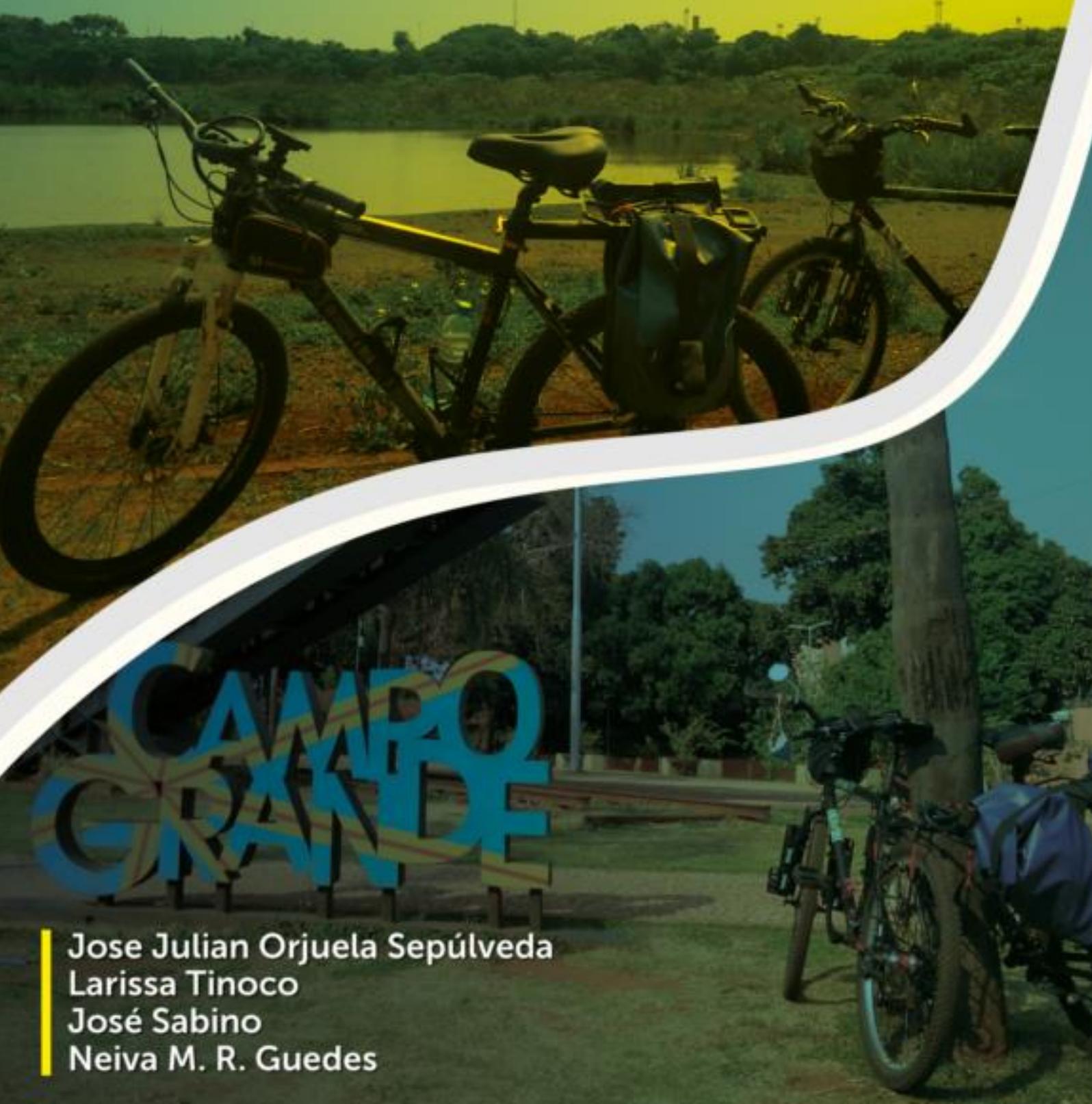


Cicloturismo em Mato Grosso do Sul:

A CAPITAL DOS IPÊS, DE BICICLETA



Jose Julian Orjuela Sepúlveda

Larissa Tinoco

José Sabino

Neiva M. R. Guedes

Jose Julian Orjuela Sepúlveda
Larissa Tinoco
José Sabino
Neiva M. R. Guedes

**Cicloturismo em Mato Grosso do Sul:
A Capital dos Ipês, de Bicicleta**

Editora 
Científica

2023



Diretoria de Pós-Graduação Stricto Sensu e Pesquisa da Cogna
Hélio Hiroshi Suguimoto

Reitoria da Universidade Anhanguera Uniderp
Cristiano Miranda Cupertino

Pró-Reitora de Pesquisa da Uniderp
Denise Renata Pedrinho

Coordenador do Programa de Pós-Graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento Regional
Higo José Dalmagro

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Selma Alice Ferreira Ellwein – CRB 9/1558

S484c Sepúlveda, Jose Julian Orjuela.

Cicloturismo em Mato Grosso do Sul: a capital dos ipês, de bicicleta.
/ Larissa Tinoco, José Sabino, Neiva Maria Robaldo Guedes. –
Londrina: Editora Científica, 2023.

ISBN 978-65-00-88947-5

1. Turismo. 2. Sustentabilidade. 3. Meio Ambiente. I. Tinoco Larissa.
II. Sabino, José. III. Guedes, Neiva Maria Robaldo. IV Título.

CDD 796.6

Editoração Eletrônica e Capa:

Jose Julian Orjuela Sepúlveda



AGRADECIMENTOS

A realização desta obra se deve muito a atuação e trabalho voluntário de muitas coletividades que lutam pelos direitos dos ciclistas e incentivam a população brasileira a enxergar a bicicleta como algo a mais do que um brinquedo para crianças, um lazer ou um esporte. No caso de Campo Grande essas coletividades estão representadas pelo Coletivo Bici Nos Planos CG e os voluntários da Rede Bike Anjo Campão, os quais se envolveram na realização de muitas das pesquisas citadas aqui. Às pessoas que se dedicam a causas tão importantes como tornar esse mundo muito mais humano e habitável para toda a sociedade; sem esperar nada em troca, ainda mais quando nem sempre recebem o devido reconhecimento e sim muito preconceito; a nossa eterna gratidão por fazer e continuar fazendo o que fazem.

A obra também é resultado de instituições acadêmicas e de fomento à ciência que acreditam na bicicleta como objeto de pesquisa em projetos de mestrado e doutorado. Por isso agradecemos ao Programa de Pós-Graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento Regional (PPMADR) da Universidade Anhanguera-Uniderp e à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior Brasil (CAPES) pela bolsa de estudo (código de financiamento 001) concedida ao autor Jose Julian durante seus anos de doutoramento.

Finalmente, agradecemos pelo desenho da identidade visual da obra desenvolvida por Pedro Dias Garcia (guias) e Ana Lalinde (capa e contra capa), além da foto para a contra capa cedida pelo Higor W. Bandeira.



SUMÁRIO

5.	Prefácio
7.	Introdução
9.	Cicloturismo: a Bicicleta como Experiência Turística
1 1.	Benefícios para o Desenvolvimento Regional Sustentável
13.	Histórico e Contexto Brasileiro
18.	Mato Grosso do Sul: Afinidade Oculta pela bicicleta
21.	A Bicicleta em Campo Grande
25.	Guias de Cicloturismo: conheça a Capital dos Ipês Pedalando!
50.	Referências
55.	Índice Remissivo
56.	Sobre os Autores



Prefácio

O cicloturismo vai além de uma atividade física ou segmento turístico, é uma ferramenta transformadora de pessoas e de territórios. Na escala global, é capaz de desenvolver economicamente pequenos produtores e comerciantes em sua capacidade de capilarização da renda. Ao se posicionar como um instrumento de restauração ecológica na proposição de iniciativas e políticas públicas voltadas aos serviços ecossistêmicos, o cicloturismo permite, também, a preservação da cultura e dos costumes da população local com a promoção de um turismo sustentável baseado na experiência. Na escala individual, além das experiências memoráveis culturais e na natureza, proporciona saúde física e emocional e permite a quem pratica, (re)descobrir espaços em regiões que já visitou ou na própria cidade em que habita.

O planejamento estratégico do cicloturismo é de grande relevância para que se atinja os benefícios citados e que se garanta a segurança do visitante, dos residentes e de quem esteja direta ou indiretamente trabalhando na sua interface. Apesar da aparente simplicidade de sua operação, suas múltiplas disciplinas associadas requerem um cuidado e atenção especial nos setores a serem articulados. A saber: turismo, mobilidade, meio ambiente, urbanismo, cultura, agricultura, desenvolvimento econômico, desenvolvimento social, saúde, esporte, lazer, entre outros. Além disso, partes interessadas na academia, poder público, setor privado, sociedade civil e mídia devem ser compreendidas e mapeadas dentro e fora do território de atuação para uma ação assertiva junto às comunidades abraçadas pelo itinerário traçado e para a coordenação e a divulgação da região ou município como destino de cicloturismo.

Antes da pandemia, o cenário nacional do cicloturismo era mais concentrado nas regiões Sul e Sudeste, com casos mais isolados nas regiões Centro Oeste, Nordeste e Norte. Felizmente, hoje o cicloturismo possui visibilidade à nível federal, com participação cada vez mais marcante do Ministério do Meio Ambiente e do Ministério do Turismo, desde a consolidação da Rede Brasileira de Trilhas. O que anteriormente era mais visto por iniciativas pessoais ou por esforço de coletivos menores, destinos turísticos como um todo já começam a enxergar o cicloturismo como oportunidade para se posicionar frente a este contexto

mundial do turismo de experiência. Por isso este documento é de suma importância não somente para o turismo sustentável em Mato Grosso do Sul, mas também outros destinos no bioma Pantanal e no bioma Cerrado. Ele é fruto de muita pesquisa e dedicação, que merecem ser reconhecidas e compreendidas como necessárias para orientar novas tomadas de decisão e recalculas ações em andamento sem o devido planejamento.

Boa leitura e que saiam com a inspiração necessária para transformar os municípios do estado por meio da bicicleta!



Luiz Saldanha

Turismólogo, D.Sc. Engenharia de Transportes

Coordenador do Observatório do Cicloturismo / PLANETT



Introdução

Desde 2015, atingir o desenvolvimento sustentável tornou-se prioridade na agenda global da humanidade até 2030. Faltando escassos 7 anos, os hábitos predominantes de vida e de consumo dos humanos continuam a alterar processos naturais que sustentam a integridade ecológica do planeta. Tal conjuntura pode trazer degradação ambiental e perda de qualidade de vida para muitas populações até 2050 e também consequências nefastas para a supervivência da espécie humana ainda sobre o final do século XXI. Atualmente e devido a essa possibilidade, diversos setores da sociedade repensam o que significa gerar bem-estar e qualidade de vida, enquanto esforçam-se por viabilizar alternativas mais sustentáveis para continuar progredindo.

Ainda em 2015, a Assembleia Geral das Nações Unidas (ONU) decretou 2017 como o ano do turismo sustentável, o que incentivou a União Mundial de Turismo (UNWTO) a tomar os 17 Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODSs) da ONU como carta de navegação até 2030.

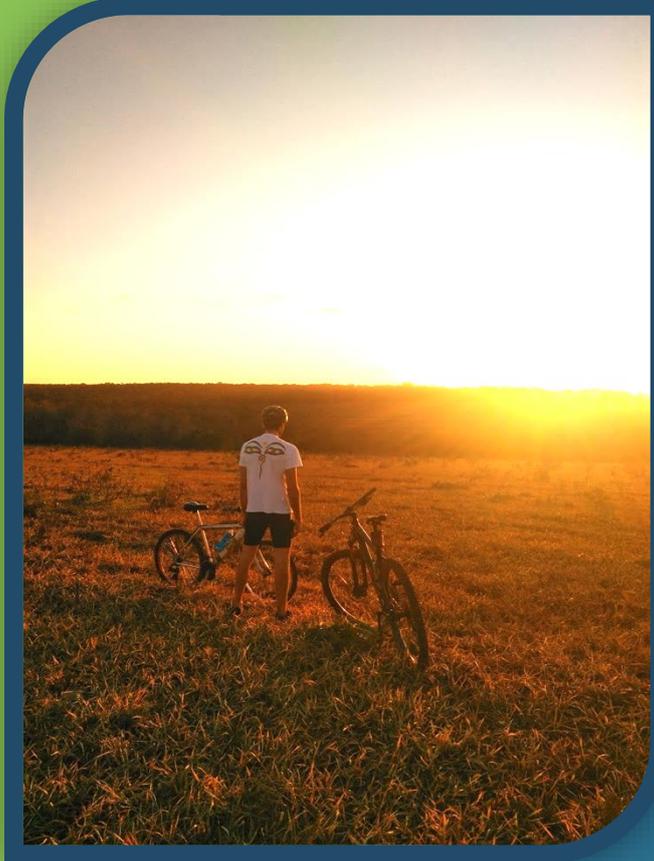
Dados compilados por diversos observatórios de turismo sustentável entre 2004 e 2018, mostram que em 2017, 1,3 bilhões de pessoas viajaram para fora de seus países visando realizar atividades turísticas e que em 2015 a indústria do turismo já movimentava 10% da economia global (US\$ 1,5 trilhões de dólares).

Diante da posição do turismo dentre os diferentes setores da economia, uma de suas principais metas (desde 2017) é medir e monitorar seu desenvolvimento para torná-lo acessível, inclusivo e que impulse práticas sustentáveis no cotidiano das comunidades locais.

Porém, em 2017 a Agência Alemã de Meio Ambiente constatou que na cadeia produtiva do turismo, são os setores de acomodação e transporte os que mais degradam a natureza. Isto é: a forma em que se constroem e se transportam os recursos para poder receber e levar pessoas entre empreendimentos e atrativos turísticos. Alertaram ainda, que não existe um método acurado com métricas objetivas para determinar o turismo sustentável.

Uma forma para que o turismo se torne mais sustentável a cada ano é investindo em facilidades que incentivem às pessoas a vivenciar experiências turísticas que envolvam o uso

de transportes não poluentes e o contato com a natureza no destino de que visitam. Neste livro, você irá perceber como a bicicleta consegue alinhar esses dois elementos e transformá-los em uma experiência turística única.



Pôr do sol: área rural
de Campo Grande-MS.
Fonte: os autores.



Cicloturismo: a BICICLETA como EXPERIÊNCIA TURÍSTICA

Por vezes referido como uma expressão concreta de turismo sustentável, o cicloturismo é um fenômeno emergente no mundo que demanda por mais pesquisas de aprofundamento e monitoramento. Quando definido como segmento turístico, inclui todas as relações e experiências decorrentes do uso da bicicleta como lazer e que façam as pessoas sair da rotina e do ambiente ao qual estão acostumadas.

O cicloturismo não envolve nenhum tipo de competição e varia dependendo da autonomia do cicloturista e as experiências que o ambiente por onde passa podem lhe proporcionar (Quadro 1). Passeios ocasionais por lugares diferentes ao de residência e viagens longas pedalando por uma ampla diversidade de territórios e geografias são algumas de suas variações.

A bicicleta – pela sua velocidade e versatilidade – coloca o turista em interação constante com o ambiente por onde passa. Isso torna o próprio percurso mais um atrativo turístico e proporciona uma experiência profunda e envolvente com o entorno e com as pessoas. Tais características constituem o maior diferencial do cicloturismo e por essa razão é considerado um elo entre outras formas de turismo (e.g. ecológico, gastronômico, religioso/cultural, de natureza e aventura) que não interrompe a experiência turística entre um atrativo e outro.

Uma pessoa que sabe pedalar pode sentir vontade de fazer um passeio de bicicleta quando visita outra região ou país e por consequência, considerar a possibilidade de conhecer novos lugares a outra velocidade. Com isso, além de evitar o uso de transportes poluentes, também diminui a demanda pelo espaço e recursos naturais necessários para manter as infraestruturas que esses transportes precisam para circular.

Quadro 1 – Experiências e atividades do cicloturismo dependendo da autonomia dos seus praticantes e ambiente onde se desenvolve

ASSISTIDO	
As atividades e experiências costumam ser mediadas por um guia ou agência especializada que oferece serviços de logística como veículos de apoio, acompanhamento e reservas nos pontos a visitar. A quantidade de serviços contratados pode variar.	
AUTÔNOMO	
Aqui quem define a rota, os lugares e as experiências que quer viver é o cicloturista. Quando tem mais de um dia de duração, a bicicleta adquire o papel fundamental de carregar tudo aquilo que se considere necessário para a viagem.	
EM AMBIENTE	
RURAL	URBANO
Travessias por estradas de chão e trilhas que podem incluir a visita a comunidades tradicionais e atrativos naturais como rios, cachoeiras, balneários e unidades de conservação, além de permitir a observação de paisagens, fauna e flora local.	Passeios de bicicleta para visitar e experimentar atrativos históricos, culturais, arquitetônicos, gastronômicos incluindo espaços públicos, áreas verdes e a participação em eventos de ciclismo não competitivo como pedaladas em massa, feiras de exposições e encontros regionais.

Fonte: baseado em Lumsdon (2000), Resende e Filho (2011), Weed et al. (2014), Karanikola et al. (2018), Souza e Carvalho (2021).



BENEFÍCIOS para o Desenvolvimento Regional Sustentável

É pelo uso da bicicleta para chegar em um atrativo ou simplesmente percorrer um trajeto de interesse, que o cicloturismo é associado ao desenvolvimento sustentável. Como meio de transporte não poluente, ela confere desde saúde física e mental aos usuários, até melhoras na qualidade ambiental das cidades e alternativas de renda em áreas rurais.

Os benefícios do cicloturismo para as regiões onde é protagonista são diversos. Dentre eles, se destaca como polo gerador de numerosos novos tipos de emprego; melhorias na qualidade de ofertas, serviços e atendimento; diminuição do êxodo rural e valorização da sua qualidade de vida; democratização do acesso e uso do espaço público pela população; indução e fortalecimento de políticas públicas sustentáveis, além da preservação do patrimônio cultural, ambiental e paisagístico dos povos.

Segundo a Federação Europeia de Ciclismo (ECF), a bicicleta constitui o setor de transportes que mais gera renda e empregos por ano, com aproximadamente 44 bilhões de euros e 525 mil empregos. Esse panorama só tende a crescer no futuro, visto que o turismo é o setor da economia global que apresenta melhor taxa de crescimento por ano, enquanto o viés da sustentabilidade se torna mandatário em cada novo acordo internacional e nas políticas de desenvolvimento dos países assinantes (ONU, 2015; UNWTO, 2018).

Como consequência, comunidades globais crescem e se espalham via redes sociais na internet, conectando aquele que viaja de bicicleta aos anfitriões que o recebem por onde passa. *Warmshowers* (2023), a mais ampla e específica dessas redes conta com 189 mil membros em 161 países.

Já a União de Ciclistas do Brasil (UCB) adaptou ao contexto brasileiro um documento produzido pela ECF (Figura 1) onde se explica como a bicicleta pode ser inserida em vários dos 17 ODSs. Segundo dados recentes dessa associação, o estado de Santa Catarina é a região brasileira pioneira na prática do turismo de bicicleta, com vários roteiros cicloturísticos que contemplam alguns de seus municípios para os quais existem guias impressos e sites oficiais, além de pesquisas sobre o perfil e comportamento dos turistas que os frequentam. Existe, inclusive, um manual de orientação para criar esse tipo de roteiros em outros municípios

brasileiros. Estudos mais recentes apontam ainda, à necessidade de se aprofundar nessa prática como objeto de pesquisa e, assim, mais bem elucidar seu verdadeiro potencial e contribuição no desenvolvimento regional.

Figura 1 – Capa do relatório “Contribuições da bicicleta nos objetivos globais: rumo a uma melhor economia, sociedade e planeta para todos”



CYCLING DELIVERS ON THE GLOBAL GOALS

Shifting towards a better economy, society, and planet for all

Fonte: ECF (2016).



HISTÓRICO e contexto BRASILEIRO

Embora haja o relato registrado do Rubens Pinheiro, nordestino que na sua mocidade viajou de bicicleta de Salvador/BA até Nova Iorque/EUA em 1927, o cicloturismo só aparece até a década de 1980 como prática esporádica entre alguns competidores de ciclismo de montanha (*Mountain Bike* – MTB). Os praticantes apareciam em matérias de revistas patrocinadoras dessa modalidade desportiva do ciclismo, mostrando como alguns deles gostavam de se aventurar para lugares cada vez mais distantes e durante períodos cada vez maiores.

Posteriormente, nos anos 1990, a prática do cicloturismo viraria hábito para muitos ciclistas urbanos de São Paulo, que nas férias resolviam viajar pedalando, registrando e compartilhando suas aventuras em fotos e vídeos. Com o advento da internet, formariam o alicerce de uma comunidade conectada em fóruns de discussão *online*.

Em 1993, o paulista Antônio Olinto Ferreira começaria uma jornada não prevista para se tornar o primeiro brasileiro em completar a volta ao mundo de bicicleta, só concluindo-a em 1996. Pela sua experiência, ele esquematizou como o ciclista pode virar um cicloturista (Figura 2) para a edição nº 44 da *REVISTA BICICLETA*.

Na década de 2000 se formariam mais comunidades e organizações sociais pelo país, relacionadas direta ou indiretamente com a promoção do cicloturismo e produziriam diversos conteúdos em guias, sites e até as primeiras pesquisas sobre cicloturismo no Brasil (GARCIA, 2001; PAUPITZ, 2008). Tais ações e organizações ajudariam a oficializar em 2006 o primeiro circuito de cicloturismo do Brasil: o Vale Europeu, que abrange nove municípios no interior de Santa Catarina.

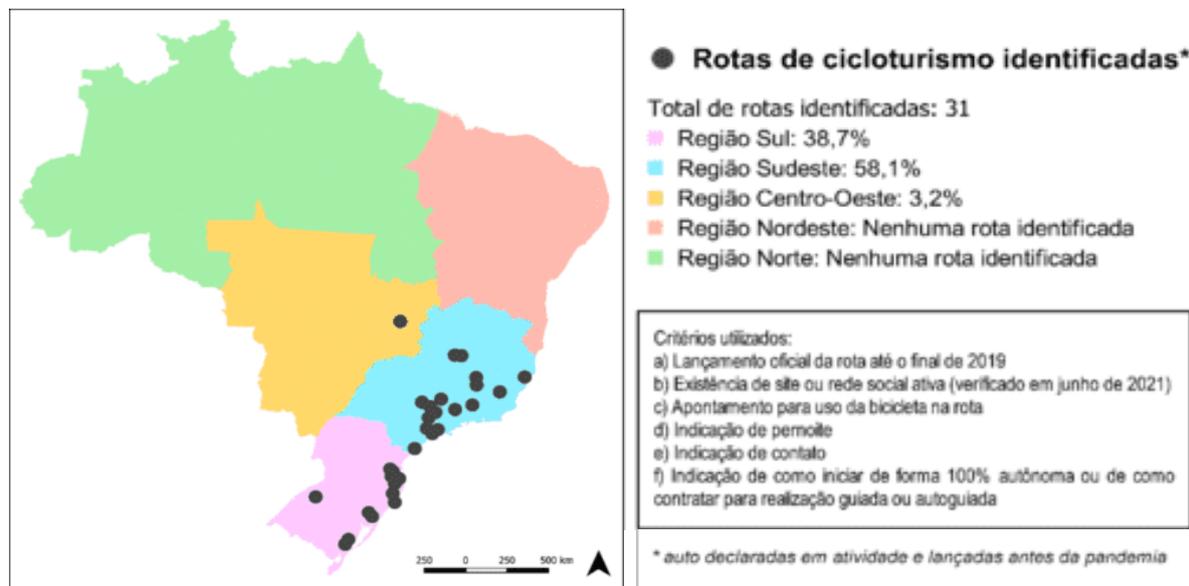
Figura 2 – Etapas de transição do ciclista até se tornar um cicloturista que viaja de bicicleta



Fonte: Ferreira (2015).

Até 2019, antes da pandemia da COVID-19, 31 rotas cicloturísticas consolidadas foram identificadas no Brasil (Figura 3). Boa parte delas abrangem ou se sobrepõem em estados da região Sul (n=13) e Sudeste (n=22), onde o estado de Santa Catarina destaca pelas suas inovações em gestão, governança e planejamento do cicloturismo.

Figura 3 - Rotas de cicloturismo consolidadas antes da pandemia da COVID-19

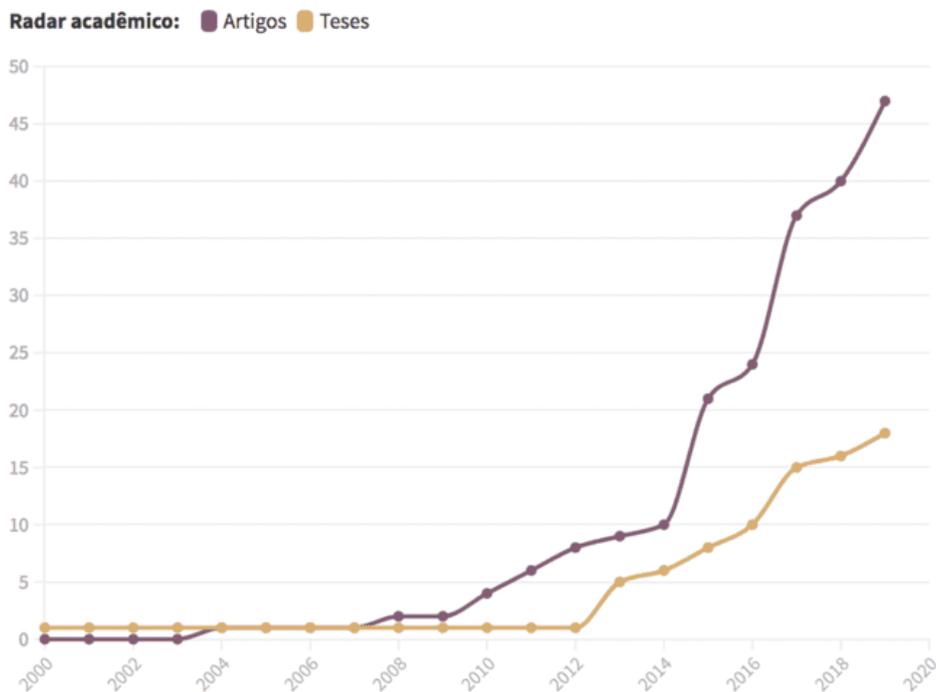


Fonte: Saldanha et al. (2021, p.13).

Também cabe destacar o estado do Paraná pelo desenvolvimento de políticas públicas específicas para o turismo de bicicleta, onde universidades têm feito contribuições fundamentais. Um caso emblemático é o programa de extensão Ciclovida da Universidade Federal do Paraná (UFPR). Criado em 2003 e formalizado em 2008, se destaca na produção e divulgação acadêmica em diversas áreas do conhecimento para promover a cultura da bicicleta. Uma das 29 ações do programa foca no mapeamento de rotas com potencial cicloturístico no estado desde 2016 e faz parte do processo de implantação da Rota Caiçara de cicloturismo que contempla sete municípios litorâneos do Paraná.

No âmbito da pesquisa acadêmica e da produtividade científica, o radar acadêmico do Observatório de Cicloturismo do Núcleo de Planejamento Estratégico de Transporte e Turismo (PLANETT) mostra um crescimento considerável nas publicações de artigos e teses no Brasil a partir de 2015 (Figura 4).

Figura 4 - Produção acadêmica (teses) e científica (artigos) sobre cicloturismo no Brasil (período 2000-2020)



Fonte: PLANETT (2021).

O PLANETT, além de monitorar a produção acadêmica sobre cicloturismo no Brasil por meio do observatório, também tem potencializado as investigações, uma vez que promove o Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo – EDESC, que já completa quatro edições desde 2016 (Figura 5). Sua mostra acadêmica é compilada e publicada como livro digital para cada edição e se constitui uma das principais fontes de literatura sobre o cicloturismo no país.

Figura 5 - Números de impacto social e acadêmico do Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo – EDESC entre 2016 e 2023



Fonte: PLANETT (2023).

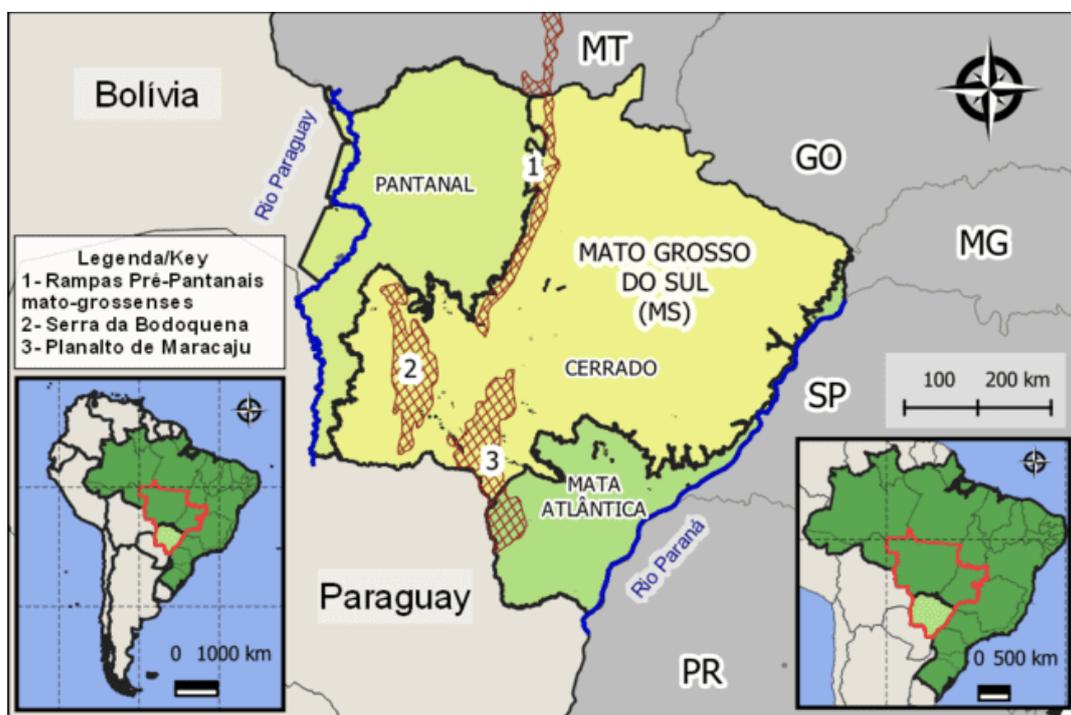
Outra relevante contribuição do Observatório do Cicloturismo é a realização da segunda edição da Pesquisa Nacional sobre o Perfil do Cicloturista Brasileiro 2018 (SALDANHA et al., 2019). Seus resultados após 10 anos desde sua primeira edição, dão uma visão mais recente sobre as pessoas que praticam essa atividade em 26 dos 27 estados brasileiros e se constitui como um dos principais alicerces para se planejar qualquer empreendimento, pesquisa ou projeto de cicloturismo no Brasil.



Mato Grosso do Sul: AFINIDADE OCULTA pela bicicleta

A região Centro-Oeste é a menos visitada pelo cicloturista brasileiro (5,8%) e embora a representatividade do estado na pesquisa do perfil nacional tenha sido ínfima (1,6%), hoje sabemos, graças a ela, que 80% dos cicloturistas sul-mato-grossenses preferem seu próprio estado como destino para viajar pedalando. Esse não é um dado de se estranhar, pois um território que abrange regiões turísticas de cunho internacional como o Pantanal-Sul e a Serra da Bodoquena; que faz limites com países turísticos como a Bolívia e o Paraguai; e estados industriais referência em rotas, pesquisas e políticas públicas de cicloturismo como Paraná e São Paulo (Figura 6); tem tudo para atrair não só ciclistas locais, mas também se tornar um dos principais destinos do continente a ser experimentado pedalando.

Figura 6 - Localização biogeográfica do estado brasileiro de Mato Grosso do Sul



Fonte: os autores.

A afinidade oculta pela bicicleta em Mato Grosso do Sul também se elucida pelas variações altimétricas presentes no seu território e as condições climáticas que apresenta ao longo do ano. É um estado de clima tropical estável (médias anuais entre os 20° e 25°C) e relevo relativamente plano, onde entre serras e planícies raramente existem diferenças superiores aos 400 metros de altitude.

Também, desde sua formação na década de 1970, a globalização tem trazido diversas formas de turismo ao estado, em especial o turismo de natureza, que hoje compõe um dos seus maiores atrativos e vetores de desenvolvimento econômico e identidade cultural. Por exemplo, dados do Observatório do Turismo de Mato Grosso do Sul mostram que dentre as 2.626 pessoas abordadas na sala de embarque do aeroporto internacional de Campo Grande entre abril e junho de 2019, 54% visitaram atrativos naturais, os quais constituem 16 dos 20 principais atrativos turísticos do estado.

Há ainda mais uma característica essencial e favorável para o desenvolvimento do cicloturismo em Mato Grosso do Sul e é que por concentrar 52% de sua população nas cinco principais cidades do estado (Campo Grande, Corumbá, Dourados, Ponta Porã e Três Lagoas), 45 de seus 79 municípios são de pequeno porte (pouco adensados, com menos de 20 mil habitantes). Aliado a estimativas que demonstram que o estado possui a maior proporção de bicicletas por habitante do Brasil, 26 para cada 100 (Tabela 1), isso significa que já há uma grande chance da população local usar a bicicleta para algum fim e por consequência, haver maiores facilidades ou motivos para melhorar serviços de segurança, infraestrutura, acolhimento e até impulsionar a troca cultural. O que torna os municípios de Mato Grosso do Sul muito mais atrativos para a implantação e gestão de rotas, trilhas ou circuitos cicloturísticos.

Tabela 1 – Estimativa da frota de bicicletas por estados e capitais no Brasil

Estados	Bicicletas	População	Bici / Ranking		Capitais	Bicicletas	População	Bici / Ranking	
			Pop	Estados				Pop	Capitais
Região Norte	2.245.965	18.182.253	0,12						
Acre	111.432	869.265	0,13	20	Rio Branco	43.778	401.155	0,11	17
Amapá	117.716	829.494	0,14	16	Macapá	58.522	493.634	0,12	15
Amazonas	268.690	4.080.611	0,07	27	Manaus	116.147	2.145.444	0,05	26
Pará	1.134.704	8.513.497	0,13	18	Belém	249.393	1.485.732	0,17	6
Rondônia	297.033	1.757.589	0,17	9	Porto Velho	71.630	519.531	0,14	10
Roraima	67.806	576.568	0,12	22	Boa Vista	43.949	375.374	0,12	16
Tocantins	248.584	1.555.229	0,16	12	Palmas	29.364	291.855	0,10	20
Região Nordeste	6.913.351	56.760.780	0,12						
Alagoas	330.289	3.322.820	0,10	25	Maceió	100.240	1.012.382	0,10	21
Bahia	1.849.032	14.812.617	0,12	21	Salvador	242.892	2.857.329	0,09	24
Ceará	1.232.499	9.075.649	0,14	17	Fortaleza	317.542	2.643.247	0,12	14
Maranhão	764.799	7.035.055	0,11	24	São Luís	75.851	1.094.667	0,07	25
Paraíba	386.423	3.996.496	0,10	26	João Pessoa	80.805	800.323	0,10	19
Pernambuco	1.093.810	9.496.294	0,12	23	Recife	252.436	1.637.834	0,15	8
Piauí	470.771	3.264.531	0,14	14	Teresina	78.695	861.442	0,09	22
Rio Grande do Norte	457.344	3.479.010	0,13	19	Natal	77.522	877.640	0,09	23
Sergipe	328.384	2.278.308	0,14	15	Aracaju	124.674	648.939	0,19	3
Região Sudeste	15.131.900	87.711.946	0,17						
Espírito Santo	887.340	3.972.388	0,22	2	Vitória	81.328	358.267	0,23	1
Minas Gerais	3.422.932	21.040.662	0,16	11	Belo Horizonte	316.314	2.501.576	0,13	13
Rio de Janeiro	2.654.198	17.159.960	0,15	13	Rio de Janeiro	706.988	6.688.927	0,11	18
São Paulo	8.167.430	45.538.936	0,18	8	São Paulo	1.614.144	12.176.866	0,13	11
Região Sul	5.520.990	29.754.036	0,19						
Paraná	2.230.584	11.348.937	0,20	6	Curitiba	336.873	1.917.185	0,18	5
Rio Grande do Sul	1.856.321	11.329.605	0,16	10	Porto Alegre	189.714	1.479.101	0,13	12
Santa Catarina	1.434.085	7.075.494	0,20	4	Florianópolis	81.775	492.977	0,17	7
Região Centro-Oeste	3.417.991	16.085.885	0,21						
Distrito Federal	552.986	2.974.703	0,19						
Goiás	1.381.943	6.921.161	0,20	5	Goiânia	279.522	1.495.705	0,19	4
Mato Grosso	764.062	3.441.998	0,22	3	Cuiabá	88.049	607.153	0,15	9
Mato Grosso do Sul	719.000	2.748.023	0,26	1	Campo Grande	192.425	885.711	0,22	2
Brasil	33.230.198	208.494.900	0,16						

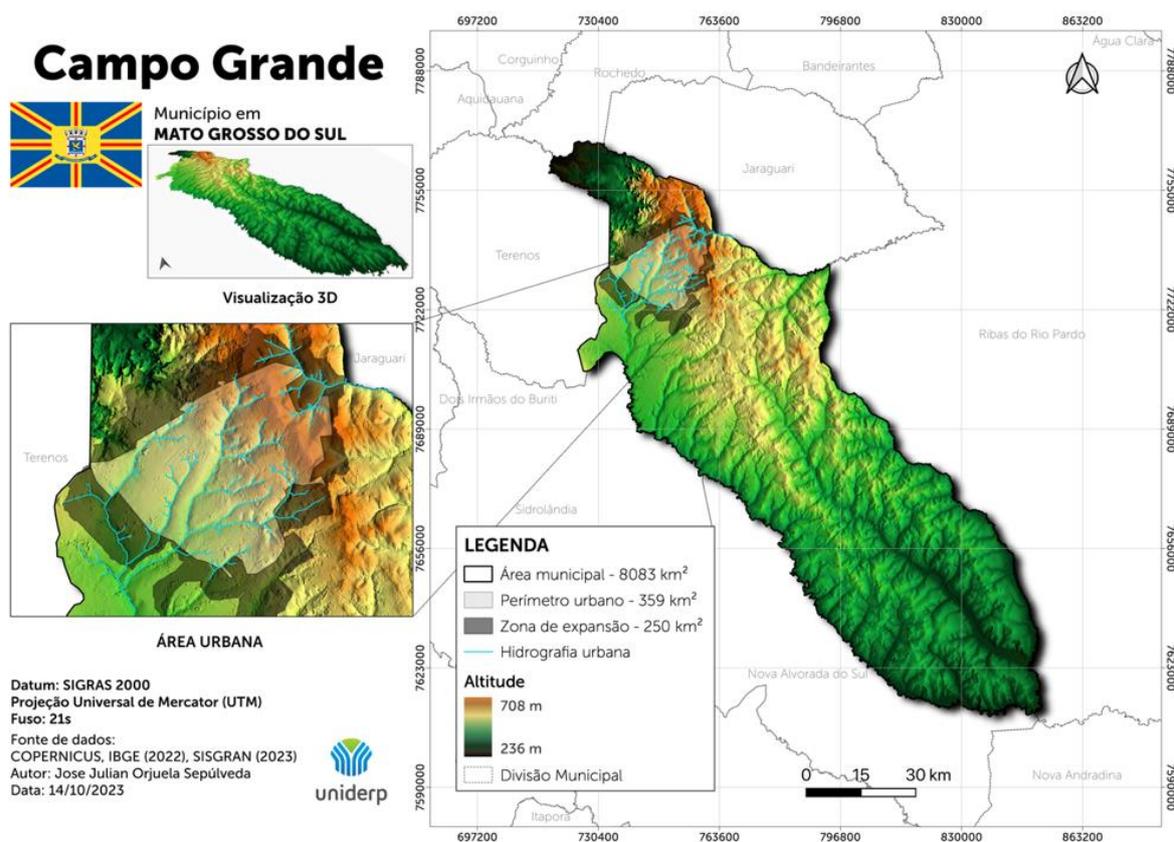
Fonte: Pereira (2021).



A bicicleta em CAMPO GRANDE

A capital do Mato Grosso do Sul apresenta características típicas de uma cidade administrativa do Centro-Oeste brasileiro: de urbanismo rodoviarista planejado para estimular o uso do automóvel, sendo muito mais ampla do que densa (populosa) e cercada por extensas propriedades rurais. Seu perímetro urbano por exemplo (incluindo sua zona de expansão – Figura 7), representa apenas 7,5% da área total do município, sendo permeado por 33 córregos e nascentes entre as bacias do rio Paraguai e Paraná.

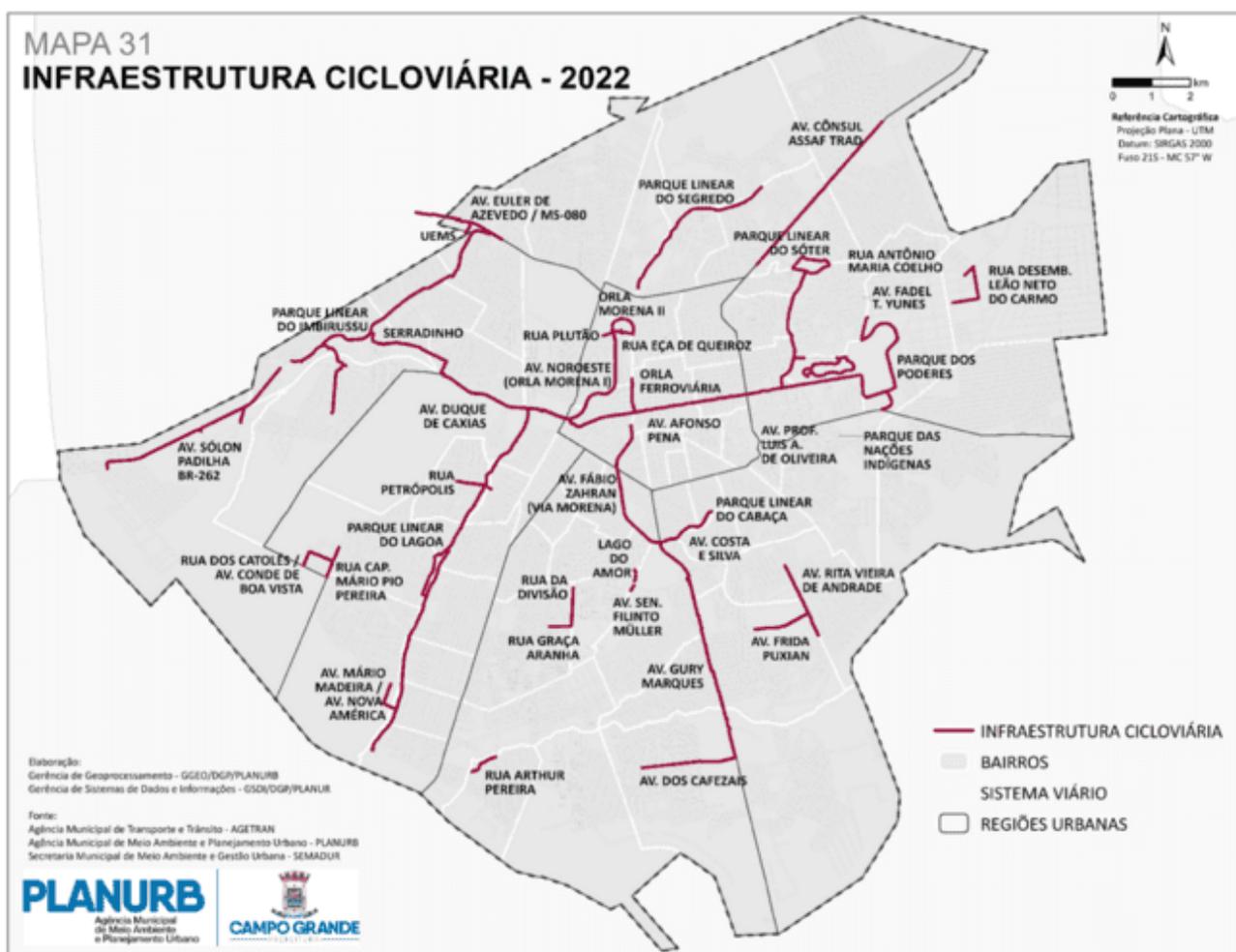
Figura 7 - Mapa de localização e variação altimétrica do município brasileiro de Campo Grande em Mato Grosso do Sul



Fonte: os autores.

Em 2005, durante as pesquisas que fundamentaram o que viria a ser o primeiro Plano Diretor de Mobilidade e Transporte de Campo Grande (DIOGRANDE, 2015), foram contabilizados 32.764 ciclistas circulando por 52 pontos em regiões periféricas, centrais e intermediárias da cidade nos períodos 6h-9h e 17h-19h. Para a época, existiam apenas 5 trechos (desconexos) de vias exclusivas para bicicletas que totalizavam 15 km de extensão. Foi dessa contagem que se esboçaram os projetos cicloviários que décadas depois se concretizariam nos 105,852 quilômetros de infraestrutura cicloviária que a cidade possui atualmente (Figura 8).

Figura 8 - Localização das vias exclusivas para a circulação de bicicletas no município brasileiro de Campo Grande em Mato Grosso do Sul



Fonte: (PLANURB, 2023).

Mesmo assim, muito do plano cicloviário proposto foi alterado ou deixado para trás. Ciclofaixas como a que se estendia pela Av. Euler Azevedo por 2,23 km, entre a Av. Tamandaré e Av. Presidente Vargas, foram apagadas por obras de recapeamento na década de 2010. A ciclovia projetada para a Av. Fernando Corrêa da Costa foi esquecida após manifestações organizadas por ciclistas em 2012 para evitar mais uma faixa de ônibus e estacionamentos particulares no canteiro central da principal avenida que corta a cidade no seu eixo Leste-Oeste e que daria origem à ciclovia mais turística e cartão postal na Av. Afonso Pena.

Em 2021 foi feita uma nova contagem como parte da revisão do citado Plano de mobilidade, desta vez foram 180 pontos de contagem (50% deles para contagem exclusiva de bicicletas) que totalizaram 26.408 ciclistas no mesmo dia útil das 9h às 19h. Isso representa uma queda de 14% no uso da bicicleta como meio de transporte em 16 anos. O que sugere quem nem sempre ampliar a infraestrutura para a circulação de bicicletas é suficiente para aumentar seu uso.

Como forma de lazer, estimativas recentes sugerem ao redor de 10.000 ciclistas que participam de diversos grupos de pedal e passeios ciclísticos promovidos por lojas de ciclismo na capital. Já como esporte e segundo a Federação de Ciclismo em Mato Grosso do Sul, atualmente há 1.439 ciclistas profissionais que competem no estado. Esses grupos que usam a bicicleta como lazer e/ou esporte costumam estar conformados por apaixonados do *mountain bike* (MTB) que exploram ao máximo a ampla área rural de Campo Grande e seus municípios vizinhos.

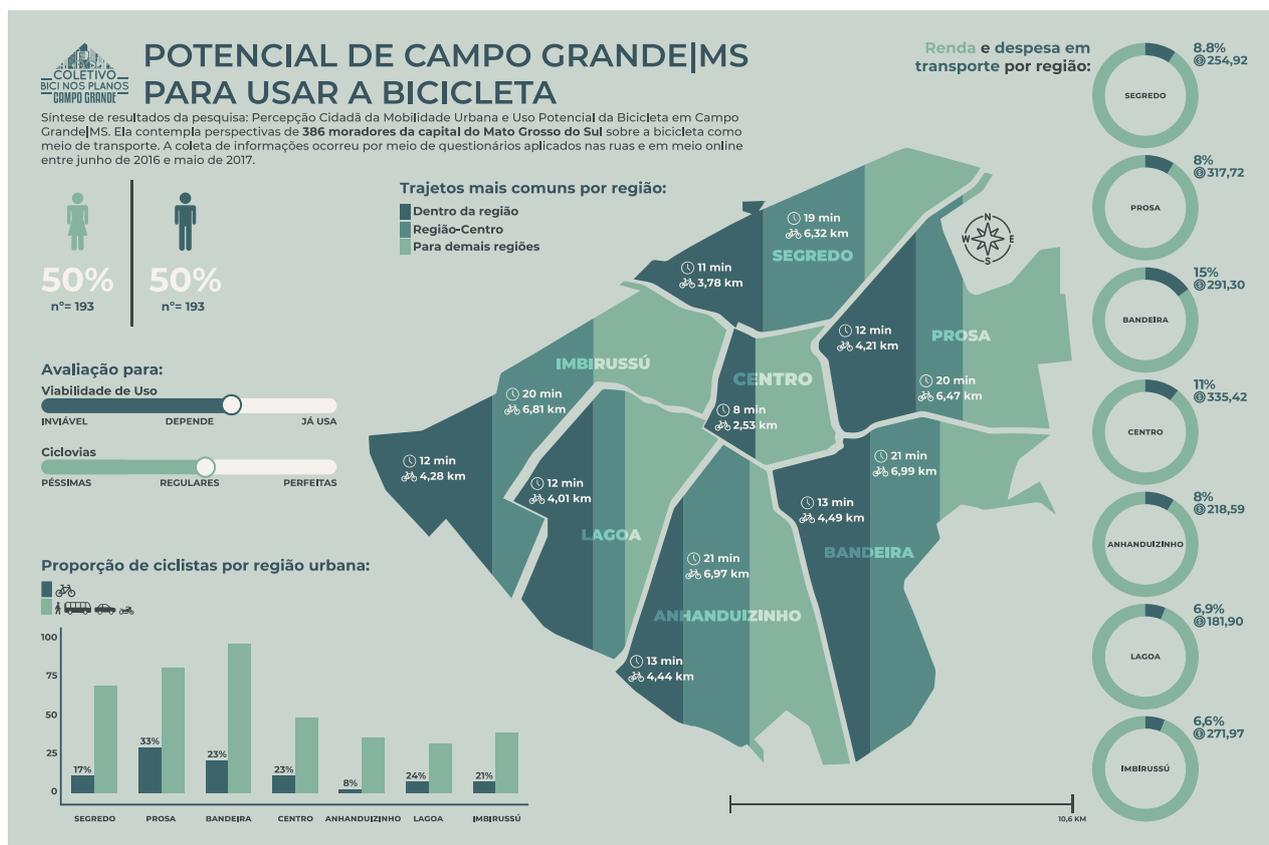
Para consolidar o potencial cicloturístico de uma cidade é essencial primeiro estimular a população local a pedalar, seja por lazer, esporte ou como meio de transporte. Sem uma parcela representativa dentre 5 a 10% dos habitantes pedalando, é mais difícil desenvolver atrativos de qualidade ou diversificá-los, além de garantir a segurança e por consequência, uma boa receptividade para o turista que chega ou quer conhecer o destino pedalando.

Como visto na Tabela 1, Campo Grande tem o potencial de colocar 22% de sua população para pedalar, mas estimar a quantidade de bicicletas que uma cidade tem não garante que estas estejam sendo utilizadas ou funcionando. No Brasil como em muitos outros países, a taxa anual de compra/venda de carros ainda representa um dos indicadores de crescimento econômico mais relevantes desde a década de 40 e isso bem reflete a escolha do automóvel como uma das principais indústrias para o desenvolvimento do país. Talvez seja

por isso que a proporção de bicicletas por habitante nas capitais brasileiras é sempre menor do que nos seus respectivos estados, pois vai ser nos principais centros administrativos do país, onde mais irá se estimular o uso de veículos motorizados em detrimento de quaisquer outros. É esse o grande desafio do cicloturismo nas principais cidades do Brasil, pois ele estimula as pessoas a usar meios de transporte para os quais as mesmas não foram planejadas.

Campo Grande, apesar de ser muito extensa para o número de habitantes que comporta, ainda mantém a característica mais importante para incentivar o uso da bicicleta nas cidades: o seu tamanho (SEPÚLVEDA e SABINO 2020). Onde distâncias (tempo) entre centro e periferia ainda são muito pedaláveis (Figura 9). Aliado à exuberante biodiversidade do Cerrado e Pantanal que habita e frequenta suas praças, parques e unidades de conservação dentro do perímetro urbano, talvez seja a capital brasileira com maior potencial para o cicloturismo em todas suas modalidades.

Figura 9 - Potencial para usar a bicicleta em Campo Grande, Mato Grosso do Sul



Fonte: (BICINP-CG, 2023).



GUIAS de Cicloturismo: conheça a capital dos ipês PEDALANDO!

A elaboração de guias de cicloturismo é feita com a intenção de promover o cicloturismo entre os residentes e visitantes do estado. Eles podem servir tanto para aquele que quer percorrer a cidade de forma autônoma, quanto para qualquer guia, grupo de pedal ou empresa de cicloturismo que deseje guiar pessoas por cada circuito.

Cada um dos guias apresenta seu respectivo mapa, também trazem uma breve descrição sobre o que é cicloturismo e a rota a ser pedalada, além de uma série de informações de apoio que convidam o ciclista ou cicloturista a se aproximar mais da história e atualidade de Campo Grande.

Cada guia pode ser impresso em formato de livreto: 4 páginas por folha A4, em ambos lados, encadernados pelo lado esquerdo. Também é possível fazer scan dos códigos QR nas capas para baixar as rotas (track-log) e segui-las com ajuda de um GPS ou qualquer aplicativo de ciclismo no celular. Além disso eles trazem um link no final do guia que leva a um questionário de avaliação e monitoramento da rota.

Os roteiros nos guias foram pensados para ser inclusivos e atingir a maior diversidade de públicos, sendo que nenhum deles deveria durar mais de um dia. O propósito deles também é reconectar as pessoas à natureza aproveitando a abundante biodiversidade que habita as áreas verdes urbanas e rurais de Campo Grande (SEPÚLVEDA, 2022).

A seguir são apresentados os três roteiros de cicloturismo em formato de circuitos (começam e terminam no mesmo ponto). Eles contemplam 141 km de experiências e paisagens ideais para quem quer conhecer a capital de Mato Grosso do Sul a outra velocidade!



Guias de cicloturismo MATO GROSSO DO SUL



ROTA CANINDÉ | 72 km

Campo Grande

Trajeto Urbano / Rural
Sobe: 507 m | Desce: 619 m
Ideal para o dia todo

Jose Julian



José Sabino



Neiva Guedes



SEGUE A ROTA
NO WIKILOC





Você sabe o que é cicloturismo?

É o turismo praticado com a bicicleta como meio de experiência e de transporte.

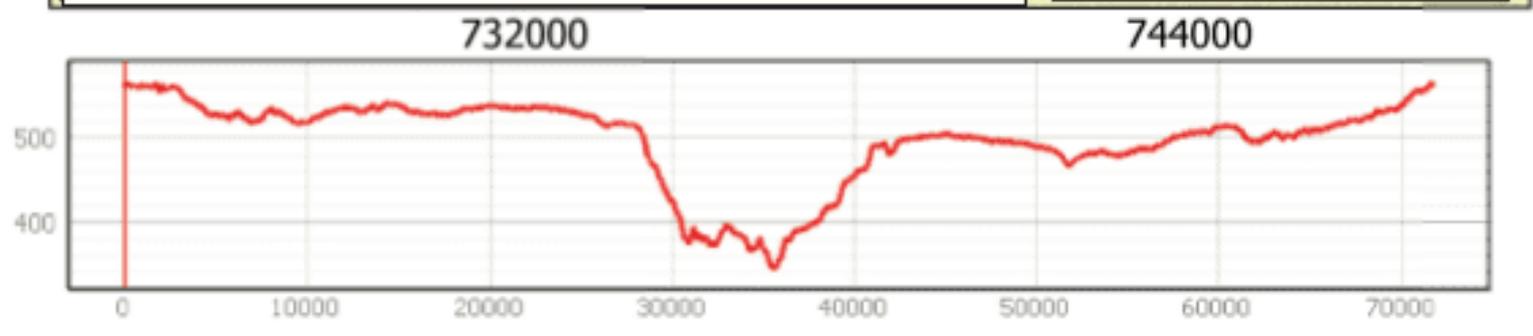
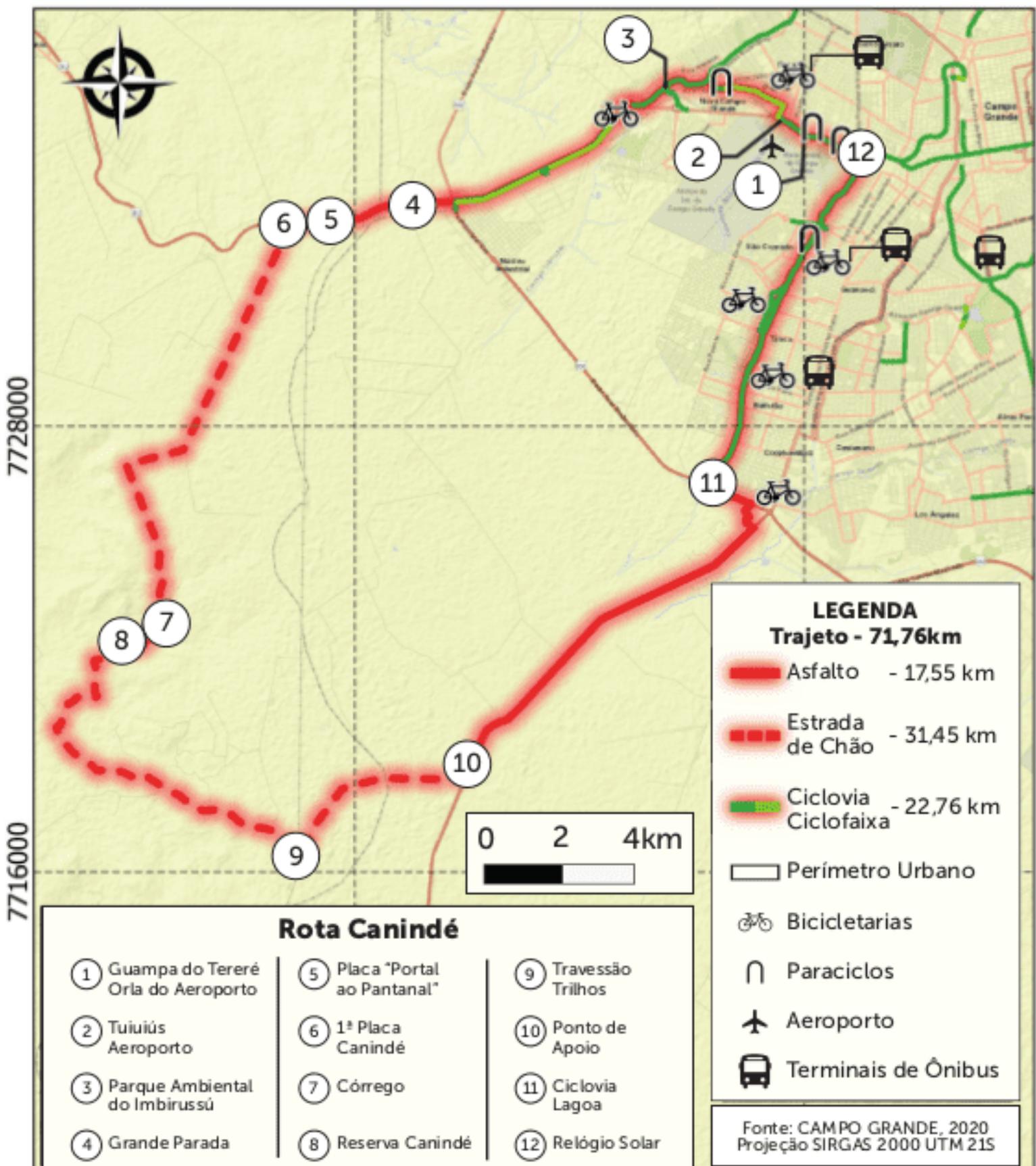
Há quem o pratique ocasionalmente quando visita uma cidade nova e opta pela bicicleta para chegar nos seus atrativos turísticos. Há outros que preferem, de fato, viajar de bicicleta e entrar em contato mais de perto com a natureza e a cultura das regiões por onde passam.

Para melhorar a experiência, são desenvolvidos guias que ajudam o cicloturista a explorar da melhor forma possível, tudo aquilo que o caminho e o destino podem lhe oferecer.

Nestes guias convidamos você a experimentar Campo Grande a partir de uma bicicleta. Seja você residente ou visitante, aqui encontrará 3 opções para conhecer a capital do Mato Grosso do Sul a outra velocidade!



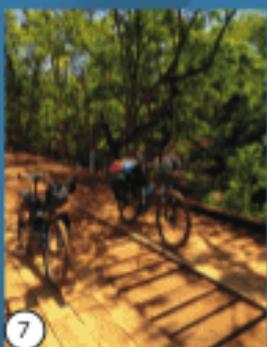
PLACAS
DA
ESTRADA
CANINDÉ



O que é mais inesquecível: o destino ou o caminho?

As ciclovias conduzirão você até um parque ecológico, depois poderá fazer uma grande parada para bater papo com os ciclistas da região e descansar antes de pedalar por uma incrível estrada rural que atravessa lindas paisagens de Cerrado.

Quando estiver se refrescando nas águas do balneário talvez consiga responder a pergunta... E não esqueça, a ciclovía mais extensa da cidade o aguarda!



Recomendações:

Sair cedo (para curtir o sol no balneário). Leve roupa de banho, comida para o trajeto e muita água. Nas vias de acesso à cidade redobre sua atenção e priorize o acostamento ou as estradas paralelas de chão para pedalar.

Curiosidades, links e comunidade de apoio:



Sabia que a Arara-Canindé é a ave símbolo da cidade?



A guampa, símbolo da cultura sul-mato-grossense, representa o hábito da população se refrescar no clima quente bebendo uma infusão de erva mate com água gelada, o famoso tereré;



O Parque Ambiental é ótimo para fazer observação de aves pelas trilhas que acompanham o córrego Imibirussú.

Agende uma visita!

+55 67 3314-7024



CicloMapa

Conheça todas as vias para pedalar em segurança por Campo Grande, além dos lugares onde estacionar e reparar sua magrela:

www.ciclomapa.org.br



Coletivo Bici Nos Planos Campo Grande

Os especialistas da mobilidade por bicicleta em Campo Grande:

www.bicinosplanoscg.org.br



Bike Anjo Campão

Voluntários que ensinam a pedalar e andar de bicicleta na cidade:

  [bacampao.ms](https://www.bacampao.ms)



Já pensou em hospedar alguém que viaja de bicicleta?

Conheça a rede onde é fácil e seguro fazê-lo:

www.warmshowers.org



Quer avaliar e fazer parte do monitoramento desta rota?

É só responder esse questionário:

<https://tllg.me/uZqfM>



Quer saber mais sobre cicloturismo no Mato Grosso do Sul? Siga:

 [pesquisarepedalar](https://www.instagram.com/pesquisarepedalar)

 [familia_cicloativa](https://www.instagram.com/familia_cicloativa)

Perfeita para um "tchibum" depois de pedalar!



Foto: [facebook.com/reservacandindeoficial](https://www.facebook.com/reservacandindeoficial)

Reserva Canindé

Cercada por quiosques com ganchos para redes e muita paz.

Horário de funcionamento: das 7:00h às 18:00h

(lancheonete aos finais de semana).

Mais informações:

+55 67 99611-9012

+55 67 9946-0829

CRÉDITOS

Autoria e acervo fotográfico:

Jose Julian Orjuela Sepúlveda | @ pesquisarepedalar

José Sabino | naturezaemfoco.com.br

Neiva Guedes | @ institutoararaazuloficial

Diagramação: Pedro Dias Garcia | @ designpdg

Mapas: Guilherme Pires | @ soualma

Revisão: Cintia Possas

Foto Arara-Canindé (capa): Larissa Tinoco

APOIO:

Universidade Anhanguera-UNIDERP



Mais rotas para pedalar...

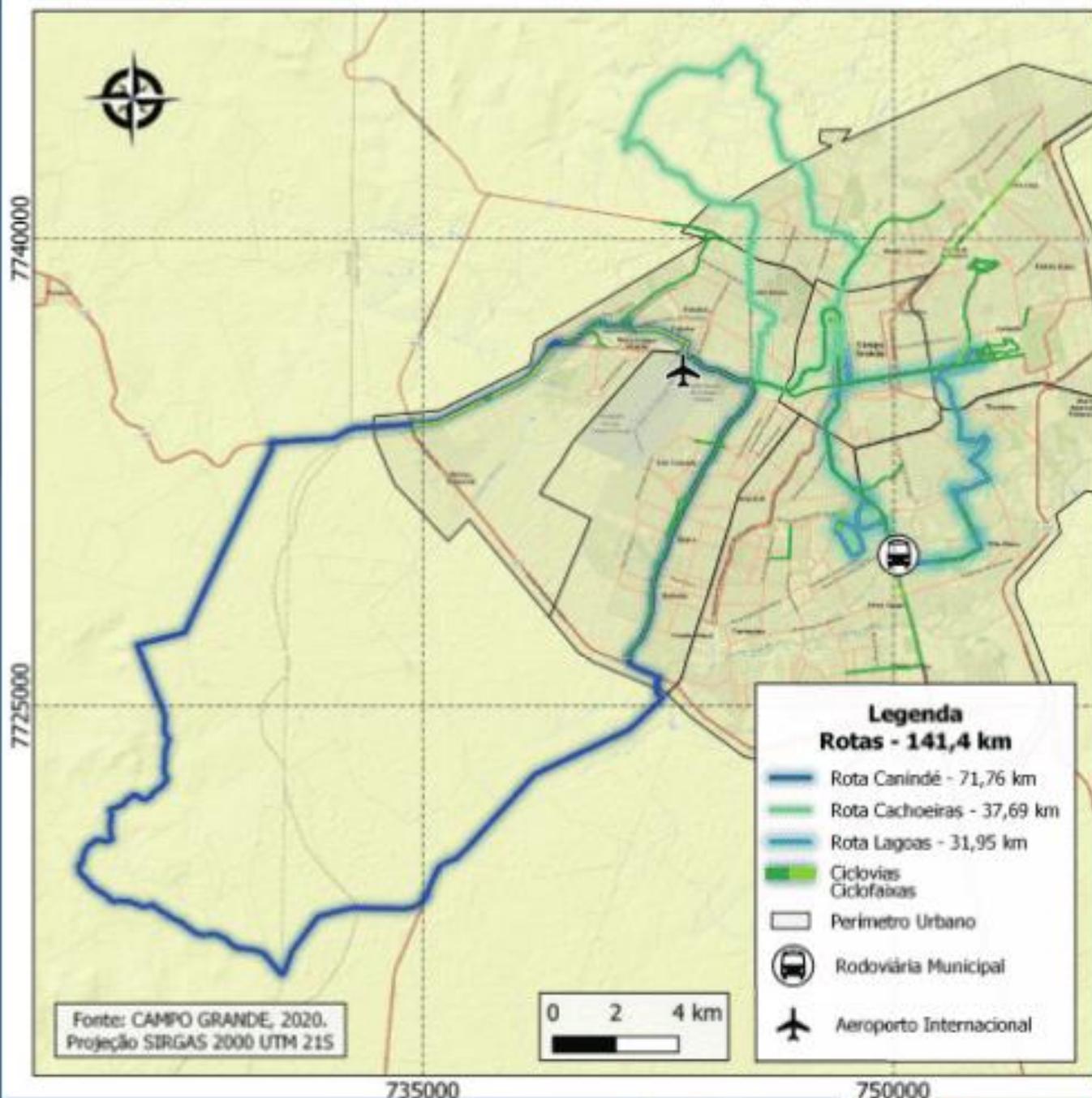
Brasil



Mato Grosso do Sul



Campo Grande

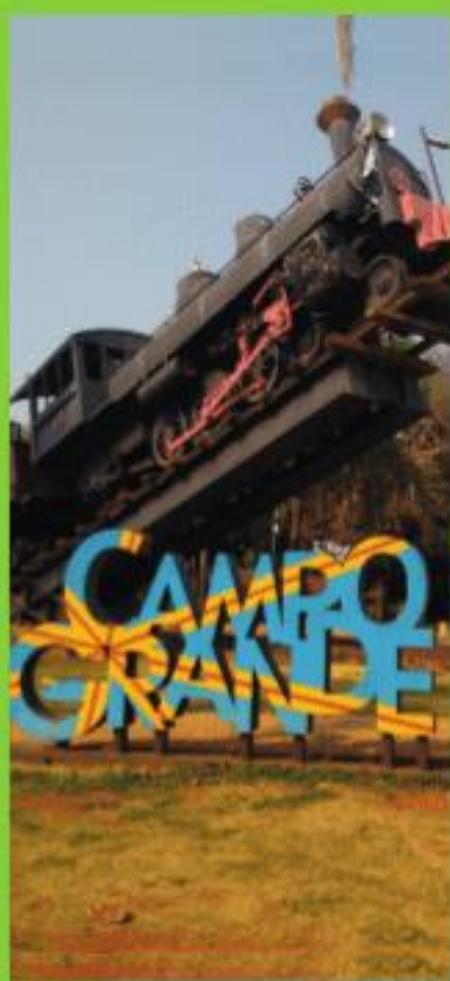


Este guia é produto da tese de doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento Regional intitulada: **"Potencial do Cicloturismo Rural e Urbano em Mato Grosso do Sul"**





Guias de cicloturismo MATO GROSSO DO SUL



ROTA DAS CACHOEIRAS | 38 km

Campo Grande

Trajeto Urbano / Rural
Sobe: 378 m | Desce: 384 m
Ideal para uma manhã

Jose Julian



José Sabino



Neiva Guedes



SEGUE A ROTA
NO WIKILOOC



uniderp



Você sabe o que é cicloturismo?

É o turismo praticado com a bicicleta como meio de experiência e de transporte.

Há quem o pratique ocasionalmente quando visita uma cidade nova e opta pela bicicleta para chegar nos seus atrativos turísticos. Há outros que preferem, de fato, viajar de bicicleta e entrar em contato mais de perto com a natureza e a cultura das regiões por onde passam.

Para melhorar a experiência, são desenvolvidos guias que ajudam o cicloturista a explorar da melhor forma possível, tudo aquilo que o caminho e o destino podem lhe oferecer.

Nestes guias convidamos você a experimentar Campo Grande a partir de uma bicicleta. Seja você residente ou visitante, aqui encontrará 3 opções para conhecer a capital do Mato Grosso do Sul a outra velocidade!

Paralelepípedos



Pontes



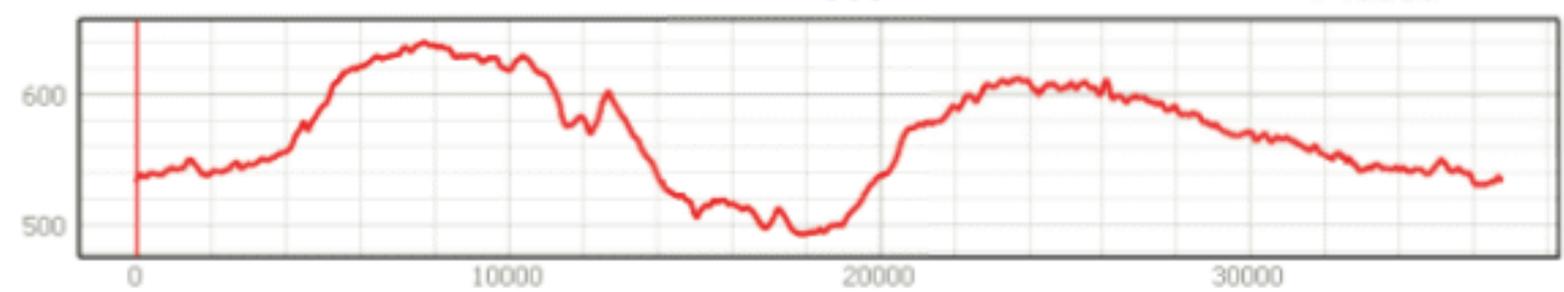
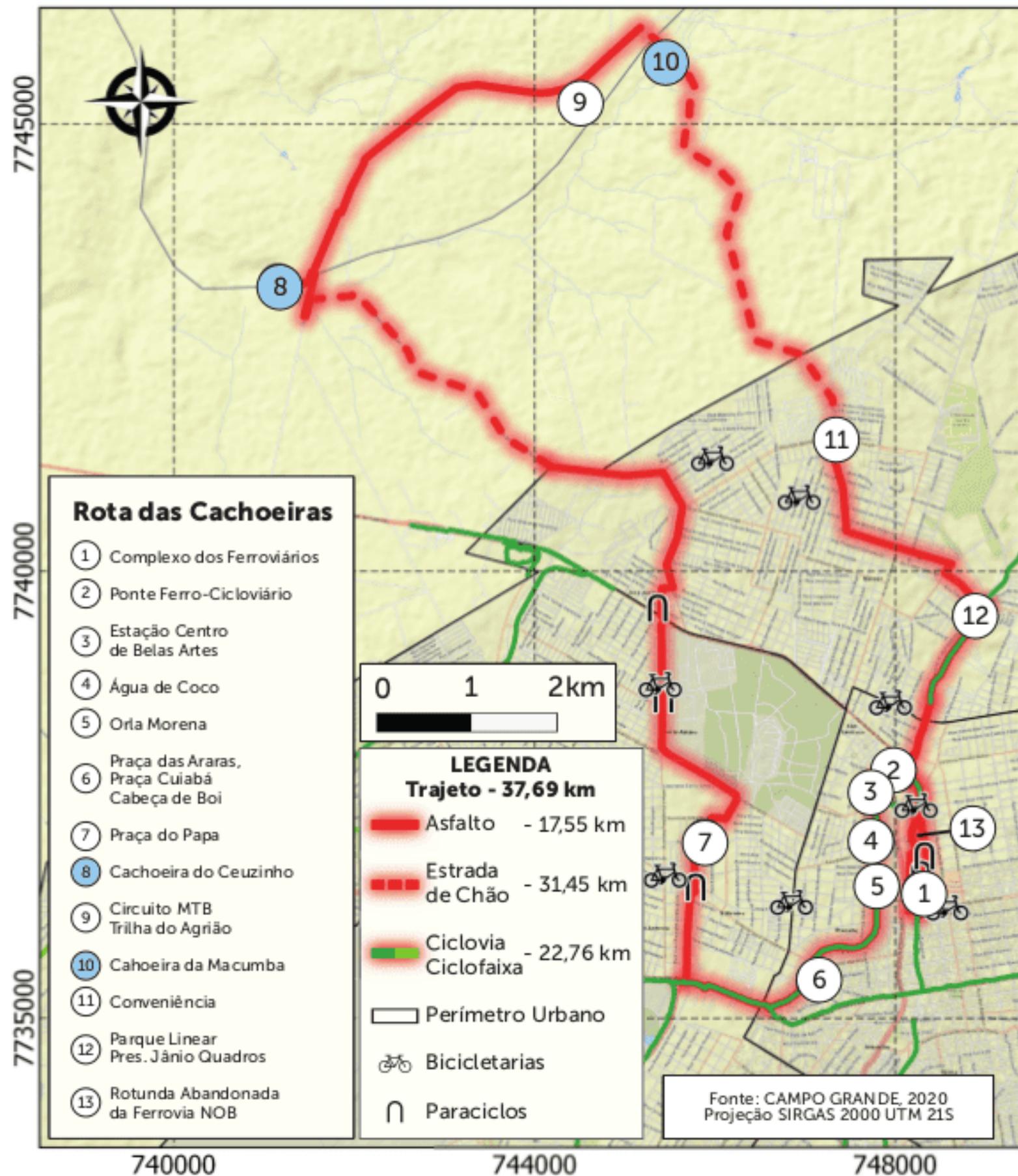
Asfalto



Trilhas



TIPOS DE TERRENO



O Córrego Ceroula

Ao norte de Campo Grande há uma área de proteção ambiental que contempla várias quedas d'água e construções abandonadas. Até lá, vai passar pela ciclovia mais bonita da cidade e uma praça abençoada!



Recomendações:

Pedalar esta rota é melhor aos finais de semana. Se for na trilha de MTB, vá equipado: capacete, luvas e uma bike adequada e revisada.

Curiosidades, links e comunidade de apoio:



Você sabia que o Papa João Paulo II visitou Campo Grande? Rezou missa campal no dia 17 de outubro de 1991;



Confira a programação cultural na Esplanada Ferroviária:

  [secturcg](#)



A futuro, a rotunda se converterá no principal espaço cultural da cidade! Elaborado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - Iphan, o projeto de sua revitalização prevê uma biblioteca, teatro e espaços para eventos ao ar livre!



CicloMapa

Conheça todas as vias para pedalar em segurança por Campo Grande, além dos lugares onde estacionar e reparar sua magrela:

www.ciclomapa.org.br



Coletivo Bici Nos Planos Campo Grande

Os especialistas da mobilidade por bicicleta em Campo Grande:

www.bicinosplanoscg.org.br



Bike Anjo Campão

Voluntários que ensinam a pedalar e andar de bicicleta na cidade:

  [bacampao.ms](#)



Já pensou em hospedar alguém que viaja de bicicleta? Conheça a rede onde é fácil e seguro fazê-lo:

www.warmshowers.org



Quer avaliar e fazer parte do monitoramento desta rota? É só responder esse questionário:

<https://tllg.me/tYYKb>



Quer saber mais sobre cicloturismo no Mato Grosso do Sul? Siga:

 [pesquisarepedalar](#)

 [familia_cicloativa](#)

E nas cachoeiras... onde deixo a bicicleta?



Gratuito



Pago



Rotunda Abandonada da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB)

CRÉDITOS

Autoria e acervo fotográfico:

Jose Julian Orjuela Sepúlveda | @pesquisarapedalar

José Sabino | naturezaemfoco.com.br

Nelva Guedes | @institutoararaazuloficial

Diagramação: Pedro Dias Garcia | @designpdg

Mapas: Guilherme Pires | @soualma

Revisão: Cintia Possas

APOIO:

Universidade Anhanguera-UNIDERP

Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES)



Mais rotas para pedalar...

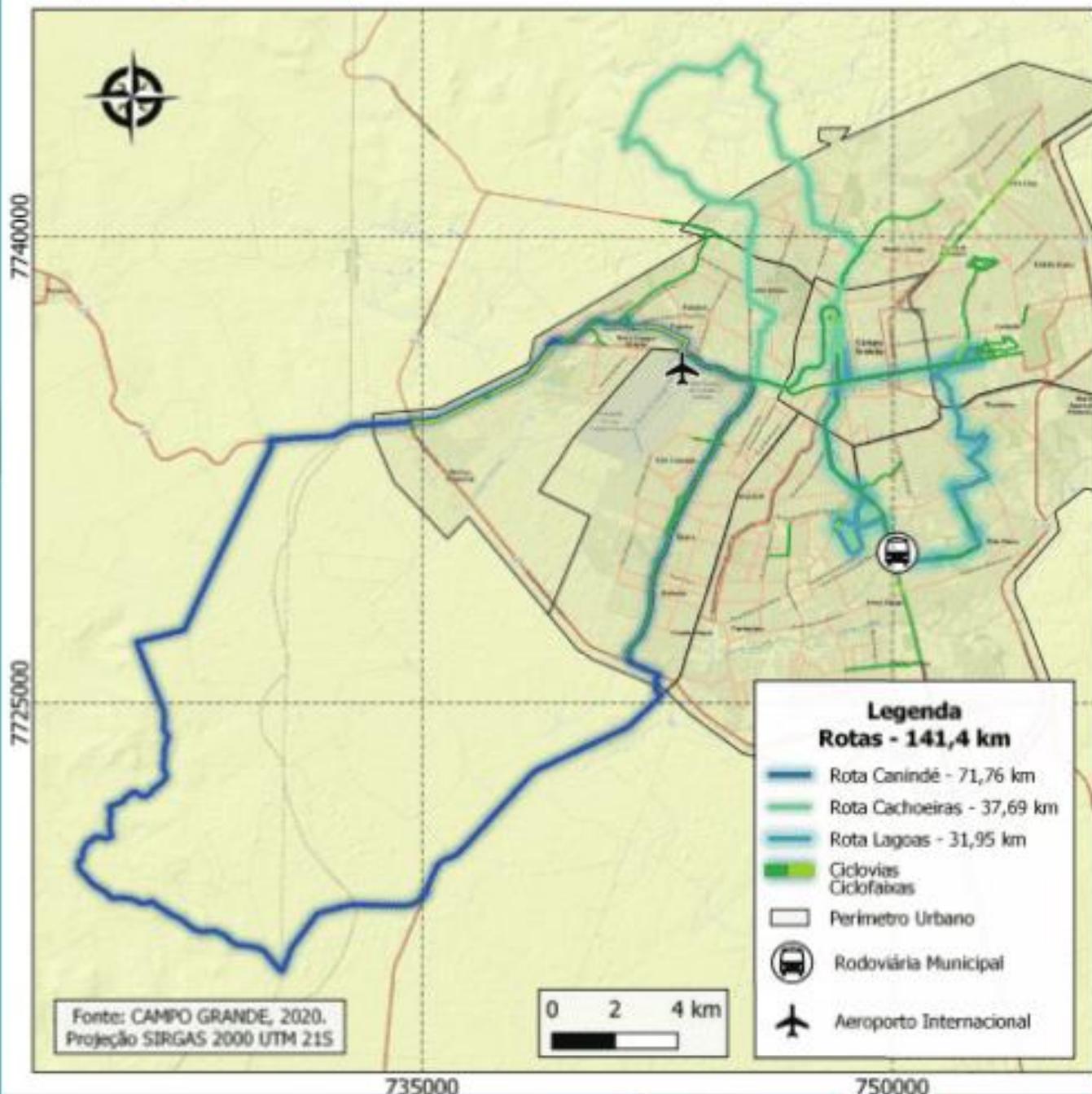
Brasil



Mato Grosso do Sul



Campo Grande

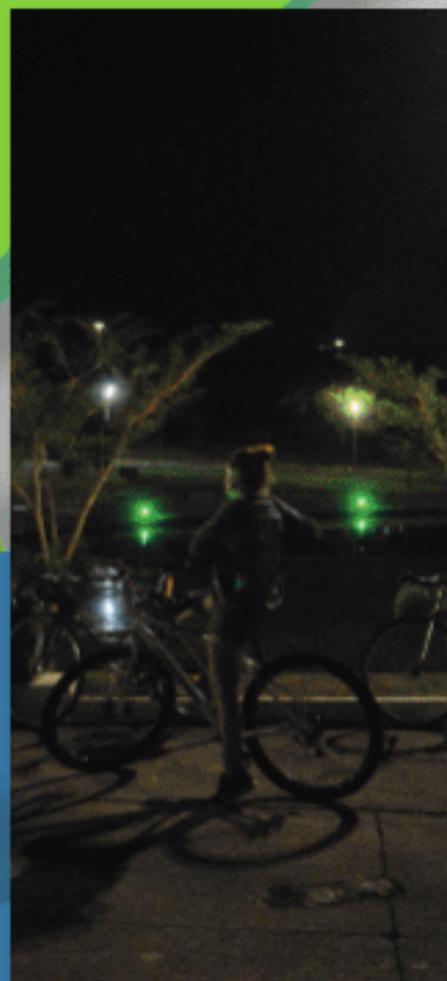


Este guia é produto da tese de doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento Regional intitulada: **"Potencial do Cicloturismo Rural e Urbano em Mato Grosso do Sul"**





Guias de cicloturismo MATO GROSSO DO SUL



ROTA DAS LAGOAS | 32 km

Campo Grande

Trajeto Urbano
Sobe: 366 m | Desce: 369 m
Ideal para um fim de tarde

Jose Julian



José Sabino



Neiva Guedes



SEGUE A ROTA
NO WIKILOOC





Você sabe o que é cicloturismo?

É o turismo praticado com a bicicleta como meio de experiência e de transporte.

Há quem o pratique ocasionalmente quando visita uma cidade nova e opta pela bicicleta para chegar nos seus atrativos turísticos. Há outros que preferem, de fato, viajar de bicicleta e entrar em contato mais de perto com a natureza e a cultura das regiões por onde passam.

Para melhorar a experiência, são desenvolvidos guias que ajudam o cicloturista a explorar da melhor forma possível, tudo aquilo que o caminho e o destino podem lhe oferecer.

Nestes guias convidamos você a experimentar Campo Grande a partir de uma bicicleta. Seja você residente ou visitante, aqui encontrará 3 opções para conhecer a capital do Mato Grosso do Sul a outra velocidade!

Orla Ferroviária



Graffiti Manoel de Barros



(Fotos: [f bicinosplanoscg](#))



Morada dos Baís

Rota das Lagoas

- 1 Praça Maria Fumaça
Orla Ferroviária
- 2 Morada dos Baís
Mercadão
Camelódromo
Graffities
- 3 Horto Florestal
Graffities
Sky Line
Pôr do Sol
- 4 UFMS
- 5 Passarela Ecológica
- 6 Lago do Amor
- 7 Rodoviária
- 8 Lagoa Itatiaia
- 9 Chiparia
Parada Obrigatória
- 10 Parque Ecológico
Águas do Prosa
- 11 BioParque Pantanal
- 12 Guerreiro Guaiaçurus
Lago Parque Das Nações
Indígenas
- 13 Obelisco
- 14 Praça do Rádio Clube
- 15 Estátua Manoel de Barros
- 16 Praça Ary Coelho
Relógio Central
- 17 Rua 14 de Julho
- 18 Esplanada Ferroviária
Inst. Histórico Geográfico
Plataforma Cultural

LEGENDA

Trajeto - 37,95 km

Asfalto - 17,59 km

Ciclovia
Ciclofaixa - 14,36 km

Lagoas

Bicicletarias

Paraciclos

Terminais
de Ônibus

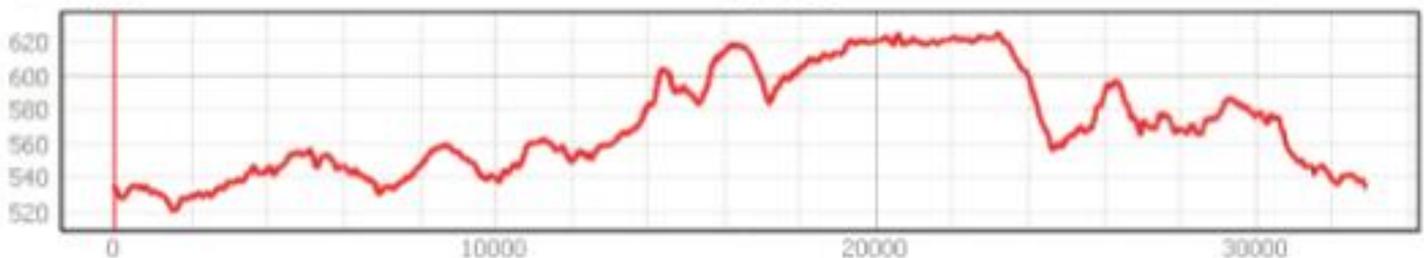
0 0.5 1km



748000

752000

756000



Fonte: CAMPO GRANDE, 2020
Projeção SIRGAS 2000 UTM 21S

Uma cidade de água

Em Campo Grande 33 córregos permeiam o perímetro urbano. Nesta rota você irá conhecer três lagoas e degustar heranças paraguaias com sabor de queijo e em formas de "U", a famosa Chipa...



Recomendações:

Esta rota é muito charmosa, tanto de noite quanto de dia, não esqueça de experimentá-la várias vezes!

Curiosidades, links e comunidade de apoio:



Qual a melhor chipa da cidade?

VÔ BETO: perto do mercadão, Rua 15 de Novembro 82.

PARADA OBRIGATÓRIA: Av. José Nogueira Vieira 341 - Lagoa Itatiaia (nenhuma das duas funciona aos domingos);



BIOPARQUE PANTANAL

Agende sua visita ao principal circuito de aquários de água doce do mundo:

www.agendamento.bioparquepantanal.ms.gov.br



CicloMapa

Conheça todas as vias para pedalar em segurança por Campo Grande, além dos lugares onde estacionar e reparar sua magrela:

www.ciclomapa.org.br



Coletivo Bici Nos Planos Campo Grande

Os especialistas da mobilidade por bicicleta em Campo Grande:

www.bicinosplanoscg.org.br



Bike Anjo Campão

Voluntários que ensinam a pedalar e andar de bicicleta na cidade:

  [bacampao.ms](https://www.instagram.com/bacampao.ms)



Já pensou em hospedar alguém que viaja de bicicleta?

Conheça a rede onde é fácil e seguro fazê-lo:

www.warmshowers.org



Quer avaliar e fazer parte do monitoramento desta rota?

É só responder esse questionário:

<https://tllg.me/VGIXF>



Quer saber mais sobre cicloturismo no Mato Grosso do Sul? Siga:

 [pesquisarepedalar](https://www.instagram.com/pesquisarepedalar)

 [familia_cicloativa](https://www.instagram.com/familia_cicloativa)

*"Quem anda no trilho é trem de ferro.
Sou água que corre entre pedras:
- liberdade caça jeito"*

Manoel de Barros (1916-2014)



Praça do Rádio Clube



Esplanada Ferroviária



Feira Central

CRÉDITOS

Autoria e acervo fotográfico:

Jose Julian Orjuela Sepúlveda | @pesquisarapedalar

José Sabino | naturezaemfoco.com.br

Neiva Guedes | @institutoararaazuloficial

Diagramação: Pedro Dias Garcia | @designpdg

Mapas: Guilherme Pires | @soualma

Revisão: Cintia Possas

Foto 17: Higor Bandeira | @kingsofcool

Foto 03: Bici Nos Planos CG | bicinosplanoscg

APOIO:

Universidade Anhanguera-UNIDERP

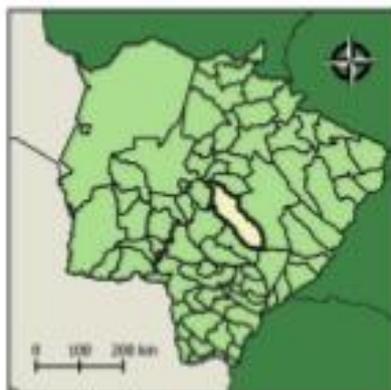
Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES)

Mais rotas para pedalar...

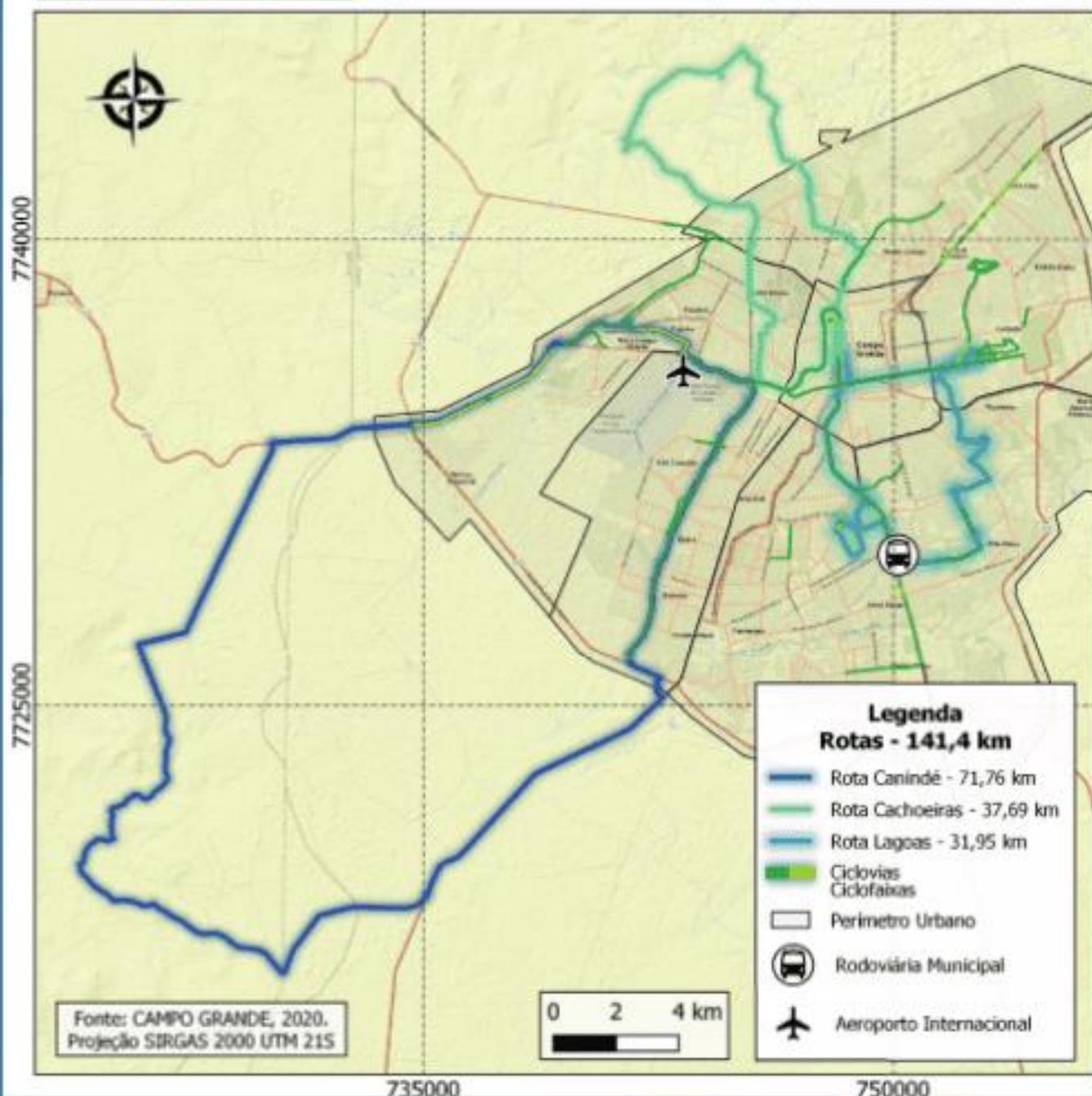
Brasil



Mato Grosso do Sul



Campo Grande



Este guia é produto da tese de doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento Regional intitulada: "Potencial do Cicloturismo Rural e Urbano em Mato Grosso do Sul"





REFERÊNCIAS

BARROS, V. **Atlas Geográfico e Histórico de Campo Grande**. Campo Grande: Oeste, 2010. 103p.

BICINP-CG. **Potencial de CG para usar a bicicleta**. Campo Grande: Coletivo Bici Nos Planos CG, 2023. <<https://bicinosplanoscg.com.br/pesquisas/potencial-de-cg-para-usar-a-bicicleta/>>. Acesso em: 22 nov. 2023

BID. **Ciclo-Inclusión en América Latina y el Caribe**: guía para impulsar el uso de la bicicleta. Washington: Banco Interamericano de Desarrollo, 2015.

CAMPOS-JUNIOR, R. Ciclistas param avenida durante ‘bicicletada’ em Campo Grande. **G1-MS**, 2012. Disponível em: <<https://g1.globo.com/mato-grosso-do-sul/noticia/2012/03/ciclistas-param-avenida-durante-bicicletada-em-campo-grande.html>>. Acesso em: 22 nov. 2023.

DIOGRANDE. Plano de Transporte e Mobilidade Urbana (PDTMU) de Campo Grande - Decreto n. 12.681, de 9 de julho de 2015: Relatório Final A – Trânsito e Sistema Viário. **Diário Oficial de Campo Grande-MS**, Campo Grande, MS, 10 jul. 2015. Disponível em: <<http://www.campogrande.ms.gov.br/planurb/downloads/plano-diretor-de-transporte-e-mobilidade-urbana-pdtmu-de-campo-grande-decreto-n-12-681/>>. Acesso em: 22 nov. 2023.

ECF. **Cycling delivers on the Global Goals**. Brussels: European Cyclists’ Federation, 2016. Disponível em: <<https://ecf.com/groups/cycling-delivers-global-goals>>. Acesso em: 15 set. 2023.

ECF. **The benefits of cycling: Unlocking their potential for Europe**. Brussels: European Cyclists’ Federation, 2018. Disponível em: <<https://ecf.com/resources/cycling-facts-and-figures>> Acesso em: 15 set. 2023.

FAULKS, P.; RITCHIE, B.; FULKER, M. **Cycle Tourism in Australia**: an investigation into its Size and Scope. Goald Coast: Sustainable Tourism CRC, 2007. 48p.

FERREIRA, A. O. Do ciclista ao cicloturista. **Olinto e Rafela Cicloturismo**, Brasil, 2015.

Disponível em: <<https://www.olinto.com.br/cicloturismo/ciclista-cicloturista/>>. Acesso em: 12 nov. 2023.

FRÓES, L. A incrível história do adolescente baiano que pedalou de Salvador a Nova York 90 anos atrás. **BBC News|Brasil**, 2019. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/brasil-47899488>>. Acesso em: 22 nov. 2023.

GARCIA, E. Breve histórico do cicloturismo no Brasil. **Clube de Cicloturismo do Brasil**, 2019. Artigos/Filosofando. Disponível em: <<http://www.clubedecicloturismo.com.br/artigos-1/55-filosofando/530-breve-historico-do-cicloturismo-no-brasil>>. Acesso em: 15 set. 2023.

GARCIA, E. B. Manual de dicas para cicloturistas de primeira – viagem. **Clube de Cicloturismo do Brasil**, 2001. Disponível em: <<http://www.clubedecicloturismo.com.br/manual?id=352>>. Acesso em: 21 nov. 2023.

GAZZOLA, P. et al. Cycle tourism as a driver for the sustainable development of little-known or remote territories: the experience of the Apennine Regions of Northern Italy. **Sustainability**, Basel, v.10, n.6. p.1-19, 2018. doi: <https://doi.org/10.3390/su10061863>

IPCC. Resumen para responsables de políticas. In: IPCC. **Cambio climático 2014: Informe de síntesis – Contribución de los Grupos de trabajo I, II y III al Quinto Informe de Evaluación del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático**. Ginebra: IPCC, 2014. p. 2-27.

KARANIKOLA, P. et al. Cycling as a Smart and Green mode of Transport in Small Touristic Cities. **Sustainability**, v.10, n.1, p.268, 2018. doi: <https://doi.org/10.3390/su10010268>

KASPCHAK, C.; CALDAS, G. **Um breve guia sobre cicloturismo**. Curitiba: Mandato Goura Deputado Estadual, 2019.

LARA, F.L. A arquitetura moderna brasileira e o automóvel: o casamento do século. In: BALBIM, R.; KRAUSE, C; LINKE, C. C. (Org.). **Cidade em movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. Brasília: Ipea: ITDP, 2016. p.131-143.

LUMSDON, L. Transport and Tourism: Cycle Tourism – A Model for Sustainable Development? **Journal of Sustainable Tourism**, v.8, n.5, p.361-377, 2000. doi: <http://dx.doi.org/10.1080/09669580008667373>

NAKAMORI, S.; BELOTTO, J. C. A.; OLIVEIRA, A. G. Histórico do Programa Ciclovida. In: NAKAMORI, S.; BELOTTO, J. C. A.; OLIVEIRA, A. G. **Diretrizes para elaboração de Política Pública de Ciclomobilidade: experiências do Programa Ciclovida da UFPR**. Curitiba: PROEC/UFPR, 2016. p. 136-141.

OBSERVATÓRIO DO TURISMO DE MS. **Boletim de dados turísticos do Mato Grosso do Sul 2019**. Campo Grande, n. 2, 2019. 47p.

ONU. Memoria del secretario general sobre la labor de la Organización. **Asamblea General Documentos Oficiales**. Septuagésimo período de sesiones. Nueva York, Supl. n. 1, p.9-11, 2015.

PAUPITZ, A. Perfil do cicloturista brasileiro. **Clube de Cicloturismo do Brasil**. 2008. Disponível em: <http://www.clubedecicloturismo.com.br/artigos-1/53-pedalando/24-pesquisa-o-perfil-do-cicloturista-brasileiro?highlight=WyJicmFzaWxlaXJvIl0=>>. Acesso em: 22. nov. 2023.

PEREIRIA, G. Estimativa de frota de bicicletas no Brasil. **J. Sustainable Urban Mobility**, v. 1, n. 1, 2021. doi: <https://doi.org/10.7910/DVN/YOFPTV>

PLANETT. **Radar Acadêmico do Observatório do Cicloturismo**. Rio de Janeiro: Núcleo de Planejamento Estratégico de Transporte e Turismo, 2021.

PLANETT. **Anais das Mostras Acadêmicas do Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo**. Rio de Janeiro: Coppe-UFRJ, Rio de Janeiro: Núcleo de Planejamento Estratégico de Transporte e Turismo, 2023.

PLANURB. **Perfil Socioeconômico de Campo Grande – Edição 2023**. Campo Grande: Agência Municipal de Meio Ambiente e Planejamento Urbano, 2021. Disponível em: <https://www.campogrande.ms.gov.br/planurb/downloads/perfil-socioeconomico-de-campo-grande-edicao-2023/>. Acesso em: 22 nov. 2023.

RESENDE, J. C.; VIEIRA FILHO, N. A. Q. Cicloturistas na Estrada Real: perfil, forma de viagem

e implicações para o segmento. **Revista Turismo em Análise**, v. 22, n. 1, p. 168-194, 2011. doi: <https://doi.org/10.11606/issn.1984-4867.v22i1p168-194>

SALDANHA, L.; FRAGA, C.; BALASSIANO, R. Cicloturismo como ferramenta de desenvolvimento sustentável em área rural: Desafios e oportunidades no processo de retomada pós-pandemia da COVID-19. **Revista Acadêmica Observatório de Inovação do Turismo**, v.15, n.3, p.72-96, 2021. doi: <https://doi.org/10.17648/raoit.v15n3.7158>.

SALDANHA, L. et al. Cicloturismo no planejamento integrado das cidades e o caso da região metropolitana de Curitiba. **Revista Turismo em Análise**, v. 31, n.2, p.296-315, 2020. doi: <http://dx.doi.org/10.11606/issn.1984-4867.v31i2p296-315>

SALDANHA, L. et al. **O Cicloturista Brasileiro 2018**: relatório geral. Rio de Janeiro: COPPE-UFRJ, 2019.

SEPÚLVEDA, J.J.O. **Potencial do cicloturismo rural e urbano em Mato Grosso do Sul**. 2022. 162f. Tese (Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento Regional) – Programa de Pós-graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento Regional, Universidade Anhanguera-Uniderp, Campo Grande, 2022.

SEPÚLVEDA, J.J.O.; SABINO, J. Demanda e uso potencial da bicicleta em campo Grande-Mato Grosso do Sul. In: SEMINÁRIO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA E TECNOLÓGICA, 11. / SEMINÁRIO DE PESQUISA DE PÓS-GRADUAÇÃO STRICTO SENSU, 2., 2020, Londrina. **Anais eletrônicos...** Londrina: Editora Científica, 2020. Disponível em: <<https://repositorio.pgsskroton.com//handle/123456789/33448>>. Acesso em: 15 de set. 2021.

SOARES, A.; JUNG, E. (Org.). **Circuitos de Cicloturismo: manual de incentivo e orientação para os municípios brasileiros**. Florianópolis: Caminhos do Sertão Cicloturismo. 2010.

SOUZA, R.O.C.; CARVALHO, K.D. Cicloturismo como promotor do desenvolvimento de áreas rurais: Possibilidades na região do Baixo Paranaíba Maranhense. **Turismo, Visão e Ação**, v.23, n.2, p.329-349, 2021. doi: <http://dx.doi.org/10.14210/rtva.v23n2.p329-349>

STEFFEN, W. et al. Planetary boundaries: Guiding human development on a changing planet. **Science**, v.347, n.6223, 1259855, 2015. doi: <https://doi.org/10.1126/science.1259855>

STEVENSON, M. et al. Land use, transport, and population health: estimating the health benefits of compact cities. **The Lancet**, v.388, n.10062, p.2925-2935, 2016. doi: [https://doi.org/10.1016/S0140-6736\(16\)30067-8](https://doi.org/10.1016/S0140-6736(16)30067-8)

TEIXEIRA, C. M.; EDRA, F. P. M. Cicloturismo: Origem e conceito da palavra a partir de Koselleck. **Turismo, Visão e Ação**, v.22, n.2, 318-333, 2020. doi: <http://dx.doi.org/10.14210/rtva.v22n2.p318-333>

UCB. **A bicicleta como promotora dos 17 ODS: contexto brasileiro**. Balneário Camboriú: União de Ciclistas do Brasil, 2016. Disponível em: <https://uniaodeciclistas.org.br/uploads/2016/07/BicicletaEosODS.pdf>. Acesso em: 15 set. 2022.

WACHOTSCH, U. **Cycle tourism and the Sustainable Development Goals (SDGs)**. Dessau-Roßlau: German Environment Agency, 2017. Disponível em: <https://ecf.com/groups/cycle-tourism-and-sustainable-development-goals-sdgs-ulrike-ma-wachotsch>. Acesso em: 15 nov. 2022.

WARMSHOWERS. **Boulder**. Warmshowers.org Foundation, 2023. <https://br.warmshowers.org>

WEED, M. et al. A systematic review and meta-analyses of the potential local economic impact of tourism and leisure cycling and the development of an evidence-based market segmentation. **Tourism Review International**, v.18, p.37-55, 2014. doi: <https://doi.org/10.3727/154427214X13990420684482>

UNWTO. **2017-International year of sustainable tourism for development**. Madrid: World Tourism Organization, 2016.



Índice REMISSIVO

A

alforjes, 14

B

bagageiro, 14

Bici Nos Planos CG, 2, 32, 40, 48

Bike Anjo Campão, 2, 32, 40, 48

C

Centro-Oeste, 18, 21,

Cerrado, 6, 24

cicloturismo, 9, 10, 29, 37, 45

cicloturista, 10, 13, 14, 15, 17, 18

Ciclomapa, 32, 40, 48

ciclovida-UFPR, 16

contagem, 22, 23

E

EDESC, 17

G

guias, 12, 13, 26

M

MTB, 13, 23

N

natureza, 8, 9, 19, 26

O

ODSs, 7, 12

ONU, 7

P

Pantanal, 6, 18, 24

PLANETT, 16, 17

Plano cicloviário, 23,

Plano de Mobilidade, 22, 23

potencial, 12, 16, 24, 25

R

Rota Canindé, 27

Rota das Cachoeiras, 35

rotas cicloturísticas, 15, 19

Rota das Lagoas, 43

S

Serra da Bodoquena, 18

T

track-log, 26

U

UCB, 12

UNWTO, 7

W

Warmshowers, 19, 21, 32, 40, 48

Sobre os AUTORES

Jose Julian Orjuela Sepúlveda



@pesquisarepedalar

Colombiano natural de Bogotá, é bacharel em Ciências Biológicas (UFPA-2013) com mestrado (2016) e doutorado (2022) em Ciências Ambientais pelo Programa de Pós-Graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento Regional Sustentável da Universidade para o Desenvolvimento do Estado e da Região do Pantanal – Anhanguera-Uniderp. Desde 2016 atua como voluntário da Rede Bike Anjo (bikeanjo.org) na qual ensina qualquer pessoa a pedalar no trânsito de forma gratuita. Em 2018 cofundou o Coletivo Bici Nos Planos CG (bicinosplanoscg.com.br), primeira organização da sociedade civil no Mato Grosso do Sul que incide pelo direito dos ciclistas à cidade. Durante o desenvolvimento da tese que deu origem a esta obra, mapeou 832 km de rotas com potencial cicloturístico

para o Mato Grosso do Sul. Um dos seus propósitos de vida é reconectar as pessoas à natureza por meio da bicicleta.

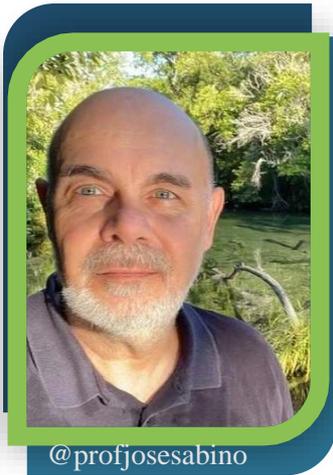
Larissa Tinoco

Larissa T. Barbosa, possui graduação em Ciências Biológicas pela Universidade Anhanguera-Uniderp (2011), mestrado (2015) e doutorado (2018) em Meio Ambiente e Desenvolvimento Regional pela Universidade Anhanguera-Uniderp na área de Ciências Ambientais. Atuou o Projeto Qualidade de vida dos moradores do Distrito Águas do Miranda, Município de Bonito, Mato Grosso do Sul, Brasil entre 2011 e 2012 com um subprojeto de concessão da bolsa PIBIC. Atualmente atua como pesquisadora associada do Instituto Arara Azul nos seguintes projetos: Projeto Arara-Azul e Projeto Aves Urbanas - Araras da Cidade, que estuda desde 2011 em biologia e estabelecimento de araras em Campo Grande-MS. É docente do Programa de Pós-Graduação - Graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento Regional da Universidade Anhanguera-Uniderp, Unidade Sede.



@larissa_tinoco

José Sabino



@profjosesabino

Bacharel e Licenciado em Ciências Biológicas (USP), Mestre em Zoologia (UNESP) e Doutor em Ecologia (UNICAMP). Faz parte do Conselho Científico da Plataforma Brasileira de Biodiversidade e Serviços Ecossistêmicos - BPBES. Coordena o Projeto Peixes de Bonito, programa dedicado à história natural de peixes, comportamento animal e conservação da biodiversidade. Entre 1999 e 2011 participou do Conselho Deliberativo da Sociedade Brasileira de Ictiologia. De 2007 a 2008 ocupou o cargo de Superintendente de Ciência Tecnologia do Estado de Mato Grosso do Sul, sendo responsável por elaborar políticas públicas e fazer a gestão de CT do Estado. Nesse período, idealizou e captou recursos para o Programa Biota-MS. Dedicava especial atenção à compreensão pública e divulgação científica. Há mais de 30 anos produz documentação audiovisual para instituições públicas e privadas. Em suas atividades recentes, realizou trabalhos editoriais e de curadoria, com publicação de livros, criação de exposições científicas e ações de planejamento e popularização da Biodiversidade.

Neiva Maria Robaldo Guedes

Possui graduação em Biologia pela UFMS (1987), mestrado em Ciências Florestais pela ESALQ/USP (1993) e doutorado em Zoologia pela UNESP/Botucatu (2009). É professora do Programa de Mestrado Pós Graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento Regional da Uniderp. Presidente do Instituto Arara Azul, vice-presidente do CRBio-01 e membro do conselho da Parrots International. Executa o Projeto Arara Azul desde 1990, coordena e orienta pesquisas em biologia, ecologia, educação ambiental, promovendo a conservação da biodiversidade. Faz parte do Grupo de Assessoramento Técnico dos Comitês de Conservação da Arara-azul (*Anodorhynchus hyacinthinus*), da Arara-azul-de-lear (*Anodorhynchus leari*), do “Grupo de Trabalho para a Recuperação da Ararinha-azul (*Cyanopsitta spixii*) coordenados pelo ICMBIO.



@institutoararaazuloficial

Esta obra é um convite a todo habitante e visitante da capital do estado de Mato Grosso do Sul para que considere a bicicleta como alternativa para conhecer e experimentar uma das capitais brasileiras mais privilegiadas por sua biodiversidade urbana.

Nessas páginas, além de descobrir e aprender sobre o que realmente é cicloturismo, também encontrará três roteiros em forma de circuitos que o farão passar não só por lugares, mas também por situações e sensações que só a bicicleta consegue oportunizar.

O vento no rosto, o suor, o gosto de uma garapa gelada ou uma chipa crocante após pedalar por paisagens inesperadas, além das risadas e o sorriso de conhecidas e desconhecidos, vão lhe fazer sentir mais vivo do que nunca e isso não tem preço...

APROVEITE!

