesso em: 21 nov. 2019.

TURISMO DOUTOR PEDRINHO. Prefeitura Municipal de Doutor Pedrinho. Portal de Turismo. **Doutor Pedrinho**, 2019. Disponível em: <https://turismo.doutorpedrinho.sc.gov.br/>. Acesso em: 21 nov. 2019.

TURISMO INDAIAL. Portal de Turismo de Indaial. Apresentação. **Indaial: Prefeitura Municipal**, 2019. Disponível em: <https://turismo.indaial.sc.gov.br/sobre-a-cidade>. Acesso em: 24 out. 2019.

TURISMO POMERODE. Prefeitura Municipal de Pomerode. **Vem pra Pomerode**. Pomerode: Secretaria de Turismo e Cultura, 2019. Disponível em: <https://www.vemprapomerode.com.br/>. Acesso em: 21 nov. 2019.

TURISMO RIO DOS CEDROS. Prefeitura Municipal de Rio dos Cedros. Portal de Turismo de Rio dos Cedros. **Rio dos Cedros**: Diretoria de Turismo, Cultura e Eventos, 2019. Disponível em: <https://turismo.riodoscedros.sc.gov.br/>. Acesso em: 21 nov. 2019.

TURISMO RODEIO. Portal de Turismo de Rodeio. **Onde ficar**. Rodeio: Prefeitura Municipal, 2019b. Disponível em: <https://turismo.rodeio.sc.gov.br/equipamento/index/codEquipamento/11134>. Acesso em: 17 dez. 2019.

TURISMO RODEIO. Portal de Turismo de Rodeio. **Portal de Turismo**. Rodeio: Prefeitura Municipal, 2019a. Disponível em: <https://turismo.rodeio.sc.gov.br/>. Acesso em: 21 nov. 2019.

TURISMO TIMBÓ, Fundação de Cultura e Turismo de Timbó. **Onde comer**. Timbó: FCT, 2019b. Disponível em: <http://www.turismotimbo.com.br/onde-comer/>. Acesso em: 16 out. 2019.

TURISMO TIMBÓ. Fundação de Cultura e Turismo de Timbó. **Expobike**. Timbó: FCT, 2019. Disponível em: <http://www.turismotimbo.com.br/expobike-2/>. Acesso em: 16 out. 2019.

TURISMO TIMBÓ. Fundação de Cultura e Turismo de Timbó. **O que fazer**. Timbó: FCT, 2019a. Disponível em: <http://www.turismotimbo.com.br>. Acesso em: 16 out.2019.

TURISMO BLUMENAU. Prefeitura de Blumenau. **A cidade**. Blumenau: Prefeitura Municipal, 2020. Disponível em: <http://www.turismoblumenau.com.br/blumenau/a-cidade>. Acesso em: 23 fev. 2020.

TVARONAVIČIENĖ, Manuela; RAZMINIENĖ, Kristina. Towards competitive regional development through clusters: approaches to their performance evaluation. **Journal of Competitiveness**, v. 1, p. 4, 2017.

UNWTO. **Tourism Highlights - Edition 2018**. 2018a. Disponível em: <https://www.eunwto.org/doi/book/10.18111/9789284419876>. Acesso em: 10 jan. 2019.

UNWTO. **Why Tourism? Tourism an economic and social phenomenon**. Disponível em: <http://www2.unwto.org/content/why-tourism>. Acesso em: 20 jan. 2019.

UNWTO. **World Tourism Barometer and Statistical Annex, November 2018**. 2018b. Disponível em: <http://publications.unwto.org/publication/unwto-world-tourism-barometer-and-statistical-annex-november-2018>. Acesso em: 10 jan. 2019.

VALE EUROPEU. **Plano de desenvolvimento regional de turismo do Estado de Santa Catarina – 2010/2020**: Vale Europeu. Santa Catarina: MTur/SANTUR, 2010. Disponível em: http://www.pmtblumenau.com.br/wpcontent/uploads/2015/03/plano_de_desenvolvimento_regional_do_turismo1_-_vale_europeu.pdf. Acesso em: 23 fev. 2020.

VEAL, Anthony James. **Metodologia de pesquisa em lazer e turismo**. São Paulo: Aleph, 2011. (Série Turismo).

VIEIRA, Jeferson de Castro. Desafios e perspectivas dos APLs de segunda geração. **Mercator**, Fortaleza, v. 16, 2017.

VIGNATI, Federico. **Gestão de destinos turísticos**: como atrair pessoas para pólos, cidades e países. Rio de Janeiro: SENAC, 2012.

VUJKO, Aleksandra *et al.* The influence of cyclo-tourism on health and economic destination development. **Facta Universitatis**, Series: Physical Education and Sport, v. 15, n. 1, p. 227-237, 2017.

WESTON, Richard et al. **THE EUROPEAN CYCLE ROUTE NETWORK EUROVELO - STUDY**. Policy Department B: Structural and Cohesion Policies. European Parliament, 2012.

WILLIAMS, Galina. Economic impacts from development of the Coastal Town in Queensland on tourism and regional economy. **Resources**, v. 5, n. 4, p. 48, 2016.

WINKELHAUS, Ademir. **Bicicleta, Turismo e Evolução**: Cicloturismo no Vale Europeu Catarinense. 1. ed. São Paulo: Nova Literarte, 2018.

WTTC. **Relatório World Travel & Tourism Council - Santa Catarina**. WTTC, 2009. Disponível em: <http://turismo.sc.gov.br/institucional/index.php/pt-br/informacoes/estatisticas-e-indicadores-turisticos/category/30-relatorio-world-travel-tourism-council-santa-catarina>. Acesso em: 01 fev. 2019.

XUNTA DE GALÍCIA. Órgão Colegiado do Governo da Galiza. **O Caminho de Santiago**. Galiza, 2019. Disponível em: <https://www.caminodesantiago.gal/gl/inicio>. Acesso em: 30 out. 2019.

ZANELLA, Luiz Carlos. **Manual de organização de eventos: planejamento e operacionalização**. São Paulo: Atlas, 2003.

REFERÊNCIAS DESCARTADAS DA PESQUISA BIBLIOMÉTRICA

ABDEL-LATIF, Tarek; RAMADAN, Salwa T.; GALAL, Abeer M. Egyptian coastal regions development through economic diversity for its coastal cities. **HBRC Journal**, v. 8, n. 3, p. 252-262, 2012.

AGAN, Andres; KASK, Triin. Place Marketing Implementation in Different Administrative Subdivisions: Estonian Case Study. **Estonian Discussions on Economic Policy**, 2009.

BAIQUNI, Muhamad. Belajar dari Pasang Surut Peradaban Borobudur dan Konsep Pengembangan Pariwisata Borobudur. **Forum Geografic**, p. 25-40, 2009.

BALAŽIČ, Gregor. The Socioeconomic Impacts of Casino Tourism in Slovenia's Obalno-Kraška Region. **Studies in Business and Economics**, v. 11, n. 3, p. 150-162, 2016.

BARBU, Constantin Ionuț; STĂNILĂ, Andreea. Economic Impact of Accommodation Structures on the Local Territorial System. **Annals of Valahia University of Targoviste, Geographical Series**, v. 16, n. 2, p. 102-107, 2016.

BLEŠIĆ, Ivana et al. Cultural events as part of cultural tourism development. Case study: Sombor and Apatin (Serbia). **Acta geographica Slovenica**, v. 54, n. 2, 2014.

BONOW, Madeleine; RYTKÖNEN, Paulina. Gastronomy and tourism as a regional development tool-the case of Jämtland. **Advances in Food, Hospitality and Tourism**, v. 2, n. 1, p. 2-10, 2012.

BRABAZON, Tara; MCRAE, Leanne; REDHEAD, Steve. The pushbike song: Rolling physical cultural studies through the landscape. **Human Geographies**, v. 9, n. 2, p. 183, 2015.

CALLAGHAN, Terry V. et al. Multiple effects of changes in Arctic snow cover. **Ambio**, v. 40, n. 1, p. 32-45, 2011.

CANAZILLES, Azambuja et al. Comercialização do artesanato Kinikinou na cidade ecoturística de Bonito, Mato Grosso do Sul, Brasil. **Pasos: Revista de Turismo y Patrimonio Cultural**, v. 13, n. 5, 2015.

COGHLAN, Alexandra. An autoethnographic account of a cycling charity challenge event: Exploring manifest and latent aspects of the experience. **Journal of Sport & Tourism**, v. 17, n. 2, p. 105-124, 2012.

CONDESSO, Fernando. Desenvolvimento rural, patrimônio e turismo. **Cuadernos de desarrollo rural**, v. 8, n. 66, p. 197-222, 2011.

ČTVERÁKOVÁ, Iveta et al. Barriers in functioning of Czech geoparks in the context of different circumstances. **AUC Geographica**, v. 51, n. 2, p. 235-246, 2016.

DAN, Mihaela-Cornelia; POPESCU, Claudia. Entrepreneurship in the rural areas of Romania. The impact of the 2007-2013 EU funding programmes. In: **Proceedings of the International Conference on Business Excellence**. De Gruyter Open, p. 1129-1136, 2017.

DAN, Safta *et al.* Rural Development, Tourism Businesses in Vadu And Corbu'S Municipalities. **Annals of Faculty of Economics**, v. 1, n. 2, p. 377-384, 2012.

DIAS, Cleber Augusto Gonçalves. Esporte e ecologia: o montanhismo e a contemporaneidade. **Recorde: Revista de História do Esporte**, v. 2, n. 1, 2009.

DODESCU, Anca Otilia *et al.* Cross-Border Cooperation Impact on Regional Tourism. The Case of Bihor County. **Annals of Faculty of Economics**, v. 1, n. 1, p. 107-120, 2017.

HILLEL, David; BELHASSEN, Yaniv; SHANI, Amir. What makes a gastronomic destination attractive? Evidence from the Israeli Negev. **Tourism Management**, v. 36, p. 200-209, 2013.

KAUPPILA, Pekka. Cores and peripheries in a northern periphery: a case study in Finland. **Fennia-International Journal of Geography**, v. 189, n. 1, p. 20-31, 2011.

KLÍMOVÁ, Viktorie; ŽÍTEK, Vladimír; VITURKA, Milan. The 20th Jubilee Colloquium on Regional Sciences: A Conference Report. **Review of Economic Perspectives**, v. 17, n. 2, p. 209-215, 2017.

KLOS, Renata Custódio; MISKALO-CRUZ, Marcelle; MORAES, Lauro. Espaço e Cicloturismo: a representação urbano-turística de Curitiba/PR em fotografias postadas no Tripadvisor. **Marketing & Tourism Review**, v. 1, n. 2, 2016.

LI, Jiwei *et al.* Spatial-temporal analysis on Spring Festival travel rush in China based on multisource big data. **Sustainability**, v. 8, n. 11, p. 1184, 2016.

MARTINS, Eduardo Costa; PRADA, Francisco José Andriotti. O NÍVEL DE CONHECIMENTO DOS CICLISTAS EM RELAÇÃO AO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO. **Educação Física em Revista**, v. 4, n. 1, 2010.

MONTENEGRO, Rosa Livia. Padrões concorrenciais têxtil-confecção sob o enfoque da aglomeração local de Nova Friburgo. **Acta Scientiarum. Human and Social Sciences**, v. 33, n. 1, 2011.

NAGY, Henrietta; KÁPOSZTA, József; META, Bledar. The potentials of rural tourism in developing rural areas in Albania. **Deturope–The Central European Journal of Regional Development and Tourism**, v. 9, n. 3, p. 188-206, 2017.

NIEDZIÓŁKA, Iwona. The Impact of EURO 2012 on Development of Tourism in Mazovia Region. **Human Resources–The Main Factor of Regional Development**, n. 5, p. 197-204, 2012.

PATIAS, Tiago Zardin *et al.* Governance of local productive arrangement: a case study in the milk LPA of Santana do Livramento (RS)–Brazil. **Gestão & Produção**, v. 24, n. 3, p. 622-635, 2017.

PÉREZ-DACAL, Diana; PENA-BOQUETE, Yolanda; FERNÁNDEZ, Melchor. A measuring tourism specialization: A composite indicator for the Spanish regions. **Almatourism-Journal of Tourism, Culture and Territorial Development**, v. 5, n. 9, p. 35-73, 2014.

PULIĆ, Maja et al. Regional Development in Eu'S Border Areas: Croatia As A Regional Model For Destination Branding Strategy In Bosnia And Herzegovina. **EURINT**, v. 2, n. 1, p. 308-318, 2015.

ROMÃO, João; NEUTS, Bart. Territorial capital, smart tourism specialization and sustainable regional development: Experiences from Europe. **Habitat International**, v. 68, p. 64-74, 2017.

SOLER, Ismael P.; GEMAR, German; JIMENEZ-MADRID, Alberto. The impact of municipal budgets and land-use management on the hazardous waste production of Malaga municipalities. **Environmental Impact Assessment Review**, v. 65, p. 21-28, 2017.

STOFFELEN, Arie; VANNESTE, Dominique. Tourism and cross-border regional development: insights in European contexts. **European Planning Studies**, v. 25, n. 6, p. 1013-1033, 2017.

STRENZEL, Marlisa Marlene; RAMPELOTTO, Elisane Maria. POTENCIAL ECOTURÍSTICO DO MUNICÍPIO DE AGUDO-RS. **Revista Monografias Ambientais**, v. 6, n. 6, p. 1263-1297, 2012.

VANEK, Jiri *et al.* Information support of regions and possibilities of its further development. **AGRIS on-line Papers in Economics and Informatics**, v. 4, n. 665-2016-44912, p. 71, 2012.

WHITTLE, Matthew et al. Equitable or elitist? The social impact of the 2014 Tour de France Grand Départ. **Area**, v. 49, n. 1, p. 60-68, 2017.

ZAITSEVA, Natalia A.; KROPINOVA, Elena G. Problems and prospects of cross-border cooperation in tourism between Russia and Europe. **Baltic Region**, n. 3, p. 98-108, 2016.

ZIGERN-KORN, Natalia. Assessment of the Tourism Function in Region Development. **Almatourism-Journal of Tourism, Culture and Territorial Development**, v. 5, n. 9, p. 90-100, 2014.

APÊNDICE A - Formulário de Consentimento Livre e Esclarecido

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

1. Identificação do Projeto de Pesquisa	
Título do projeto: “O Circuito de Cicloturismo no Médio Vale do Itajaí/SC e as transformações territoriais (2006/2018)” .	
Curso: Mestrado em Desenvolvimento Regional	
Instituição onde será realizada: Fundação Universidade Regional de Blumenau - FURB	
Nome do orientador: Prof. Dr. Clóvis Reis	

Você está sendo convidado(a) a participar do projeto de pesquisa acima identificado. Este documento contém todas as informações necessárias sobre a pesquisa que estamos fazendo. Sua colaboração neste estudo será de muita importância para nós, mas se desistir, a qualquer momento, isso não causará nenhum prejuízo a você.

2. Identificação do Participante da Pesquisa	
Nome:	
CPF:	Profissão:
Endereço:	
Telefone:	E-mail:

3. Identificação do Pesquisador Responsável	
Nome: Mônica Tatiana Bunese Busarello	
CPF: 04169744900	
Profissão: Tutora Interna – Curso de Turismo	
Endereço: Rua Karl Siegle 871 -Timbó	
Telefone: 47 9 92036360	E-mail: monicatbu@gmail.com

Eu, participante da pesquisa, abaixo assinado(a), concordo de livre e espontânea vontade em participar como voluntário(a) do projeto de pesquisa acima identificado. Discuti com o pesquisador responsável sobre a minha decisão em participar e estou ciente de que:

1. O(s) **objetivo(s)** desta pesquisa é(são) Analisar a relação entre turismo e desenvolvimento regional a partir das transformações territoriais produzidas pelo Circuito de Cicloturismo no Médio Vale do Itajaí/SC, no período de 2006 a 2018.
2. O **procedimento** para a coleta de dados será por meio de análise documental, entrevistas semiestruturadas e observação participante.
3. A **minha participação é isenta de despesas**, entretanto tenho ciência de que não serei remunerado(a) pela minha participação na pesquisa.
4. Tenho a liberdade de desistir ou de interromper a colaboração nesta pesquisa a qualquer momento/no momento em que desejar, sem necessidade de qualquer explicação.
5. Meus dados pessoais serão mantidos em sigilo, mas concordo que sejam divulgados os resultados da pesquisa em publicações científicas, desde que meus dados pessoais não sejam mencionados.
6. Poderei consultar o **pesquisador responsável** (acima identificado) sempre que entender necessário obter informações ou esclarecimentos sobre o projeto de pesquisa e minha participação na pesquisa.
7. Tenho a garantia de tomar conhecimento, pessoalmente, do(s) resultado(s) parcial(is) e final(is) desta pesquisa.
8. Autorizo a **gravação** em áudio e/ou vídeo do conteúdo da entrevista
9. Esta pesquisa foi aprovada pelo Comitê de Ética na Pesquisa em Seres Humanos da FURB (telefone 47 3321-0122).

Declaro que obtive todas as informações necessárias e esclarecimentos quanto às dúvidas por mim apresentadas e, por estar de acordo, assino o presente documento em duas vias de igual teor (conteúdo) e forma, ficando uma delas em minha posse.

_____ (), _____ de _____ de _____.

Nome do pesquisador responsável pela obtenção do consentimento

Participante da pesquisa e/ou responsável

APÊNDICE B - Roteiros das entrevistas

Gestão Pública – Prefeituras (Grupo A - Quadro 1)

1. O setor turístico é considerado importante pela atual administração municipal?
2. Quais as maiores dificuldades do setor no município? E quanto ao Circuito Vale Europeu Catarinense de cicloturismo?
3. Qual a importância do circuito para o desenvolvimento do município? Qual seu conceito de desenvolvimento?
4. Como o Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo influenciou e influencia na atividade turística do município?
5. E em seu planejamento? O turismo e o circuito têm sido fundamental para o desenvolvimento de outras atividades? Quais?
6. Quais as maiores dificuldades do setor no município? E quanto ao Circuito Vale Europeu Catarinense de cicloturismo?
7. Quais planos e projetos futuros e projetos que envolvem o CVECC?
8. Como é o relacionamento e o planejamento conjunto entre os demais municípios que integram o circuito e com a CIMVI?
9. A comunidade recebe bem o turismo no município? Como é a participação da comunidade nas decisões dos rumos do setor?
10. O CVECC contribui para a preservação e conservação do meio ambiente? De que forma?
11. E na preservação e resgate da cultura local?
12. O CVECC tem fomentado ações para agregar e diversificar a oferta do turismo?
13. Considera o CVECC o “carro chefe” do turismo local?
14. Como estão os investimentos da iniciativa privada em relação ao CVECC? Tem despertado um maior interesse? As empresas locais de turismo têm realizado investimentos em expansão e qualidade dos negócios no próprio município? Quais exemplos podem ser destacados?
15. A oferta turística é suficiente para atender a demanda, tanto em qualidade, quanto em quantidade? Por quê?
16. Qual o fator que contribuiu para que o circuito ficasse conhecido nacionalmente, atraindo assim cada vez mais cicloturistas?
17. Qual o benefício do circuito para o morador local?
18. E quanto ao espaço, o circuito contribui para o desenvolvimento e uma melhor distribuição espacial entre área rural e urbana?

19. Quais os principais eventos e que retornos têm proporcionado ao turismo?

**Estabelecimentos do setor turístico ou relacionados ao setor turístico (Grupo C –
Quadro 1)**

Empresa: _____

Nome do responsável: _____

Tempo de atuação da empresa _____ anos.

Número de empregados: _____

1. O turismo é importante ou fundamental para o seu negócio? Por quê?
2. Como o CVECC contribui para seu negócio?
3. O empreendimento passou por mudanças a partir do aumento da demanda em busca do CVECC? Quais?
4. Como é a relação entre iniciativa privada, pública e CIMVI no planejamento e estratégias para fomentar o CVECC?
5. Além dessa empresa, mantém outros negócios? São localizados aqui na Região do Vale Europeu?
6. Tem planos de novos investimentos? Quais? Onde?
7. Onde se localizam seus fornecedores? Quanto por cento de suas compras de matérias-primas são na própria Região? Seria interessante ter mais fornecedores na própria Região? Porquê?
8. Como você avalia o circuito? De que forma ele contribui para a região?
9. Quanto aos empregados de sua empresa, quanto por cento são da própria Região do Vale Europeu? Como avalia a qualidade da oferta de mão-de-obra local?
10. Os empreendimentos turísticos que atendem a demanda do CVECC se ajudam mutuamente para tornar o circuito mais competitivo e inovar a oferta sem perder sua identidade?
11. Qual foi o principal fator, ou os principais fatores que contribuíram para o aumento da demanda e para que o circuito se tornasse conhecido nacionalmente e até internacionalmente?
12. Questionar sobre a Associação Vale Europeu e COMTUR?

Roteiro para entrevista – CIMVI (Grupo A - Quadro 1)

1. Como você avalia a evolução do CVECC? Nesses 12 anos de funcionamento?
2. Como é a relação do CIMVI com os municípios com os organismos de turismo das esferas públicas, estadual e federal, considerando verbas ou apoios diversos?
3. Como é a participação da comunidade nas decisões dos rumos do setor? Existe, por exemplo, alguma forma de orçamento participativo, consulta popular, ou reuniões para definições de encaminhamentos?
4. Como é o planejamento? Quais os atores envolvidos? E qual é o fluxo que segue?
5. Quais as principais ações? Projetos já executados e futuros?
6. Quais fatores contribuíram e contribuem para o aumento da demanda e para que o circuito se tornasse conhecido nacionalmente e até internacionalmente?
7. Quais os principais eventos relacionados ao cicloturismo?
8. Como avalia a relação CVECC com a cultura?
9. Como avalia a relação CVECC com a sustentabilidade ambiental?
10. Como o CIMVI desempenha seu papel de governança no CVECC?
11. Qual o organograma que temos hoje direcionado ao CVECC?
12. Qual a principal contribuição do CVECC para o desenvolvimento regional?
13. Qual o principal objetivo para o CVECC?
14. Fale um pouco da cartilha que é distribuída nas escolas?
15. Fale um pouco sobre influências do CVECC para outras ofertas turísticas da região.
16. Há algum tipo de certificação?
17. Como é feito o controle do retorno financeiro que o circuito proporciona para região. Qual a média de gasto diário de um cicloturista.
18. É feito algum tipo de avaliação? Pesquisas sobre demanda perfil dos cicloturistas? Segurança e sinalização?

Moradores locais / Ciclistas (Grupo B – Quadro 1)

1. Vê o CVECC como uma opção que trás benefícios para região? Quais?
2. Quais as mudanças após a implantação do circuito?
3. A existência do circuito incentivou na escolha dessa prática esportiva e/ou de lazer?

APÊNDICE C - Infográfico



Você sabe o que é cicloturismo?

Cicloturismo é fazer turismo de bicicleta. É quando um cicloturista viaja para conhecer determinado destino e ali permanece por no mínimo 24 horas.



Sou ciclista ou cicloturista?

Depende do que lhe motiva a usar a bicicleta!

Sou ciclista quando uso a bicicleta como meio de transporte, para fazer atividade física e como lazer. Mas o turismo não é um tipo de lazer? Sim! Mas para ser turista eu preciso ficar por no mínimo 24 horas no lugar que estou conhecendo, caso contrário, sou um visitante. O mesmo vale para o cicloturismo. Para ser cicloturista devo permanecer no mínimo 24 horas no local que não pode ser o mesmo onde resido. Dessa forma, cicloturista também é um ciclista, porém o ciclista nem sempre é um cicloturista.



Você sabe onde está localizado o primeiro circuito de cicloturismo do Brasil?

Isso mesmo!
Na região turística Vale Europeu.
Foi inaugurado no ano de 2006.



Fazem parte do Circuito Vale Europeu Catarinense de Cicloturismo os seguintes municípios: Timbó, Pomerode, Indaial, Ascurra, Rodeio, Benedito Novo, Doutor Pedrinho, Rio dos Cedros e como opcional, Apiúna. O circuito começa e termina em Timbó, na Capital Catarinense do Cicloturismo.

Quer saber mais?
Acesse o site!

<http://cicloturismo.circuitovaleeuropeu.com.br/>





Mas ter um circuito de cicloturismo na região muda alguma coisa?

Pode mudar SIM!



Você que mora na região do Circuito Vale Europeu de Cicloturismo, notou alguma diferença?

Transformações, identificadas em recente pesquisa, foram de ordem econômica, ambiental, social, cultural e política.

Dimensão cultural

- Valorização da cultura local;
- Intercâmbio cultural;
- Reversão da imagem de que bicicleta é um meio de transporte da população de baixa renda.

Dimensão ambiental

- Equilíbrio territorial (urbano e rural);
- Baixo impacto ambiental;
- Nova percepção do espaço;
- Ações que contribuem para preservação e conservação do ambiente.

Dimensão política

- Apresenta características e organização de um arranjo produtivo local (APL), embora não seja caracterizado como tal.

Dimensão Social

- Influência na qualidade de vida do morador local;
- Envolvimento comunitário;
- Interação entre morador local e cicloturistas.

Dimensão Econômica

- Geração de renda;
- Crescimento e diversificação do setor;
- Incentivo a novos estabelecimentos;
- Efeito Multiplicador.



O motivo de tudo isso é muito simples: o circuito atrai uma demanda considerável de cicloturistas. Em 2019 foram em média 6.800 cicloturistas, o que exige muito trabalho e dedicação de todos envolvidos. Porém, você pôde perceber que os benefícios não são só para quem vem conhecer o primeiro circuito de cicloturismo do Brasil, mas também da comunidade local que reside na região.



ATENÇÃO!

Também é importante lembrar que a bicicleta é um meio de transporte que divide o espaço no trânsito com veículos automotores. Segundo o Código de Trânsito Brasileiro, instituído através da Lei 9.503 em setembro de 1997, os veículos de porte maior sempre serão responsáveis pelos de menor porte, assim como os motorizados pelos não motorizados e, todos juntos, responsáveis pela segurança dos pedestres (BRASIL, 1997). Dessa forma é possível afirmar que pedestres e ciclistas, diante de suas fragilidades, com seus direitos e deveres no trânsito, são prioridade.

Referências:

Esta publicação faz parte da contribuição teórico-prático da pesquisa intitulada: "O Circuito de Cicloturismo no Médio Vale do Itajaí/SC e as transformações territoriais (2006/2018)". Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional (PPGDR) do Centro de Ciências Sociais Aplicadas da Universidade Regional de Blumenau (FURB), como requisito parcial para obtenção de grau de Mestre em Desenvolvimento Regional. Prof. Dr. Clóvis Reis – Orientador

Autoria: Mônica Tatiana Bunese Busarello.
Data de publicação:

BUSARELLO, Mônica Tatiana Bunese. **O Circuito de Cicloturismo no Médio Vale do Itajaí/SC e as transformações territoriais (2006/2018)**. 2020. 210 f., il. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) - Ciências Humanas e da Comunicação, Universidade Regional de Blumenau, Blumenau, 2020.

BRASIL, Casa Civil – Presidência da República. Lei nº9.503 de 23 de setembro de 1997. Brasília: 1997. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm>. Acesso em: 09 Jan. 2020.