



Discussões preliminares sobre serendipidade, bicicleta e turismo envolvendo a Ilha de Paquetá no Rio de Janeiro (RJ)

Preliminaries discussions about serendipity, bicycle and tourism involving the Paquetá Island in Rio de Janeiro (RJ)

Discusiones preliminares sobre serendipia, bicicleta y turismo involucrando la Isla de Paquetá en Rio de Janeiro (RJ)

Luiz Saldanha < dacruzsaldanha@gmail.com >

Mestrando do Programa de Engenharia de Transportes (PET/COPPE), Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Rio de Janeiro, RJ, Brasil.

Carla Fraga < carlota.fraga@gmail.com >

Professora Adjunto do Departamento de Turismo e Patrimônio, Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO), Rio de Janeiro, RJ, Brasil.

Marcio Peixoto de Sequeira Santos <marcio@pet.coppe.ufrj.br >

Professor Associado do Programa de Engenharia de Transportes (PET/COPPE), Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Rio de Janeiro, RJ, Brasil.

CRONOLOGIA DO PROCESSO EDITORIAL

Recebido 20-jul-2015

Aceite 10-nov-2015

FORMATO PARA CITAÇÃO DESTE ARTIGO

SALDANHA, L; FRAGA, C; SANTOS, M.P.de S. Discussões preliminares sobre serendipidade, bicicleta e turismo envolvendo a Ilha de Paquetá no Rio de Janeiro (RJ). **Caderno Virtual de Turismo**. Rio de Janeiro, v. 15 n. 3., p.378-389, dez. 2015.

REALIZAÇÃO



APOIO INSTITUCIONAL



PATROCÍNIO



Resumo: Este trabalho foi apresentado no Colóquio Turismo e Cidades ocorrido na Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO) no dia 16 de junho de 2015 na Sessão 3 sobre Mobilidades Turísticas e os Transportes. O objetivo deste estudo é uma discussão preliminar sobre serendipidade, o uso de bicicletas e o turismo com foco na Ilha de Paquetá, localizada na cidade do Rio de Janeiro. O estudo é exploratório e os resultados demonstram o potencial para o desenvolvimento do cicloturismo nesta Ilha (seja em percursos pré-determinados ou independentes), incluindo a serendipidade como um diferencial a ser discutido.

Palavras-chave: Serendipidade; Bicicleta; Turismo.

Abstract: The present work has been presented at Colloquium Tourism and Cities occurred on Federal University of State of Rio de Janeiro (UNIRIO) on June 16th, 2015, on Session 3 about Tourist Mobility and Transportation. The aim of this study is the preliminary discussion between serendipity, bicycle use and the tourism focusing on Paquetá Island, located on Rio de Janeiro's city. The study is exploratory and the results show the potential for the development of cycle tourism on this island (either on predetermined or independent paths) including the serendipity as a differential to be discussed.

Keywords: Serendipity; Bicycle; Tourism.

Resumen: El presente trabajo fue presentado en el Coloquio Turismo e Ciudades ocurrido en la Universidad Federal del Estado de Rio de Janeiro (UNIRIO) el 16 de junio de 2015 en la Sesión 3 sobre Movilidades Turísticas e los Transportes. El objetivo de este estudio es una discusión preliminar sobre serendipia, el uso de la bicicleta y el turismo con un enfoque en la Isla de Paquetá, ubicada en la ciudad de Rio de Janeiro. El estudio es exploratorio y los resultados demuestran el potencial para el desarrollo del cicloturismo en esta Isla (sea en trayectos predeterminados o independientes), incluyendo la serendipia como un diferencial a discutir..

Palavras clave: Serendipia; Bicicleta; Turismo.

Introdução

Serendipidade se relaciona com descobertas afortunadas ao acaso, o que pode ser muito estimulado quando o assunto é o turismo, pois no turismo há a busca pelo outro, implicando questões de alteridade, de descobertas. Embora McCay-Peet, Toms e Kelloway (2015) não estivessem tratando sobre o turismo, o estudo destes autores a respeito da relação entre serendipidade, ambiente e diferenças individuais oferece aporte para se investigar a interseção entre o uso de bicicletas, turismo e a serendipidade.

A escolha da Ilha de Paquetá ocorre por esta ser reconhecida popularmente como a “Ilha das bicicletas”, mas também por ser um ambiente que pode ser considerado bucólico e pitoresco por suas características históricas, culturais e ambientais atraindo visitantes para fins de lazer e turismo. Por outro lado, como existem outros locais de grande atratividade turística na cidade do Rio de Janeiro (exemplos, Bondinho do Pão de Açúcar e o Monumento Cristo Redentor), torna-se relevante analisar o papel da serendipidade associado ao uso de bicicletas numa Ilha que tem se configurado como destino turístico periférico.

O primeiro registro sobre a descoberta da Ilha de Paquetá pelo cosmógrafo da missão francesa André Thévet é anterior à noção de cidade do Rio de Janeiro (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, s.d.).

Ainda em termos históricos, de acordo com o Guia Michelin (19--) após a chegada dos portugueses, sesmarias foram distribuídas nas terras ainda não conquistadas visando ampliar a defesa da região. Inácio Bulhões ficou com metade da Ilha e Fernão Valdez com a outra parte. A Igreja de São Roque foi construída no século XVII e, no século XVIII, a igreja de Bom Jesus do Monte. No século XIX Paquetá passou a ser frequentado por D. João VI (ILHA DE PAQUETÁ, s.d.), o que reforça a sua importância histórica e cultural para a cidade na contemporaneidade.

Situado na Baía de Guanabara, a Ilha é conhecida pelas suas vias bucólicas e pela ausência de veículos automotores particulares, propiciando um ambiente atraente para o desenvolvimento do cicloturismo, isto é o turismo de bicicletas.

Em 1999 foi criada a Área de Proteção do Ambiente Cultural (APAC) (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, s.d.). Com acesso predominante por barcas e circulação interna por veículos não motorizados, Paquetá oferece uma experiência de mobilidade bastante específica para moradores e visitantes. O duplo exercício de estruturar esquemas de deslocamento e oportunizar experiências turísticas memoráveis é um grande desafio na atualidade. Portanto, o objetivo geral deste trabalho é mapear os recursos e atrações turísticas em relação às ofertas de transportes, com foco no uso da bicicleta, e a partir disto discutir como experiências memoráveis com base no acaso afortunado poderiam ser estimuladas tanto de maneira independente, quanto por visitas organizadas.

O estudo é exploratório, realizado através de levantamento bibliográfico e documental, e com a realização de visitas *in loco*. O trabalho está organizado em três partes, que versam a respeito da: (1) relação entre bicicleta e turismo, com foco no cicloturismo; (2) o papel das experiências memoráveis no turismo e a serendipidade; (3) discussões preliminares.

Relação entre bicicleta e turismo

O turismo relacionado à bicicleta, também conhecido como cicloturismo, é uma atividade que tem se tornado cada vez mais importante nos cenários nacional e internacional. O cicloturismo inclui uma variedade de segmentos de mercados consolidados ou em potencial, assim como ciclistas que buscam circuitos extensos de ciclismo ou passeios diários dentro de períodos curtos ou longos de férias (RITCHIE, 1998). Em contraposição a alguns autores que acreditam que os cicloturistas fazem parte de um grupo homogêneo, Faulks et al. (2007) indicam que, apesar dos cicloturistas serem motivados por um “interesse em comum” (o qual seria andar de bicicleta), estes podem se distinguir tanto por motivações e atividades mais específicas quanto requisitar diferentes tipos de produtos turísticos – respondendo a diferentes estratégias de marketing.

Ainda segundo Faulks et al. (2007), a categorização dos cicloturistas baseando-se nas motivações, estas podem ser notada de duas formas: (i) ciclista entusiasta ou ciclista ocasional; (ii) ciclista dedicado, ciclista interessado ou o ciclista incidental/oportunista. Enquanto a categorização baseada nas atividades das quais os cicloturistas participam durante sua viagem é dividida em quatro grupos: ciclistas de lazer e de passeios de um dia; ciclistas de viagens de longa duração; *mountain bikers* (segmento voltado a trilhas fora de estrada, como montanhas e florestas); e ciclistas de evento (os quais podem ser eventos competitivos, como o *Tour de France*, ou de lazer, como pedaladas em prol do uso da bicicleta).

Denota-se o aumento do número de viajantes livres e independentes que, pelo fato de não estarem delimitados a um itinerário previamente pago e inflexível, tendem a ficar mais tempo em uma área de destino e conhecer destinos secundários como vilarejos etc. Em relação ao cicloturismo, a bicicleta oferece a esses viajantes uma flexibilidade de conhecer pontos e locais de um destino, as vezes, menos acessíveis aos que utilizam transportes motorizados e com deslocamento mais rápido que caminhando - e, por isso, abrangendo uma área maior, o que pode possibilitar maior tempo médio de visitação em cada atrativo (RITCHIE, 1998).

Neste sentido, é reconhecida a necessidade de uma infraestrutura e de serviços adequados para o atendimento a demanda de viajantes deste segmento do turismo nas regiões de destino – independente destes destinos serem urbano ou rural (LAMONT, 2010). A infraestrutura adequada deve considerar rotas estruturadas e sinalizadas para o uso da bicicleta, acessibilidade por transporte público, boa oferta de hospedagem, estrutura de apoio (restaurantes e locais para descanso) e facilidades ao ciclista, como, por exemplo locadoras de bicicleta e oficinas para reparos (NTA, 2007). Na próxima seção será abordado como as experiências memoráveis no turismo podem se relacionar com a serendipidade, para então tratar isto no âmbito da bicicleta e turismo na Ilha de Paquetá.

O papel das experiências memoráveis no turismo e a serendipidade

Conceitualmente, Cary (2004) trata da serendipidade no turismo, como um efeito pelo qual alguém acidentalmente se depara com algo de sorte, quando está olhando para algo totalmente alheio. Chandralal e Valenzuela (2013) explicam que o planejamento de produtos turísticos experienciais que facilitem o viajante a explorar a serendipidade e a surpresa pode ser memorável, exemplificam

que no contexto de grupo, os operadores turísticos podem incorporar acontecimentos inesperados. Por outro lado, Huang et. al. (2014) analisam serendipidade e o mercado de viagem independentes e chamam atenção para os dispositivos móveis (ex: aplicativos para smartphones conectados a internet) e a possibilidade de se explorar os locais sem fazer planos detalhados.

Destinos e atrações turísticas podem ser ambientes férteis para a ocorrência da serendipidade e isto pode ser estimulado no contexto do mercado turístico. Rennella e Walton (2004) trataram sobre os viajantes americanos e os transatlânticos, numa perspectiva histórica, considerando os séculos XIX e XX, notadamente de 1870 a 1940, quando se assistiu a uma grande transformação na qual a viagem é incorporada ao capitalismo de maneira geral, não sendo mais tão exclusivo das elites. Um dado interessante é que no título é apresentada a idéia de serendipity planejada.

Como mencionado na Introdução McCay-Peet, Toms e Kelloway (2015) tratam sobre a relação entre serendipidade, ambiente e diferenças individuais. No turismo, o papel das experiências memoráveis - notadamente as associadas a serendipidade - depende de uma série de fatores, e um deles é o meio ambiente, e o outro são as escolhas individuais. Sendo assim, a discussão da oferta turística torna-se essencial, embora não seja uma garantia de que a serendipidade ocorra. Do lado do (ciclo) turista, podemos destacar a importância do conhecimento sobre o tipo de (ciclo) turista e a experiência turística pretendida.

Fraga et.al. (2013) fazem uma discussão sobre a relação entre os tipos de turistas, a escolha dos meios de transportes e dos destinos turísticos. Por exemplo, a partir dos tipos psicográficos proposto por Plog (2001) sobre turistas é possível identificar a predisposição para o contato com diferente ao se escolher o uso de meios de transportes e os trajetos para acesso e circulação em destinos turísticos. Segundo o autor, existem três categorias que podem ser subdivididas em larga escala como:

(i) psicocêntricos, que são mais cautelosos e conservadores, optando por produtos e serviços populares e mais conhecidos;

(ii) aloocêntricos, que, ao contrário da categoria anterior, preferem preencher o dia com atividades variadas e desafiadoras – sempre com o objetivo de explorar o incomum e o que não é consolidado no mercado;

(iii) mesocêntricos, que compõe a grande maioria dos tipos de turistas que se encontram com características intermediárias entre as duas categorias citadas.

Ainda sobre a questão da experiência turística, Chandralal e Valenzuela (2013) abordam os variados tipos de experiências turísticas, que podem ser de domínio cognitivo – como significância pessoal adquirida, percepção de novidade e experiências locais autênticas, oportunidades para interações sociais e serendipidade; e também podem ser de domínio afetivo, como emoções positivas (felicidade, satisfação e excitação). Entretanto, nem toda experiência turística é memorável, isto é, é conservado na lembrança como algo célebre, notável.

Embora estivesse tratando de um caso específico relacionado “Tourism Serendipity”, Povilanska (2011) destacou que um critério de competitividade do turismo envolvendo o desenvolvimento de regiões centrais e periféricas é a infraestrutura turística, e neste caso nota-se a relevância dos transportes para tornar áreas mais periféricas e/ou com características morfológicas específicas (exemplos: ilhas e arquipélagos; regiões montanhosas etc.) mais acessíveis. Este autor chama atenção para o fato de na periferia destinos turísticos podem ser menos acessíveis, contudo destaca que os turis-

tas que visitam geralmente não se decepcionam. A seguir, são abordadas as características da Ilha de Paquetá na cidade do Rio de Janeiro no contexto deste estudo.

Ilha de Paquetá

A Ilha de Paquetá faz parte da cidade do Rio de Janeiro e compõe o Arquipélago de mesmo nome. As barcas tradicionais (embarcações maiores de monocasco) e os catamarãs (embarcações com menor capacidade de passageiros e duplo casco) que dão acesso a Ilha, tem como origem a Praça XV, local de grande importância histórica na zona portuária da cidade do Rio de Janeiro. Geralmente a viagem tem duração de setenta minutos (pelas barcas) e 45 minutos (pelos catamarãs) (CCR BARCAS, 2014). A seguir é ilustrado o mapeamento realizado:

Figura 1. Mapeamento Ilha de Paquetá



Fonte: Elaboração própria baseado em Sistema de Informações Geográficas.

A Figura 1 demonstra o posicionamento geográfico, a partir do uso de Sistema de Informação Geográfica (SIG) para o mapeamento que foi realizado na visita in loco sobre o que categorizou-se neste estudo como:

- (1) Centro comercial;
- (2) Estruturas e serviços de transportes;
- (3) Meios de hospedagem;
- (4) Recursos e atrativos turísticos.

Especificamente sobre as atrações e recursos turísticos, nota-se que a Ilha de Paquetá possui, aproximadamente 1,7 km quadrados de área, além de contar com 6,4km de extensão de praias (SMU, 2014; 2007), sendo os morros e as praias assim distribuídos:

Quadro 1. Listagem dos morros e praias (ver Figura 1)

Morros	Praias
São Roque (ou morro da Moreninha)	Tamoios
Castelo	Catimbau
Covanca	Lameirão (ou das Águas)
Costalatt	Covanca
Pedreiras	Pintor Castagneto (ou Coqueiros)
Paineiras	Manuel Luís (ou dos Frades)
Vigário	São Roque
Veloso	Moreninha (ou Dr. Aristão)
Cruz	Imbuca
	Iracema e Moema
	Mesbla
	Grossa
	José Bonifácio (ou da Guarda)

Fonte: Elaboração própria a partir de visita in loco.

Além de recursos e atrativos naturais, obras arquitetônicas, paisagísticas e de valor histórico-cultural são encontradas por toda a extensão da Ilha. Ressaltam-se exemplos como a Igreja do Senhor do Bom Jesus do Monte e a Capela de São Roque, que datam dos séculos XVIII e XVII, respectivamente, os jardins com pergolados do Parque dos Tamoios e o Solar D'El Rei, onde D. João VI se hospedava ao visitar Paquetá na época em que o Brasil foi considerado Reino Unido junto à Portugal - hoje o local funciona como a biblioteca.

No que concerne aos meios de hospedagem, foram identificados dez hotéis e pousadas entre cadastros da Casa de Artes Paquetá – instituição que fomenta diversas atividades na Ilha, inclusive o turismo (CASA DE ARTES PAQUETÁ, 2004). Em sua maioria, estão espalhados pelo lado sul da Ilha, mas também estão presentes no lado norte (ver Figura 1). Outra forma de hospedagem bem comum em Paquetá é o aluguel de casa por temporada. Não se identificou um cadastro geral das casas a serem alugadas, o aluguel torna-se possível através de classificados, imobiliárias, indicação e, cada vez mais presente, aplicativos para smartphones e sites especializados em aluguel por temporada.

Nota-se que o acesso a Ilha por barca ou catamarã pode, por si só, se constituir em parte relevante da experiência turística dependendo da experiência almejada. Nota-se que a intermodalidade, isto é, a integração entre dois ou mais meios de transportes, considerando de um lado a bicicleta e de outro o transporte aquaviário (barcas e catamarãs), é muito importante para estruturação de esquemas de deslocamento que visem a construção de experiências turísticas memoráveis através do uso dos transportes.

Ainda sobre o acesso a Ilha, o terminal de embarque e desembarque das barcas e catamarãs é a Praça Pintor Pedro Bruno (ver Estrutura de transporte à direita do que foi denominado neste estudo de Centro Comercial, na Figura 1). Os horários durante a semana e aos finais de semana são distintos, sendo doze saídas diárias de cada terminal portuária, nos dias úteis é utilizado um catamarã, enquanto aos finais de semana as barcas maiores são utilizadas – por suportarem maior fluxo de passageiros (CCR BARCAS, 2014).

Destaca-se também que o transporte de bicicleta no interior do transporte aquaviário é bem limitado ou até restrito quando se trata de viagens feitas durante dias de semana, onde o transporte é feito pelo catamarã. Já nos finais de semana, como são utilizadas as barcas, o limite são dez bicicletas – acima deste número, está sujeito a avaliação. Não é cobrada nenhuma taxa adicional para o transporte das bicicletas e, se a mesma for dobrável, poderá ser considerada como bagagem de mão (CCR BARCAS, 2014).

Sobre os serviços de transportes para circulação dentro da Ilha, o local nomeado neste estudo de centro comercial por apresentar grande concentração de bares, restaurantes e mercados, também apresenta a maior concentração de oferta de serviços de transportes para fins turísticos e de lazer. Isto ocorre provavelmente pela proximidade com o terminal portuário de embarque/desembarque, que pode ser considerado o principal portão de entrada na Ilha. Sobre os diversos serviços de transportes ofertados, além das bicicletas, destacam-se a existência de: trenzinho, charretes e ecotáxis¹.

Especificamente sobre as bicicletas considerando a esquina da Praça Pintor Pedro Bruno com a Rua Furquim Werneck, nota-se a grande oferta de aluguel de bicicletas expostas pela rua em frente às diversas lojas existentes. Em geral, dois tipos de bicicleta são disponibilizadas: (1) bicicleta individual (tanto para criança quanto para adulto); (2) quadriciclo, que possibilita, duplas, trios a fazer os passeios por conta própria no mesmo veículo. Os preços são tabelados e variam de acordo com o tipo de bicicleta e a quantidade de horas utilizadas. O Quadro 2 demonstra a distribuição horário e de valores entre os tipos de bicicleta, com base em dados recolhidos através de visita *in loco* em junho de 2015:

Quadro 2. Valores para o aluguel de bicicletas na Ilha de Paquetá

Equipamentos/ valores	por 1 h	De 8h até 17h	Período de 24h
Bicicleta individual	R\$ 5,00	R\$ 25,00	R\$ 35,00
Quadriciclo	R\$ 20,00	R\$ 75,00	R\$ 120,00

Fonte: Elaboração própria a partir de visita *in loco*.

A seguir se faz uma discussão focada nas possibilidades de estimulação a serendipidade como parte importante das experiências turísticas memoráveis usando bicicletas na Ilha.

E a serendipidade?

Com base nos conceitos abordados nas seções 2 e 3 sobre cicloturismo e serendipidade relacionada ao turismo, adotou-se o critério tipo de percurso (pré-determinado ou independente) para uma discussão preliminar. A relação entre o uso da bicicleta para a construção de experiências memoráveis

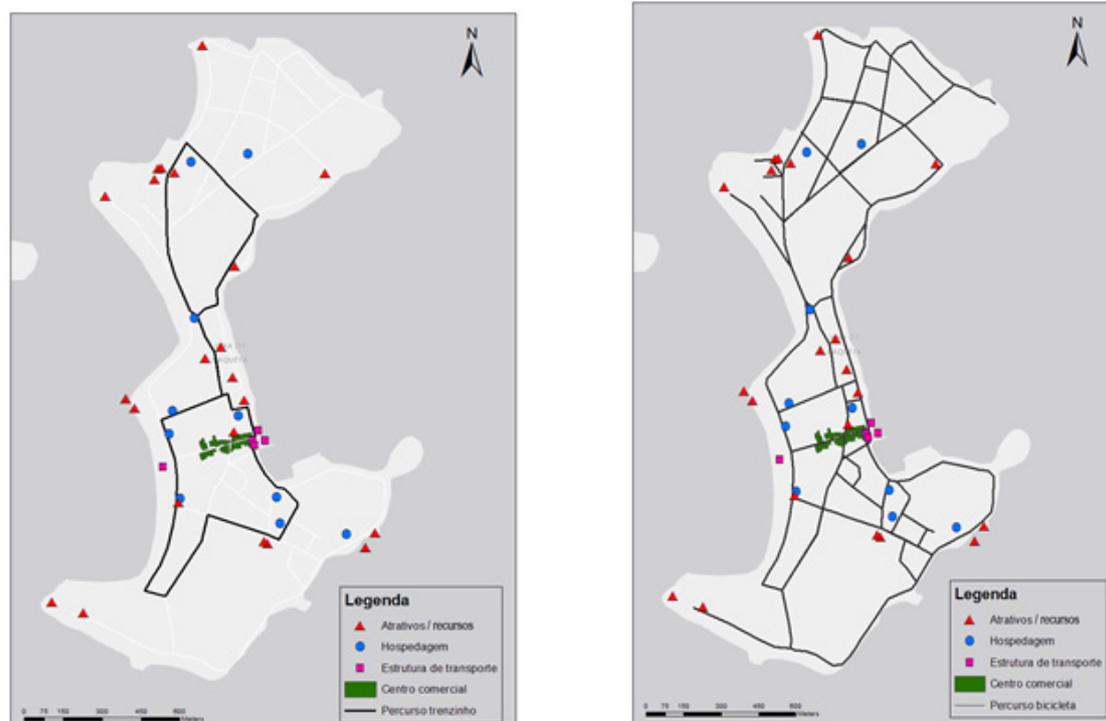
¹ O trenzinho é utilizado para passeios pelas principais atrações turísticas da Ilha, embora possa ser utilizado em alguns casos pelos moradores. Já as charretes traçadas por cavalos oferecem passeios de trinta minutos pela parte norte ou sul da Ilha. Também são ofertados passeios completos de uma hora envolvendo os principais pontos (atrações e recursos turísticos) da Ilha. O preço é fixo com capacidade para até cinco pessoas. Os ecotáxis são mais usados como transporte “porta a porta”, isto é para acessar meios de hospedagens, atrativos turísticos, terminal de passageiros para embarque e desembarque nas barcas e catamarãs etc

pode ser observada através de conexões espaciais entre os atrativos turísticos, meios de hospedagem e as facilidades oferecidas pela disponibilidade de infraestrutura e serviços de bicicleta (exemplo: lojas de aluguel, possibilidade de transporte de bicicletas no transporte aquaviário). Admitiu-se 22 atrativos/recursos turísticos (N=22) sem contar as praias. As praias não estão sinalizadas, mas circundam a Ilha num total de 13 praias (N= 13) mapeados (ver Quadro 1 e Figura 1). Foi construída a Figura 2 com duas perspectivas, sendo: (A) Exemplo de percurso pré determinado; (B) Possibilidades para percursos independentes.

Figura 2. Percursos e o uso de bicicleta na Ilha de Paquetá

A – Exemplo de percurso pré-determinado

B- Possibilidades para percursos independentes



Fonte: Elaboração própria baseado em Sistema de Informações Geográficas

Baseando-se na classificação de Plog (2001) a expectativa é que os turistas alcêntricos tenderão a escolher os percursos independentes, e os turistas psicocêntricos tenderão a escolher os percursos pré-determinados, e esta informação é importante para que interessados na operação do cicloturismo na Ilha de Paquetá elaborem seus programas de visitação.

No exemplo da Figura 2 sobre o percurso pré-determinado nota-se que 41% dos atrativos/recursos indicados neste estudo e, especificamente sobre as praias 54% destas não são acessados, já no percurso independente completo é possível acessar todos os atrativos incluindo as praias, sendo assim as experiências turísticas se diferenciarão a partir da apropriação pelos visitantes do espaço, o que inclui a questão do tempo de permanência na Ilha. Logo, operadores interessados no desenvolvimento do cicloturismo na Ilha de Paquetá, que considerarem o estímulo à serendipidade como diferencial, precisam notar a relação entre o tipo de turista e o posicionamento geográfico das atra-

ções e recursos turísticos para calcular o tempo de permanência versus vantagens e desvantagens da comercialização de percursos pré-determinados e/ou independentes.

A partir de Faulks et al. (2007) também é possível compreender a diferença que existe entre os variados tipos de ciclistas e isto quando relacionado aos estudos de Plog (2001) podem dar uma base importante para compreender como que experiências memoráveis e o estímulo à serendipidade como um atributo do cicloturismo na Ilha de Paquetá pode ser explorado. Por exemplo, o ciclista entusiasta pode ter maior interesse em buscar diferentes atrações turísticas, e portanto, preferir percursos independentes. De acordo com Ritchie (1998), os cicloturistas livres e independentes poderão se deslocar de maneira flexível acessando, em alguns casos, mais atrativos (no caso do exemplo da Figura 2 sobre a Ilha de Paquetá até 41% a mais) do que o turista que busca apenas os trajetos pré-determinados.

A questão sobre os aplicativos (APPs) para dispositivos móveis tratada por Huang e Norman (2014) permitindo a exploração de locais sem a necessidade de se planejar previamente é relevante para o caso do cicloturismo na Ilha de Paquetá, pois existe nesta ilha sinal para se utilizar a internet móvel pelos smartphones. Com isso, é possível aliar as necessidades do cicloturista independente com a presença de aplicativos ou facilidades digitais que possam ser usadas durante o passeio. Um recurso que é bastante utilizado e difundido atualmente é o QR Code (sigla do inglês para Quick Response Code, que pode ser traduzido como Código de Resposta Rápida). Este código consiste em módulos pretos envolvidos por um formato quadrado com fundo branco. Seu diferencial é a capacidade de compactar tanto textos como endereços de páginas eletrônicas, permitindo que o usuário possa acessar rapidamente qualquer tipo de informação apenas utilizando um smartphone com acesso à internet móvel (SHIN et al., 2012). Evidenciando assim a relação de continuidade que pode existir entre real e virtual com vistas a subsidiar a ocorrência da serendipidade como diferencial para o cicloturismo. Assim, seja por percurso determinado ou independente o uso de aplicativos pode contribuir para experiências memoráveis que estimulem a serendipidade no uso de bicicletas para fins turísticos na Ilha de Paquetá

Considerações finais

O estudo demonstrou a importância de se considerar o estímulo a serendipidade como elemento diferenciador para a construção de esquemas memoráveis relacionados a experiências de transportes por bicicletas como a própria experiência turística, tema ainda escasso na literatura sobre transportes e turismo. Especificamente sobre a Ilha de Paquetá, notou-se que interessados na operação do turismo receptivo local voltados ao cicloturismo poderiam criar diferenciais na oferta de aluguel de bicicletas e organização de passeios em função dos aspectos peculiares da Ilha, seja por estímulo aos percursos independentes ou pré-determinados. Nesse sentido, através de investimento em planejamento integrado das bicicletas com o destino turístico seria possível incentivar a marca “Ilha das bicicletas” associada ao estímulo de experiências memoráveis.

Por fim, através das Tecnologias da Informação e Comunicação (TICs) e considerando a possibilidade de uso de internet móvel (isto é, sem fio) seria possível investir em duas frentes: (1) desenvolvimento de aplicativos para smartphones relacionando bicicleta, serendipidade e turismo na Ilha de Paquetá; e (2) planejamento e implantação de *QR Codes* com o estímulo do ato de “se perder” de bicicleta pela “Ilha das bicicletas” despertando a curiosidade de visitantes para encontrar aquilo que eles nem estavam procurando inicialmente, mas que pode lhes ser afortunado.

Referências bibliográficas

CARY, S. H. The Tourist Moment. **Annals of Tourism Research**, v. 31, p. 61-77, 2004.

CASA DE ARTES PAQUETÁ. **Casa de Artes Paquetá**. Ilha de Paquetá, 2004. Disponível em: <<http://www.ilhadepaqueta.com.br/casadeartes/>>. Acesso em: Maio 2015.

CCR BARCAS. Linhas, horários e tarifas. CCR Barcas, 2014. Disponível em: <<http://www.grupoccr.com.br/barcas/linhas-horarios-tarifas>>. Acesso em: Junho 2015.

CHANDRALAL, L.; VALENZUELA, F.-R. Exploring Memorable Tourism Experiences: Antecedents and Behavioural Outcomes. **Journal of Economics, Business and Management**, v. 1, p. 177-181, Maio 2013.

FAULKES, P.; RITCHIE, B.; FLUKER, M. **Cycle Tourism in Australia: An investigation into its size and scope**. Sustainable Tourism CRC. Brisbane. 2007.

FRAGA, C. LOHMANN, G.; SANTOS, G.; ALLIS, T.. Destinos turísticos e transportes: aspectos teóricos e estado da arte. In: LOHMANN, G.; FRAGA, C.; CASTRO, R. **Transportes e Destinos Turísticos: Planejamento e Gestão**. 1. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2013. Cap. 2, p. 31-61.

GUIA MICHELIN (19--). Rio de Janeiro: Cidade e Estado. Rio de Janeiro: Graphos, 19--. p. 90-91.

HUANG, W.-J. et al. Serendipity and Independent Travel. **Tourism Recreation Research**, p. 169-183, 2014.

ILHA DE PAQUETÁ. Disponível em < <http://www.ilhadepaqueta.com.br/turismo.htm>>. Acessado em maio de 2015.

LAMONT, M. Independent bicycle tourism: A whole tourism systems perspective. **Tourism Analysis**, 2010. 605-620.

MCCAY-PEET, L.; TOMS, E. G.; KELLOWAY, E. K. Examination of relationships among serendipity, the environment, and individual differences. **Information Processing and Management**, London, p. 391-412, 2015. ISSN ISSN.

NTA. NATIONAL TRANSPORT AUTHORITY. **A strategy for the development of Irish Cycle Tourism: Conclusions Report**. Dublin. 2007.

PLOG, S. Why Destination Areas Rise and Fall in Popularity. *Cornell Hotel and Restaurant Administration Quarterly*, p. 13-24, 2001.

POVILANSKAS, R. Tourism Serendipity: Case Study of Peripheral Tourism Region in Rambynas Regional Park. **Annales Geographicae**, v. 43, p. 158-165, 2011.

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO (s.d.). Paquetá Dec. 17555-99. Disponível em <http://www.rio.rj.gov.br/patrimonio/pastas/legislacao/release_paqueta.pdf> Acessado em maio de 2015.

RENNELLA, M.; WALTON, W. Planned Serendipity: American Travelers and the Transatlantic Voyage in the Nineteenth and Twentieth Centuries. **Journal of Social History**, v. 38, p. 365-383, 2004.

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

SHIN, D.-H.; JUNG, J.; CHANG, B.-H. The psychology behind QR codes: User experience perspective. **Computers in Human Behavior**, v. 28, p. 1417-1426, 2012.

SMU. SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO. **Tabela 505**: Extensão das praias, segundo as Áreas de Planejamento, Regiões Administrativas e Bairros. Instituto Pereira Passos. Rio de Janeiro. 2007.

SMU. SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO. **Bairros Cariocas**: Área Territorial do Bairro de Paquetá. Instituto Pereira Passos. Rio de Janeiro. 2014.