

## **O CICLOTURISTA BRASILEIRO 2018: UMA ANÁLISE SOCIOECONÔMICA DE DIFERENTES PERFIS DE VIAJANTES POR BICICLETA NO BRASIL**

**Luiz Saldanha**  
**Heloant Abreu Silva de Souza**  
**Juliana DeCastro**  
**Ronaldo Balassiano**

Núcleo de Planejamento Estratégico de Transportes e Turismo – PLANETT  
PET/COPPE/UFRJ

### **RESUMO**

O turismo pautado na utilização da bicicleta como principal modo de transporte configura como uma das demandas da mobilidade cicloviária. Dentre vários benefícios, pode-se associar ao segmento uma contribuição significativa na movimentação da economia de uma localidade, expressos por meio do incremento à atividade industrial de manufatura de bicicletas e equipamentos, à atividade de comercialização destes e, principalmente, pelo impacto produzido na cadeia produtiva do turismo oriundos da bicicleta e seus praticantes. Enquanto a dimensão econômica da bicicleta apresenta pesquisas e dados recentes, passíveis de análise, que corroboram a afirmação anterior, há uma carência de dados que permitam a análise das outras dimensões do cicloturismo - principalmente seus aspectos sociais e do desenvolvimento sustentável. Este artigo, portanto, tem o objetivo de apresentar a pesquisa intitulada *O Cicloturista Brasileiro*, realizada em 2018, por iniciativa de membros da academia em parceria com a sociedade civil organizada, cuja premissa foi a produção de dados e informações sobre o segmento do cicloturismo como catalisador de investimentos para áreas urbanas ou rurais com potencial turístico, bem como, identificar diferentes perfis de viajantes, suas demandas e desejos de consumo.

### **ABSTRACT**

Tourism based on the use of the bicycle as the main mode of transport is one of the demands of cycling mobility. Among several benefits, the segment can be associated with a significant contribution in the movement of the local economy, expressed through the increase in the industrial activity of manufacture of bicycles and equipment, the commercialization activity of these and, mainly, the impact produced in the chain of tourism from the bicycle and its practitioners. While the economic dimension of the bicycle presents research and recent data that can be analyzed, which corroborate the previous statement, there is a lack of data that allow the analysis of the other dimensions of cycle tourism - mainly its social aspects and sustainable development. This article, therefore, aims to present the research entitled *The Brazilian Cycle Tourist*, held in 2018, at the initiative of members of the academy in partnership with organized civil society, whose premise was the production of data and information on the segment of cycling as a catalyst for investments in urban or rural areas with tourism potential, as well as to identify different profiles of travelers, their demands and consumer desires.

### **1. INTRODUÇÃO**

Os benefícios da bicicleta podem atingir uma gama de fatores ambientais, sociais e econômicos. Neun e Haubold (2016) segmentam, em estudo sobre os impactos econômicos da bicicleta na Europa, os fatores ambientais entre qualidade do ar e do som, consumo de combustíveis fósseis e seus respectivos efeitos na saúde mental e física dos usuários. Os fatores sociais, por sua vez, alocaram-se em questões como equidade de gênero e renda, segurança social, redução de congestionamento e resiliência pelo consequente aumento da acessibilidade integrando-se ou não aos modos de transporte coletivo. Enquanto esses fatores são monetizados de forma indireta ou induzida, os fatores econômicos abordam os benefícios trazidos pela indústria envolvida na manufatura de bicicletas e equipamentos, pela venda no varejo e atacado dos mesmos itens, além do mercado de reparos, e pelo impacto produzido na cadeia de turismo oriundos da bicicleta e seus praticantes.

O turismo por bicicleta, denominado de cicloturismo, é um segmento de mercado que vem crescendo com bastante representatividade no mundo inteiro. Abrange tanto os passeios com

duração menor que um dia por residentes ou visitantes em determinado local ou região quanto viagens com pernoite utilizando a bicicleta como principal modo de transporte (Faulks *et al.*, 2007). À exemplo de um caso internacional de sucesso, no Canadá o cicloturismo, por meio da Rota Verde (*Route Verte*, do original em francês), influenciou diretamente cerca de 1,6 bilhões de Reais em gastos com ciclismo no estado de Quebec em 2015. Além da movimentação econômica, foi observado pela Velo Quebec (2015) que a quantidade de pessoas utilizando bicicletas no estado subiu de 1,3 milhões em 2013 para 1,9 milhões em 2015. O fato mais interessante, afirma DuBois (2017), é que a Rota Verde se tornou uma ferramenta estruturante para a mobilidade cotidiana nas cidades pequenas por conectar diversos setores de atividades, bens e serviços. Evidencia-se a mudança de papel da Rota Verde, que aos poucos deixou de ter apenas a proposta de motivações de turismo, lazer e atividade física, para também abranger, cada vez mais, a noção do impacto nos deslocamentos utilitários por parte dos planejadores desta rede de cicloturismo a nível estadual.

O presente artigo visa investigar o panorama de levantamentos nacionais sobre o uso da bicicleta para que, através da problemática de como se mensurar os impactos socioeconômicos do cicloturismo no Brasil, seja possível apresentar a pesquisa *O Cicloturista Brasileiro 2018* (ver Planett, 2019). Com o objetivo geral de introduzir os resultados desta pesquisa, tem-se como objetivo específico estratificar os dados obtidos de forma a identificar diferentes perfis de viajantes que utilizam a bicicleta como principal modo de transportes e correlacionar a potenciais impactos na cadeia produtiva do turismo em uma aplicação regionalizada.

## **2. INCURSÕES NACIONAIS SOBRE O USO DA BICICLETA E A INTERFACE COM A DEMANDA PELO TURISMO**

Apesar do potencial de resposta a desafios sociais, econômicos, ambientais e, considerando o aumento da participação dos deslocamentos por modos ativos, tendo como protagonistas o pedestre e o ciclista, dados referentes ao uso de bicicletas nas cidades brasileiras ainda são escassos (Transporte Ativo, 2018). Os Planos Municipais de Mobilidade Urbana (PMUS), por exemplo, devem contar com um diagnóstico da realidade atual para traçar cenários futuros com objetivos e metas a serem cumpridos para atingi-los (Brasil, 2012). Contudo, são poucos os planos que contenham dados sobre o uso de modos ativos de transporte na grande maioria das cidades brasileiras e raras são as que realizam pesquisas Origem/Destino, ainda mais raras são as pesquisas O/D que considerem os modos de transporte ativo da maneira correta em sua metodologia (Binatti; Tampieri; César, 2016).

A pesquisa intitulada *Perfil do Ciclista Brasileiro* realizada em 2015, representou o primeiro levantamento em escala nacional sobre o perfil do ciclista, levantando informações sobre a demografia e seus hábitos e motivações no uso cotidiano da bicicleta. Posteriormente, em 2018, a pesquisa teve sua abrangência ampliada de 10 para 25 cidades brasileiras, além de mais 7 cidades da América Latina (Transporte Ativo, 2018). Uma pesquisa realizada na cidade de São Paulo identificou que sensações de bem-estar no deslocamento, como prazer, relaxamento e satisfação, são vividas pelos ciclistas numa proporção que é o dobro daquela verificada na população geral. Também foi possível levantar que em razão da troca de outros modos pela bicicleta, os ciclistas foram responsáveis por uma diminuição de 3% do CO2 emitido pelos transportes na cidade (Torres-Freire; Callil; Castello, 2018).

De acordo com o estudo sobre a *Economia da Bicicleta no Brasil*, o mercado da bicicleta representa ganhos significativos para a economia do país. Neste estudo, todo o complexo

econômico da bicicleta foi investigado: Cadeia Produtiva, Políticas Públicas, Transporte, Atividades Afins e Benefícios. Ressalta-se o fato da indústria da bicicleta, que contempla tanto a fabricação de bicicleta como de peças e demais componentes, ter empregado mais de 7.000 pessoas, em 296 estabelecimentos fabris em todo o país durante o ano de 2016. Já o setor de comércio, tanto atacadista como varejista de bicicletas, gerou cerca de R\$ 15 milhões de receita estimada e aproximadamente 17.000 empregos no mesmo ano. (Andrade; Rodrigues, 2018).

Na dimensão Atividades Afins, foi disposta a temática do Cicloturismo que, por conta da falta de dados secundários estabelecidos nacionalmente pela incipiência na organização do segmento no país, definiu-se um estudo de caso para o primeiro circuito elaborado especificamente para o cicloturismo no Brasil, o Circuito de Cicloturismo do Vale Europeu Catarinense (Andrade; Rodrigues, 2018). Devido à escassez de dados primários sobre a demanda na região, a pesquisa se ateve ao levantamento sobre a oferta turística e dados gerais sobre os visitantes que retiraram o certificado de conclusão do percurso com a respectiva associação gestora do percurso e outros que realizaram um passeio organizado pelo Clube de Cicloturismo do Brasil. Resultados importantes para a indicação de procedimentos quantitativos e qualitativos para a coleta de dados, visando conhecer melhor o comportamento e perfil de cada cicloturista que utiliza o percurso.

Por falta de pesquisas consolidadas em nível nacional sobre a demanda de cicloturistas, ainda em 2018, a maior parte das incursões sobre a temática (Gonçalves, 2018; Moura, 2018) utilizaram resultados da pesquisa Perfil do Cicloturista Brasileiro de 2008 (Paupitz, 2008), que levantou informações sobre dados sociodemográficos, hábitos de viagem e ponderações sobre o panorama investigado. Pesquisas pontuais em nível regional e local podem ser localizadas isoladamente por meio de artigos científicos e trabalhos de conclusão de cursos nos respectivos repositórios periódicos, anais de eventos e repositórios instituições de ensino superior. Neste sentido, Saldanha (2017) realizou um levantamento bibliográfico sobre trabalhos acadêmicos brasileiros acerca do cicloturismo e identificou que aproximadamente 20% dos artigos publicados em periódicos e anais de mostra acadêmica nacionais buscam analisar alguma dimensão de perfil de usuário.

Esses artigos identificados destacam uma análise pontual de usuários de rotas de cicloturismo (ver Resende; Vieira Filho, 2011; Cini; Guimarães, 2017), participantes de eventos de cicloturismo (ver Pedrini; Glatz; Souza, 2012; Pedrini; Flores; Cavalcante, 2012; Baptista; Cochinski, 2015), ciclistas recreativos urbanos (ver Segovia; Grimm, 2017; Iha, 2017) e praticantes de MTB (ver Soares; Machado, 2004). Capazes de identificar informações sociodemográficas e comportamentais de grupos específicos destes casos, a extrapolação destes cenários para uma contextualização nacional ou regional se impossibilita pela continentalidade e diversidade ambiental e sociocultural do Brasil.

Com o objetivo de atualizar as informações sobre a demanda nacional por cicloturismo e de possibilitar novos estudos ou agregar valores a outras pesquisas já consolidadas na área de interface do planejamento ciclovitário e de turismo, a pesquisa *O Cicloturista Brasileiro 2018* foi estruturada pela academia em contato direto com representantes da sociedade civil organizada. Os procedimentos metodológicos e os principais resultados obtidos por essa pesquisa serão expostos e discutidos nas seções a seguir.

### 3. ASPECTOS METODOLÓGICOS

*O Cicloturista Brasileiro 2018* consiste em uma pesquisa descritiva realizada através de uma parceria entre a academia e a sociedade civil organizada. Neste estudo, aplicou-se um questionário entre junho e setembro de 2018, por meio de formulário online, para o público geral que já tivesse realizado viagens com a bicicleta sendo o modo principal dentro do país nos 5 anos anteriores. Caso não tivessem realizado, houve a preocupação de levantar informações de uma possível demanda reprimida para o cicloturismo.

Do total das 1.196 respostas válidas, 591 respondentes declararam ter realizado uma viagem utilizando a bicicleta como principal modo de transporte, garantindo uma amostra com 95% de nível de confiança e erro máximo estimado de 4% (Richardson, 1999). A representatividade em nível nacional se tem ao considerar que todas as macrorregiões brasileiras foram contempladas, abrangendo 299 cidades de 26 Unidades Federativas - excetuando-se apenas o Estado de Roraima.

O questionário foi estruturado por meio de quatro dimensões de perguntas, visando identificar as seguintes características: (a) perfil sociodemográfico, contendo perguntas básicas sobre local de residência, gênero, idade, escolaridade, renda familiar e estado civil; (b) uso competitivo e recreativo da bicicleta, abordando o paradigma de se ter um perfil de ciclista profissional para a prática do cicloturismo, assim como a; (c) prática de viagem por bicicleta no Brasil, levantando informações sobre hábitos, preferências e ponderações dos respondentes que afirmaram ter realizado uma viagem tendo a bicicleta como principal modo de transporte nos últimos cinco anos; e (d) uso da bicicleta no cotidiano, compreendendo ao comportamento em relação aos deslocamentos diários para fins utilitários. Nos casos de respostas negativas para as dimensões “b”, “c” e “d”, perguntas para o entendimento acerca dos fatores impeditivos foram incluídas.

A seção seguinte se propõe a introduzir os resultados de *O Cicloturista Brasileiro 2018* por meio da apresentação e discussão dos dados disponíveis no portal da pesquisa, contendo o relatório final ainda não publicado até o momento de submissão deste artigo (Planett, 2019). Primeiro, apresentam-se as informações derivadas das respostas das perguntas-chave de cada dimensão que identificaram, entre outros aspectos, as principais motivações das viagens realizadas por bicicleta e os principais impedimentos. Após esta etapa, utilizou-se o recorte do perfil sociodemográfico dos respondentes com o propósito de analisar a diversidade de perfis de cicloturistas e como esta característica incentiva a uma maior interação junto à população local das regiões de destino.

#### **4. APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS DADOS**

A partir da categorização da frequência de respostas por pergunta-chave das dimensões explicitadas anteriormente, evidencia-se que o ato de viajar utilizando a bicicleta como principal modo de transporte não é uma exclusividade de ciclistas profissionais, que compõem apenas uma parcela de 15,1% dos respondentes, conforme Tabela 1.

Já em relação à realização de passeios ciclísticos sem pernoite, considerando os passeios urbanos, ciclismo de estrada e prática de *Mountain bike* (MTB) na cidade de residência ou nos locais que visita, quase a totalidade dos respondentes (97,2%) afirmou que pratica frequentemente, esporadicamente ou raramente. Esta adesão à prática do cicloturismo pode ser corroborada a partir de dados da produção de bicicletas no Brasil. Segundo Roldan (2000), o tipo de bicicleta mais utilizado por cicloturistas é a MTB e, justamente esse tipo de bicicleta

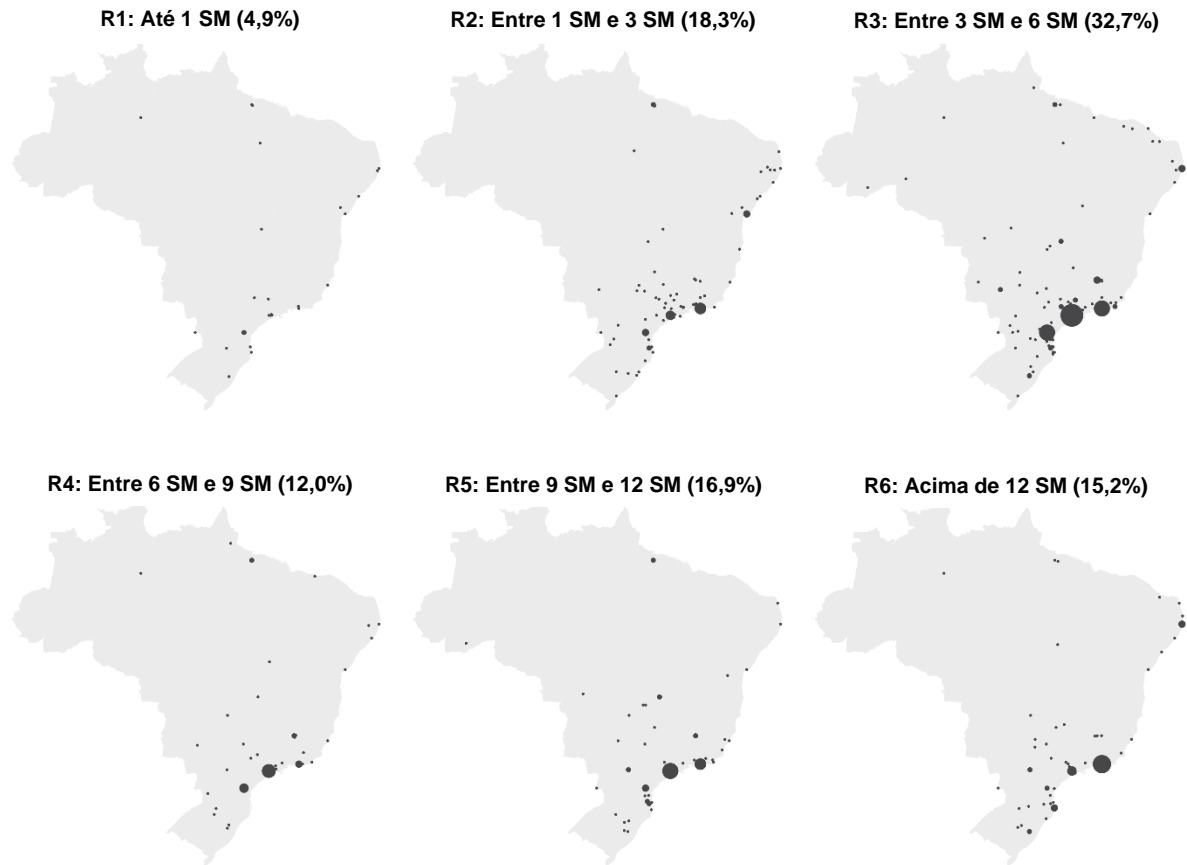
teve um crescimento significativo na participação de bicicletas produzidas entre 2017 e 2018. Como exemplo, no último ano, das 89.609 unidades de bicicletas produzidas, cerca de 42% da produção se relacionou às MTB's, 57% às bicicletas urbanas e 1% às bicicletas de estrada. Em 2017, estes mesmos números correspondiam a 36%, 63% e 1% respectivamente. De forma geral, houve um aumento percentual de 22% na produção total de bicicletas de todos os tipos para este recorte temporal.

**Tabela 1:** Frequência das respostas por pergunta-chave de seção.

ID	Pergunta-chave da dimensão	Sim		Não	
		n	%	n	%
1	Utiliza a bicicleta para fins competitivos?	181	15,1	1.015	84,9
2	Realiza passeios ciclísticos sem pernoite?	1.162	97,2	34	2,8
3	Realizou uma viagem por bicicleta na Brasil (últimos 5 anos)?	591	49,4	605	50,6
3.1	Motivações (destaques):				
	- <i>Aventura</i>	335	28,0	-	-
	- <i>Maior contato com a natureza</i>	304	25,4	-	-
	- <i>Maior contato com a população local</i>	130	10,9	-	-
	- <i>Custo (Menor custo financeiro de viagem)</i>	50	4,2	-	-
3.2	Fatores impeditivos (destaques):				
	- <i>Segurança no trânsito</i>	-	-	384	32,1
	- <i>Falta ou má conservação de infraestrutura cicloviária</i>	-	-	355	29,7
	- <i>Segurança pública</i>	-	-	354	29,6
	- <i>Custo (Maior custo financeiro de viagem)</i>	-	-	12	0,1
4	Utiliza a bicicleta para fins utilitários na cidade de residência?	847	70,8	349	29,2
4.1	Motivações (destaques):				
	- <i>Rapidez e praticidade</i>	677	56,6	-	-
	- <i>Saúde</i>	638	53,4	-	-
	- <i>Custo</i>	446	37,2	-	-
4.2	Fatores impeditivos (destaques):				
	- <i>Falta de infraestrutura cicloviária</i>	-	-	227	19,0
	- <i>Segurança no trânsito</i>	-	-	192	16,1
	- <i>Segurança pública</i>	-	-	172	14,4

Quanto à motivação para se realizar uma viagem tendo a bicicleta como principal modo de transporte, ressalta-se o desejo de estar mais próximo tanto dos atrativos locais quanto da cultura das comunidades pelas quais percorrem. Tal desejo se alinha à tendência de formatação do turismo que se observa desde o final da década de 1990 de buscar mais experiências memoráveis em contraposição ao turismo de massa, com características de exploração predatória dos recursos humanos e patrimoniais de uma região de destino (Beni, 2004). Outro aspecto identificado nas motivações das viagens, de acordo com as respostas atribuídas ao item relativo ao custo, foi que a busca por um custo mais baixo na realização de uma viagem por bicicleta não é representativa, principalmente quando comparado ao mesmo item para o uso cotidiano da bicicleta.

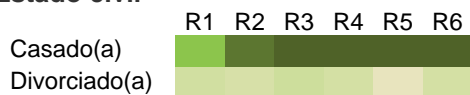
Conforme delimitado para este artigo, a estratificação das análises se dará pela renda familiar abordada no perfil sociodemográfico. A Figura 1 quantifica a proporção de cada categoria de renda em relação ao total de respondentes que afirmaram ter realizado uma viagem por bicicleta dentro do Brasil nos últimos cinco anos (entre parênteses) e em relação à localização da respectiva cidade de origem (pelo tamanho das marcações no mapa). Observa-se uma maior incidência de respondentes com faixa de renda entre 3 e 6 salários mínimos distribuídos principalmente nas macrorregiões Sul e Sudeste.



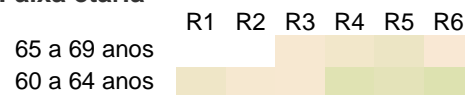
**Figura 1:** Percentual dos respondentes por faixa de renda e sua respectiva distribuição geográfica.

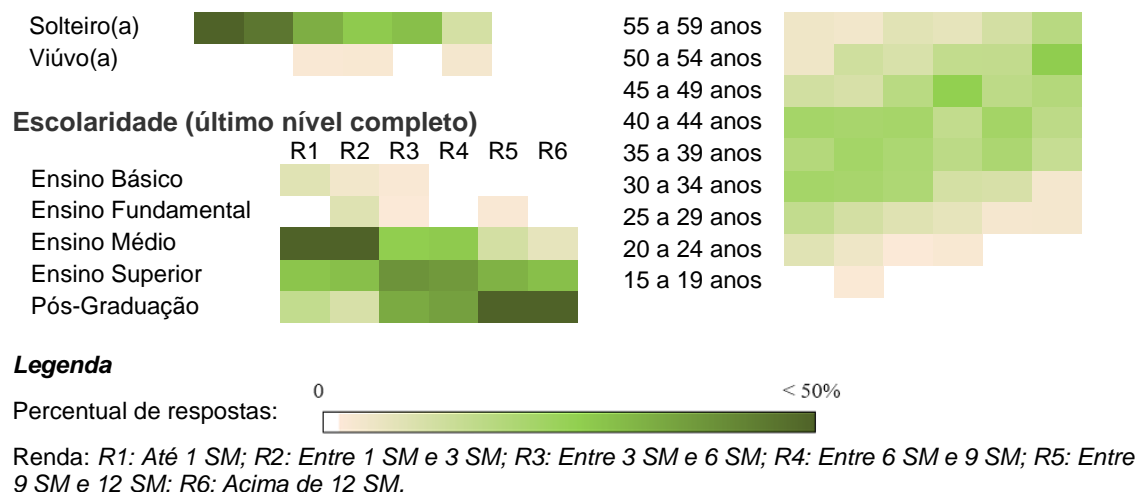
Ao segmentar a renda familiar a partir do gênero dos respondentes, a proporção entre o gênero masculino e feminino se mantém aproximadamente de 80% para 20%, respectivamente - os respondentes que declararam *Outros* se encontram abaixo de 0,5% do total. Seguindo a análise, nota-se uma correlação entre o aumento da faixa etária e o aumento da renda, conforme Figura 2. Esta dinâmica se repete ao se contrapor o perfil de escolaridade com a renda. Porém, é importante ressaltar que há uma demanda expressa para praticamente todos os perfis citados, ou seja, questões relativas à renda, idade ou escolaridade não são impeditivas para a prática do cicloturismo.

**Estado civil**



**Faixa etária**



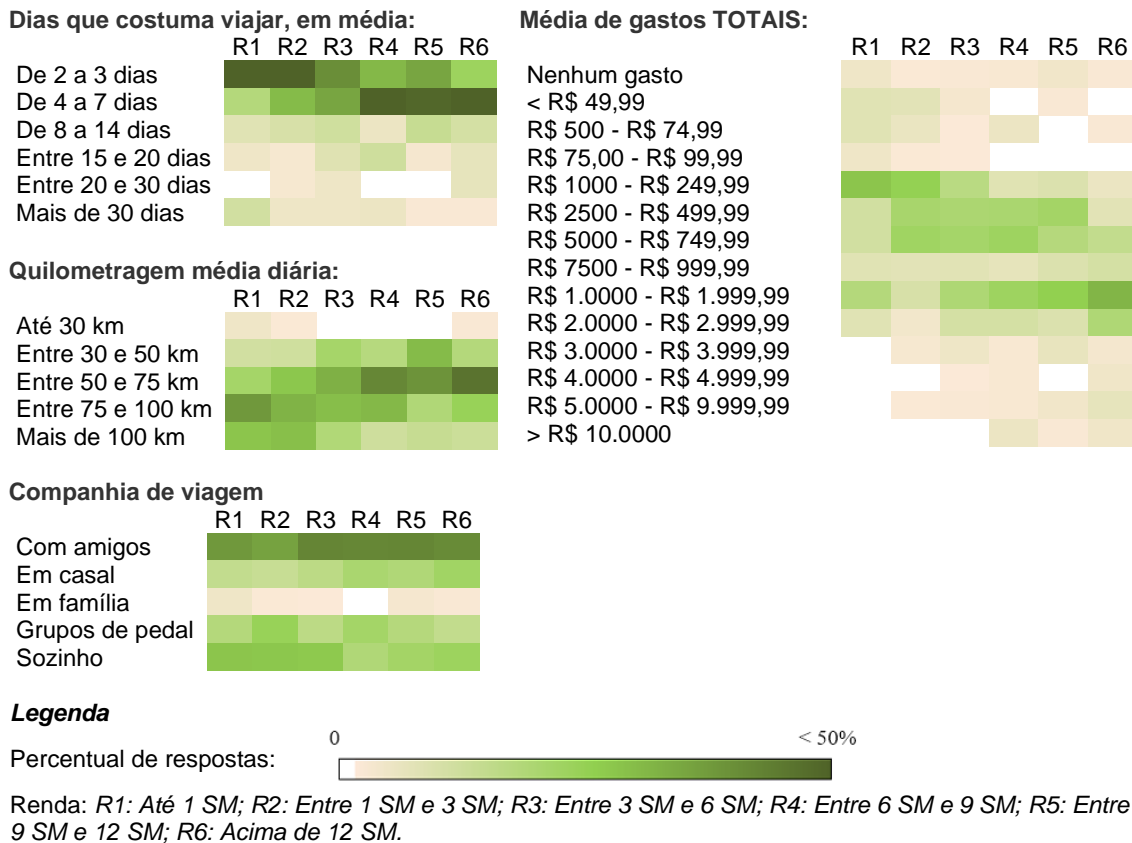


**Figura 2:** Perfil sociodemográfico estratificado por categorias de renda familiar.

O conhecimento sobre os hábitos de viagem é importante para a aplicação em estudos regionalizados e pontuais, como pesquisas exploratórias em destinos de cicloturismo (circuitos rurais, Unidades de Conservação ou grandes centros urbanos) em prospecção ou já consolidados. À princípio, destaca-se que existe uma distribuição igualitária sobre a temporalidade em que se realiza viagens neste formato dentro do Brasil. As afirmações indicam que a atividade, além de ter cicloviantes antigos (mais que um terço realizam há mais de cinco anos), existe uma nova demanda de usuários com até três anos de realização - principalmente nos respondentes incluídos nas categorias até três salários mínimos. Foi observado, também, que a grande maioria mantém uma média de 1 a 2 viagens por bicicleta anuais.

A quantidade de dias que costuma viajar por bicicleta e a quilometragem média diária tem sua relevância na estruturação de diferentes dinâmicas a serem planejadas para compatibilizar um destino segundo as possíveis demandas de cicloturistas. Apesar de uma notável sobreposição dos respondentes até 6 salários mínimos com maior proporção de 2 a 3 dias pedalando diariamente acima de 75 km, enquanto os respondentes nas categorias de renda acima de 6 salários mínimos com a proporção mais elevada de 4 a 7 dias pedalando diariamente entre 30 e 75 km, existe uma abrangência considerável nas demandas por mais dias de viagem e na ocorrência de respondentes afirmando pedalar abaixo de 30 km por dia (ver Figura 3).

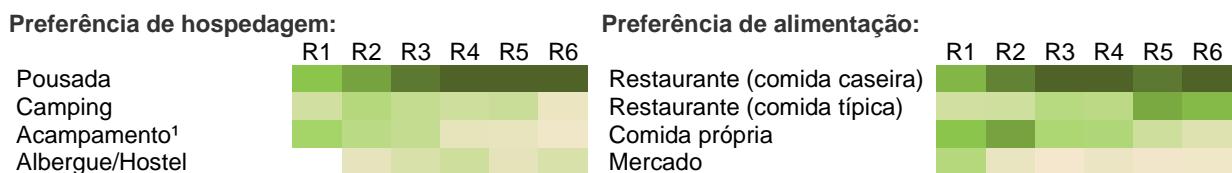
Complementa-se, ao analisar a Figura 3, a maior incidência de viagens por bicicleta entre grupo de amigos para todas as categorias de renda, seguidos por viajar sozinho, grupos de pedal junto a viagem em casal, concluindo nas viagens em família - contemplando uma frequência muito abaixo das outras opções. Entretanto, a média de gastos totais por viagem levanta uma questão de elevada pertinência: viaja-se por bicicleta desde o gasto zero até o gasto acima de R\$ 10.000,00. A identificação de um gasto médio pode ser interessante em um momento de quantificação agregada dos visitantes de certo destino de cicloturismo, mas essa perspectiva é capaz de distanciar tanto os gestores e tomadores de decisão no momento de orientar investimentos para determinadas iniciativas e ações quanto os próprios cicloturistas que se preparam financeiramente visando certas expectativas. As faixas de gastos totais em uma viagem por bicicleta podem ser englobadas de forma variada para todas as categorias de renda entre R\$ 100,00 e R\$ 2.999,99 - demonstrando grande elasticidade referente aos perfis de consumo.



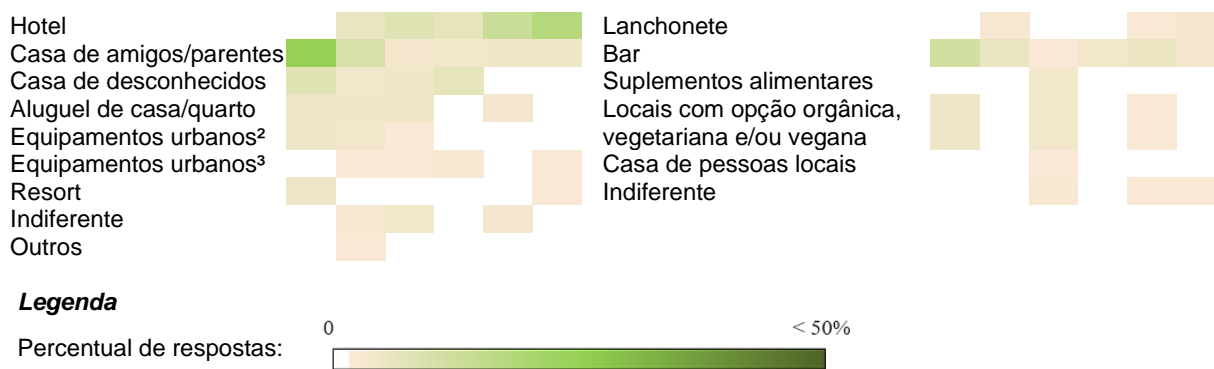
**Figura 3:** Hábitos de viagem estratificados por categorias de renda familiar.

A variação referente às faixas de gastos totais em uma viagem por bicicleta anteriormente citada se reflete das preferências de hospedagem e alimentação demonstradas na Figura 4. As preferências por alimentação estão bem divididas entre restaurantes de comida caseira e típica, acompanhada da opção de comida própria. Declarada como mais procurado meio de hospedagem, a pousada se destaca em todas as categorias de renda, outras opções como *camping*, albergue, hotel e *resort* têm suas incidências de respostas distribuídas para diferentes estratificações.

É possível identificar, nas preferências por meio de hospedagem, um percentual razoável de afirmações por opções gratuitas de estada: acampamentos em locais públicos, pernoite em casa de amigos/parentes e em equipamentos urbanos como igrejas, delegacias e quartéis de bombeiros. A opção de casa de desconhecidos fica relacionado diretamente à busca de contato com a população local por meio de abordagens pessoalmente ou digitalmente em redes sociais específicas para viajantes, como é o caso do *Warm Showers* - no qual os usuários oferecem local de pernoite para cicloturistas, com mais de 130 mil membros registrados em 161 países diferentes (Warmshowers, 2019).







Renda: R1: Até 1 SM; R2: Entre 1 SM e 3 SM; R3: Entre 3 SM e 6 SM; R4: Entre 6 SM e 9 SM; R5: Entre 9 SM e 12 SM; R6: Acima de 12 SM.

<sup>1</sup> Acampamento em locais públicos/áreas naturais; <sup>2</sup> Equipamentos urbanos de segurança /administração pública;

<sup>3</sup> Equipamentos urbanos de cultura e religião

**Figura 4:** Preferências de meio de hospedagem e alimentação estratificadas por categorias de renda familiar.

Por fim, denota-se que os principais problemas apontados por todas as categorias de renda para a prática de cicloturismo no país são a infraestrutura cicloviária e a segurança viária. Fatores que acabam se refletindo na escolha por destinos de cicloturismo com rotas delineadas para o uso da bicicleta, para motivações recreativas e utilitárias, de maneira a traduzir-se em uma comunidade local apoiadora do modo cicloviário.

O cicloturismo, pelo seu caráter de deslocamento relativamente mais lento se comparado a modos motorizados, permite ao praticante da atividade a despendar mais tempo para absorver e experimentar às particularidades locais, usufruindo da cadeia produtiva do turismo local de forma mais inclusiva e menos exploratória. Dois estudos que contrapuseram a visão de gestores de destinos de cicloturismo com a perspectiva de cicloturistas sobre a hierarquização da relevância dos fatores envolvidos em uma viagem por bicicleta corroboram com a necessidade de se conhecer as prioridades e hábitos da demanda para a elaboração de um plano estratégico da atividade.

O primeiro estudo (Lee e Huang, 2012), levantou que gestores e tomadores de decisão geram uma expectativa maior em fatores ligados aos atrativos e acessibilidade das rotas, deixando as amenidades em grau de importância muito abaixo, que são os serviços de hospedagem e de apoio (restaurantes, mercados locais e lojas de conveniências). Contrastando com os mesmos questionamentos de hierarquização dos fatores por importância, o segundo estudo (Lee; Chen; Huang, 2014) demonstrou que os cicloturistas em si, colocam as amenidades como serviços de apoio em primeiro lugar, logo seguido dos atrativos e acessibilidade das rotas. Assim como visto na discussão desta seção, diferentes perfis demográficos e de consumo podem convergir em diversos pontos, mas a variedade de preferências declaradas confirma a gama de oportunidades para se desenvolver o turismo por bicicleta em determinada região.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A apresentação e sistematização de parte dos dados obtidos por meio da pesquisa *O Cicloturista Brasileiro 2018*, evidenciou que o cicloturismo é um segmento multifacetado, que atua na economia e movimentada diversas atividades como o turismo rural, o ecoturismo, turismo cultural

e gastronômico. Através da pesquisa foi possível também melhorar a compreensão sobre os anseios e necessidades dos consumidores em relação à infraestrutura de apoio e serviços necessários para impulsionar o crescimento desse segmento. Assim como, criar oportunidades para ampliação dos dados disponíveis para subsidiar o planejamento e gestão da oferta e demanda turística.

Os resultados apontam a uma incidência em determinadas classes de renda, idade, ou escolaridade, entretanto, pode-se atribuir que o segmento está acessível a todos os perfis de viajantes. Esta afirmação se justifica uma vez que o cicloturista frequenta locais fora das rotas convencionais do turismo e se apoia no comércio local dos lugares que passa, beneficiando de forma capilar a comunidade. Cabe ressaltar que, conforme a identificação da elasticidade dos gastos totais contrapostos aos perfis de consumo de uma viagem por bicicleta, a tentativa de se adotar um padrão médio de turista para a orientação de políticas e investimentos no desenvolvimento de destinos de cicloturismo, ocasiona um distanciamento do panorama real ou dos possíveis cenários prospectivos da atividade.

Embora a pesquisa tenha uma representatividade condizente à população analisada e possa oferecer subsídios para a compreensão do perfil do cicloturista brasileiro e contribuir para melhorar a tomada de decisão do mercado turístico em relação a demanda, é preciso compreender as limitações relacionadas ao espaço de discussão para este assunto. O aprofundamento de outras dimensões como o uso competitivo e recreativo e uso da bicicleta no cotidiano, além da estratificação por outros tópicos relacionados à demografia (*e.g.* gênero, escolaridade) e hábitos (*e.g.* gastos, duração de viagem), proporcionará novas oportunidades de incursões sobre a temática.

Recomenda-se, também, a correlação deste estudo a outras pesquisas já realizadas com outras abordagens, seja pela perspectiva do transporte ou pela perspectiva do turismo. Assim, espere-se que *O Cicloturista Brasileiro 2018* sirva como ferramenta de insumo para pesquisas acadêmicas e institucionais nas áreas de interface, planejamento de marketing e apoio à comercialização - auxiliando gestores, associações de setores relacionados, empresários e empreendedores individuais na assertividade nos planos estratégicos e táticos de serviços e destinos turísticos.

#### **Agradecimentos**

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

#### **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

- Andrade, V.; Rodrigues, J.M. (Orgs). (2018). Economia da Bicicleta no Brasil. Disponível em: <<http://economiadabicicleta.org.br>>, acesso em julho de 2018.
- Baptista, L.; Cochinski, V. (2015). Cicloturismo: Um olhar sobre os participantes da rota de Itapará, Irati – PR. Fórum Internacional de Turismo do Iguassu.
- Beni, M. C. (2004). Turismo: da economia de serviços à economia da experiência. Turismo - Visão e Ação, vol. 6, n. 3, p. 295-305.
- Binatti, G.; Tampieri, G.; César, Y. B. (2016). Guia: Incluindo a bicicleta nos planos. Disponível em: <<http://bicicletanosplanos.org/faca-sua-cidade/guia/>>. Acesso em julho de 2019.
- Brasil. (2012). Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Dispõe sobre as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília: Diário Oficial da União.

- Cini, L. G.; Guimarães, V. L. (2017). O cicloturismo no turismo religioso: perfis de viajantes pela Rota Franciscana Frei Galvão com destino à Aparecida-SP. In: Edra, F. P. M.; DeCastro, J.; Saldanha, L. (Orgs.) Cicloturismo urbano em foco. Niterói: FTH/UFF, p. 34-43.
- Dubois, A. J. (2017). Opportunities and Barriers for Innovative Cycling Planning in Small Cities. Actes de Colloque Interuniversitaire Urbain. Montreal, p. 16-18.
- Faulks, P.; Ritchie, B.; Fluker, M. (2007). Cycle Tourism in Australia: An investigation into its size and scope. Sustainable Tourism CRC. Brisbane. 2007.
- Gonçalves, J. E. R. (2018). A interface do turismo e bicicleta no desenvolvimento econômico. Painel: A economia da bicicleta para o desenvolvimento do turismo. II Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo. Programação. Disponível em <<http://bit.ly/iiedesc>>. Acesso em maio de 2019.
- Iha, M. (2017). Os potenciais do cicloturismo urbano brasileiro – Estudo da cidade de São Paulo. In: Edra, F. P. M.; DeCastro, J.; Saldanha, L. (Orgs.) Cicloturismo urbano em foco. Niterói: FTH/UFF, p. 34-43.
- Lee, C.; Chen, P.; Huang, H. (2014). Attributes of Destination Attractiveness in Taiwanese Bicycle Tourism: The Perspective of Active Experienced Bicycle Tourists. International Journal of Hospitality & Tourism Administration, v. 15, n. 3, p. 275–297, 2014.
- Lee, C.; Huang, H. (2012) The Attractiveness of Taiwan as a Bicycle Tourism Destination: A Supply-Side Approach. Asia Pacific Journal of Tourism Research, n. August 2015, p. 1–27, 2012.
- Moura, C. (2018). Programa Vem Pedalar. Painel: Cicloturismo e Unidades de Conservação: Potencialidades no cenário nacional. II Encontro para o Desenvolvimento do Cicloturismo. Programação. Disponível em <<http://bit.ly/iiedesc>>. Acesso em maio de 2019.
- Neu, M.; Haubold, H. (2016). The EU Cycling Economy - Arguments for an integrated EU cycling policy. Bruxelas: European Cyclists' Federation.
- Paupitz, A. (2008). Pesquisa: Perfil do Cicloturista Brasileiro. Clube de Cicloturismo. Disponível em <<http://www.clubedecicloturismo.com.br/artigos-1/53-pedalando/24-pesquisa-o-perfil-do-cicloturista-brasileiro>>. Acesso em junho de 2019.
- Pedrini, L.; Flores, L. C. S.; Cavalcante, L. S. (2012). Cicloturistas No Circuito Do Vale Europeu : Perfil e Percepção Ambiental. IX Seminário ANPTUR. Anais.
- Pedrini, L.; Glatz, C. H.; Souza, R. R. (2012). Cicloturistas no Circuito do Vale Europeu: Perfil e avaliação do Velotour 2012. Fórum Internacional de Qualidade de Vida e Saúde - Curitiba , 07 a 10 de junho de 2012. Anais.
- Planett. Núcleo de Planejamento Estratégico de Transportes e Turismo. (2019). Portal da pesquisa O Cicloturista Brasileiro 2018. Disponível em <<http://planett.com.br/ocb18/>>. Acesso em agosto de 2019.
- Resende, J. C.; Vieira Filho, N. A. Q. (2011). Cicloturistas na Estrada Real : perfil, forma de viagem e implicações para o segmento. Turismo em Análise, v. 22, p. 168–194.
- Richardson, R. J. et al. 3 ed. Pesquisa social: métodos e técnicas. São Paulo: Atlas, 1999.
- Saldanha, L. (2017). Políticas cicloinclusivas e o cicloturismo: o caso do Rio de Janeiro/RJ. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- Segovia, Y.; Grimm, I. (2017). O cicloturismo na perspectiva da gestão urbana na cidade de Curitiba (PR). In: Edra, F. P. M.; DeCastro, J.; Saldanha, L. (Orgs.) Cicloturismo urbano em foco. Niterói: FTH/UFF, p. 34-43.
- Soares, E. D. F.; Machado, A. J. S. (2004) Perfil do atleta de mountain bike da cidade de Ipatinga-MG. Revista On-line Unileste, p. 1–17.
- Torres-Freire, C.; Callil, V.; Castello, G. (2018). Impacto social do uso da bicicleta em São Paulo. São Paulo: Cebrap, 48p. il.
- Transporte Ativo. (2018). Parceria Nacional pela Mobilidade por Bicicleta: Pesquisa Perfil do Ciclista 2018. Relatório Final. Disponível em: <<http://ta.org.br/perfil/ciclista18.pdf>>. Acesso em junho de 2019.
- Velo-Quebec. (2015). Cycling in Quebec 2015. Velo-Quebec Association. Disponível em: <[http://www.velo.qc.ca/files/file/expertise/VQ\\_Cycling2015.pdf](http://www.velo.qc.ca/files/file/expertise/VQ_Cycling2015.pdf)>. Acesso em julho de 2019.
- Warmshowers. (2019). Início. Warmshowers. Disponível em: <<https://br.warmshowers.org/>>. Acesso em julho de 2019.