

UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE  
FACULDADE DE TURISMO E HOTELARIA  
CURSO DE TURISMO

FERNANDA MONTEIRO LOBÃO DE DEUS

**CICLOTURISMO: ROTEIROS BRASILEIROS**

NITERÓI

2019

FERNANDA MONTEIRO LOBÃO DE DEUS

**CICLOTURISMO: ROTEIROS BRASILEIROS**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Graduação em Turismo da Universidade Federal Fluminense como requisito final para obtenção de título de Bacharel em Turismo.

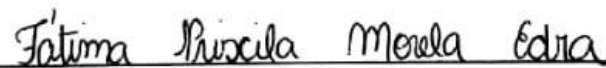
NITERÓI

2019

FERNANDA MONTEIRO LOBÃO DE DEUS

**CICLOTURISMO: ROTEIROS BRASILEIROS**

Trabalho de Conclusão de Curso  
apresentado ao Curso de Graduação  
Turismo da Universidade Federal  
Fluminense como requisito final para  
obtenção de título de Bacharel em Turismo.



Prof.ª Dra. Fátima Priscila Morela Edra



Prof. Dr. Marcello de Barros Tomé Machado



Camila de Almeida Teixeira

Dedico esse trabalho à minha vó, Geni Silva de Deus (*in memoriam*), que foi e sempre será meu exemplo de força e amor.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço primeiramente aos meus pais, que não mediram esforços para investir na minha educação, além de fornecerem todo o apoio e carinho ao longo da minha graduação.

Aos meus amigos, que me acolheram desde o começo da faculdade e construíram uma rede de apoio mútuo, tornando a faculdade mais leve e divertida. Em especial à Letícia Ribeiro e Thaís Martins, que compartilharam de todos os momentos da produção do presente trabalho.

Agradeço também ao meu namorado, Matheus Felinto, que me manteve nos eixos e me ajudou a superar os momentos difíceis, sendo também uma fonte de força e amor.

À Instituição, Universidade Federal Fluminense, pela oportunidade, agradeço também ao corpo docente, que proporcionaram a ampliação dos meus horizontes, de forma acadêmica, profissional e pessoal.

Por fim, porém não menos importante, agradeço à professora Fátima Priscila Morela Edra, que viu potencial em mim e investiu seu tempo e compartilhou seu conhecimento, para que construíssemos nossos projetos, além de construirmos uma relação pessoal.

A todos que direta ou indiretamente fizeram parte da minha formação, agradeço.

## RESUMO

O cicloturismo é um segmento ascendente no Brasil, possuindo rotas e praticantes em diversos lugares do país. Devido a isso, foi realizado estudo sobre como essa atividade se desenvolve no país, identificou-se roteiros e se desenvolveu modelo de pesquisa visando compreender especificidades dos cicloturistas nas respectivas rotas nacionais. Para levantamento de dados do referencial teórico foi realizada pesquisa bibliográfica nas bases de dados SciELO e CAFE e, para a produção da pesquisa para mapeamento dos roteiros nacionais e com especificidades dos cicloturistas, sites diversos, por meio de metodologia de pesquisa com natureza qualitativa, semi estrutura. Os resultados mostraram que o cicloturista nacional busca a experiência turística, grandemente influenciada pelo contato com a paisagem das rotas, rodeado de liberdade. Suas especificidades se relacionam com diversas variáveis, como o transporte até as roteiros, a localização dos destinos escolhidos, até sua origem, variando entre os advindos das capitais dos seus estados ou não. A amostra obtida possibilitou visualizar indicadores da atividade, permitindo novos e maiores estudos sobre o segmento, com potencial de se expandir cada vez mais.

**Palavras-chave:** Cicloturistas; Perfil; Nacional; Roteiros.

## **ABSTRACT**

Cycletourism can be seen as a growing segment in Brazil, having routes and practitioners in several places of the country. Due to this, a study was carried out on how this activity develops in the country, routes were identified and a research model was developed in order to understand the specific specificities of the cycletourists in the respective national routes. For data collection of the theoretical reference, a bibliographic research was carried out in the SciELO and CAFE databases and, for the mapping the national itineraries and with the specifics of the cycletourists, several sites, through a qualitative, semi-qualitative research methodology structure. The results showed that the national cyclist seeks the tourist experience, greatly influenced by the contact with the landscape of the routes, surrounded by freedom. Its specificities are related to several variables, such as the transportation to the routes, the location of the chosen destinations, to their origin, varying between those coming from the capitals of their states or not. The sample obtained made it possible to visualize activity indicators, allowing new and larger studies on the segment, with potential to expand more and more.

**Key-words:** Cycletourists; Profile; National; Routes

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Palavras-chave e resultados.	16
Figura 2	Artigos nacionais selecionados na base CAFE sobre Cicloturismo.	18
Figura 3	Artigos nacionais sobre Cicloturismo encontrados no Scielo.	18
Figura 4	Publicações nacionais selecionadas nas bases CAFE e Scielo, quadriênio 2013/2016.	19
Figura 5	Artigos internacionais encontrados no CAFE com o termo Cycle Tourism.	21
Figura 6	Eixos temáticos dos artigos nacionais.	24
Figura 7	Eixos temáticos dos artigos internacionais.	24
Figura 8	Segmentação turística nos artigos internacionais.	25
Figura 9	Requisitos gerais para organizações de cicloturismo.	27
Figura 10	Mapa do circuito Vale Europeu.	30
Figura 11	Estado de Minas Gerais e Região do Circuito com cidades.	31
Figura 12	Rotas indicadas no site do Clube de Cicloturismo do Brasil (CCB).	31
Figura 13	Circuitos de Cicloturismo no Brasil.	32
Figura 14	Rotas cicloturísticas encontradas e respectivas fontes.	34
Figura 15	Artigos/documentos sobre perfil do cicloturista.	37
Figura 16	Artigos/documentos sobre perfil do cicloturista internacional.	39
Figura 17	Resumo das pesquisas sobre perfil do cicloturista.	42
Figura 18	Pergunta filtro do formulário.	45
Figura 19	Número de respondentes por estado da federação.	47
Figura 20	Faixa etária dos cicloturistas por sexo.	49
Figura 21	Uso diário de bicicleta, por idade, entre os respondentes que praticam cicloturismo.	50
Figura 22	Nível acadêmico dos respondentes.	51
Figura 23	Resultados numéricos em relação aos critérios de motivação.	52
Figura 24	Resultados dos critérios – Frequência Acumulada.	53
Figura 25	Nuvem de palavras sobre outras motivações para o Cicloturismo.	54
Figura 26	Local para busca de informações sobre rotas cicloturísticas.	55
Figura 27	Transporte utilizado para chegar ao(s) roteiro(s).	56
Figura 28	Forma de viagem.	57
Figura 29	Bicicleta utilizada.	58
Figura 30	Meios de hospedagem utilizado(s).	59
Figura 31	Média de dias utilizados pelos cicloturistas para percorrerem roteiros.	60
Figura 32	Média de horas pedaladas diariamente pelos cicloturistas.	60
Figura 33	Realização dos roteiros completos ou em parte.	61
Figura 34	Alimentação durante os percursos	62
Figura 35	Roteiros citados pelos respondentes como percorridos.	64
Figura 36	Origem dos respondentes, estados e regiões.	67



Figura 37	Roteiros mais praticados por respondentes de SC e SP.	69
Figura 38	Origem dos cicloturistas das rotas mais praticadas.	71

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>11</b>
<b>1. ARTIGOS (INTER)NACIONAIS SOBRE CICLOTURISMO</b> .....	<b>15</b>
1.1 Pesquisas Nacionais.....	16
1.2 Pesquisas internacionais.....	20
1.3 Discussão dos dados.....	23
<b>2. CICLOTURISMO E ROTEIROS NO BRASIL</b> .....	<b>27</b>
2.1 Rotas de Cicloturismo .....	29
2.2 Comparativo entre as rotas nacionais.....	33
2.3 Perfil do Cicloturista: pesquisas e dados.....	36
2.3.1 Pesquisas e Dados Nacionais .....	37
2.3.2 Resultados Internacionais.....	39
2.3.3 Retomando os Resultados.....	41
<b>3. PESQUISA SOBRE AS ESPECIFICIDADES DOS CICLOTURISTAS EM ROTEIROS NO BRASIL</b> .....	<b>43</b>
3.1 Procedimentos Metodológicos.....	44
3.2 Resumo das respostas.....	46
3.2.1 Sobre Você.....	46
3.2.2 Motivação para o cicloturismo .....	51
3.2.3 Preparando a Viagem.....	54
3.2.4 A Viagem .....	57
3.2.5 Rotas de Cicloturismo Nacionais.....	62
<b>3.3 Cruzamentos de dados</b> .....	<b>66</b>
3.3.1 Origem x roteiros.....	66
3.3.2 Especificidades dos principais roteiros .....	70
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	<b>73</b>
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	<b>75</b>
<b>APÊNDICE</b> .....	<b>80</b>

## INTRODUÇÃO

Para entender o segmento do Cicloturismo e como ele se consolidou, é necessário compreender as alterações e evoluções do cenário que o segmento se encontra inserido no espaço social. A intensa urbanização e expansão urbana é uma tendência mundial, as cidades crescendo cada vez mais, tornando a qualidade de vida dos moradores fragilizada. Conseqüentemente, quanto maior a quantidade de pessoas, maior a quantidade de carros, pois a cidade se torna um ambiente complexo, com um império automobilístico, acarretando uma turbulência social (ARAÚJO; CÂNDIDO, 2014).

No caso do Brasil, por exemplo, os governos vigentes nos anos de 50 a 60, fomentaram o setor de transportes, especificamente o setor rodoviário. Os governos seguintes continuaram com o investimento no setor, gerando um crescimento acima do necessário no transporte rodoviário, ocupando espaços dos outros modais, que devido às dimensões continentais do país, poderia desenvolver um sistema mais coeso (BARAT, 2007 apud PEREIRA; LESSA, 2011).

Com esse cenário instaurado, um rodoviarismo exacerbado, as cidades cada vez mais cheias de pessoas e carros, políticas de mobilidade urbana foram desenvolvidas. No Brasil, visando enfrentar o desafio de apresentar soluções para o tráfego de 3,5 milhões de novos veículos circulando pelas vias urbanas do país, foi desenvolvida a Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU (BRASIL, 2013).

O transporte é um importante instrumento de direcionamento do desenvolvimento urbano das cidades. A mobilidade urbana bem planejada, com sistemas integrados e sustentáveis, garante o acesso dos cidadãos às cidades e proporciona qualidade de vida e desenvolvimento econômico (2013. Pg 5).

Dentre as diretrizes da PNMU é enfatizada a necessidade de integração com as demais políticas urbanas e a priorização dos modos não motorizados e do transporte público coletivo (BRASIL, 2013). Nesse contexto, o uso da bicicleta é incentivado como forma de desafogar as ruas e trazer qualidade de vida à sociedade.

Na PNMU (BRASIL, 2013), o transporte é visto como instrumento do desenvolvimento urbano, onde seu planejamento visa integração e sustentabilidade

dos modais, proporcionando o acesso e qualidade de vida aos cidadãos. Com os ambientes urbanos estruturados, as possibilidades e desejos de consumir esses espaços de diferentes formas se desenvolvem cada vez mais. E, nesse cenário favorável, a apropriação das cidades e de seus atrativos se relaciona diretamente com a mobilidade urbana e o turismo, já que uma das bases do turismo é o deslocamento (SANTOS; CAMPOS; ALVES, 2016).

De Carvalho (2016) entende a mobilidade urbana dentro de um campo sustentável, onde esta se refere à promoção do equilíbrio entre as necessidades humanas e a relação com o caos urbano. A relação com a ciclomobilidade e o cicloturismo se dá por meio do atendimento das necessidades da sociedade em geral e, visando à qualidade para o todo, estimula o uso da bicicleta, tendo reflexos no cicloturismo. Com demandas por melhores e maiores condições urbanas, o cicloturismo encontra um terreno mais propício para se desenvolver.

Assim, a ciclomobilidade está inserida na mobilidade urbana, por meio de um planejamento integrado e sustentável, garantindo rotas cicláveis aos adeptos da bicicleta, tais como ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas<sup>1</sup>, sinalização entre outras estruturas. Com o desenvolvimento da ciclomobilidade, fica mais perceptível o cenário no qual o cicloturismo começa a se desenvolver.

Segundo Gehl (2013), é importante que o planejamento em relação ao tráfego de bicicletas esteja alinhado ao planejamento geral de transportes. Com a possibilidade de integrar as bicicletas aos diversos modais nos ambientes urbanos, as condições para pedalar se tornam mais amplas. Com isso, o desenvolvimento do cicloturismo encontra terreno mais adequado.

Para depreender o fenômeno turístico, mais especificamente o segmento Cicloturismo, o Ministério do Turismo – MTur (2010) define o cicloturismo como “atividade de turismo que tem como elemento principal a realização de percursos com o uso de bicicleta, que pode envolver pernoite”. Apesar de a definição ser advinda da maior instância do turismo brasileiro, ainda é superficial, não contemplando todas as questões necessárias para a compreensão desse fenômeno, lacuna que é objetivada no decorrer do presente trabalho.

---

<sup>1</sup> Ciclovias: via voltada para os ciclistas, nesta há uma separação física isolando os ciclistas dos demais veículos. Ciclofaixa: faixa pintada da rua/avenida reservada aos ciclistas. Ciclorrota: rota ou trechos (sinalizados ou não), que representam a rota recomendada aos ciclistas.

Para Soares (2010), o cicloturismo pode ser visto como uma modalidade de viagem turística, usando a bicicleta como meio de transporte geralmente em estradas secundárias e caminhos de interior, vivenciando o trajeto, se relacionando com as pessoas. Para o autor, o cicloturismo se insere numa modalidade de turismo que se articula com outras modalidades, sendo elas o Ecoturismo, o Turismo Rural, o Turismo de Aventura, o Turismo Cultural e o Gastronômico. Apesar de ser uma definição mais completa que a do MtTur, ainda limita o conceito à ambientes naturais, desconsiderando o Cicloturismo Urbano<sup>2</sup>, por exemplo.

Visando preencher as lacunas conceituais acima denotadas, um conceito construído por Santos, Campos e Alves (2016) amplifica a visão desse segmento turístico:

É certo que o cicloturismo pode ser praticado em zonas urbanas ou rurais desde que inclua o ciclismo e o turismo, uma vez que o objetivo dessa prática é permitir ao cicloturista conhecer outras culturas, experimentar e descobrir novos destinos mediante a atividade física sobre a bicicleta. (2016, Pg. 1817).

Neste conceito, os autores aumentam as áreas de prática da atividade, enfatizando a possibilidade de ser realizada tanto em áreas urbanas como rurais. Vale ressaltar também a importância dada às trocas culturais realizadas no decorrer da atividade, e o desejo de conhecer novos lugares.

O Brasil possui praticantes e rotas de cicloturismo, sendo ainda um destino discreto. Contudo, nota-se aumento do interesse sobre a temática, já que o país vem recebendo cada vez mais eventos de grande porte para o debate da ciclomobilidade e do cicloturismo. A cidade do Rio de Janeiro, no ano de 2018, sediou o maior evento de bicicleta do mundo: O Velocity. O presidente da Federação Europeia de Ciclismo (ECF), Manfred Neun, afirmou que, ao decidirem que trariam uma edição para a América do Sul, o Rio de Janeiro foi uma excelente opção (EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION, 2018).

Outro grande evento que ocorreu no Rio de Janeiro no ano de 2018 foi o Bicicultura - Encontro Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta e Cicloativismo. Este acontece anualmente, tendo como objetivo promover o uso da bicicleta em todas as suas vertentes (BICICULTURA 2018, 2018). O tema da edição foi “O uso da bicicleta

---

<sup>2</sup> A prática do cicloturismo dentro das grandes cidades, no ambiente urbano.

e seu impacto na vida cotidiana”, onde diversas rodas de conversas foram ministradas.

Saindo do eixo do Estado do Rio de Janeiro, no ano de 2018 também ocorreu o 17º Encontro Nacional de Cicloturismo, do dia 31 de maio a 3 de junho, em Campos do Jordão, São Paulo. Palestras, pedaladas e confraternização dos cicloturistas marcaram o evento (CCB, 2018).

O cicloturismo é um segmento em ascensão, se manifestando em diversos lugares do mundo, principalmente na Europa, tendo diversas organizações e instituições, rotas e pesquisas. No Brasil, existem poucos roteiros, com destaque ao Circuito do Vale Europeu, em Santa Catarina (CIRCUITO VALE EUROPEU CATARINENSE, 2016).

Dado o cenário em relação à mobilidade urbana no Brasil, torna-se interessante estudo sobre o cicloturismo.

Como maior fator motivacional para a escolha da temática se baseia no fato de ser bolsista do Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica, do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - PIBIC/CNPq, onde são desenvolvidos estudos sobre o cicloturismo na esfera nacional e internacional. São realizados levantamentos de dados, pesquisas e debates acerca do segmento, visando contribuir academicamente e, a posteriori, com a possibilidade de estar inserida nesse mercado após a graduação.

Devido ao interesse do segmento de Transportes, advindo anteriormente à faculdade, a possibilidade de produzir sobre o assunto pode abrir um caminho para o viés mercadológico. Seja no sentido comercial ou acadêmico, o cicloturismo é um eixo de identificação pessoal, satisfazendo as ambições estabelecidas. Além disso, a produção do presente trabalho pode posteriormente contribuir para maior sensibilização da sociedade acerca da temática, trazendo maiores investimentos econômicos para o presente campo de estudo.

De forma geral, o presente trabalho tem como objetivos analisar as publicações acadêmicas sobre o tema, identificar roteiros existentes no território nacional e conhecer as características daqueles que praticam a atividade.

Para tanto, este estudo se compõe de diferentes metodologias. Iniciando com pesquisa bibliográfica, para a obtenção de conteúdos e produção dos capítulos 1 e

2, e a pesquisa de natureza qualitativa, semiestruturada, por meio do formulário disponibilizado na ferramenta *Google Forms*.

Assim, o trabalho divide-se em três capítulos. No primeiro, fez-se uma busca de publicações na base de Comunidade Acadêmica Federada (CAFe) e Scientific Electronic Library Online (SciELO) para verificar aspectos que vem sendo pesquisados sobre o tema. No capítulo dois, mostra-se o resultado do levantamento de roteiros cicloturísticos divulgados por órgãos públicos e associações ligadas ao segmento, assim como em *sites* e *blogs* específicos. Dando prosseguimento, o capítulo três apresenta pesquisa desenvolvida com respectivos resultados e análise sobre as especificidades de cicloturistas que percorreram os roteiros levantados anteriormente (capítulo dois). Por fim, as considerações finais sobre o trabalho.

## **1. ARTIGOS (INTER)NACIONAIS SOBRE CICLOTURISMO**

Este capítulo teve como objetivo verificar as produções acadêmicas sobre o segmento de cicloturismo. Para tal, foi realizado levantamento de artigos nacionais e internacionais publicados em duas bases de dados. A primeira, a base da Comunidade Acadêmica Federada, conhecida como CAFE, da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) e, a segunda, a Biblioteca Eletrônica com periódicos científicos, conhecida como SciELO.

O capítulo está dividido em três partes, sendo elas: Pesquisas Nacionais; Pesquisas Internacionais; Discussões dos Dados. A organização dos materiais obtidos foi feita por meio de eixos temáticos estabelecidos pela autora do presente trabalho para que *a posteriori*, as correlações fossem realizadas a partir deste critério. A pesquisa foi realizada no segundo semestre de 2018, tendo aproximadamente quatro meses de duração.

### 1.1 Pesquisas Nacionais

A pesquisa sobre artigos nacionais foi iniciada na base de dados CAFE, utilizando o termo cicloturismo na aba de pesquisa “assunto” e, nas palavras-chave, os termos “cicloturismo”, “cicloturismo + Brasil” e “turismo bicicleta + Brasil”, sendo os dois últimos utilizados no recurso de busca avançada. Foi obtido o número total de 51 resultados, contudo, embora a palavra tenha sido escrita em português, na amostra se encontraram textos em diversos idiomas, como em espanhol, inglês, italiano e português (figura 1).

Figura 1: Publicações nacionais: quantidade e idiomas por palavras-chave.

Palavra- Chave	Idioma	Nº Publicações
<b>Cicloturismo</b>	Português	07
	Espanhol	25
	Inglês	10
	Italiano	02
<b>Cicloturismo + Brasil</b>	Português	04
	Espanhol	03
	Inglês	02
<b>Turismo bicicleta + Brasil</b>	Português	24



Espanhol	-
Inglês	-

Fonte: Elaboração própria.

Na figura 1 se verifica que, embora tenha se encontrado publicações em português ao se utilizar a palavra chave cicloturismo, sua representatividade é maior quando se utilizou a palavra bicicleta. Uma possível hipótese para tal resultado está no fato da bicicleta ser elemento de estudos que contemplam a mobilidade urbana e que, por isso, apresentam mais estudos.

Chama atenção o número de publicações em espanhol ao se utilizar a palavra cicloturismo, pois representam 47% (25), quase a metade do total.

No caso da palavra chave “turismo bicicleta + Brasil”, embora sejam apresentados os idiomas espanhol e inglês, os mesmos não foram representados em quantidades porque se tratavam das mesmas publicações citadas nas palavras-chave anteriores.

Para a adequação dos artigos ao propósito da pesquisa, foram definidos critérios de seleção em relação à atividade do cicloturismo:

- conter descrição sobre cicloturismo;
- arguir sobre questões diretamente relacionadas ao cicloturismo;
- praticar turismo com bicicleta;
- descrever atividades de turismo sobre rodas de bicicleta;
- relacionar o cicloturismo com diferentes áreas de estudo.

Os artigos encontrados que seguissem todos e/ou algum dos critérios, foram revisados e selecionados para a presente produção, atuando como forma de filtro de pesquisa.

Ressalta-se que este tópico objetiva estudar somente os artigos nacionais, mas entende-se que ao acrescentar a palavra Brasil poderiam surgir artigos em outros idiomas que tratassem do segmento em território nacional. Assim, foi realizada a leitura e, em caso de conteúdo pertinente à pesquisa arquivado para análise no tópico que se refere às pesquisas internacionais.

Em relação ao conteúdo dos artigos em português com a palavra chave cicloturismo apenas dois dos onze realmente eram relacionados à cicloturismo, embora em contextos diferentes. O primeiro se refere aos efeitos corporais após a realização do cicloturismo. Enquanto o segundo trata do perfil de cicloturistas. Ademais, os artigos foram publicados em revistas acadêmicas e anos diferentes.

Dentro dos 24 artigos encontrados na palavra chave “turismo bicicleta”, apenas uma publicação seguiu algum dos critérios que englobam o cicloturismo. Na figura 2, apresentam-se os todos os artigos selecionados.

Figura 2: Artigos nacionais selecionados na base CAFE sobre Cicloturismo.

<b>Título</b>	<b>Eixo temático</b>
Alterações Antropométricas Decorrentes de uma Viagem de Cicloturismo.	Saúde
Cicloturistas na Estrada Real: Perfil, Forma de Viagem e Implicações Para o Segmento.	Turismo: Perfil
Aventura e educação na Base Nacional Comum.	Educação

Fonte: Elaboração própria.

Na base da Scielo existem duas formas de realizar a pesquisa, o método integrada e o direcionamento ao Google Acadêmico. Na primeira forma, utilizando os termos “cicloturismo” e “turismo bicicleta”, nenhum resultado foi obtido. Já alterando a pesquisa para o redirecionamento do Google Acadêmico, 52 resultados foram encontrados para o termo cicloturismo acrescido do filtro Brasil.

Apesar do filtro para publicações nacionais, assim como na base CAFE, se apresentaram algumas publicações internacionais na amostra. Após a leitura dos artigos seguindo os critérios definidos, apenas dois puderam ser considerados dentro do segmento cicloturístico (figura 3).

Figura 3: Artigos nacionais sobre Cicloturismo encontrados no Scielo.

<b>Título</b>	<b>Eixo temático</b>
Cicloviagem, Lazer e Educação Ambiental: Processos Educativos Vivenciados na Serra da Canastra.	Educação
A bicicleta e o ciclismo na literatura científica brasileira e suas relações com a educação do corpo.	Educação

Fonte: Elaboração própria.

Os dois artigos seguem eixos temáticos semelhantes, já que ambos se relacionam com a educação. Enquanto o primeiro foca no conceito de cicloviagem e

como essa atividade pode se inserir em processos educativos em relação ao meio ambiente, o segundo foca na bicicleta e no conteúdo científico relacionado a ela.

Ao utilizar o termo “turismo bicicleta”, também com o acréscimo do filtro Brasil, foram encontrados 1.290 resultados. Todavia, o filtro de pesquisa foi pouco eficiente, pois os resultados eram abrangentes à área do Turismo como um todo, onde diversos outros assuntos e segmentos foram contemplados.

Para fins metodológicos, foi definida busca apenas nas dez primeiras páginas de resultados, onde cada página contém uma média de dez publicações. Apesar do grande volume de publicações, no recorte realizado não foi encontrado qualquer produção sobre cicloturismo ou conteúdo que se aproximasse e/ou se relacionasse com a prática da atividade sobre rodas de bicicleta.

A figura 4 apresenta os artigos selecionados ao longo das pesquisas nas bases CAFe e Scielo, com informações sobre a revista em que foi publicado, pontuação QUALIS<sup>3</sup> referente ao quadriênio 2013/2016 na área de Turismo, autores e ano de publicação.

Figura 4: Publicações nacionais selecionadas nas bases CAFe e Scielo, quadriênio 2013/2016.

<b>Título</b>	<b>Eixo temático</b>	<b>Revista</b>	<b>Qualis</b>	<b>Autor(es)</b>	<b>Ano</b>
Alterações Antropométricas Decorrentes de uma Viagem de Cicloturismo	Saúde	Revista Brasileira de Prescrição e Fisiologia do Exercício	B4	LIBERALI, R.; MELLO, G. A; FERREIRA, S. O.	2010
Cicloturistas na Estrada Real: Perfil, Forma de Viagem e Implicações Para o Segmento	Turismo: Perfil	Revista Turismo em Análise	B1	RESENDE, J. C; VIEIRA FILHO, N. A. Q.	2011
Cicloviagem, Lazer e Educação Ambiental: Processos Educativos Vivenciados na	Educação	LICERE - Revista do Programa de Pós Graduação Interdisciplinar em Estudo do Lazer/UFMG	B4	GONÇALVES, L. J; CARMO, C. S; CORRÊA, D.A.	2015

<sup>3</sup> Uma pontuação desenvolvida pela CAPES por meio de um conjunto de procedimentos para estratificação da qualidade da produção dos programas de pós-graduação.

Serra da Canastra					
A bicicleta e o ciclismo na literatura científica brasileira e suas relações com a educação do corpo	Educação	Revista ESPACIOS	B2	PACHECO, C. V.; VELOZO, E. L.	2016
Aventura e educação na Base Nacional Comum	Educação	Ecos – Revista Científica	B2	PEREIRA, D. W.; SEVERINO, A. J.; SANTOS, V. F. S.	2017

Fonte: Elaboração própria.

O intuito inicial era identificar os artigos sobre cicloturismo para verificar respectivos eixos temáticos. No caso das produções brasileiras, o mais comum é sobre educação.

A publicação mais antiga encontrada data de 2010, fato que pode ser justificado pela agenda política na época que acabou por instaurar, em janeiro de 2012, a lei Nº 12.587 denominada Política Nacional de Mobilidade Urbana, tornando-se um marco para as discussões sobre Mobilidade Urbana no país (BRASIL, 2012a).

Em relação às pontuações, no caso dos artigos nacionais, a revista com a maior pontuação possui qualis B1, que garante 70 pontos aos seus escritores, possuindo também revistas com pontuação B2 (55 pontos) e B4 (25 pontos). Porém, nenhum dos artigos foi submetido em revistas com pontuação A1 ou A2 (100 e 85 pontos, respectivamente), talvez tal cenário possa ser explicado pelo fato de ainda não existirem revistas em turismo com tal pontuação.

## 1.2 Pesquisas internacionais

Iniciando as pesquisas por meio da base de dados CAFE, utilizou-se o termo “Cycle Tourism” na aba de pesquisa sem qualquer tipo de filtro e, com isso, o resultado inicial obtido foi de 50.000 resultados. Para otimizar a pesquisa, filtros

foram inseridos, sendo um deles o aparecimento apenas de artigos, e num intervalo de tempo de 2010 a 2018, já que o artigo mais antigo encontrado na pesquisa de produções nacionais datou de 2010.

Apesar da inclusão do filtro supracitado, o número obtido ainda foi expressivo, totalizando 16.614 resultados. Então, utilizou-se a estratégia de selecionar as dez primeiras páginas de resultados e analisar todas as publicações que nelas constavam e que se relacionavam com a temática em questão.

Foram encontrados nove artigos que possuíam os critérios definidos. As páginas da CAFe apresentam cerca de nove resultados por página, então a amostra encontrada pode ser considerada pequena, já que os materiais que realmente se relacionavam com o Cicloturismo foram cerca de 10% de todo material analisado.

Diversos eixos temáticos foram percebidos na leitura dos artigos, contudo, os eixos que mais apareceram foram: infraestrutura, turismo esportivo e experiências. Além destes, o eixo sobre o potencial do cicloturismo apareceu duas vezes nas publicações.

Figura 5: Artigos internacionais encontrados no CAFe com o termo Cycle Tourism.

<b>Título</b>	<b>Eixo temático</b>	<b>Revista</b>	<b>Qualis</b>	<b>Autor(es)</b>	<b>Ano</b>
Unified GIS database on cycle tourism infrastructure	Infraestrutura	Tourism Management	B1	BIL, M; BILOVA, M; KUBECEK, J.	2012
“It’s all about the journey”: women and cycling events	Experiência	International Journal of Event and Festival Management	-	FULLAGAR, S; PAVLIDIS, A.	2012
The logistic product of bicycle destinations	Turismo: oferta turística	Tourism and Hospitality Management	B4	MRNJAVAC, E; KOVACIC, N; TOPOLSEK, D.	2014
Sport cycling tourists’ setting preferences, appraisals and attachments	Experiência, turismo esportivo	Journal of Sport & Tourism	B1	KULCZYCKIA, C; HALPENNY, E. A.	2014
Understanding cycle tourism experiences at the Tour Down Under	Turismo Esportivo, Experiências	Journal of Sport & Tourism	B1	SIPWAY, R; KING, K; SUNNY LEE, I; BROWN, G.	2016
Cycle Tourism in Olt County, Romania. (Re)Discovering Potential of History and Geography for Tourism	Turismo: Potencial cicloturismo;	IDEAS	-	MIONEL, V; MIONEL O.	2016

Intention of Mountain Bikers to Return	Turismo Esportivo;	South African Journal for Research in Sport, Physical Education and Recreation	-	KRUGER, M; HALLMANN, K; SAAYMAN, M.	2016
Regenerating small and medium sized stations in Italian inland areas by the opportunity of the cycle tourism, as territorial infrastructure	Turismo: Potencial cicloturismo; Infraestrutura	City, Territory and Architecture	-	MOSCARELLI, R; PILERI, P; GIACOMEL, A.	2017
Ecomuseums (on Clean Energy), Cycle Tourism and Civic Crowdfunding: A New Match for Sustainability?	Turismo sustentável;	MDPI - Jornais de Acesso Aberto	-	SIMEONI, F; DE CRESCENZO, V.	2018

Fonte: Elaboração própria.

Com os resultados obtidos em relação à pesquisa em inglês, se percebe que as revistas internacionais não se distanciam das nacionais em relação às pontuações. A pontuação mais alta também foi B1, além do fato de que muitas pontuações não foram encontradas. A inexistência de artigos pontuados em revistas A1 e A2 sugere questionar os motivos para tal, seria o assunto considerado novo? Ou então, considerado desinteressante academicamente? Diversas suposições podem ser feitas.

Passando para a base Scielo, a primeira busca utilizou o termo “*Cycle Tourism*”. Porém nenhum resultado foi obtido, tanto na pesquisa geral como dentro do filtro de Ciências Sociais.

Alterando o filtro para a pesquisa por meio do Google Acadêmico, também utilizando o termo “*Cycle Tourism*”, aproximadamente 5.020 resultados foram encontrados. A análise proposta de verificar as 10 primeiras páginas foi novamente realizada. Contudo, nenhum material propriamente se referia à Cicloturismo, o termo *Cycle* usado trouxe resultados referentes à sua tradução literal, ciclo. E, devido a esse conceito, os resultados se referiam ao ciclo de vida dos mercados, dos destinos e do turismo em si.

Como uma nova estratégia dentro da base de dados Scielo e Google Acadêmico, o termo *Cycle Tourism* foi deixado de lado, sendo utilizado os termos “*Tourism* e *Bike*”. Utilizando o recurso *and* do Scielo, os resultados apresentados

contaram com ambos os termos em seus resultados. Inicialmente, foram obtidos 134 resultados, e após o filtro de produções a partir de 2010 até 2018, o número de produções obtidas foi de 112 resultados. Novamente, nenhum resultado específico sobre Cicloturismo foi encontrado. Em alguns artigos, o segmento aparecia, mas dentro de outros eixos temáticos, como por exemplo ecoturismo e uso de energia, ou então relacionado apenas como modal, se referindo aos transportes de forma geral.

Como última estratégia para obtenção de materiais, foram utilizados os termos “*Tourism and Bike and Bicycle*”, já que esses termos podem ser sinônimos de bicicleta. Foram encontrados 27 resultados, e com a inclusão do filtro temporal, para selecionar produções a partir de 2010, 23 resultados foram apresentados. Após verificar todas as publicações apresentadas, foi possível inferir que nenhuma delas se adequaria e/ou se relacionava com os critérios adotados.

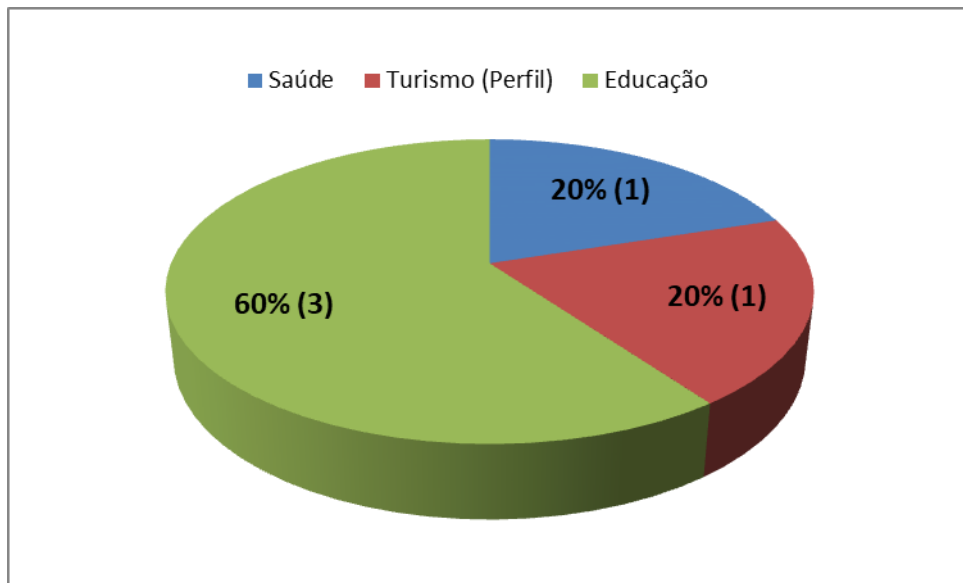
### **1.3 Discussão dos dados**

O levantamento dos artigos nacionais e internacionais em separado possibilitou observar a diferença do ponto de vista do segmento, por meio dos eixos temáticos percebidos. Devido a isso, torna-se importante realizar uma comparação. O total de artigos pesquisados foi de 14, sendo cinco nacionais e nove internacionais.

Relembra-se que na pesquisa nacional apareceram artigos em outros idiomas (espanhol, inglês e italiano). Com exceção dos artigos em inglês, os demais não foram analisados devido ao desconhecimento do idioma.

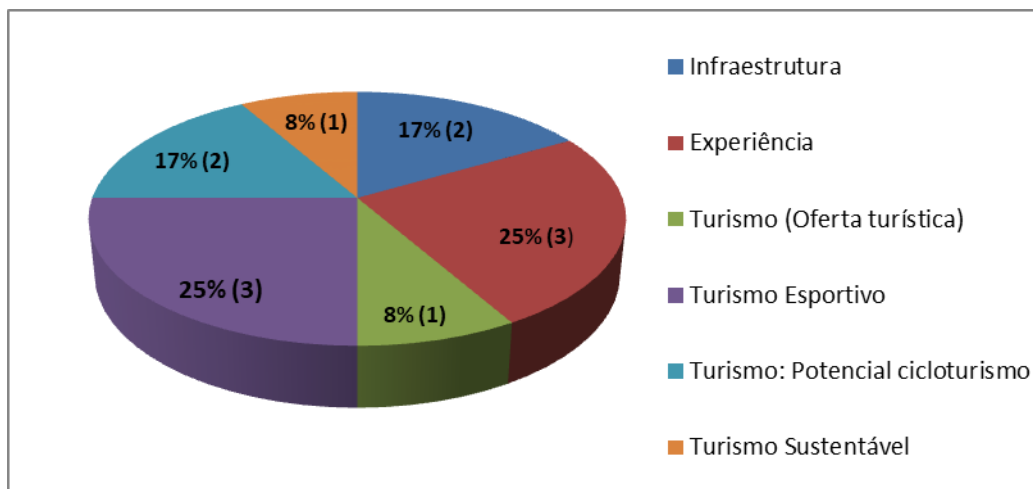
No que se refere aos eixos temáticos, nos artigos nacionais foram observados três e, nos internacionais, seis. Mas nenhum deles é comum. Nas figuras 6 e 7, os resultados são expostos para fins de observação e comparação.

Figura 6: Eixos temáticos dos artigos nacionais.



Fonte: Elaboração própria.

Figura 7: Eixos temáticos dos artigos internacionais.



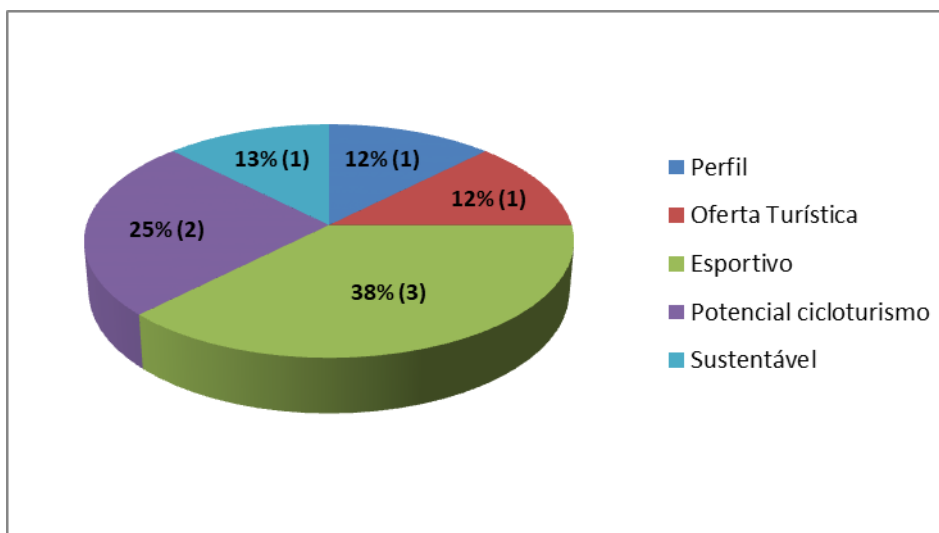
Fonte: Elaboração própria.

Nos artigos nacionais, o eixo temático mais comum se refere à educação, enquanto nos artigos internacionais, há maior variedade com destaque para o turismo esportivo e a experiência, ambos com três artigos (25%). Nos artigos em inglês o uso da bicicleta se associa ao turismo esportivo, no Brasil, o segmento ainda é visto de forma mais teórica.



Pensando em segmentação turística, os artigos nacionais não possibilitaram tal adequação, mas nos artigos internacionais foi possível observar cinco áreas de predominância (Figura 8).

Figura 8: Segmentação turística nos artigos internacionais.



Fonte: Elaboração própria.

Na figura 8 se nota que o segmento turístico mais presente nos artigos é o turismo esportivo (38%, três artigos), mas também em estudos de potencial do segmento cicloturístico, com duas publicações (25%).

Apesar do número de publicações internacionais ser mais expressivo do que as publicações nacionais, a dificuldade em encontrar materiais denota a amplitude de termos que podem se referir ao cicloturismo internacionalmente. Com a utilização de termos chave, por exemplo, trouxeram resultados distintos, onde a minoria se refere propriamente ao segmento.

Em relação às publicações, tanto nacionais quanto internacionais, surge o questionamento em relação à diferença do contexto acadêmico e a situação do cicloturismo. Estariam os estudos desse fenômeno turístico mais atrasados do que a própria atividade? Essa possibilidade de pesquisa não será aprofundada, podendo ser o foco de estudos futuros.

O cicloturismo se apresenta como uma atividade dinâmica, envolve diversos elementos, tais como atrativos, infraestrutura, roteiros, serviços, pessoas e mobilidade. Trata-se de uma prática versátil e que pode se adequar a distintos espaços, seja em território urbano ou não.

No próximo capítulo buscar-se-á realizar um mapeamento de roteiros cicloturísticos existentes no Brasil.

## 2. CICLOTURISMO E ROTEIROS NO BRASIL

Poucas foram as informações encontradas sobre o início das práticas relacionadas à cicloturismo no Brasil. Uma das principais organizações não governamentais relacionadas ao cicloturismo nacional é o Clube de Cicloturismo do Brasil (CCB). Esta, por sua vez, considera que todo uso da bicicleta com finalidade de lazer e observação pode ser considerado cicloturismo. Com isso, especula-se que o cicloturismo nacional pode ter começado com as primeiras bicicletas que desembarcaram no Brasil, no início do século passado, no Rio de Janeiro (CCB, S.D.).

Pensando em maiores instâncias relacionadas a esse segmento turístico, a Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT - desenvolveu, em julho de 2007, manual técnico para o desenvolvimento do cicloturismo, visando a qualidade e a segurança. Esta Norma, que não possui valor normativo, estabelece requisitos básicos e cruciais para a operação segura da atividade de cicloturismo, com parâmetros de controle da qualidade e segurança, tanto por parte dos praticantes como para os prestadores deste serviço (ABNT, 2007).

Em seus requisitos gerais, a Norma define que o produto turístico em questão deve ser planejado e fornecido visando segurança de todas as partes envolvidas, sendo essas os clientes, condutores e prestadores de serviços (ABNT, 2007). Dentre as diversas diretrizes que compõem a Norma, os requisitos gerais em relação à organização responsável pela operação podem ser observados na figura 9:

Figura 9: Requisitos gerais para organizações de cicloturismo.

Assegurar que os condutores atendam aos requisitos de qualificação definidos nesta Norma;
Manter registro da manutenção das competências dos condutores;
Assegurar que todo serviço contratado a terceiros, que afete a qualidade e a segurança do produto turístico, atenda aos requisitos desta Norma e a outros que a própria organização estabeleça;
Assegurar-se de maneira planejada que os recursos e meios necessários para a realização da atividade que impactam a segurança estejam disponíveis no momento e local previstos;
Respeitar as limitações de uso e os instrumentos de gestão existentes para o ambiente visitado;
Adotar os planos de uso e zoneamento ecológico disponíveis quando o atrativo estiver em Unidade de Conservação (UC) ou em áreas com alguma categoria de restrições ambientais;

Assegurar que sejam disponibilizadas informações necessárias ao processo de tomada de decisão antes da formalização da compra, atendendo aos requisitos da ABNT NBR 15286.

Fonte: Adaptado de ABNT, 2018.

Apesar do material produzido pela ABNT possuir diversas informações e diretrizes, a não obrigatoriedade da Norma torna o segmento ainda superficial no seu decorrer. Muitas empresas que vendem o cicloturismo podem desconsiderar estas informações e desenvolver serviços de baixa qualidade e segurança.

Em relação ao MTur, maior instância de turismo no Brasil, encontrou-se discurso que considerava pouco expressivo o número de ciclovias e ciclofaixas (2.500 km) no país comparando aos 75 milhões de bicicletas existentes no mesmo período. Visando minimizar esse cenário, o MTur investiu, no ano de 2012, R\$ 20,2 milhões na construção de ciclovias em diversos municípios, sem explicitar quais, com o intuito de fomentar o cicloturismo (BRASIL, 2012a).

Ainda sobre Cicloturismo, no site do MTur, foram encontradas apenas notícias sobre rotas e circuitos, características em relação às paisagens e experiências de praticantes.

Além disso, relato de Brasil (2012a) informava que o MTur havia produzido material visando auxiliar o poder público, empresários e gestores do setor na formatação de roteiros de cicloturismo denominado "Manual de Incentivo e Orientação para Municípios Brasileiros: Circuitos de Cicloturismo", contudo, não se encontra mais disponível para acesso *on line*.

Entende-se que o Governo ainda vê o cicloturismo basicamente sob o viés de rotas e infraestrutura voltadas para o transporte, mais especificamente as ciclovias e ciclofaixas, deixando de lado características que são parte do segmento, como as trocas culturais, o tempo de percurso, com quem se viaja ou visita, o tipo de bicicleta, entre outros.

Para complementar a percepção de que o cicloturismo ainda é visto como segmento pouco valorizado, no Plano Nacional de Turismo (2018-2022), denominado "Mais emprego e renda para o Brasil", não há qualquer menção à cicloturismo, nem mesmo às bicicletas (BRASIL, 2018). Em suas diretrizes, o cicloturismo poderia estar incluído tanto no incentivo à inovação como na promoção

da sustentabilidade, assim como em estratégias para estimular o turismo como um todo.

Apesar do conteúdo sobre o cicloturismo não ser tão consolidado quanto outros seguimentos, o Brasil possui diferentes rotas para a prática da atividade sobre rodas. No tópico a seguir, os resultados obtidos por meio de diferentes fontes de informação.

## **2.1 Rotas de Cicloturismo**

O governo brasileiro acredita que o cicloturismo é uma opção para turistas no país. Em reportagem publicada em dezembro de 2017, foram elencados lugares com potencial para a prática de rotas e circuitos, sendo elas: Santos, cidade litorânea com ótima estrutura para ciclismo urbano; a cidade de Afuá, no Pará, onde não há carros na cidade e todo o transporte urbano se faz por bicicletas e a Costa do Descobrimento, na Bahia, onde os ciclistas podem explorar de bicicleta a região da Rota do Descobrimento, que vai de Prado a Santa Cruz Cabrália (GOVERNO DO BRASIL, 2007).

Entretanto, os circuitos e rotas brasileiras vão além dos supracitados. O primeiro roteiro brasileiro planejado para o cicloturismo é o chamado Circuito Vale Europeu. Este projeto foi desenvolvido por meio da prefeitura de Santa Catarina, agregando a região turística Vale das Águas e o Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí (CIRCUITO DO VALE EUROPEU, 2016). Na figura 10, apresentam-se as cidades contempladas neste Circuito.

Figura 10: Mapa do circuito Vale Europeu.



Fonte: Circuito Vale Euro, 2018

As cidades citadas no mapa são as integrantes do roteiro denominado “Passeio de Bicicleta pelas cidades integrantes do Circuito”. Esse roteiro tem a duração de sete dias, passando por nove cidades, possuindo uma dificuldade nível três, numa escala até cinco (CIRCUITO DO VALE EUROPEU, 2016). O início do circuito é na cidade de Timbó (Santa Catarina) e segue uma média de 50 km por dia, passando também por Pomerode, Indaial, Ascurra, Apiúna, Rodeio, Benedito Novo, Doutor Pedrinho e Rio dos Cedros (CIRCUITO DO VALE EUROPEU, 2016).

A organização do roteiro fornece guia com mapas, planilha de orientação e demais informações necessárias para a viagem. Possui também um passaporte, carimbado nos hotéis e estabelecimentos turísticos parceiros do circuito, fornecendo assim estrutura para toda a atividade.

Um segundo roteiro estruturado e reconhecido pelo Governo do Brasil é a Volta das Transições. O nome desse roteiro se dá devido às constantes modificações percebidas no trajeto, de clima e relevo, altitude, biomas e a diversidade cultural e histórica que se apresenta nesse trajeto. Esse roteiro perpassa

todos os municípios do Circuito Serras de Ibitipoca (VOLTA DAS TRANSIÇÕES, 2016).

Figura 11: Estado de Minas Gerais e Região do Circuito com cidades.



Fonte: Volta das Transições, 2018.

A Volta das Transições é dividida em sete etapas, sendo cada uma delas com início ou término em pontos que oferecem apoio logístico como hospedagem, alimentação e alguns pontos de assistência técnica (VOLTA DAS TRANSIÇÕES, 2016).

Além das duas rotas citadas anteriormente reconhecidas pelo governo brasileiro, o CCB divulga mais sete rotas sinalizadas e que possuem informações aos praticantes (figura 12).

Figura 12: Rotas indicadas no site do Clube de Cicloturismo do Brasil (CCB).

<b>Rotas</b>	<b>Estados</b>
Circuito das Araucárias	Santa Catarina
Circuito Costa Verde & Mar	Santa Catarina
Circuito Vale Europeu	Santa Catarina
Serra da Mantiqueira	Minas Gerais e Rio de Janeiro

Serra da Canastra	Minas Gerais
Salesópolis - Caraguá / Estrada da Petrobrás	São Paulo
Sertão Nordestino	Piauí, Rio Grande do Norte e Paraíba

Fonte: Elaborado a partir CCB, 2018.

Para melhor visualização, as rotas em questão foram marcadas num mapa do Brasil, com as divisões das regiões e dos Estados. Em verde, a Região Norte, em azul, a Região Nordeste, em roxo, a Região Centro-oeste, em vermelho, a Região Sudeste e em amarelo, a Região Sul. Os pontos brancos denotam a presença de rotas no Estado, enquanto os pontos interligados representam circuitos que perpassam por dois Estados.

Figura 13: Circuitos de Cicloturismo no Brasil.



Fonte: Elaboração própria.

A figura 13 possibilita visualizar pequena concentração do Cicloturismo na Região Sul, mais especificamente em Santa Catarina (SC), uma pequena concentração na Região Sudeste, nos estados de São Paulo (SP), Rio de Janeiro



(RJ) e Minas Gerais (MG), e na Região Nordeste (Piauí - PI, Rio Grande do Norte - RN e Paraíba - PB). Dadas as dimensões do Brasil, o número é pouco expressivo, tendo potencial para desenvolver o segmento em todas as regiões do país. Além do mais, não há informações sobre a possibilidade de ligação entre as rotas, nem se é possível começar uma rota e parar no meio, ou em outro ponto sem ser o seu final.

Para ampliar a visão acerca do Cicloturismo no Brasil, pesquisa foi realizada nos sites das secretarias de turismo dos estados brasileiros, buscando por informações sobre cicloturismo e rotas de cicloturismo. Dentre páginas fora do ar e/ou conteúdos não encontrados, em cinco Estados foram verificados materiais relacionados à cicloturismo e rotas: Bahia (BA), Espírito Santo (ES), Rio de Janeiro (RJ), Rio Grande do Sul (RS) e Santa Catarina (SC).

Na BA e no ES apenas uma reportagem relacionada à temática foi encontrada, apresentando conteúdo sobre rotas. No RJ, três reportagens foram encontradas e no RS, duas reportagens. Em SC, teve-se o resultado mais expressivo, foram encontrados mais de cinco resultados, entre os quais: materiais diversos, reportagens sobre cicloturismo, notícias sobre a implementação do segmento, eventos e as rotas propriamente ditas.

A partir dos dados encontrados, tanto pelo governo brasileiro, CCB e secretarias de turismo, viu-se que Santa Catarina se destacou, se mostrou à frente dos demais Estados em relação ao segmento, podendo ser considerada referência nacional.

## **2.2 Comparativo entre as rotas nacionais**

No tópico anterior foi realizado levantamento de rotas de cicloturismo no Brasil, utilizando o MTur, Secretarias de Turismo e o CCB como fontes de informação. Todavia, existem outras formas de obtenção de dados. Ao pesquisar por rotas de Cicloturismo, diversos *blogs* e *sites* foram encontrados com rotas ainda não vistas nas fontes anteriores.

Devido a isso, um quadro foi produzido (figura 14) com as rotas visualizadas no tópico anterior acrescidas das rotas encontradas em *blogs* e *sites*. Assim, tornou-

se possível visualizar quais rotas são comuns entre as fontes. Ressalta-se que a organização da figura está na ordem alfabética dos Estados Brasileiros.

Figura 14: Rotas cicloturísticas encontradas e respectivas fontes.

Roteiro	MTur	Secretarias Estaduais	CCB	Sites e Blogs
<b>Alagoas</b>				
- Caminhos do Imperador	Não	Não	Não	Sim
<b>Bahia</b>				
- Costa do Descobrimento, Rota do Descobrimento	Sim	Sim	Não	Sim
<b>Minas Gerais</b>				
- Caminho da Luz;	Não	Não	Sim	Sim
- Serra da Mantiqueira (MG e RJ);	Não	Não	Sim	Sim
- Serra da Canastra	Não	Não	Sim	Sim
- Serra do Espinhaço (MG e BA)	Não	Não	Não	Sim
- Serra da Canastra	Não	Não	Não	Sim
- Estrada Real	Não	Não	Não	Sim
- Serra da Mantiqueira de Monte Verde (MG) a Mauá (RJ)	Não	Não	Não	Sim
- Trans Mantiqueira e travessia pela Serra da Mantiqueira	Não	Não	Não	Sim
- Caminho dos Diamantes	Não	Não	Não	Sim
<b>Pará</b>				
- Cidade de Afuá	Sim	Não	Não	Não
<b>Piauí</b>				
- Arqueologia do Sertão	Não	Não	Não	Sim
<b>Rio de Janeiro</b>				
- Roteiro em Búzios	Não	Sim	Não	Não
<b>Rio Grande do Sul</b>				
- Cicloturismo da Ponte	Não	Sim	Não	Não
- Vale dos Vinhedos	Não	Não	Não	Sim
- Parque Nacional de Aparados da Serra, Serra Geral e São Joaquim (RS/SC)	Não	Não	Não	Sim
<b>Santa Catarina</b>				
- Circuito do Vale Europeu;	Não	Sim	Sim	Sim
- Regiões Turísticas	Não	Sim	Não	Não
- Circuito das Araucárias	Não	Não	Sim	Sim
- Circuito Costa Verde & Mar de Cicloturismo	Não	Não	Sim	Sim

<b>Santos</b>				
- Ciclismo urbano	Sim	Não	Não	Não
<b>São Paulo</b>				
- Salesópolis: Caraguá/Estrada da Petrobrás	Não	Não	Sim	Sim
- Estação Ecológica Juréia/Itatins Estrada do Sol;	Não	Não	Sim	Sim
- Caminho da Fé;	Não	Não	Não	Sim
- São Paulo e Paraná – Lagamar (SP/PR);	Não	Não	Não	Sim
- Cunha - Paraty (SP/RJ)	Não	Não	Não	Sim
<b>Tocantins</b>				
- Jalapão	Não	Não	Não	Sim
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>24</b>

Fonte: Elaboração própria.

Na figura 14, há discrepância entre a distribuição das informações sobre as rotas de cicloturismo. Enquanto no órgão oficial de turismo, o MTur, apenas relata as manifestações referentes ao segmento em três Estados (BA, PA, SP), em diversos *blogs* e *sites* encontram-se resultados em sete Estados (AL, BA, MG, RS, SC, SP, TO), com mais de 20 roteiros distribuídos entre as localidades.

Em relação aos roteiros mais presentes nas diversas fontes, a Rota do Descobrimento, na Bahia, se destaca, exceto pelo CCB que não apresenta essa rota. Outra percepção mediante à análise da figura é a presença de números expressivos de roteiros em MG, nove.

Chamou a atenção o estado de SP, se comparado à figura 13<sup>4</sup>, houve um aumento no quantitativo de roteiros. Enquanto em “*sites* oficiais” a soma era de duas rotas, com acréscimos de *blogs* e *sites*, passou para cinco.

Interessante o fato da concentração dos roteiros, mesmo com a ampliação da pesquisa para *blogs* e *sites*, permanecer nas regiões sul e sudeste do país, ainda que outros estados destas regiões passassem a ser contemplados.

Não se obteve informações sobre quem são os responsáveis pela criação e organização dessas rotas, mostrando um segmento ainda preliminar e, conseqüentemente, sem padronização e ligação entre as mesmas.

<sup>4</sup> Figura 13: Circuitos de Cicloturismo no Brasil, página 31

O levantamento possibilitou observar um tímido interesse no cicloturismo por meio de Instâncias Nacionais. Entretanto, não pode se desconsiderar a existência de organizações e/ou grupos voltados para o segmento.

Mas, afinal, quem é o praticante do cicloturismo? O que faz com que alguns roteiros sejam citados e outros não? E qual seriam as especificidades daqueles que percorreram as diversas rotas levantadas?

A resposta a essas perguntas são apresentadas e discutidas no capítulo três onde se explica, também, o método de pesquisa elaborado e realizado para a obtenção dos dados.

Entretanto, para a produção da própria pesquisa, como por exemplo, dados interessantes a serem levantados, percebeu-se necessidade de realizar levantamento sobre pesquisas acerca do perfil de cicloturistas, nacionais e internacionais. Item que se vê no próximo tópico.

### **2.3 Perfil do Cicloturista: pesquisas e dados**

Até este ponto do presente trabalho, mediante levantamentos em artigos nacionais e internacionais, foram percebidas diferenças, semelhanças e peculiaridades em relação aos diferentes estudos sobre o Cicloturismo como um todo.

Especificamente quanto às pesquisas de perfil dos cicloturistas, partiu-se de palavras chave (perfil cicloturista, cicloturismo, entre outras) no *Google*. Neste, foram encontrados artigos e, também, organizações que atuam no segmento. Para estas, foram encaminhadas mensagens explicando a pesquisa e solicitando material.

A importância das pesquisas sobre perfil de cicloturistas se dá pelo fato de que conhecendo suas necessidades e gostos, torna-se possível utilizar essas informações em prol da atividade cicloturística como um todo.

### 2.3.1 Pesquisas e Dados Nacionais

No capítulo 1, foi encontrado apenas um artigo sobre perfil. Ao ampliar a pesquisa, acrescentaram-se mais sete artigos/documentos (figura 15). Deste total, dois deles não foram utilizados devido a pesquisa não possuir relação clara com o fenômeno do cicloturismo.

Figura 15: Artigos/documentos sobre perfil do cicloturista.

Onde	Título
Artigo encontrado no capítulo 1	<ul style="list-style-type: none"><li>• Cicloturistas na Estrada Real: Perfil, Forma de Viagem e Implicações para o segmento</li></ul>
Artigos e documentos encontrados ao ampliar a busca	<ul style="list-style-type: none"><li>• Perfil do Cicloturista Brasileiro – 2008;</li><li>• Cicloturismo Religioso na Rota Franciscana;</li><li>• Cicloturistas na Estrada Real: perfil, forma de viagem e implicações para o segmento;</li><li>• O cicloturismo na perspectiva da gestão urbana na cidade de Curitiba (PR);</li><li>• Pesquisa da Fundação Turística de Joinville;</li><li>• Pesquisa Velotur 2012 - Vale Europeu.</li></ul>

Fonte: Elaboração própria.

Vale ressaltar que o único artigo que apareceu em ambas as pesquisas é o intitulado “Cicloturistas na Estrada Real: perfil, forma de viagem e implicações para o segmento”. As duas pesquisas que foram excluídas da análise foram a pesquisa da Fundação Turística de Joinville, que focava nos ciclistas da cidade, não nos cicloturistas, e a pesquisa do Velotur de 2012, pois focava no perfil dos praticantes do evento, sendo uma amostra não diretamente relacionada aos objetivos visados.

Seguindo a ordem dos artigos da figura 15, o primeiro artigo denominado "Cicloturistas na Estrada Real: perfil, forma de viagem e implicações para o segmento", foi realizada por meio de entrevista semiestruturada, sendo dividida em três seções: com perguntas fechadas e abertas, visando o perfil socioeconômico dos cicloturistas; forma de viagem; grau de satisfação dos cicloturistas para com os serviços (RESENDE; VIEIRA FILHO. 2011).

Nas seções da pesquisa, foram questionadas as opções quanto aos segmentos turísticos relacionados à prática, a frequência no trecho da Estrada Real,

com quem foi realizada a viagem, a duração e período e os meios de transportes até os destinos para cicloturismo. Ainda que a pesquisa tenha sido separada por seções, ao observar as perguntas, não foi possível compreender a interface das mesmas para os dados que se queria verificar.

O documento seguinte, Perfil do Cicloturista Brasileiro - 2008, encontrado na busca por novos artigos/documentos sobre o perfil do cicloturista se refere ao primeiro material desenvolvido pelo CCB.

O questionário abordava as distâncias percorridas, o tipo de pista favorito, a forma de obtenção de informações e organização para prática, a satisfação com a infraestrutura cicloviária, motivações, transporte entre os destinos e algumas perguntas para definir o perfil socioeconômico (PAUPITZ, 2008). A pesquisa foi aplicada *online*, com perguntas fechadas. Apesar de ser uma pesquisa realizada há mais de uma década, esta visava delimitar o perfil do cicloturista, entretanto, a estruturação não se apresentava de forma objetiva, visto que as perguntas não estavam agrupadas em temáticas semelhantes.

Seguindo nos resultados obtidos na nova busca por materiais, no artigo intitulado "Cicloturismo no turismo religioso: perfis de viajantes pela Rota Franciscana Frei Galvão com destino à Aparecida (SP)" se apresenta um modelo que almejava conhecer o perfil socioeconômico dos viajantes do percurso e as motivações para a realização da rota. Neste modelo incluiu-se média de gasto diário dos praticantes, a intenção de conhecer os atrativos das localidades próximas e a intenção de retorno, assim como a forma de organização da viagem, distâncias percorridas, infraestrutura cicloviária entre outros (CINI; GUIMARÃES, 2017). Esse modelo, publicado em formato de artigo, possui quantidade de perguntas para delimitar o perfil dos praticantes deste roteiro, sendo aplicado em forma de pesquisa de campo, com perguntas fechadas.

O artigo seguinte, "O cicloturismo na perspectiva da gestão urbana na cidade de Curitiba (PR)", analisou a integração público/privada para o fomento do cicloturismo e também o perfil do turista que faz uso da bicicleta como modal para conhecer a cidade de Curitiba. O artigo possui embasamento teórico mais presente do que a própria pesquisa sobre perfil, onde conceitua também Gestão Urbana, Turismo Urbano e o próprio cicloturismo em áreas urbanas.

Para desenvolver a pesquisa, foi utilizado um questionário aplicado aos turistas que praticam o cicloturismo na cidade de Curitiba. Dentre as perguntas, a maioria estava relacionada ao perfil socioeconômico, possuindo também perguntas sobre as distâncias percorridas, os transportes utilizados além da bicicleta e os atrativos visitados.

Ainda que a temática principal não fosse o estudo do perfil, e sim a correlação entre a perspectiva da gestão urbana e o cicloturismo, o questionário não fornece complexidade de dados, permitindo somente análises mais superficiais.

### 2.3.2 Resultados Internacionais

Assim como nas Pesquisas e Dados Nacionais, foi realizada nova pesquisa visando ampliar a amostra. Como no primeiro capítulo não foram encontrados artigos específicos sobre perfil dos praticantes de cicloturismo nas produções internacionais, nova pesquisa em diferentes bases de dados foi realizada. A figura 16 apresenta os títulos encontrados.

Figura 16: Artigos/documentos sobre perfil do cicloturista internacional

Onde	Título
Via e-mail	The EuBike Background Analysis: European cyclotourism analysis
Site Eurovelo	Holidays and Activities
Google	Effect of environmental perceptions on bicycle travelers' decision-making process: developing an extended model of goal
	Tourist decisions in renting various personal travel modes: A case study in Kitakyushu City, Japan

Fonte: Elaboração própria.

Sobre os artigos selecionados, o primeiro material, intitulado “*The EuBike Background Analysis: European cyclotourism analysis; Focus group scripts &*

*quantitative analysis*”, tratou-se de pesquisa elaborada pelo o EuBike<sup>5</sup> em parceria com o Lifelong Learning Programme<sup>6</sup> e gerou um relatório de aproximadamente 74 páginas obtido via e-mail. Os respondentes eram provenientes da Itália, Áustria, Alemanha e Suíça. O questionário possuía aproximadamente 30 perguntas, tendo um enfoque central sobre a prática do cicloturismo durante as férias. Esse enfoque se manifestava em diversas perguntas, como há quanto tempo praticavam a atividade, o tipo de terreno favorito, até a estação do ano favorita para a prática.

Também possui perguntas sobre perfil socioeconômico, o hábito de pedalar, tipos de bicicleta, motivação, sobre a sinalização das rotas, coleta de informações para a viagem e organização da mesma. Além de diversas perguntas sobre serviços com escalas, onde o respondente atribuía valores de acordo com sua preferência, entre outros. O questionário aborda diversos segmentos do cicloturismo, trazendo também a importância das mídias sociais na organização e escolha dos destinos (EuBike, 2015). Pode ser considerado um aspecto negativo o tamanho do questionário, requerendo tempo do respondente, contudo, a diversidade de dados obtidos é um aspecto positivo, contribuindo com a percepção do decorrer da atividade cicloturística na Europa.

No *site* da Eurovelo (rede de rotas de ciclismo de longa distância na Europa), foi encontrado um segundo modelo, o *Holidays and Activities*. Esse tem o objetivo de identificar as preferências dos idosos praticantes de cicloturismo e visa descobrir o que as pessoas mais velhas querem de suas férias e quão receptivas são para o ciclismo como parte desse período. As perguntas se referiam às práticas de exercícios de forma geral, saúde, suas preferências no que diz respeito aos gostos em viagens e o ciclismo na vida cotidiana.

Organizado em seções, sendo elas: exercícios no dia a dia; férias; ciclismo na vida cotidiana; ciclismo e férias e; sobre você, que visava o perfil sócio econômico. O questionário possuía total de 23 perguntas, sendo 22 fechadas e a última delas, uma aberta, onde o respondente podia comentar sobre vida saudável, ciclismo e férias.

Apesar de não utilizar o termo Cicloturismo, ou como é conhecido internacionalmente, *Cycletourism*, foi possível inferir que o conteúdo da pesquisa é

---

<sup>5</sup> Plataforma de compartilhamento de bicicletas na Europa. Disponível em: <http://eubike.bike/sharing/>

<sup>6</sup> Programa da União Europeia relacionado à educação. Disponível em: [https://en.wikipedia.org/wiki/Lifelong\\_Learning\\_Programme\\_2007%E2%80%932013](https://en.wikipedia.org/wiki/Lifelong_Learning_Programme_2007%E2%80%932013)



relacionado com o segmento. O questionário é estruturado e de fácil compreensão, sendo possível obter dados importantes sobre o público específico estudado.

Em formato de artigo, foram encontrados dois modelos de pesquisa. O primeiro, intitulado *"Effect of environmental perceptions on bicycle travelers' decision-making process: developing an extended model of goal"* que, livremente traduzido, "Efeito das percepções ambientais no processo de tomada de decisão dos viajantes de bicicleta: desenvolvendo um modelo estendido de objetivo".

A pesquisa foi realizada em oito clubes de bicicleta universitários na China, tendo como objetivo principal investigar a formação das decisões dos viajantes de bicicleta (MENG; HAN, 2016). Utilizando o método MGB (model of goal-directed behavior), livremente traduzido para modelo de comportamento dirigido a objetivos, e o estendendo, incluindo fatores ambientais para melhor compreender o processo de decisão do cicloturista (BAGOZZI et al, 2007; apud MENG; HAN, 2016).

O artigo demonstra os efeitos da metodologia aplicada para inferir o processo de decisão do cicloturista, e não apresenta de forma tão clara o questionário em si. Entretanto, o cruzamento de dados realizado para demonstrar as conclusões obtidas é um fator complexo, característica não percebida em outras pesquisas levantadas.

O segundo modelo, intitulado *"Tourist decisions in renting various personal travel modes: A case study in Kitakyushu City, Japan"*, teve como objetivo base a análise da tomada de decisão entre modais diferentes (bicicletas elétricas, scooters elétricos e carrinhos elétricos de quatro rodas) com critérios como segurança, conveniência, mobilidade e alegria (NAKAMURA, H. ABE, N. 2016).

A pesquisa foi feita com o público que consome estes modais, com metodologia para identificar o seu perfil, utilizando também de escala de satisfação, com fim de analisar se esse tipo de negócio de aluguel leva a uma melhora na atratividade da área turística (NAKAMURA, H. ABE, N. 2016). Nesse caso, é utilizado o estudo sobre o perfil em relação à atratividade turística, realizando um cruzamento de dados para refutar ou confirmar as hipóteses estabelecidas pelos autores, que assim, como no artigo anterior, possui nível de complexidade não percebido nos estudos nacionais.

### 2.3.3 Retomando os Resultados

Mediante as informações coletadas sobre os materiais nacionais e internacionais em relação ao perfil dos cicloturistas, foram percebidas informações sobre a estruturação dos questionários e seus objetivos. Na figura 17, foi elaborada tabela agrupando, de forma resumida, as percepções dos materiais obtidos.

Figura 17: Resumo das pesquisas sobre perfil do cicloturista.

<b>Título</b>	<b>Foco</b>	<b>Método</b>	<b>Características</b>
Perfil do Cicloturista Brasileiro - 2008	Pesquisa de Perfil de Cicloturista	Pesquisa de Campo	Uso da bike, tipo de pista, informações, motivações, organização, transportes entre destinos, etc.
Cicloturismo Religioso na Rota Franciscana	Perfil Socioeconômico dos cicloturistas	Pesquisa de campo	Média de gasto diário, intenção de conhecer atrativos próximos, intenção de retorno
Cicloturistas na Estrada Real	Perfil, forma de viagem e implicações para o segmento	Entrevista semi estruturada; Observação participante	Forma de viagem; grau de satisfação dos cicloturistas para com os serviços
"O cicloturismo na perspectiva da gestão urbana na cidade de Curitiba (PR)"	Fomento do cicloturismo e perfil do turista	Pesquisa de Campo	Perfil socioeconômico, distâncias, transportes até o destino, atrativos.
EuBike (Int.)	Perfil de Cicloturistas em geral	Pesquisa On line	Origem, perfil socioeconômico, hábitos durante o cicloturismo
Eurovelo (Int.)	Perfil de Cicloturistas Idosos	Pesquisa On line	Preferências para realizar cicloturismo: exercícios, saúde, preferências de viagens, ciclismo cotidiano
"Effect of environmental perceptions on bicycle travelers' decision-making process: developing an extended model of goal" (Int.)	Processo de tomada de decisão dos viajantes de bicicleta	Pesquisa de Campo	Conexão ambiental (CE) e comportamento ambiental (CA)
"Tourist decisions in renting various personal travel modes: A case study in Kitakyushu City, Japan" (Int.)	Análise da tomada de decisão entre modais	Pesquisa de Campo	Perfil, escala de satisfação, cruzamento de dados para estudo de atratividade turística

Fonte: Elaboração própria.

Na figura 17, percebe-se que as características das pesquisas nacionais se assemelham, no sentido de que todas visam o perfil socioeconômico dos seus praticantes, sendo esse o foco principal dos estudos. Apesar de contextos diferentes, tendo variações em relação à profundidade das perguntas e conseqüentemente, a profundidade dos dados, pode ser considerado que as pesquisas de perfil do cicloturista possuem a temática socioeconômica como um

fator comum. Exceto em "O cicloturismo na perspectiva da gestão urbana na cidade de Curitiba (PR)", onde há certo cruzamento de dados, analisando o perfil dos cicloturistas e o impacto da atividade no fomento do segmento cicloturístico.

Já em relação aos estudos internacionais, além de também possuir uma seção destinada ao perfil socioeconômico dos seus praticantes, cada pesquisa possui enfoque diferenciado. A da EuBike com os diferentes perfis dos cicloturistas em diferentes países da Europa, visando a melhoria na atividade, a da Eurovelo focando os estudos em Cicloturistas idosos e os impactos na saúde em relação ao cicloturismo. Nos dois artigos utilizados, o processo de tomada de decisão dos cicloturistas é o foco, onde os dados obtidos são cruzados por meio de métodos quantitativos visando estudar a atratividade turística.

Tanto os estudos nacionais como os internacionais possuem relevância quanto à produção de conteúdo, e a análise pautada em grupos distintos fornece amplitude na percepção da atividade. Mediante as percepções obtidas ao longo dos levantamentos de dados realizados nos capítulos 1 e 2 do presente trabalho, o próximo passo será a produção de formulário próprio, pautado nas características percebidas nos estudos sobre o perfil nacionais e internacionais.

### **3. PESQUISA SOBRE AS ESPECIFICIDADES DOS CICLOTURISTAS EM ROTEIROS NO BRASIL**

Este capítulo tem como objetivo conhecer as especificidades dos cicloturistas que percorrem e/ou percorreram um ou mais roteiros levantados ao longo do TCC. Dividido em três tópicos, se inicia apresentando o processo de elaboração da pesquisa e respectivo conteúdo. Prosseguindo, nas segunda e terceira partes, são discutidos os dados, em resumo e por meio de cruzamentos.

### **3.1 Procedimentos Metodológicos**

Para conhecer as especificidades dos cicloturistas se desenvolveu estudo de natureza qualitativa, semiestruturado, por meio do formulário disponibilizado na ferramenta *Google Forms*.

O formulário foi dividido em sete seções: Sobre Você; Motivação para o Cicloturismo; Preparando a Viagem; A viagem; Rotas de Cicloturismo Nacionais; Final do Trajeto<sup>7</sup>. Essa decisão se justifica pelo fato de ter sido verificado a melhor organização para análise, conforme o modelo da pesquisa intitulado “*The EuBike Background Analysis: European cyclotourism analysis*”<sup>8</sup>

Antes das seções, foi inserida descrição sobre o objetivo da pesquisa, o que também proporcionava um filtro de respondentes, visto que somente poderiam participar pessoas que já tivessem realizado um ou mais percursos, em parte ou completo (figura 18).

---

<sup>7</sup> Formulário completo no Anexo I.

<sup>8</sup> Maiores informações sobre a pesquisa se encontram no segundo capítulo do trabalho, página 39.

Figura 18: Pergunta filtro do formulário

## Pesquisa sobre as especificidades dos cicloturistas em roteiros no Brasil

Olá, me chamo Fernanda de Deus, estou terminando a graduação em Turismo na Faculdade de Turismo e Hotelaria, na Universidade Federal Fluminense (FTH/UFF), sob a orientação da Profa. Dra. Fátima Edra. Ao longo do meu trabalho identifiquei 26 roteiros de cicloturismo no Brasil, agora, busco conhecer as características em comuns ou não dos ciclistas que realizaram um ou alguns desses percursos.

Abaixo cito os 26 roteiros identificados em ordem alfabética. Se você fez pelo menos um deles de bicicleta, solicito a gentileza de responder à pesquisa que leva em torno de sete minutos. Agradeço também se puder compartilhar com colegas, amigos e conhecidos que possam contribuir como respondente.

Aparados da Serra e S. Joaquim (RS/SC)	Costa/Rota do Descobrimento (BA)
Arqueologia do Sertão (PI)	Cunha - Paraty (SP/RJ) Estrada Real (MG)
Caminho da Fé (SP)	Est. Ec. Juréia/Itatins, Estrada do Sol (SP)
Caminho da Luz (MG)	Estrada Real (MG)
Caminho dos Diamantes (MG)	Jalapão (TO)
Caminhos do Imperador (AL)	Regiões Turísticas (RS)
Caraguá/Estrada da Petrobrás (SP)	Roteiro em Búzios (RJ)
Ciclismo urbano em Santos (SP)	São Paulo e Paraná – Lagamar (SP/PR)
Cicloturismo da Ponte (RS)	Serra da Canastra (MG)
Cidade de Afuá (PA)	Serra da Mantiqueira (MG e RJ)
Circuito Costa Verde & Mar (SC)	Serra do Espinhaço (MG e BA)
Circuito das Araucárias (SC)	Trans Mantiqueira/Travessia da Serra (MG)
Circuito do Vale Europeu (SC)	Vale dos Vinhedos (RS)

Para qualquer sugestão e/ou esclarecimento: [fernandamld@id.uff.br](mailto:fernandamld@id.uff.br)

Fonte: Elaboração própria.

Antes de divulgar a pesquisa, foi realizado um teste com pessoas mais próximas para que fosse possível verificar a necessidade de ajustes. Neste caso, não se exigiu que tivessem realizado os percursos verdadeiramente, sugeriu-se que criassem as respostas, se fosse o caso, pois a intenção era verificar se o formato proposto estava adequado para levantamento dos dados e posterior cruzamento.

Encerrado esse momento, já com os ajustes realizados, as respostas testes foram apagadas e o formulário aberto para respondentes em geral. Buscando atingir o público de respondentes desejados, divulgou-se o trabalho e o link da pesquisa para cinco grupos de cicloturismo existentes no Facebook, com um total de aproximadamente 35 mil membros.

A pesquisa ficou aberta para respostas num período de dois meses, 21 de março a 21 de maio de 2019. A ideia era atingir, pelo menos, 220 respondentes,

considerando dez participantes para cada pergunta. Entretanto, teve-se dificuldade de atingir tal meta, inclusive, as postagens comunicando sobre a pesquisa tiveram que ser repostadas por mais duas vezes, em 8 de abril e 6 de maio.

Ao verificar o quantitativo de respondentes abaixo do pretendido, ao longo da pesquisa, buscando potencializar os resultados, também foram encaminhados *e-mails* para representantes do CCB e da União de Ciclistas do Brasil (UCB) solicitando auxílio na divulgação.

A pesquisa foi fechada com um total de 100 respondentes, todos válidos.

### **3.2 Resumo das respostas**

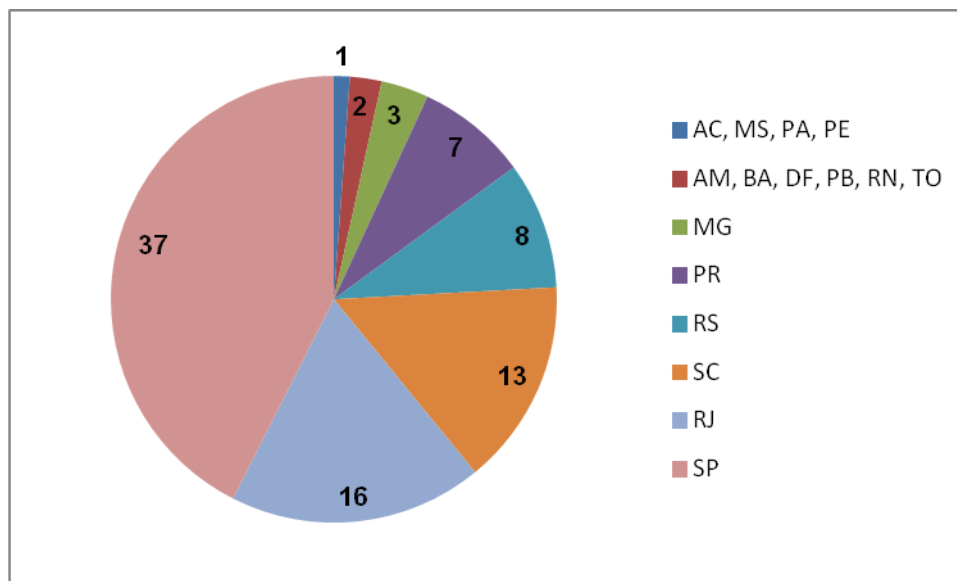
A apresentação dos resumos se faz em tópicos, respeitando as sete seções criadas.

#### **3.2.1 Sobre Você**

A primeira pergunta se referia ao estado de residência, pois acredita-se na importância de saber não somente onde estão concentrados os cicloturistas, mas no momento do cruzamento, entender se existe relação entre a origem dos mesmos e os roteiros percorridos.

Dos 27 estados que compõem a federação, 11 não foram citados. Dos 16 contabilizados, observou-se que a maior concentração de cicloturistas coincide com a localização dos principais roteiros: regiões sul e sudeste, ainda que MG indique apenas 3 respondentes (figura 19).

Figura 19: Número de respondentes por estado da federação.



Fonte: Elaboração própria.

A segunda pergunta, cidade de residência, foi desenvolvida com o objetivo de saber, primeiramente, se os cicloturistas estão nas capitais ou no interior. Tal curiosidade existe no fato de que muitos roteiros ocorrem em cidades interioranas, podendo assim, após a verificação dos indicadores, observar a relação entre origem e destino. Dos 100 respondentes distribuídos pelos 16 estados, 33 residem nas capitais.

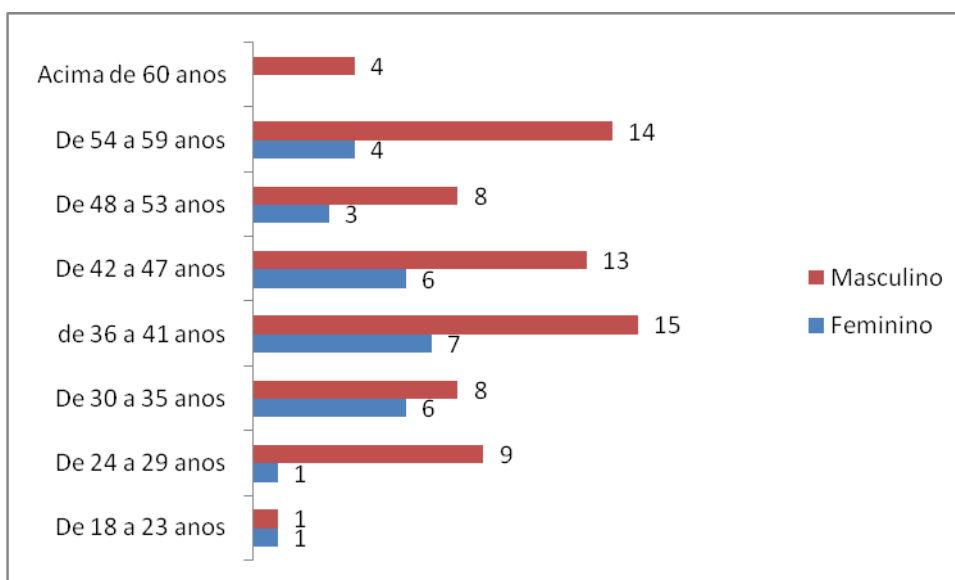
Pensando no aspecto da localização dos roteiros, mais no interior, entende-se o resultado. Ainda que haja a hipótese de que o maior quantitativo da demanda esteja localizado nos grandes centros, talvez isso não ocorra no cicloturismo brasileiro.

Quanto ao sexo, a maioria dos respondentes foi do sexo masculino, com 72%. Os dados não podem comprovar, mas acredita-se que o quantitativo do sexo masculino em roteiros cicloturísticos pode ser realmente maior por em duas causas: esforço físico necessário para realizar a atividade e sensação de segurança.

Com relação à idade, a figura 20 mostra que a partir dos 30 anos, tanto para mulheres, quanto para os homens, há uma tendência de crescimento em relação à prática da atividade, ainda que nas mulheres essa faixa se reduza ao se aproximar dos 50 anos. Bem, como escrito anteriormente, torna-se necessário ampliar o estudo, mas se a linha de raciocínio sobre esforço físico estiver correta, pode

explicar esses números. Ainda que, não se deva deixar de considerar a “geração saudável” que está envelhecendo com mais vigor do que em anos anteriores e que pode alterar esse cenário, mantendo a linha de crescimento a partir dos 30 anos.

Figura 20: Faixa etária dos cicloturistas por sexo.

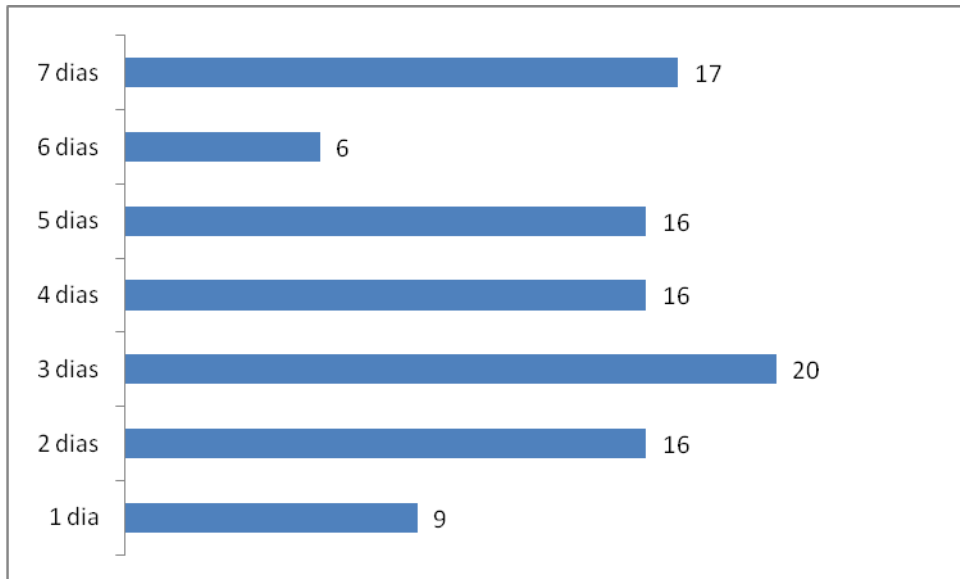


Fonte: Elaboração própria.

Ao se perguntar sobre o uso da bicicleta no dia a dia, tinha-se o objetivo de refletir sobre a relação entre uso diário e prática de cicloturismo. Acreditava-se que os respondentes apresentariam grande frequência de uso semanal. Entretanto, como pode ser verificado nas figuras 21 e 22, com exceção do uso em apenas um ou seis dias, com nove e seis respondentes respectivamente, teve-se uma média entre demais dias, o que possibilita entender que a prática do cicloturismo não se relaciona com o uso da bicicleta.

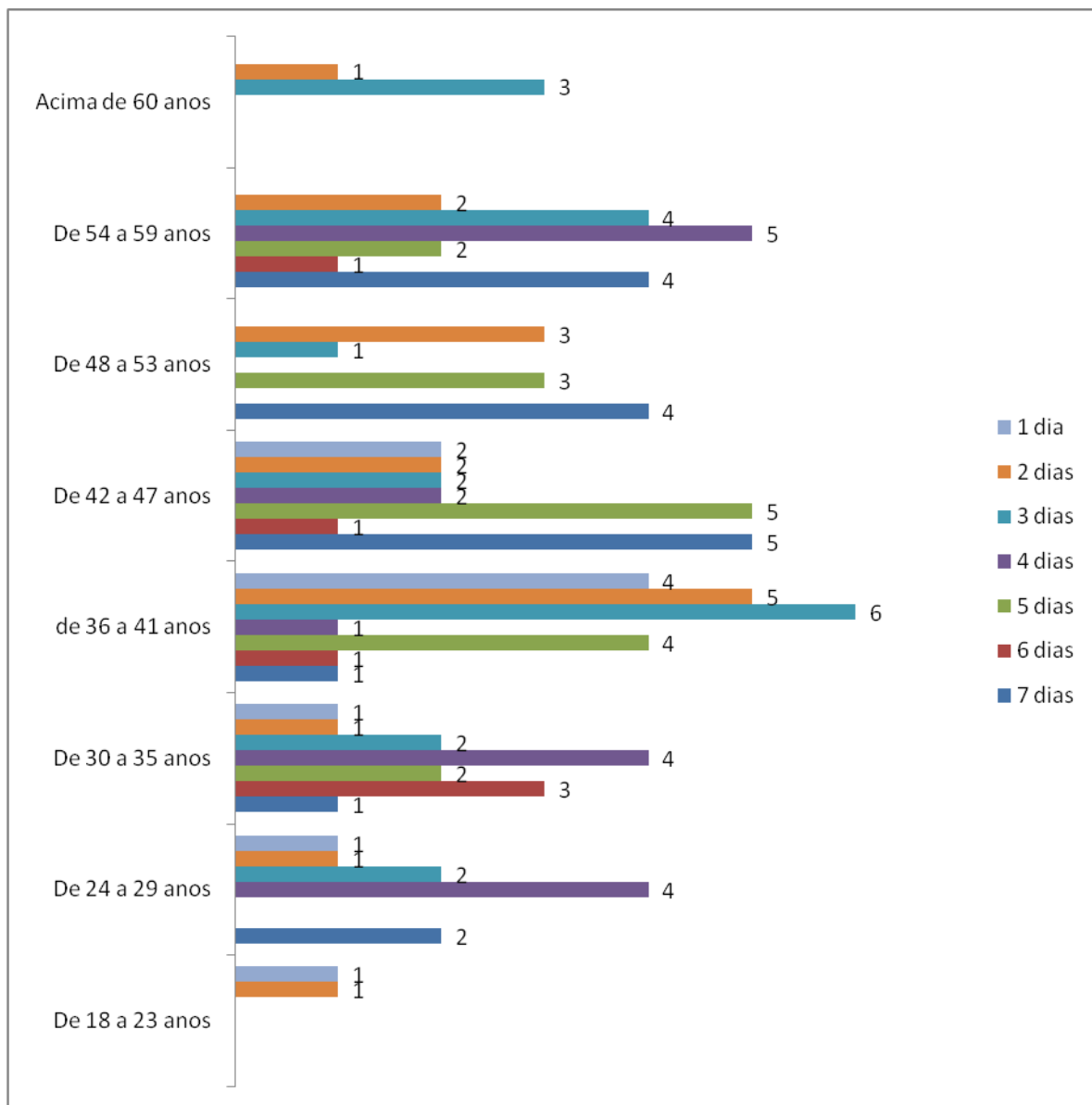
Figura 21 Número de respondentes X uso da bicicleta por dias da semana.





Fonte: Elaboração própria.

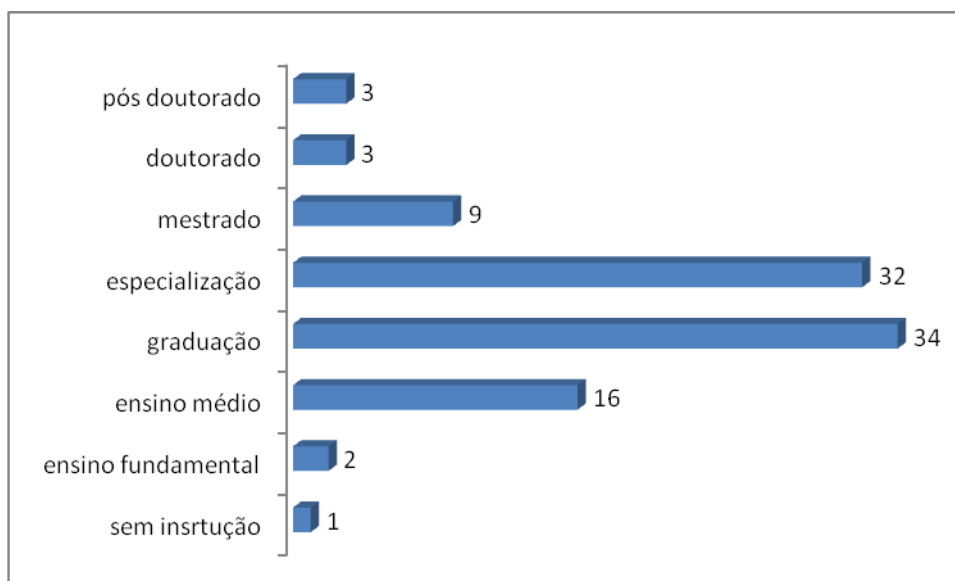
Figura 22: Uso diário de bicicleta, por idade, entre os respondentes que praticam cicloturismo.



Fonte: Elaboração própria.

A figura 23 apresenta o nível acadêmico dos respondentes. Notou-se a graduação e especialização como níveis mais comuns. Acredita-se ser o nível onde exista maior tempo livre para a atividade, visto que possuem nível de instrução possibilitando trabalhos mais estáveis no que se refere a dias de descanso.

Figura 23: Nível acadêmico dos respondentes.



Fonte: Elaboração própria.

### 3.2.2 Motivação para o cicloturismo

O que motiva os cicloturistas a saírem do seu entorno habitual, para praticar cicloturismo? O formulário possuía uma seção exclusiva para a motivação, onde os resultados obtidos serão apresentados a seguir já que para sua análise, foi necessário realizar um cruzamento de dados.

Para visualizar as motivações dos respondentes, foi desenvolvida uma pergunta possuindo sete indicadores definidos como motivações para a realização do Cicloturismo.

Foi solicitado que o respondente indicasse o que se apresentava como o mais relevante para sua motivação em fazer cicloturismo e o pontuasse com 7, sempre pontuando em ordem decrescente até chegar ao indicador que menos influenciava sua motivação para realizar o cicloturismo com pontuação 1.

Para melhor compreender os resultados, foi desenvolvido método para tabular os dados, estabelecendo critérios de análise. Dadas as variáveis, sendo elas cultura, custo, esporte, lazer, paisagem, saúde e turismo, foi estabelecido critério onde os indicadores 1 e 2 seriam considerados de baixa influência, de 3 a 5 seriam

considerados de média influência, e os indicadores 6 e 7 considerados de alta influência.

Com os dados obtidos na planilha geral de resultados do formulário, as respostas obtidas na pergunta de motivações foram isoladas numa segunda planilha, onde todas as respostas individuais para cada um dos indicadores foram categorizadas pelo método descrito, seguindo a escala de baixa, média ou alta influência. A figura 23 apresenta os dados obtidos por meio do método desenvolvido.

Figura 23: Resultados numéricos em relação aos critérios de motivação.

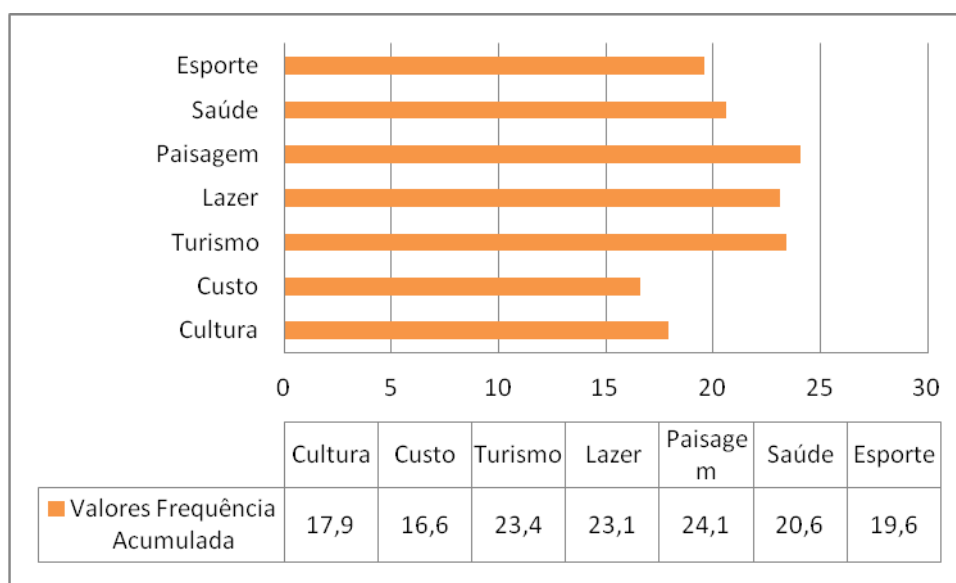
Variáveis	Critérios		
	Baixo	Médio	Alto
Cultura	30	43	27
Custo	46	42	12
Esporte	27	44	29
Lazer	9	51	40
Paisagem	5	49	46
Saúde	19	56	25
Turismo	13	40	47

Fonte: Elaboração Própria.

Considerando as respostas obtidas pelo método utilizado, categorizando como os fatores baixos, médios e altos, foram realizadas somas de todas as respostas para cada variável. Essa soma, apresentada na figura 23, permitiu que novo método fosse utilizado para a apresentação de dados e visualização das variáveis em relação à motivação, a tabela de frequência acumulada. Esta consiste em realizar soma de cada frequência com as que lhe são anteriores na distribuição, ou seja, realizar uma média da frequência das variáveis (NETO, 2004).

Para realizar o cálculo da frequência acumulada, o fator baixo foi representado pelo número 1, o fator médio representado pelo número 2 e o fator alto representado pelo número 3. Em cada variável, seus critérios foram multiplicados pelos seus respectivos números estabelecidos, os resultados obtidos foram somados e o total de cada variável foi dividido pelo número de respostas obtidas no formulário (100 respondentes). A figura 24 apresenta os dados gerados a partir dos valores obtidos.

Figura 2419: Resultados dos critérios – Frequência Acumulada.



Fonte: Elaboração própria.

O critério considerado como menos influente no processo de motivação foi o custo, obtendo média de 16.6, ou seja, a maioria das pessoas realiza seus percursos independentemente dos custos da viagem. Essa característica pode ser relacionada ao nível de escolaridade dos praticantes (figura 22), onde a maior parte dos respondentes possui graduação e especialização, supondo maior poder aquisitivo.

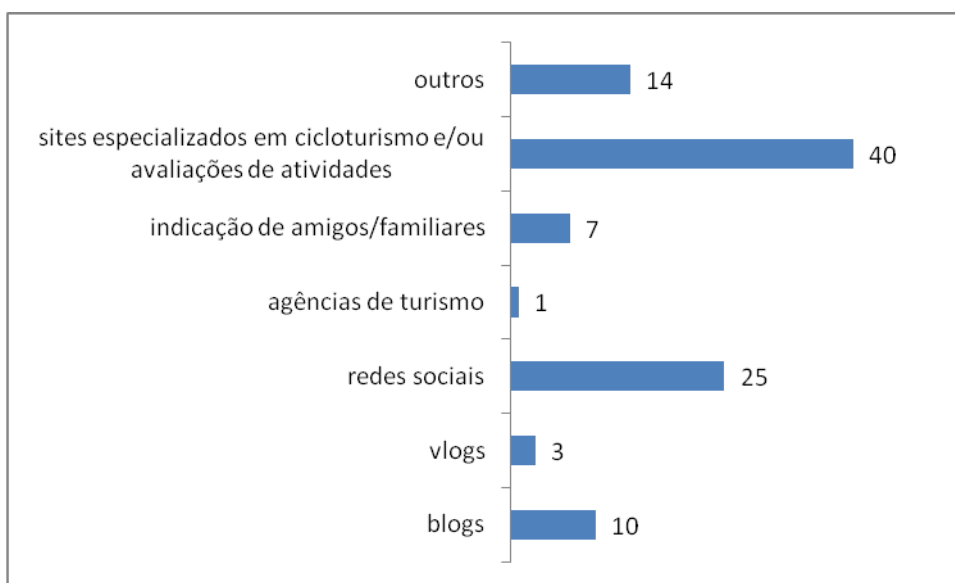
Já em relação ao fator considerado o mais influente para motivar a prática de cicloturismo, obtendo uma média de 24.1, o critério paisagem se destaca como o principal. Essa característica se confirma analisando também as rotas de cicloturismo mais realizadas pelos respondentes do formulário, onde os seis roteiros mais votados - Circuito do Vale Europeu, Caminho da Fé, Estrada Real, Cunha - Paraty, Costa Verde e Mar e Serra da Mantiqueira, respectivamente - são realizados integralmente em ambiente externo às cidades, onde o contato com as paisagens é constante.

Foi perguntado também aos respondentes suas demais motivações, outras que não constassem na pergunta (pergunta 9 – apêndice 1). A pergunta era aberta, e com as respostas obtidas foi produzida uma nuvem de palavras, por meio do site *Word Clouds*. A figura 25 apresenta as palavras obtidas.



Como pode ser visto na figura 26, 40% das respostas consideraram os *sites* especializados em cicloturismo e/ou avaliações de atividades como a principal fonte de consulta, seguido das redes sociais, com 25%. Interessante que o dados, de certa forma, corrobora com o que foi percebido no segundo capítulo do trabalho<sup>9</sup>, pois encontraram-se mais rotas em fontes não oficiais (22), como *sites* e *blogs*, do que no MTur, secretarias de turismo e até mesmo no *site* do CCB.

Figura 26: Local para busca de informações sobre rotas cicloturísticas.



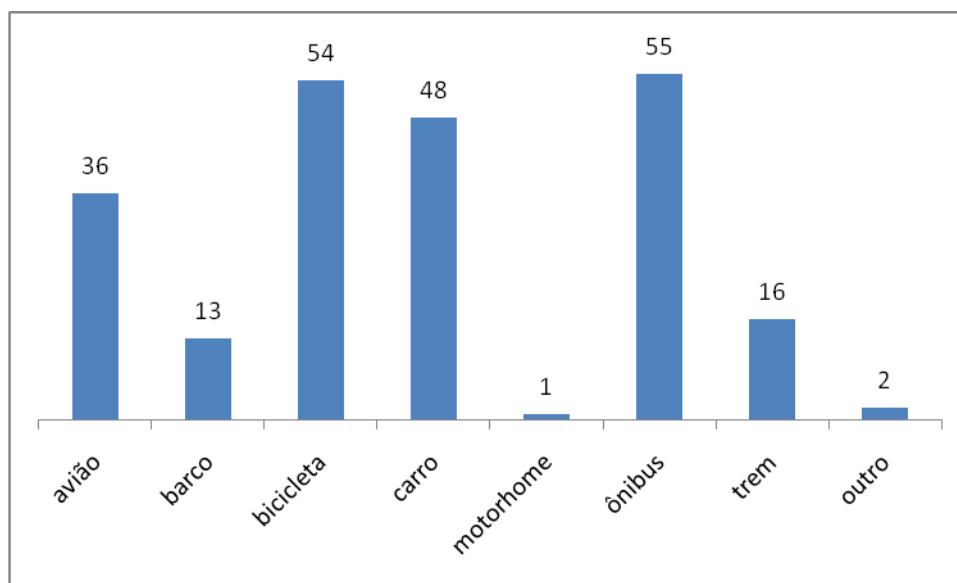
Fonte: Elaboração própria.

Em relação à organização da viagem e/ou percursos, foi perguntado aos cicloturistas se normalmente organizavam sozinhos (91), buscavam agências especializadas (1) ou ambos (8). Os dados possibilitaram perceber que a atividade cicloturística dá a seus praticantes a possibilidade de vivenciar o destino com liberdade, podendo seguir seu próprio ritmo, sensação que talvez não seja tão alcançada nos moldes de uma agência especializada.

Sobre os transportes utilizados para chegar ao roteiro escolhido, o respondente poderia marcar mais de um modal. Assim, as opções mais escolhidas foram o ônibus, seguido da própria bicicleta e carro (figura 27).

<sup>9</sup> Figura 14: Rotas cicloturísticas encontradas e respectivas fontes, nas páginas 33, 34, 35.

Figura 27: Transporte utilizado para chegar ao(s) roteiro(s).



Fonte: Elaboração própria.

Ressalta-se que a pergunta sobre os transportes foi utilizada pensando já num cruzamento futuro quando se for estudar a origem dos cicloturistas por roteiros. Se reside mais distante, como chega à localidade?

Também não pode se desconsiderar a influência de debate ocorrido recentemente em um dos grupos da União de Ciclistas do Brasil (UCB) sobre o custo de transporte das bicicletas em aviões. A discussão teve origem porque os participantes estavam chateados pelo fato de estarem restringindo suas viagens em função dos valores que estavam sendo cobrados pelas companhias aéreas.

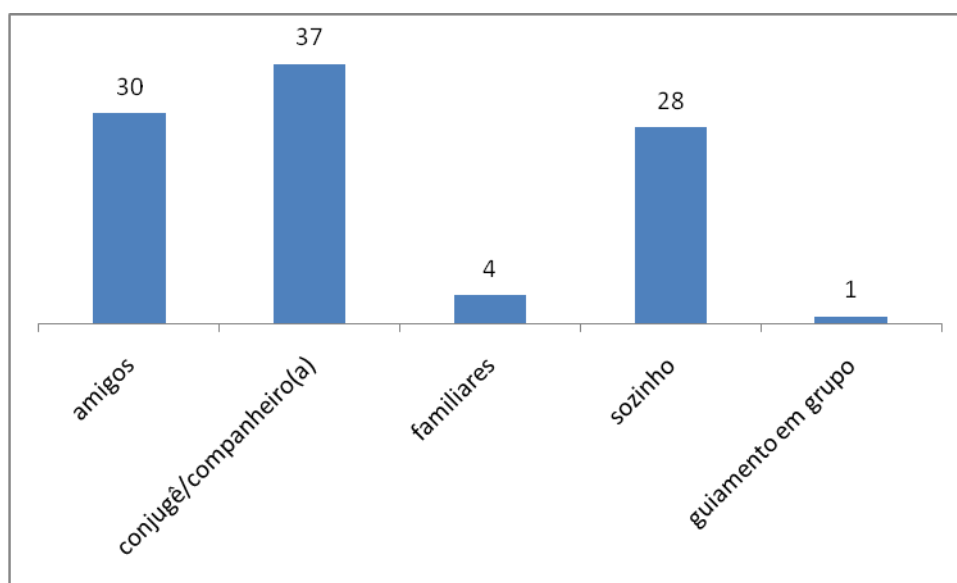
Neste momento do trabalho, ainda é cedo para afirmar que no cruzamento estará sendo verificado se os ciclistas que utilizam suas próprias bicicletas fazem roteiros longe de sua residência e se utilizam o avião. Mas, de qualquer, trata-se de um dado possível de realizar cruzamentos futuros, seja para este trabalho ou em artigos futuros, por exemplo.



### 3.2.4 A Viagem

Dentro desta seção, visando características enquanto a atividade se desenvolve, a primeira pergunta se referia à forma de viajar, se o respondente costumava ir sozinho ou acompanhado. A opção mais respondida foi com cônjuge ou companheiro(a), com 37%, seguido de amigos, com 30% e sozinho, com 28% (figura 28). O número inexpressivo (1) de respondentes para guiamento é compreensível porque acaba sendo um reflexo de informações anteriores, tais como: organização própria da viagem; liberdade, desafio e aventura como motivações. E, sobre o número de respostas com familiares, algumas hipóteses: incompatibilidade de tempo livre, objetivos diferentes em função de idade, estrutura social, entre outras.

Figura 28: Forma de viagem.



Fonte: Elaboração própria.

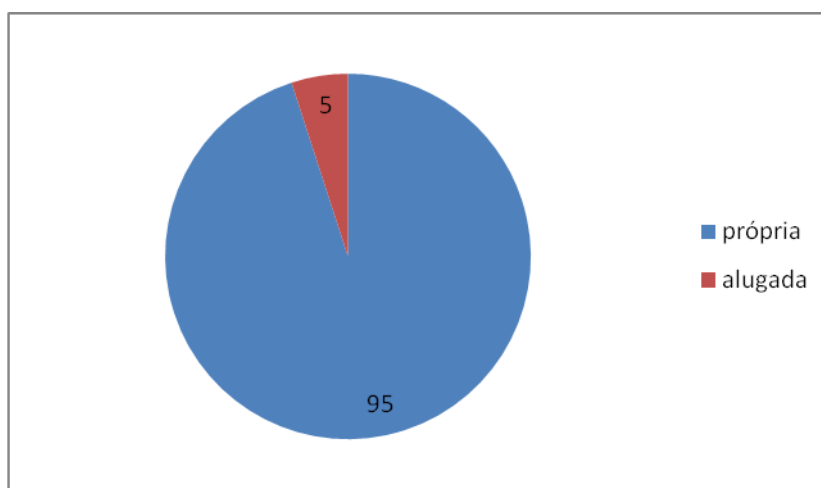
Interessante observar que na seção sobre motivação para realização do cicloturismo<sup>10</sup>, na pergunta aberta onde os respondentes poderiam indicar elementos que os motivam para realizar a prática do cicloturismo, o item mais indicado, juntamente com liberdade foi a possibilidade de fazer amizades.

<sup>10</sup> Figura 25: Nuvem de palavras sobre outras motivações para o Cicloturismo, página 53

A grosso modo, pode-se dizer que embora as pessoas dêem preferência para viajar acompanhadas, ainda sim, curtem a possibilidade de fazer amizades. Entretanto, essa afirmativa somente poderá ser confirmada, se houver um cruzamento que permita verificar se aqueles que indicaram fazer amizades estão viajando sozinhos ou acompanhados.

Ademais, dado interessante observado diz respeito à utilização da bicicleta. 95% dos respondentes indicaram utilizar a própria bicicleta durante a realização dos roteiros (figura 29). Fato que mais uma vez justifica fazer a própria organização e não utilizar guiamento. E, neste caso, verifica-se que mais importante do que ter agência receptiva para realizar guiamento nos roteiros, é possuir serviço de aluguel de bicicleta.

Figura 29: Bicicleta utilizada.

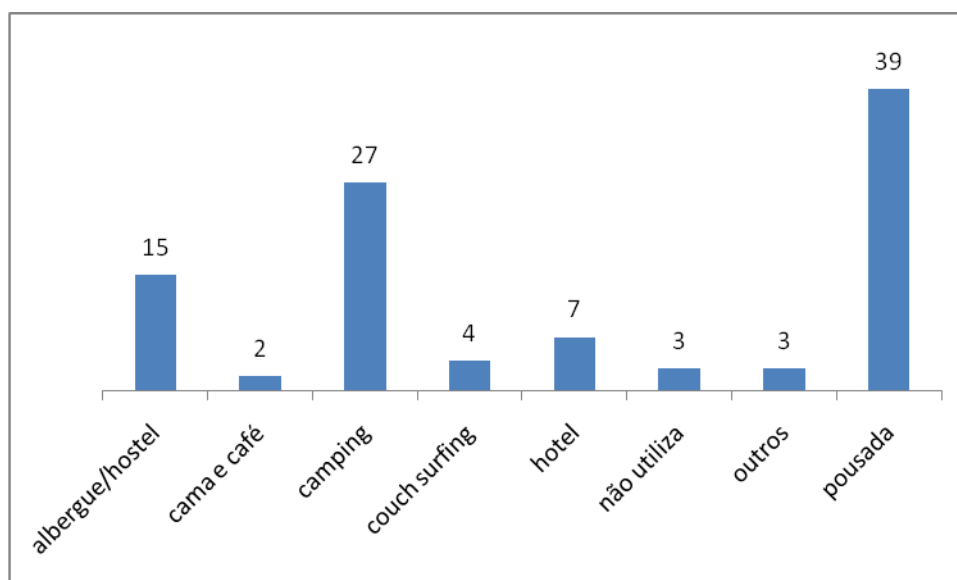


Fonte: Elaboração própria.

Quanto aos meios de hospedagem utilizados durante a viagem/percurso, com 39% das respostas, o mais utilizado é pousada, seguida do camping (figura 30). Mas, de forma geral, todas as opções indicadas no formulário foram preenchidas.

A ampliação da pesquisa sobre esse item deveria ser a observação dos roteiros existentes e tipos de acomodações ao longo dos percursos. Isto porque mesmo se o ciclista tiver condições financeiras para investir em uma hospedagem com maior número de serviços e também com valores mais elevados, se a rota não possuir tal tipo de hospedagem, ele vai ficar naquela que existir, buscando a “melhor” acomodação.

Figura 30: Meios de hospedagem utilizado(s).



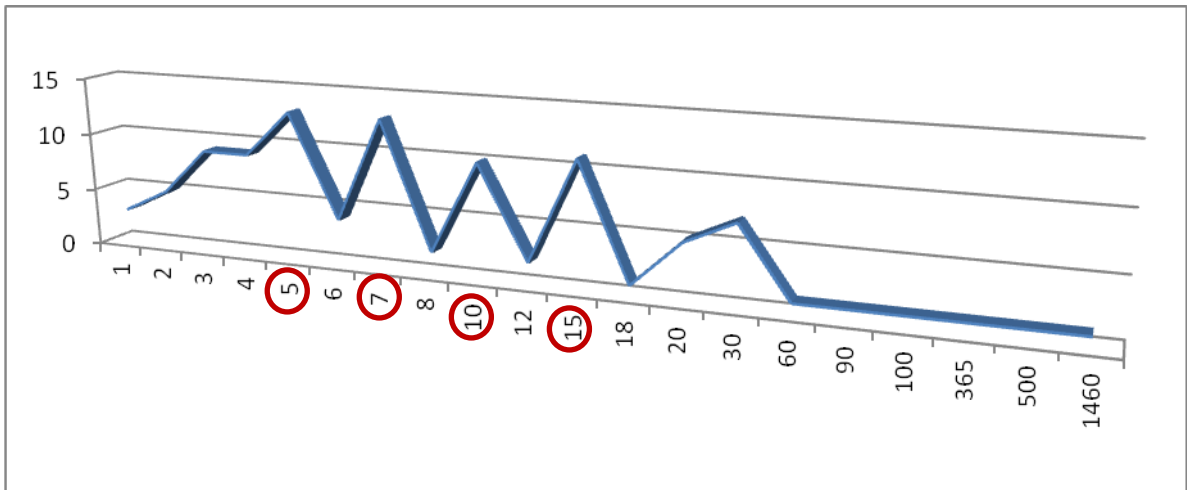
Fonte: Elaboração própria.

Em relação ao quantitativo de dias para a realização das viagens, o que se buscou foi uma média, visto que a pesquisa tratava de roteiros variados e, por isso, com quantidade variada de dias indicados para a realização dos roteiros. Assim, o objetivo principal foi entender o número de dias que as pessoas geralmente disponibilizam para realizar um roteiro de cicloturismo.

Na linha inferior da figura 31 observa-se o número de dias apresentado pelos respondentes. Curioso observar o canto direito da figura, tem-se indicativos de viagens cicloturísticas com duração de 60, 90, 365, 500 e até 1460 dias. Entretanto,

considerando que cada um deles foi citado apenas uma vez e que, de certa forma, não são compatíveis com os roteiros citados neste trabalho, optou-se por se concentrar nos dias com maior frequência de citação, são eles: 5, 7, 10 e 15 dias.

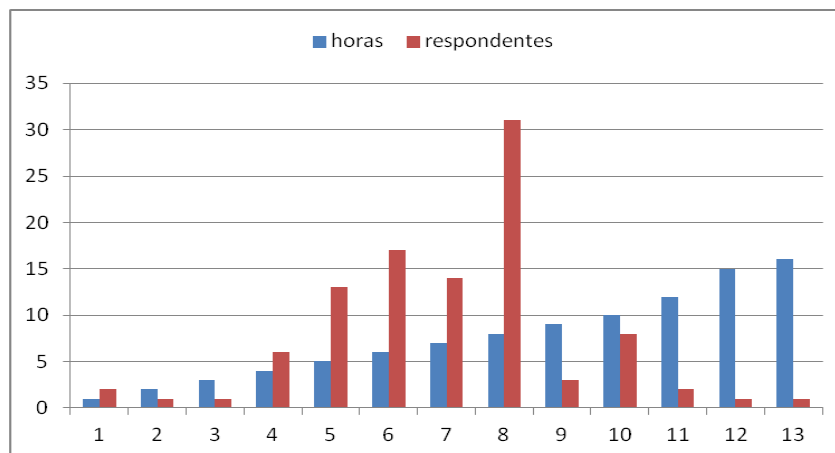
Figura 31: Média de dias utilizados pelos cicloturistas para percorrerem roteiros.



Fonte: Elaboração própria.

Em relação ao número de horas diárias pedalando, de acordo com a figura 32, verifica-se que a maior média é de cinco a oito horas por dia. Não se pode afirmar com precisão que essa média pode ser considerado padrão para se calcular tempo de percurso em uma rota já existente ou nova, mas acredita-se ser um indicativo.

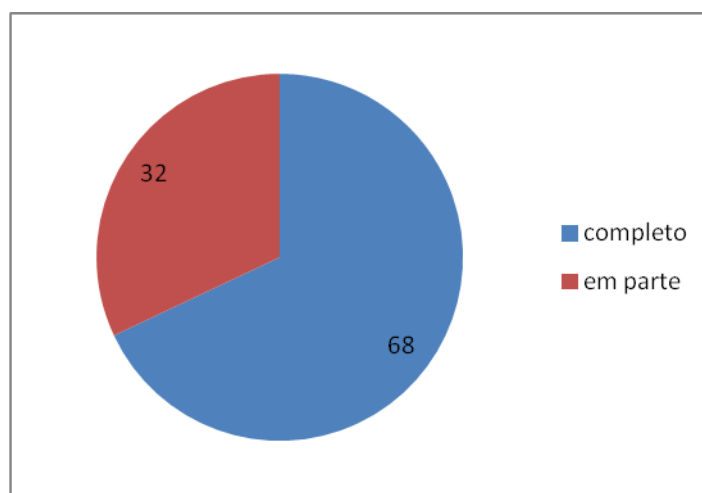
Figura 32: Média de horas pedaladas diariamente pelos cicloturistas.



Fonte: Elaboração própria.

Interessante observar que quando se perguntou aos respondentes se eles realizam os percursos dos roteiros completos ou não, a grande maioria informou que sim (figura 33).

Figura 33: Realização dos roteiros completos ou em parte.



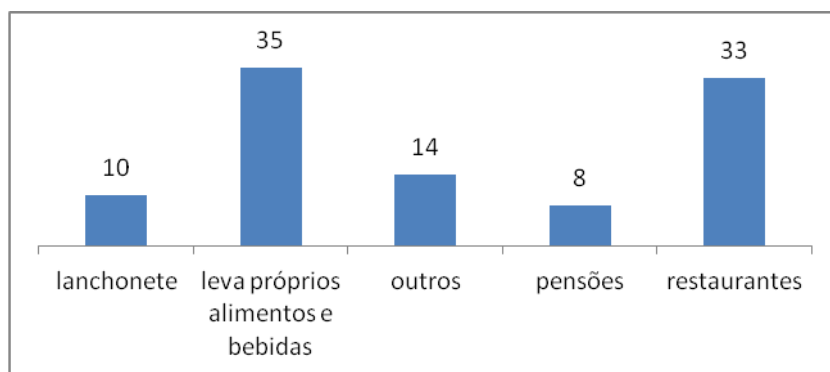
Fonte: Elaboração própria.

Entretanto, mais uma vez esse dado se apresenta como um indicador, não se pode afirmar que se trata de uma tendência nos roteiros existentes ou em novos, pois para essa certeza ter-se-ia que realizar cruzamento entre o tamanho do percurso, horas diárias de pedaladas e existência ou não de equipamentos hoteleiros.

Por outro lado, destaca-se o fato de observar a relação entre quem faz roteiros completos e incompletos e indicou pedalar entre cinco e oito horas diariamente. Dos 68 respondentes que informaram realizar o roteiro completo, 41 deles (60,3 %) indicaram pedalar a média de cinco a oito horas. No caso dos respondentes que fazem o roteiro em parte (32), 23 deles (71,9 %), pedalam a média entre cinco e oito horas.

A última questão sobre a viagem queria saber o comportamento dos cicloturistas em relação às refeições realizadas ao longo do percurso. 35 deles indicaram levar seus próprios alimentos e bebidas, enquanto 33 deles optam por restaurantes. (figura 34).

Figura 34: Alimentação durante os percursos.



Fonte: Elaboração própria.

Foi percebido que existe uma relação entre hospedagem e tipo de serviço de alimentação. Isto porque dos 35 cicloturistas que indicaram levar seus próprios alimentos e bebidas, 27 deles (77,1 %), também utilizam meios de hospedagem de menor ou até sem custo: camping, albergue/hostel, couch surfing ou cama e café. E, dos 33 que indicaram utilizar restaurantes, 25 deles (75,8 %) utilizam pousadas e hotéis.

### 3.2.5 Rotas de Cicloturismo Nacionais

Levantamento realizado no capítulo anterior ressaltou 27 roteiros<sup>11</sup> e o formulário foi elaborado com o objetivo de conhecer especificidades dos cicloturistas que realizaram tais percursos. Assim, logo na introdução do formulário foi colocado texto com estas informações acrescentando-se o perfil de respondentes: pessoas que já haviam realizado um dos percursos ou em parte.

Como se entendeu que o formulário deveria ser o mais simples possível no quesito entendimento e preenchimento para otimizar o tempo do respondente e evitar que parasse de responder no “meio do caminho” ou ainda não desse a atenção necessária, a parte referente aos roteiros já realizados foi elaborado de

<sup>11</sup> Comparativo entre rotas no segundo capítulo do trabalho, páginas 33, 34 e 35.

forma que o respondente apenas marcasse aquele que já havia percorrido, completo ou em parte<sup>12</sup>.

Embora essa decisão tornasse a análise dos dados mais complexa, julgou-se mais conveniente e eficiente para o êxito final. Entretanto, ao chegar “aqui”, observou-se que dos 100 respondentes, seis não haviam pedalado em nenhum dos roteiros. Logo, imaginaram-se três alternativas:

- eliminar as seis respostas e editar novo resumo para refazer todas as análises;
- emitir esta informação, manter os dados desses respondentes e dar continuidade às análises;
- visto que os dados levantados neste trabalho estão sendo trabalhados como indicadores e não como amostra, informar o engano e dar continuidade às análises.

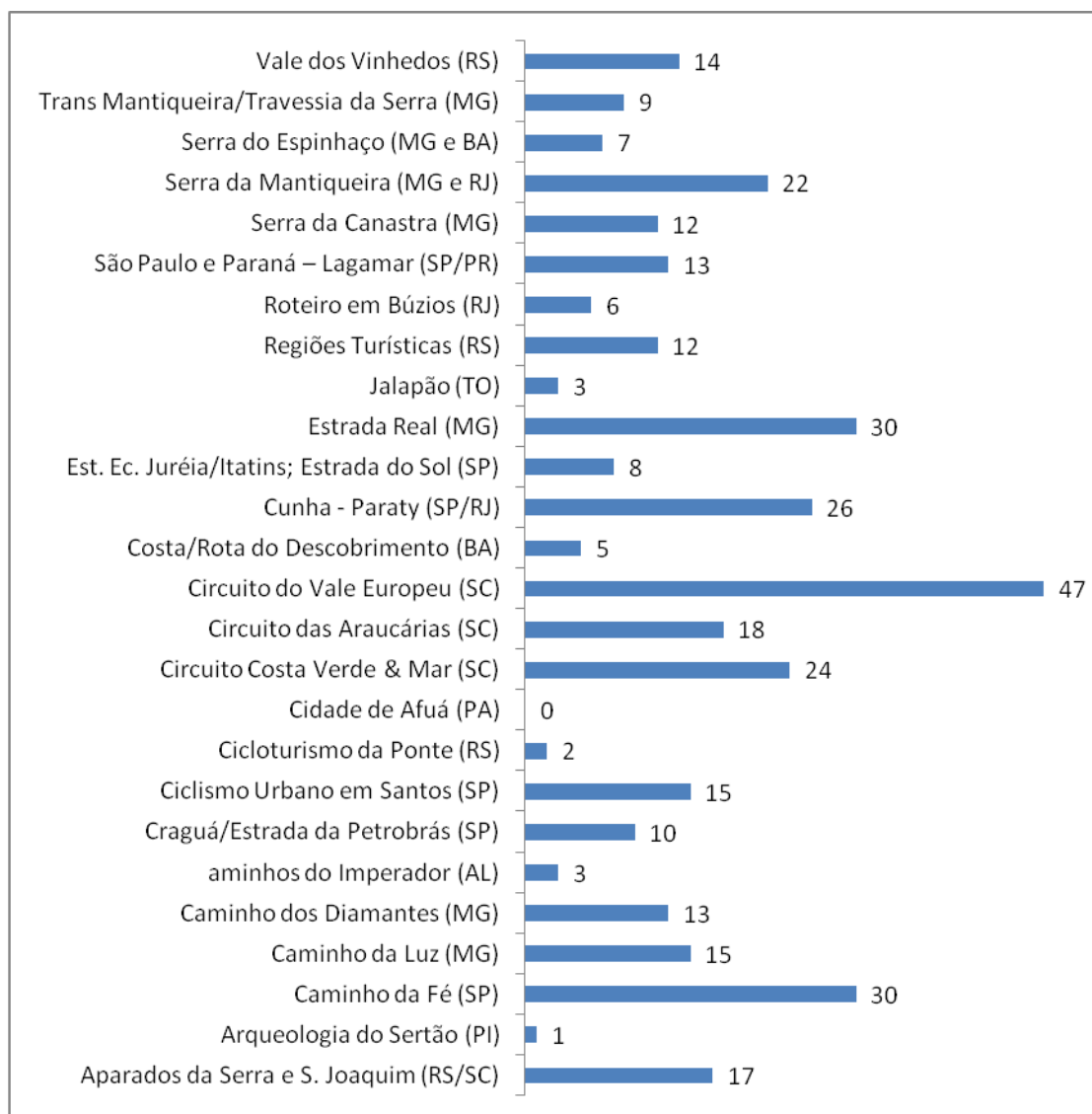
A decisão escolhida foi a terceira: informar o engano e dar continuidade, seguindo o raciocínio de indicadores e não amostra. Assim, todos os dados que se seguem, continuaram trabalhando com o quantitativo de 100 respondentes.

Voltando-se aos roteiros, observou-se que a rota mais realizada foi o Circuito Vale Europeu (SC), citado por 47 respondentes. Em seguida, estão o Caminho da Fé (SP) com 30 respondentes e a Estrada Real (MG), com 30. Chama a atenção o roteiro Cidade de Afuá (PA), pois não foi citado uma única vez. O resultado completo pode ser visualizado na figura 35.

---

<sup>12</sup> Formulário completo disponível em apêndice 1.

Figura 35: Roteiros citados pelos respondentes como percorridos.



Fonte: Elaboração própria.

Interessante observar que uma das rotas que mais esteve presente nas fontes pesquisadas<sup>13</sup>, a Rota do Descobrimento, aparece como citada apenas cinco vezes.

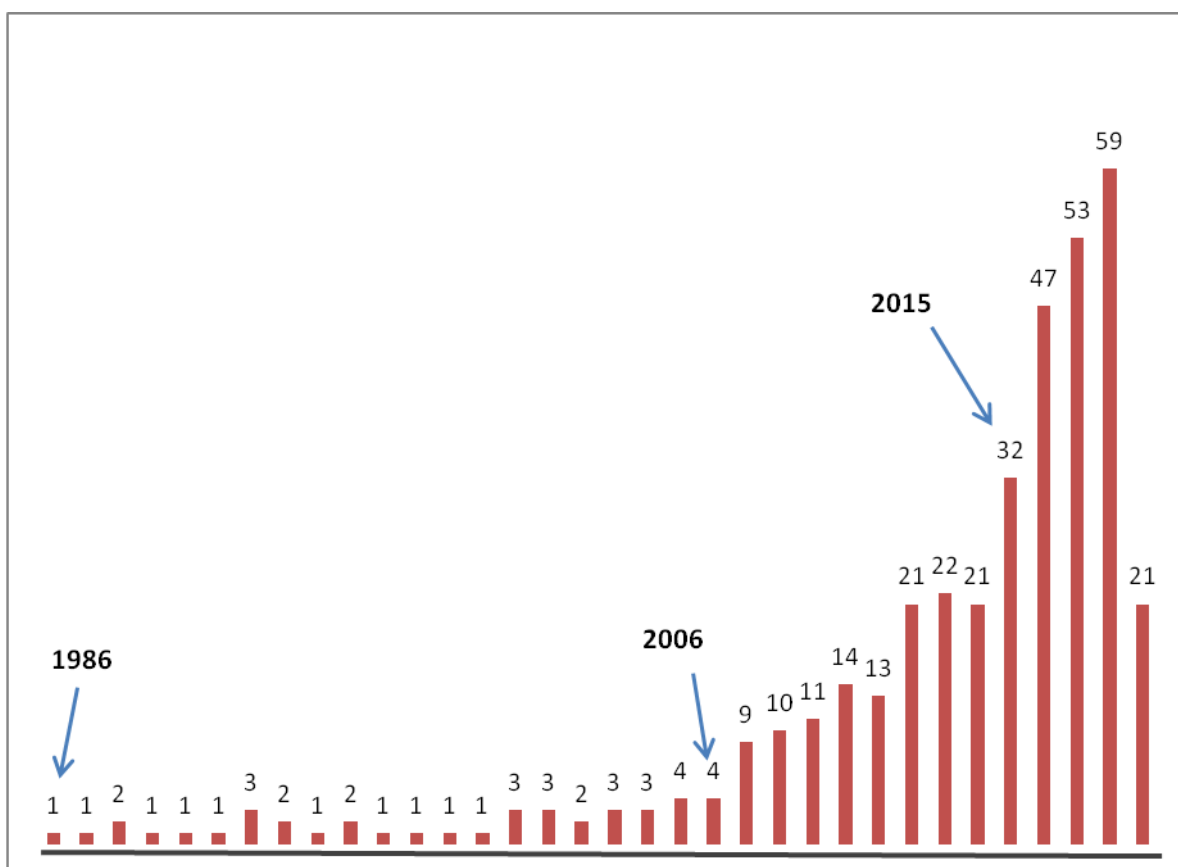
Outro ponto notado foi que quatro das cinco rotas com as menores quantidades de respostas, estão localizadas nas regiões Norte e Nordeste. Somado a isso, não foram encontradas outras rotas nas mesmas regiões o que mostra o baixo desenvolvimento do cicloturismo no Norte e Nordeste.

<sup>13</sup> Site do MTur, secretarias estaduais de turismo, *sites* e *blogs* (capítulo 2).



A última pergunta da seção era aberta e solicitava que os respondentes escrevessem em que ano(s) havia realizado o(s) roteiro(s) marcado(s). O primeiro ano citado foi de 1986 com apenas um respondente e, desde então, até o ano de 2006, o quantitativo não passou de quatro. Mas, a partir de 2007, verificou-se a ascensão do cicloturismo, com maior intensidade a partir de 2016. Inclusive, embora a pesquisa tenha sido fechada ainda no primeiro semestre, já se observou relevante quantitativo de rotas realizadas em 2019 (figura 36).

Figura 36: Ano de realização de cicloturismo nos roteiros citados.



Fonte: Elaboração própria.

Esses dados nos permitem observar como o cicloturismo se trata de um segmento novo e em ascensão com grande potencial de crescimento, motivo pelo qual necessita de pesquisas para dar suporte ao poder público e privado para definição de ações e investimentos.

### **3.3 Cruzamentos de dados**

Tendo em vista a variedade de dados e de possibilidades que podem ser desenvolvidas por meio dos cruzamentos e, para melhor visualizar as especificidades dos cicloturistas em relação aos roteiros, dois questionamentos foram estabelecidos: de onde originam os cicloturistas e quais os roteiros praticados e; sobre os praticantes das rotas, como estão praticando a atividade.

#### **3.3.1 Origem x roteiros**

Dos 27 estados da federação, 16 deles apareceram como origem dos respondentes da pesquisa. Para a melhor visualização dos resultados obtidos, o primeiro cruzamento realizado visou identificar as cidades em que os respondentes residem, estabelecendo critério de diferenciação como sendo capital do seu respectivo estado ou não. Na figura 36, os resultados são apresentados, além da região onde está inserido o Estado e a quantidade de respondentes aos critérios.

Figura 36: Origem dos respondentes, estados e regiões.

Estado	Região	Vindo da Capital	Não Advindo da Capital
Acre	Norte	1	-
Amazonas	Norte	1	-
Bahia	Nordeste	1	1
Distrito Federal	Centro-oeste	2	-
Mato Grosso do Sul	Centro-oeste	1	-
Minas Gerais	Sudeste	1	2
Pará	Norte	-	1
Paraíba	Nordeste	2	-
Paraná	Sul	7	1
Pernambuco	Nordeste	1	-
Rio de Janeiro	Sudeste	8	8
Rio Grande do Norte	Norte	-	2
Rio Grande do Sul	Sul	-	8
Santa Catarina	Sul	1	12
São Paulo	Sudeste	22	16
Tocantins	Norte	-	1
<b>Total</b>		<b>48</b>	<b>52</b>

Fonte: Elaboração própria.

Interessante ressaltar que foram obtidas respostas em todas as regiões do país, e que dentro das próprias regiões, os praticantes dos diferentes Estados responderam de diferentes formas, não possuindo unanimidade nas respostas. Essa característica pode permitir inferir que a atividade cicloturística se desenvolve de diferentes formas, variando de acordo com seus praticantes.

Em relação às cidades de origem dos respondentes, a maior parte dos respondentes é originada de cidades não localizadas nas capitais de seus Estados (52 respostas). Apesar da visão comum dentro do campo do turismo de que as capitais são os maiores centros emissores devido a concentração de renda, distribuição dos atrativos, desenvolvimento urbano entre outros, no cicloturismo o cenário pode ser considerado diferente já que os praticantes originados de fora dos grandes centros então consumindo mais desse segmento.

Essa característica pode ser justificada se relacionada ao resumo dos dados, na seção Rotas de Cicloturismo<sup>14</sup>, onde os roteiros mais praticados pelos respondentes foram o Circuito do Vale Europeu (SC), e o Caminho da Fé (SP), onde ambos perpassam por diversas cidades dos seus respectivos estados, porém, não contemplando as capitais.

Também em relação à figura 36, se visualiza maior concentração de respondentes advindos da capital de SP (22 respostas) e de respondentes não advindos da capital de SC (12). Apesar de SP possuir número maior de cicloturistas não advindos da capital (16) do que SC, o critério adotado é relacionado à maioria das respostas, sendo utilizado então o maior valor, que é referente aos respondentes da capital.

Os cruzamentos permitiram visualizar quais roteiros foram praticados por cada um dos grupos cruzados: capital (SP) e não capital (SC), conforme figura 37.

---

<sup>14</sup>3.2.4 Seção - Rotas de Cicloturismo Nacionais, página 55.

Figura 37: Roteiros mais praticados por respondentes de SC e SP.

Cicloturistas de SC (12 respostas)	Quantidade de respondentes	Cicloturistas de SP (22 respostas)	Quantidade de respondentes
Aparados da Serra e S. Joaquim (RS/SC)	7 de 12	Caminho da Fé (SP)	17 de 22
Circuito Costa Verde & Mar (SC)	10 de 12	Ciclismo Urbano em Santos (SP)	15 de 22
Circuito do Vale Europeu (SC)	12 de 12	Circuito do Vale Europeu (SC)	14 de 22
Circuito das Araucárias (SC)	7 de 12	Cunha - Paraty (SP/RJ)	15 de 22
-	-	Estrada Real (MG)	13 de 22

Fonte: Elaboração própria.

As rotas mais praticadas pelos cicloturistas de SC são as do próprio Estado, além de uma que perpassa por outro estado da região sul, o RS. Todas as rotas em questão passam por cidades de menor porte, não contemplando as capitais dos estados e, devido os respondentes de SC não serem advindos de capitais, pode ser considerado que estes estão consumindo os “próprios roteiros”, não se distanciando muito do seu entorno habitual.

Já em relação aos cicloturistas de SP, as rotas mais praticadas são mais heterogêneas, sendo duas delas dentro do Estado e uma delas perpassando pelo Rio de Janeiro, e duas em outros Estados, SC e MG. Interessante notar que o praticante de SP se permite sair do seu entorno habitual, praticando a atividade cicloturística em outros Estados. Outra peculiaridade está relacionada a uma das rotas mais selecionadas pelos paulistas, o Ciclismo Urbano em Santos, uma das poucas da lista que se passa em ambiente urbano.

Esta diferença em relação à prática da atividade cicloturística entre os dois Estados pode ser justificada também pela escolha de meios de transportes. Os dados referentes ao estado de residência e escolha de meios de transporte até o destino foram cruzados, onde se notou mais diferenças. Vale ressaltar que na pergunta acerca dos meios de transporte, os respondentes poderiam selecionar uma e/ou mais opções de modais.

O meio de transporte mais escolhido pelos catarinenses foi a própria bicicleta, aparecendo sete vezes nas 13 respostas do Estado. O que corrobora com a tendência percebida anteriormente, onde os praticantes estão ficando somente no entorno habitual, podendo então ir de bicicleta até o destino.

Em relação aos paulistas, o meio de transporte mais utilizado é o ônibus, aparecendo 29 vezes dentro das 38 respostas de SP. Com esse dado, pode se relacionar ao fato de que os cicloturistas residentes em SP se permitem sair mais do entorno habitual, já que o desgaste físico no ônibus é menor do que indo até o destino com a própria bicicleta, assim como a oferta de estradas mais aptas, entre outros.

### 3.3.2 Especificidades dos principais roteiros

Para melhor visualizar as especificidades dos praticantes de cicloturismo nas rotas levantadas ao longo do trabalho, as cinco rotas mais praticadas foram selecionadas para o cruzamento de dados. Sendo elas: Circuito do Vale Europeu (SC) com 47 respondentes; Caminho da Fé (SP), com 31 respondentes; Estrada Real (MG) com 30 respondentes; Cunha - Paraty (SP/RJ), com 26 respostas e; Costa Verde & Mar (SC), com 24 respostas.

Em relação à origem dos praticantes das rotas, a maioria dos respondentes vem dos estados de SP e SC. A figura 38 apresenta as porcentagens em relação ao total de respondentes.

Figura 38: Origem dos cicloturistas das rotas mais praticadas.

Rotas	Origem dos Respondentes
Circuito do Vale Europeu (SC)	SP (29,79%) e SC (25,53%)
Caminho da Fé (SP)	SP (54,84%)
Estrada Real (MG)	SP (43,33%)
Cunha - Paraty (SP/RJ),	SP (57,69%)
Costa Verde & Mar (SC)	SC (41,67%)

Fonte: Elaboração própria

De forma geral, nota-se que o cicloturismo pode ser considerado uma atividade mais comum nos estados de SC e SP, principalmente em SP, onde a porcentagem de respondentes é a maior em quatro dos cinco roteiros elencados.

Os meios de transportes mais utilizados pelos cicloturistas nas rotas nacionais são o ônibus, o carro e a própria bicicleta, permitindo chegar a destinos mais distantes como também aos mais acessíveis. A proximidade dos roteiros também permite aos cicloturistas utilizar as próprias bicicletas, com aproximadamente 93% das respostas.

Com mais de 70% das respostas, os cicloturistas das rotas mais populares optam por realizar os roteiros completos, o que na maioria dos casos requer dias nos percursos, justificando também a maior busca por pousadas como meio de hospedagem, com aproximadamente 55% das respostas.

Sobre o perfil dos praticantes, a maior parte, assim como no levantamento geral da pesquisa, é de homens (65,71%), numa faixa etária de 40 a 60 anos (88,56%). O ano mais apontado nas respostas é o 2016, sendo três anos após a

implementação da PNMU<sup>15</sup>, que visou priorizar os transportes não motorizados, incentivando o uso da bicicleta (BRASIL, 2013).

Com as especificidades dos praticantes das principais rotas nacionais, nota-se que o cicloturista nacional ainda está consumindo seus entornos habituais. Apesar da variedade de percursos, a maioria esteve investindo seu tempo e recursos na experiência próxima e completa, com meios de hospedagem mais confortáveis e utilizando a própria bicicleta.

---

<sup>15</sup>Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O cicloturismo pode ser considerado atividade que permite aos seus praticantes vivenciar os trajetos na bicicleta, construindo experiências e estimulando suas necessidades físicas e mentais.

Para pesquisadores, o cicloturismo se apresenta como uma atividade em desenvolvimento com vasta possibilidade de estudos. E, por ser um assunto ainda pouco explorado na área acadêmica e pouco divulgado no Brasil em relação a outros segmentos consolidados (turismo de sol e praia, ecoturismo, entre outros), a produção de conteúdos sobre cicloturismo pode contribuir para maior valorização do assunto e da atividade.

Do ponto de vista pessoal do autor, a oportunidade de estudar o cicloturismo agregou valor à construção do profissional de turismo por trás da pesquisa, possibilitando visualizar a importância do Turismo para seus praticantes.

Os levantamentos de dados construídos ao longo do trabalho forneceram as noções necessárias para a construção de modelo próprio, visando as especificidades dos cicloturistas nacionais nos roteiros levantados, como sugere o objetivo central do trabalho. Assim, como os objetivos secundários, como produzir estado da arte nacional e internacional sobre o cicloturismo e identificar o panorama atual da atividade cicloturística brasileira.

Especificamente sobre este trabalho, no primeiro capítulo foi apresentado o estado da arte sobre as produções acadêmicas relacionadas ao tema, em escala nacional e internacional. Foram percebidas diferenças em relação aos estudos nacionais internacionais, cabendo a reflexão, baseada nos eixos temáticos propostos no capítulo, sobre os estudos do fenômeno turístico em questão estarem mais atrasados do que a própria atividade.

Tendo em vista o questionamento sobre o fenômeno cicloturístico no Brasil, o segundo capítulo do trabalho objetivou realizar levantamento de dados sobre a atividade apresentando as informações obtidas em Órgãos responsáveis pelo cicloturismo, denotando a discrepância entre as rotas e percursos divulgados por esses Órgãos em relação aos *sites* e *blogs* especializados na atividade. Discrepância que pode prejudicar a visualização do segmento, já que não divulgado,

o segmento pode ser considerado raso, enquanto a realidade do país é potencialidade no cicloturismo, contendo rotas em diversos estados da federação.

Já no terceiro capítulo, foi desenvolvido formulário visando conhecer o perfil dos cicloturistas que percorreram os roteiros levantados. Em relação aos dados de forma geral, os resultados obtidos foram semelhantes aos percebidos ao longo dos levantamentos dos capítulos, onde a maior parte dos respondentes é da Região Sudeste.

Por meio dos indicadores visualizados, o cicloturista nacional busca a experiência turística, grandemente influenciada pelo contato com a paisagem das rotas, rodeado de liberdade. Suas especificidades se relacionam com diversas variáveis, como o transporte até as roteiros, a localização dos destinos escolhidos, até sua origem, variando entre os advindos das capitais dos seus estados ou não.

Pensando criticamente sobre a produção da monografia, limitações prejudicaram a redação e avanço da pesquisa. Devido ao número expressivo de páginas nas plataformas CAFe e SciELO, utilizadas no primeiro capítulo, analisar somente as 10 primeiras páginas em cada termo pesquisado pode ter limitado os resultados. Assim como a dificuldade com idiomas, como a falta de domínio da língua espanhola para leitura de textos e a utilização de termos diferentes em inglês para se referir ao Cicloturismo.

E principalmente, a quantidade de respondentes obtida pela pesquisa *on line*. Com número de respostas não tão expressivo, só é possível visualizar as especificidades dos cicloturistas como indicador, onde as características obtidas não podem representar o todo.

Esse fator limitante pode ser utilizado como sugestão para futura evolução da pesquisa, onde poderia ser aplicada em forma de pesquisa de campo, em diferentes regiões do País, para assim ter maior propriedade no que se refere às características dos cicloturistas nacionais. Além disso, pesquisas visando quem são os responsáveis pela criação e organização dessas rotas, os motivos referentes à falta de padronização e ligação entre as mesmas poderão contribuir para o segmento, já que com mais pesquisas sobre o assunto, mais forte o segmento pode se tornar.

## REFERÊNCIAS

ARAÚJO, M.; CÂNDIDO, G. A. **QUALIDADE DE VIDA E SUSTENTABILIDADE URBANA**. 2014. Holos, Rio Grande do Norte, v. 01, p.3-19, 30. 2018.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS [ABNT]. NBR: 15509-1: **Cicloturismo parte 1: requisitos para produto**. Rio de Janeiro, 2007.

BICICULTURA 2018. **O uso da bicicleta e seu impacto na vida cotidiana**. 2018. Disponível em: <<http://bicicultura.rio/>>. Acesso em: 01 jun. 2018

BIL, M; BILOVA, M. KUBECEK, J. **Unified GIS database on cycle tourism infrastructure**. *Tourism Management*. 2012, Vol. 33, N.6. Pg. 1554-1561

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana. 2013, **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasil.

\_\_\_\_\_. Ministério do Turismo. Plano Nacional de Turismo - 2018-2022: **“Mais emprego e renda para o Brasil”**. Disponível em: <<http://www.turismo.gov.br/images/mtur-pnt-web2.pdf>>. Acesso em setembro de 2018.

\_\_\_\_\_. Ministério do Turismo. **Marcos Conceituais - Segmentação do turismo**. Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação Geral de Segmentação. – Brasília: Ministério do Turismo, 2010. Disponível em: <<http://www.turismo.gov.br/assuntos/5292-caderno-e-manuais-de-segmenta%C3%A7%C3%A3o.html>> Acesso em: 20 de maio de 2018.

\_\_\_\_\_. Ministério do Turismo. **Turismo sobre duas rodas**. 2012a. Disponível em: <<http://www.turismo.gov.br/ultimas-noticias/1253-turismo-sobre-duas-rodas.html>>. Acesso em: 02 set. 2018.

\_\_\_\_\_. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Lei Nº 12.587, De 3 De Janeiro De 2012b.

CAPES. **QUALIS**. 2009. Disponível em:

<<http://www.capes.gov.br/component/content/article?id=2550:capes-aprova-a-nova-classificacao-do-qualis>>. Acesso em: 06 nov. 2018.

CINI, Laura Geiradini; GUIMARÃES, Valéria Lima. **Cicloturismo no Turismo Religioso: Perfis de Viajantes pela Rota Franciscana Frei Galvão com Destino à Aparecida (SP)**. 2017. In: EDRA, Fátima Priscila Morela; CASTRO, Juliana de; SALDANHA, Luiz Emerson da Cruz (Org.). **Cicloturismo urbano em foco**. Niterói: Faculdade de Turismo e Hotelaria. Pg. 34-42.

CIRCUITO DO VALE EUROPEU. **Lazer, Diversão, Cultura, Gastronomia, seu roteiro preferido está aqui!** 2016. Disponível em:

<<https://circuitovaleeuropeu.com.br/>>. Acesso em: 03 set. 2018.

CIRCUITO VALE EUROPEU CATARINENSE (Santa Catarina). **Roteiros**. 2016.

Disponível em: <<https://circuitovaleeuropeu.com.br/roteiros/>>. Acesso em: 30 jun. 2018.

CLUBE DE CICLOTURISMO DO BRASIL [CCB]. **Breve histórico do cicloturismo no Brasil**. S.D.. Disponível em: <<http://www.clubedecicloturismo.com.br/artigos-1/55-filosofando/530-breve-historico-do-cicloturismo-no-brasil>>. Acesso em: 02 set. 2018.

\_\_\_\_\_ [CCB] **17º Encontro Nacional de Cicloturismo**. 2018. Disponível em:

<<http://www.clubedecicloturismo.com.br/eventos-1/16-encontro-nacional/566-17-encontro-nacional-de-cicloturismo>>. Acesso em: 01 jun. 2018.

CRUZ, Willian (Ed.). **Pesquisa sobre cicloturismo: importante responder!** 2011.

Disponível em: <<http://vadebike.org/2011/01/pesquisa-sobre-cicloturismo-importante-responder/>>. Acesso em: 06 jan. 2011.

DE CARVALHO, C. H. R. **Mobilidade Urbana Sustentável: Conceitos,**

**Tendências e Reflexões**. 2016. IPEA, Brasília. Disponível em:

<[http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td\\_2194.pdf](http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_2194.pdf)> Acesso em: 16 de abril de 2018

EUBIKE (Ed.). **The EuBike Background Analysis: European cyclotourism analysis**. 2015. Lifelong Learning Programme. 74 p.

EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION. **Velo-city 2018**: Rio de Janeiro. 2018. Disponível em: <<https://ecf.com/projects/velo-city/velo-city-2018-rio-de-janeiro>>. Acesso em: 01 jun. 2018.

EUROVELO. **The European cycle route network**. 2016. Disponível em: <<http://www.eurovelo.com/en/eurovelos>> Acesso em: 03 de Abril de 2018

FULLAGAR, S; PAVLIDIS, A. **“It's all about the journey”**: women and cycling events. International Journal of Event and Festival Management. 2012, Vol. 3, N. 2. GEHL, Jan. Boas cidade para pedalar. In: GEHL, Jan. **Cidades Para Pessoas**. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013. p. 182-191.

Governo do Brasil. **Cicloturismo é opção para turistas no Brasil**. 2017. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/editoria/turismo/2013/11/confira-os-melhores-lugares-para-andar-de-bicicleta-no-brasil>>. Acesso em: 03 set. 2018.

GONÇALVES, L. J.; CARMO, C. S. CORRÊA, D.A. **CICLOVIAGEM, LAZER E EDUCAÇÃO AMBIENTAL: PROCESSOS EDUCATIVOS VIVENCIADOS NA SERRA DA CANASTRA**. 2015. LICERE - Revista do Programa de Pós Graduação Interdisciplinar em Estudo do Lazer/UFMG. Belo Horizonte, v.18, n.4.

KULCZYCKIA, C; HALPENNY, E. A. **Sport cycling tourists' setting preferences, appraisals and attachments**. Journal of Sport & Tourism. 2014. Vol. 19, N. 2. Pgs. 169-197

KRUGER, M; HALLMANN, K; SAAYMAN, M. **Intention of mountain bikers to return**. 2016. South African Journal for Research in Sport, Physical Education and Recreation. Vol 38, N. 3

LIBERALI, R.; MELLO, G. A; FERREIRA, S. O. **ALTERAÇÕES ANTROPOMÉTRICAS DECORRENTES DE UMA VIAGEM DE CICLOTURISMO**.

2010. Revista Brasileira de Prescrição e Fisiologia do Exercício. São Paulo, v.4, n.22. Pg. 402-408.

MENG, B. HAN, H. **Effect of environmental perceptions on bicycle travelers' decision-making process: developing an extended model of goal-directed behavior.** 2010. Asia Pacific Journal of Tourism Research. PG 1184-1197

MIONEL, V; MIONEL O. **Cycle Tourism in Olt County, Romania. (Re)Discovering Potential of History and Geography for Tourism.** 2016. IDEAS. Vol. 18, N. 10.

MOSCARELLI, R; PILERI, P; GIACOMEL, A. **Regenerating small and medium sized stations in Italian inland areas by the opportunity of the cycle tourism, as territorial infrastructure.** 2017. City, Territory and Architecture. Vol. 4, N. 13.

MRNJAVAC, E; KOVACIC, N; TOPOLSEK, D. **The logistic product of bicycle destinations.** 2014. Tourism and Hospitality Management. Vol. 20, No. 2.

NAKAMURA, H. ABE, N. 2016. **Tourist decisions in renting various personal travel modes: A case study in Kitakyushu City, Japan.** 2016. Tourism Management 55. Pg 85-93

NETO, Paulo V. **Estatística descritiva: Conceitos básicos.** São Paulo. 2004. Disponível em <<http://uni.educacional.com.br/up/59960001/3103751/t191.asp>>. Acesso em 20 maio, 2019

PACHECO, C. V.; VELOZO, E. L. **A bicicleta e o ciclismo na literatura científica brasileira e suas relações com a educação do corpo.** Revista Espacios. Vol. 38, Nº 01, 2017.

PAUPITZ, A. **Pesquisa: O perfil do cicloturista brasileiro.** 2008. Clube de Cicloturismo do Brasil. Disponível em: <<http://www.clubedecicloturismo.com.br/artigos-1/53-pedalando/24-pesquisa-o-perfil->

do-cicloturista-

brasileiro?highlight=WyJwZXJmaWwiLCJJaWNsb3R1cmIzbW8iXQ==>. Acesso em: 01 jun. 2018.

PEREIRA, Dimitri Wu; SEVERINO, Antonio Joaquim; SANTOS, Vinicius Feitoza Sampaio dos. **Aventura e educação na Base Nacional Comum**. *Eccos – Revista Científica*, [s.l.], n. 41, p.107-125, 7 mar. 2017.

PEREIRA, L. A. G.; LESSA, S. N. **O Processo de Planejamento e Desenvolvimento do Transporte Rodoviário no Brasil**. *Caminhos da Geografia*, Uberlândia, v. 12, p.26-45, dez. 2011.

RESENDE, J. C. VIEIRA FILHO, N. A. Q. **Cicloturistas na Estrada Real: perfil, forma de viagem e implicações para o segmento**. *Turismo em Análise*, Vol. 22, n. 1, abril 2011. Pg. 168-194

SANTOS, C; CAMPOS, A.; ALVES, L.. **CICLOTURISMO: MOBILIDADE URBANA E VALORIZAÇÃO DO TURISMO DA CIDADE DE ARACAJU - SERGIPE**. *Revista de Direito da Cidade*, [s.l.], v. 8, n. 4, p.1800-1824, 28 nov. 2016.

SEGOVIA, Y. GRIMM, I. **O cicloturismo na perspectiva da gestão urbana na cidade de Curitiba (PR)**. In: EDRA, Fátima Priscila Morela; CASTRO, Juliana de; SALDANHA, Luiz Emerson da Cruz (Org.). *Cicloturismo urbano em foco*. Niterói: Faculdade de Turismo e Hotelaria, 2017. Pg. 44-51

SIMEONI, F; DE CRESCENZO, V. **Ecomuseums (on Clean Energy), Cycle Tourism and Civic Crowdfunding: A New Match for Sustainability?** *Sustainability*, 2018. Vol. 10. N. 817.

SIPWAY, R; KING, K; SUNNY LEE, I; BROWN, G. **Understanding cycle tourism experiences at the Tour Down Under**. *Journal of Sport & Tourism*, 2016. Vol. 20, N. 1. Pgs. 21-39

SOARES, A. **Circuitos de cicloturismo. Manual de incentivo e orientação para os municípios brasileiros.** Universidade do Estado de Santa Catarina: Florianópolis, 2010.

VOLTA DAS TRANSIÇÕES. **Entenda as transições.** 2016. Disponível em: <<https://www.voltadastransicoes.com/>>. Acesso em: 03 set. 2018.

\_\_\_\_\_, **WORD CLOUDS.** 2019. Disponível em: <https://www.wordclouds.com/> Acesso em 10 de jun de 2019

## APÊNDICE

Apêndice - Questionário: Pesquisa sobre as especificidades dos cicloturistas em roteiros no Brasil

- Seção 1 de 7 - Pergunta Filtro
- Seção 2 de 7 - Sobre Você

1. Qual seu Estado de residência? \*

1. AC

2. AL

3. AP



---

14. PA

15. PB

16. PR

17. PE

18. PI

19. RJ

20. RN

21. RS

22. RO

23. RR

24. SC

25. SP

## 2. Qual sua cidade de residência? \*

Texto de resposta curta

---

## 3. Sexo \*

1. Feminino
2. Masculino
3. Prefere não dizer

## 4. Idade \*

1. Menor de 18 anos
2. De 18 a 23 anos
3. De 24 a 29 anos
4. De 30 a 35 anos
5. de 36 a 41 anos
6. De 42 a 47 anos
7. De 48 a 53 anos
8. De 54 a 59 anos
9. Acima de 60 anos

5. Qual seu nível acadêmico? (selecionar último completo) \*

1. Sem instrução
2. Ensino fundamental
3. Ensino médio
4. Graduação
5. Especialização
6. Mestrado
7. Doutorado
8. Pós doutorado

6. No seu dia a dia, durante quantos dias da semana você costuma utilizar a bicicleta? \*

1. 1 dia
2. 2 dias
3. 3 dias
4. 4 dias
5. 5 dias
6. 6 dias
7. 7 dias

- Seção 3 de 7- Motivação para o Cicloturismo

### 7. Motivações : \*

	1	2	3	4	5	6	7
Cultura	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Custo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Esporte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lazer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Paisagem	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Saúde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Turismo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

8. Se existe outra motivação para você fazer Cicloturismo, favor escrever abaixo.

Sua resposta \_\_\_\_\_

- Seção 4 de 7 - Preparando a viagem

9. Como busca informações sobre as rotas cicloturísticas? \*

1. Blogs.
2. Vlogs.
3. Redes sociais.
4. Agências de turismo.
5. Indicação de amigos/familiares.
6. Sites especializados no cicloturismo e/ou de avaliações de atividades.
7. Outros.

10. Sobre a organização da viagem e/ou percursos de cicloturismo: \*

1. Organiza sozinho(a).
2. Procura agência especializada.
3. Ambos.

11. Qual(is) transporte(s) você utiliza para chegar no roteiro escolhido? \*

- Avião
- Barco
- Bicicleta
- Carro
- Motor home
- Ônibus
- Trem
- Outro

- Seção 5 de 7 - A viagem

12. Quando você faz cicloturismo, sobre acompanhantes, você costuma ir: \*

1. Sozinho(a).
2. Com amigos.
3. Com cônjuge ou companheiro(a).
4. Com familiares (pais, filhos, primos, tios etc.).
5. Sozinho ou em grupo desde que tenha guia de turismo.

13. Na maioria das viagens realizadas, utilizou bicicleta: \*

1. própria.
2. alugada.
3. compartilhada.

14. Sobre os meios de hospedagem, utiliza: \*

1. não utilizo.
2. casa de amigos e/ou parentes.
3. couch surfing.
4. camping.
5. albergue/hostel.
6. cama e café.
7. pousada.
8. flat/apart hotel.
9. hotel.
10. outros.

15. Quantos dias, em média, gasta nos percursos escolhidos? \*

Texto de resposta curta

---

16. Quantas horas, em média, pedala por dia de viagem? \*

Texto de resposta curta

17. Você costuma fazer o(s) roteiro(s): \*

1. completo(s).
2. parte dele(s).

18. Sobre a alimentação durante os percursos, geralmente opta por: \*

1. levar seus próprios alimentos e bebidas.
2. pensões.
3. lanchonetes.
4. fast food.
5. restaurantes.
6. outros.

- Seção 6 de 7 - Rotas de Cicloturismo Nacionais

19. Indique a(s) rota(s) de cicloturismo brasileiro que você já percorreu (completa ou parte dela):

	Já realizadas
Aparados da Serra e S. Joaquim (RS/SC)	<input type="checkbox"/>
Arqueologia do Sertão (PI)	<input type="checkbox"/>
Caminho da Fé (SP)	<input type="checkbox"/>
Caminho da Luz (MG)	<input type="checkbox"/>
Caminho dos Diamantes (MG)	<input type="checkbox"/>
Caminhos do Imperador (AL)	<input type="checkbox"/>
Caraguá/Estrada da Petrobrás (SP)	<input type="checkbox"/>
Ciclismo Urbano em Santos (SP)	<input type="checkbox"/>
Cicloturismo da Ponte (RS)	<input type="checkbox"/>

- Cidade de Afuá (PA)
- Circuito Costa Verde & Mar (SC)
- Circuito das Araucárias (SC)
- Circuito do Vale Europeu (SC)
- Costa/Rota do Descobrimento (BA)
- Cunha - Paraty (SP/RJ)
- Est. Ec. Juréia/Itatins; Estrada do Sol (SP)
- Estrada Real (MG)
- Jalapão (TO)
- Regiões Turísticas (RS)

- 
- Roteiro em Búzios (RJ)
  - São Paulo e Paraná – Lagamar (SP/PR)
  - Serra da Canastra (MG)
  - Serra da Mantiqueira (MG e RJ)
  - Serra do Espinhaço (MG e BA)
  - Trans Mantiqueira/Travessia da Serra (MG)
  - Vale dos Vinhedos (RS)

20. Em que ano(s) você realizou o(s) roteiro(s) marcado(s) acima? (Quando \* tiver mais de um ano a ser informado, favor separar com vírgula).

Texto de resposta curta  
.....

21. Se você já fez algum outro roteiro que não foi citado, favor escrever o nome do roteiro e o Estado onde está localizado.

Texto de resposta curta  
.....



- Seção 7 de 7 - Final do Trajeto!

Agradeço sua contribuição com a pesquisa. Muito obrigada!

Se quiser receber os resultados, deixe seu endereço eletrônico abaixo.

22. Sim, quero receber os resultados da pesquisa. Meu endereço de e-mail é:

Texto de resposta curta

.....