



## **Cicloturistas na Estrada Real: perfil, forma de viagem e implicações para o segmento**

*Cycle Tourists at Estrada Real: profile, way of travel and the implications for the segment*

*Los Cicloturistas en la Estrada Real: perfil, forma de viajes e implicaciones para el segmento*

Júlio Corrêa Resende<sup>1</sup>

Nelson Antônio Quadros Vieira Filho<sup>2</sup>

### **Resumo**

Este artigo pretende contribuir para a discussão do cicloturismo e suas especificidades como segmento turístico, a partir de um estudo de caso dos cicloturistas na Estrada Real, Minas Gerais, Brasil. O trabalho realizado objetiva caracterizar o perfil socioeconômico dos viajantes da rota turística, suas formas de viagem e suas necessidades enquanto turistas. As discussões teóricas desta pesquisa abordam os temas da segmentação turística e cicloturismo. A metodologia da pesquisa envolveu análise de entrevistas semi-estruturadas, realizadas com 28 cicloturistas, que percorreram trechos da Estrada Real, no ano de 2007, e também observação participante, a partir de viagem com um dos entrevistados, na rota turística, em Outubro de 2007. Este estudo revela as qualidades do segmento cicloturismo, que podem beneficiar tanto os turistas quanto os residentes e suas regiões. No entanto, para que o fluxo de cicloturistas seja relevante para os destinos, conclui-se ser necessário o planejamento da oferta turística em função das necessidades desse segmento.

**Palavras-chave:** turismo; segmentação; cicloturismo; planejamento; Estrada Real.

### **Abstract**

*This paper contributes to discussion of cycle tourism and its specificities as segment, through a case study of the cycle tourists of Estrada Real, Minas Gerais, Brazil. The objective of this paper is to characterize the socioeconomic profile of the travelers of this route, their travel means and their necessities as tourists. The theoretical considerations of this research take on the following themes: tourism demand and cycle tourism. The results were accomplished*

<sup>1</sup> Mestre em Turismo e Meio Ambiente, Universidade de Cuiabá. Email: juliocrdd@gmail.com.

<sup>2</sup> PhD (University of Manchester). Pesquisador e Professor Adjunto da Escola Superior Dom Helder Câmara. Email: nelson.quadros@terra.com.br.



*through an analysis of semi-structured interviews conducted with 28 cycle tourists who travelled along Estrada Real, during the year of 2007, as well as an observational expedition carried out by the author while accompanied by one of the subjects, on October from 11<sup>th</sup> to 14<sup>th</sup> of same year. This study reveals the qualities of the cycle-tourism segment, which can benefit both tourists and inhabitants. However, this dissertation concludes that in order for the flow of cycle tourists to be of significant impact to the sights, it is necessary the planning of the tourism supply to meet the needs of such demand.*

**Keywords:** *tourism; cycle tourism; planning; Estrada Real.*

## **Resumen**

*Este artículo pretende contribuir a la discusión del cicloturismo y sus especificidades como segmento turístico, a partir de un estudio de caso con cicloturistas en la Estrada Real, Minas Gerais, Brasil. El trabajo realizado tiene como objetivo caracterizar el perfil socioeconómico de los viajeros de la ruta turística, sus formas de viaje y sus necesidades como turistas. Las discusiones teóricas de esta investigación abordan los temas de la segmentación turística y el cicloturismo. La metodología de la investigación incluyó el análisis de entrevistas semi-estructuradas, realizadas a 28 cicloturistas que recorrieron tramos de la Estrada Real en el año 2007, y también observación participante, a partir del viaje con uno de los entrevistados en la ruta turística en octubre de 2007. Este estudio revela las cualidades del cicloturismo, que pueden beneficiar tanto a turistas como a los residentes y sus regiones. Sin embargo, para que el flujo de cicloturistas sea relevante para los destino, se concluye que es necesaria una planificación de la oferta turística en función de las necesidades de ese segmento.*

**Palabras clave:** *turismo; segmentación; cicloturismo; planificación; Estrada Real.*

## **1. Introdução**

A bicicleta tem sido considerada como importante instrumento para o desenvolvimento regional sustentável. A qualidade de vida de habitantes de muitas grandes cidades está sendo afetada por graves problemas como o excesso de trânsito de veículos automotores e a poluição proporcionada por eles. Nesse contexto, a bicicleta tem sido valorizada por ser um meio de transporte silencioso, que emite baixos níveis de poluição e proporciona saúde aos seus usuários, entre outros benefícios. Com relação à atividade turística, ela tem sido pensada por diversos países como forma de desenvolvimento do meio rural. As viagens dos cicloturistas normalmente implicam em baixos níveis de impacto ambiental e podem gerar diversos benefícios aos destinos, incluindo uma melhor distribuição de renda e melhor relacionamento entre viajantes e residentes.



Há poucas pesquisas aprofundadas sobre o perfil dos cicloturistas e comportamentos de viagem. Os estudos analisados são de caráter exploratório e indicam uma lacuna existente na literatura quanto a conhecimentos aprofundados nesse tema. Essa carência de maiores informações sobre o tema dificulta o planejamento do produto turístico, pois o desconhecimento das necessidades do público-alvo tende a fazer com que a oferta não satisfaça a demanda. Esta pesquisa pretende contribuir para suprir parte desta carência de dados científicos que auxiliem na gestão do turismo.

Este trabalho tem a Estrada Real como estudo de caso. A rota visa promover o desenvolvimento de cento e setenta e sete municípios, situados em três Estados brasileiros, por meio do turismo. O cicloturismo é um dos segmentos desejados pelos seus gestores, mas este deveria receber maiores atenções para que o fluxo desse tipo de turista seja relevante para o destino turístico em questão. Esta pesquisa, por meio do estudo do perfil dos cicloturistas, das características das viagens e de suas necessidades, busca analisar a relação entre o que é ofertado pelo pretendido produto turístico e as necessidades da demanda. Dessa forma, este trabalho pretende contribuir para o aprimoramento da gestão da Estrada Real.

A presente pesquisa objetiva caracterizar o perfil socioeconômico dos cicloturistas, suas motivações e formas de viagem, bem como a avaliação que fazem das condições para o cicloturismo na rota.

## **2. Percurso Metodológico**

Esta pesquisa caracteriza-se por uma abordagem quali-quantitativa e descritiva (GIL, 1999) porque pretende descrever as características e o comportamento de viagem dos cicloturistas da Estrada Real. Buscou-se conhecer o perfil socioeconômico, o histórico das viagens realizadas, a forma de viagem, o planejamento e a percepção com relação aos serviços de dois destinos da Estrada Real: Conceição do Mato Dentro e Serra do Cipó, distrito de Santana do Riacho.

A Estrada Real foi escolhida como objeto de estudo dessa pesquisa porque tem os cicloturistas como um dos públicos almejados e por já ser frequentada por esse tipo de turista. No entanto, pela rota turística ser muito extensa, não foi possível a viabilização de uma



pesquisa que englobasse todos os seus trechos. Assim, foi escolhido como foco desta pesquisa o Caminho dos Diamantes, trecho compreendido entre Diamantina e Ouro Preto, região da Serra do Espinhaço Meridional, onde se encontram dois destinos escolhidos como referência para a pesquisa de campo: Conceição do Mato Dentro e Serra do Cipó, município de Santana do Riacho. A primeira foi escolhida porque é uma cidade em que o turismo está se tornando importante atividade econômica, além de fazer parte do eixo central da rota e por ter sido indicada pelos técnicos do Instituto Estrada Real como um destino já procurado pelos cicloturistas. A Serra do Cipó, distrito de Santana do Riacho, foi escolhida por fazer parte da Estrada Real e por apresentar um fluxo grande de cicloturistas nos finais de semana e também nas férias.

O universo da pesquisa constitui-se dos cicloturistas da Estrada Real no trecho analisado. A ausência de dados estatísticos disponíveis na literatura e no IER (Instituto Estrada Real) sobre o fluxo desses turistas, na rota e em seus destinos, impediu a caracterização de uma amostra estatisticamente significativa. Por isso, definiu-se que seriam entrevistados todos os cicloturistas que fossem encontrados nos destinos escolhidos durante o período da pesquisa de campo que se deu em intervalos distintos, compreendidos entre os dias vinte e oito de julho e vinte e quatro de outubro de 2007. No total, foram realizadas entrevistas com vinte e oito cicloturistas.

A primeira viagem ao campo foi realizada no último final de semana do mês de julho e teve como destino o distrito Serra do Cipó. Os cicloturistas foram encontrados na Casa do Ciclista, única bicicletaria do distrito; na Padaria do Cipó, local frequentado por muitos turistas; e na portaria principal do Parque Nacional da Serra do Cipó. Ao todo, foram agendadas 9 entrevistas e, desse total, apenas 6 foram realizadas, pois 3 pessoas não tiveram disponibilidade de tempo. A segunda viagem ao campo foi realizada no feriado prolongado do dia 7 de setembro e teve como destino Conceição do Mato Dentro. A data foi escolhida por causa do grande fluxo de turistas no município em feriados prolongados. Os cicloturistas foram encontrados no centro da cidade, com o auxílio dos funcionários das duas bicicletarias, que se disponibilizaram a ajudar na pesquisa. Ao todo, foram agendadas 8 entrevistas e todas elas foram realizadas. Técnicos do IER relacionaram 10 pessoas que passaram por um desses dois destinos no ano de 2007. Ao todo, 6 deles se disponibilizaram e realizaram a entrevista.



Esse estudo baseou-se em pesquisa bibliográfica, entrevistas semi estruturadas e observação participante. A pesquisa bibliográfica teve como objetivo construir a fundamentação teórico conceitual sobre os temas da percepção ambiental e do cicloturismo.

A entrevista semi estruturada (DENCKER, 1998) foi utilizada como uma das técnicas de coleta de dados primários. Seu roteiro foi elaborado pelos autores e organizado em três categorias de perguntas. A primeira seção foi composta por perguntas fechadas e abertas sobre o perfil socioeconômico dos cicloturistas, com o objetivo de conhecer nome do entrevistado, faixa etária, naturalidade, local de residência, grau de escolaridade e renda familiar mensal. A segunda seção abordou a forma de viagem dos entrevistados e buscou investigar procedência, destino, agrupamento de viagem, duração, meio de transporte utilizado até o destino, meios de hospedagem, meios de alimentação, outras infraestruturas utilizadas, atrativos turísticos visitados e gastos diários e total da viagem. Também foi perguntado se os cicloturistas realizaram planejamento, quantas vezes estiveram no trecho visitado e se utilizaram bicicleta própria ou alugada. A terceira seção englobou perguntas fechadas a respeito do grau de satisfação dos cicloturistas com relação aos seguintes serviços prestados nos destinos: informações turísticas, receptividade da população, sinalização, estradas, entretenimentos, serviços públicos, meios de alimentação, meios de hospedagem, meios de transporte e lojas de bicicleta.

Outra técnica de pesquisa utilizada foi a observação participante. Nessa etapa da pesquisa de campo, buscou-se uma aproximação entre autor e cicloturista para melhor compreensão de sua percepção ambiental. Para tanto, o autor realizou uma viagem de bicicleta, acompanhando um cicloturista na ER (Estrada Real), com a autorização do mesmo, no percurso compreendido entre Conceição do Mato Dentro e Santana do Riacho, no período entre os dias onze e quatorze de outubro de 2007. A experiência possibilitou interação e diálogo entre pesquisador e pesquisado no ambiente de viagem, revelando aspectos importantes para a compreensão qualitativa do fenômeno.

Para analisar os dados levantados pelas entrevistas e pela observação participante, optou-se por procedimentos estatísticos descritivos simples, análise de conteúdo do discurso devidamente contextualizado. Os dados quantitativos foram utilizados para a construção das tabelas e gráficos e, posteriormente, analisados por meio de estatística descritiva simples. Pelo



fato de esta pesquisa ser predominantemente qualitativa e ter tido um número relativamente pequeno de entrevistas, os dados estatísticos não podem ser considerados representativos do universo de cicloturistas na Estrada Real, universo este que é desconhecido. No entanto, algumas tendências puderam ser apontadas com a contribuição dos dados qualitativos e também da literatura internacional.

### 3. Referencial Teórico

O *marketing*, segundo Kotler (1998), é responsável por entender as necessidades do mercado e preparar os produtos para satisfazê-las. Toda empresa ou destino turístico que trabalha com a filosofia do *marketing* tem os clientes como foco de seus negócios, porque é a partir do que eles necessitam e desejam que os produtos são formatados. No caso do turismo, o turista é esse agente fundamental e o estudo de seu comportamento e de suas necessidades é essencial para o sucesso dos produtos turísticos (MIDDLETON, 1994).

O mercado de turismo tem mudado muito nas últimas décadas. O desenvolvimento tecnológico dos transportes, o aumento do tempo livre, as melhores condições econômicas das populações, a necessidade de fuga do cotidiano e dos grandes centros urbanos fizeram com que os produtos turísticos se modificassem. O turismo de massa passou a não satisfazer mais as necessidades e as vontades de grande parte dos turistas, que começaram a buscar maior personalização das viagens. Os destinos passaram a focar seus esforços em grupos específicos de turistas por meio de diferenciais. Diante deste novo contexto, a segmentação foi o caminho encontrado para garantir a satisfação do cliente e passou a fazer parte dos produtos turísticos adaptados a esta nova realidade (ANSARAH, 2001).

A segmentação de mercado proporciona maiores chances de um produto obter sucesso. Por meio dela, é possível concentrar os esforços de *marketing* e desenvolver a oferta adequada para cada mercado alvo. Ainda é possível ajustar melhor os preços, os canais de distribuição e a propaganda para atingir eficientemente o mercado-alvo, ao invés de dispersar os esforços do *marketing* (KOTLER, 2003. DIAS; CASSAR, 2005).

Há diversas informações sobre a demanda que são fundamentais para o planejamento e a gestão do turismo. Dados como quantidade de turistas, suas origens, seus gastos de viagem,



meios de transporte, de hospedagem e de alimentação utilizadas, entre outros, são importantes informações para que o produto turístico seja adequado às suas necessidades. Conhecer a demanda é conhecer seu cliente e, portanto, ter mais chance de surpreendê-lo positivamente (GOELDNER; RITCHIE; MCINTOSH, 2002).

O cicloturismo é um segmento de mercado que possui características que atendem às mudanças na demanda por viagens e, por isso, tem crescido muito em diversos países. O governo da Dinamarca, por exemplo, considera a bicicleta uma das principais formas de transporte do país e realiza diversas Políticas Públicas que fomentam seu uso no cotidiano e também durante o lazer (SIMONSEN; JORGENSON, 1996).

Trata-se, no entanto, de um segmento ainda pouco desenvolvido e os produtos existentes no mercado ainda são incipientes. Por esses e por outros motivos, a construção de conhecimento na área ainda é pequena. No entanto, os estudos existentes apontam para um segmento muito interessante de ser trabalhado, principalmente pelas condições que oferece à construção da sustentabilidade em áreas rurais.

Embora o cicloturismo seja um segmento do turismo ainda pouco estudado, alguns autores realizaram suas primeiras definições conceituais. O conceito de cicloturismo referência para esta pesquisa é de Ritchie (1998),

Cicloturismo deve ser definido como qualquer atividade, seja ciclística ou não, realizada por aqueles que estão de férias por mais de vinte e quatro horas ou uma noite, e para quem a bicicleta é parte integrante da viagem, mesmo que não a utilize em alguns momentos (RITCHIE, 1998, p.568, 569).<sup>3</sup> (tradução do autor)

Trata-se de uma definição que inclui cicloturistas que realizam longas rotas, viagens de final de semana e ainda aqueles que se hospedam em um destino específico e, a partir dali, conhecem o entorno por meio da bicicleta.

Alguns países do mundo têm realizado o planejamento de seus produtos turísticos voltados para o cicloturismo. No Reino Unido, foi desenvolvida uma rede nacional de ciclismo como

---

<sup>3</sup> “Bicycle tourism should be defined as any activities, whether cycling or non-cycling, that are undertaken by those who are on vacation for longer than 24 h or one night, and for whom is an integral part of this trip.”



uma rede alternativa de transporte. Trata-se de uma série de caminhos sem tráfego de automóveis e de pequenas estradas que conectam os centros urbanos e o interior em todo o território britânico. A responsável pelo seu desenvolvimento é a SUSTRANS<sup>4</sup> (Sustainable Transport), instituição sem fins lucrativos de fomento aos transportes sustentáveis na região. Segundo Lumsdom (2000), em 2000, a rede possuía oito mil quilômetros de extensão e em 2008 já contava com mais de dezesseis mil.

A rota C2C (Coast to Coast) foi a primeira a ser planejada, aberta no ano 1996. Embora a infraestrutura ainda seja limitada e não haja uma abordagem coordenada de *marketing*, o destino se tornou conhecido nacionalmente como rota de longa distância para o ciclismo e tem conseguido bons resultados (COPE *et al.*, 1998).

A Dinamarca conta com onze rotas nacionais de ciclismo, cobrindo uma distância de quatro mil quilômetros<sup>5</sup>. Todas elas são sinalizadas e os mapas são disponibilizados no sítio eletrônico oficial do país. Segundo Simonsen e Jorgenson (1996), a política nacional de turismo tem como um de seus objetivos principais atrair tipos de turistas que têm um consumo diário alto, que viajam fora da alta estação e que utilizam meios de hospedagem que geram muito emprego. O cicloturismo é um dos segmentos trabalhados que contribuem para esse objetivo.

Segundo Ritchie (1998), para melhorar o produto de cicloturismo da Nova Zelândia é preciso estimular a construção de grande variedade de tipos de meios de hospedagem, principalmente meios mais baratos e mais informais como, por exemplo, áreas de acampamento e albergues. É necessário também fomentar abertura de lojas de peças e manutenção de bicicletas ao longo das rotas, bem como oferecer informações adequadas e confiáveis sobre outros serviços de transporte. O autor sugere também a promoção de rotas alternativas às rodovias principais para proporcionar maior segurança e uma experiência ambiental de melhor qualidade. Outra ação recomendada é a conscientização da população local com o objetivo de demonstrar o potencial do cicloturismo para o desenvolvimento da atividade em áreas rurais.

No entanto, cabe ressaltar que os exemplos destes três países não podem ser generalizados para todo o mundo. Tratam-se de países ricos, em que a atividade turística é bem estruturada e

---

<sup>4</sup> <http://www.sustrans.org.uk>

<sup>5</sup> <http://www.visitdenmark.com/uk/en-gb/menu/turist/inspiration/aktivferie/cykel/cycling.htm>





desenvolvida. Nos países em que o turismo é menos desenvolvido, ainda é desconhecido o potencial deste segmento e não há pesquisas que indiquem seus impactos negativos e positivos. Dessa forma, é preciso relativizar as experiências da Nova Zelândia, Dinamarca e Reino Unido, em função desta diferença existente entre a organização do turismo nestes países e no Brasil. Aqui, ainda persiste a dúvida se é possível organizar com qualidade as regiões para o cicloturismo, fazendo com que o fluxo deste tipo de turista proporcione os benefícios relatados.

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

Sobre o perfil dos cicloturistas, diversas pesquisas já foram conduzidas em destinos diferentes. Apesar de não ser possível generalizar esses conhecimentos produzidos a partir de pesquisas com determinados públicos de outros países, sua utilização pode contribuir para o entendimento desse segmento em outros contextos. Nesse sentido, as informações sobre o perfil dos cicloturistas em viagem no Reino Unido, Dinamarca e Nova Zelândia se apresentam como importantes pistas para conhecê-los.

A pesquisa, na Nova Zelândia, demonstrou que seus cicloturistas preferem formas mais baratas de meios de hospedagem e tendem a utilizar diversos tipos durante a mesma viagem. Mais de noventa por cento disseram utilizar áreas de *camping*, enquanto quase oitenta por cento utilizaram albergues. Outros meios de hospedagem mais utilizados foram os pequenos hotéis, casas de família, casas de amigos e cama e café (RITCHIE, 1998).

No Reino Unido, a média de tempo gasto pelo cicloturistas para realização da rota C2C, em 1997, foi de três ou quatro dias. Considerando que sua extensão total é de duzentos e vinte quilômetros, a média de quilômetros pedalados, por dia, pelos cicloturistas foi pouco maior de sessenta e quatro (COPE *et al*, 1998).



Com relação aos gastos, nessa mesma rota, cerca de setenta e seis por cento não gastaram com atrativos turísticos, corroborando com a idéia de que os locais pagos não são objetivos de viagem. A maior motivação dos cicloturistas foi o ato de pedalar nos diversos ambientes. O maior gasto foi com hospedagem, sendo que cerca de cinquenta e sete por cento gastaram entre dez e vinte libras por dia. O gasto médio total foi de trinta libras diárias, o que indica uma média de, aproximadamente, cem libras gastas, por pessoa, na rota.

Na Nova Zelândia, o estudo demonstrou que os cicloturistas fizeram uma boa distribuição do dinheiro porque pedalarão por muitas cidades, durante muitos dias. Em 1998, eles ficaram em média noventa e um dias no país. O gasto diário médio foi de sessenta e quatro dólares, enquanto os outros turistas internacionais gastaram cento e cinquenta e dois dólares. No entanto, o cicloturista permaneceu, em média, mais dias no país e o seu gasto total médio foi de três mil e vinte e um dólares, enquanto que os turistas internacionais gastaram, em média, dois mil setecentos e setenta e seis dólares (RITCHIE; HALL, 1999). Os maiores gastos dos cicloturistas no país foram realizados com alimentação e hospedagem, sendo pouco mais de vinte dólares com alimentação e cerca de doze dólares com acomodação. Essa informação se assemelha à da C2C, na medida em que esses gastos correspondem à metade do gasto diário.

Sobre a relação do turista com a paisagem, Boullón (2002, p.158) escreveu que aquele que viaja em excursões interage menos com o ambiente porque na “[...] maior parte do tempo seus campos visuais são dados pela janela dos veículos em que viaja. Nesse ambiente, sua atenção é requerida por outros estímulos, como, por exemplo, a conversa de seus companheiros, a música do rádio e as mensagens do guia.” Para o autor, trata-se de uma atitude passiva. Por outro lado, turista com outros propósitos como praticar algum tipo de esporte interage mais com o ambiente porque, ao desenvolver a atividade, “[...] deixa de ser espectador para se transformar em protagonista. [...] Prolongando a estada, o turista familiariza-se com o meio, e o fato de poder banhar-se sem pressa, caminhar entre as árvores, fazer excursões pelas montanhas e acampar à beira de um lago faz com que [...] compenetre-se das características da paisagem. (BOULLÓN, 2002, p. 159) O cicloturista, devido às características de sua viagem, assemelha-se com esse turista que tem mais oportunidade de interagir com seu entorno.



Com base em diversas evidências, pesquisadores e gestores do turismo consideram o cicloturismo como um segmento que tem muito a contribuir para o desenvolvimento das comunidades, principalmente em áreas rurais. Dentre os argumentos, podem ser destacados os fatos de que a bicicleta é um meio de transporte de energia limpa e que proporciona boa distribuição de renda ao longo dos destinos por causa do comportamento de viagem dos cicloturistas. Embora os produtos de cicloturismo tenham pouco tempo de vida e ainda não tenham gerado grande quantidade de informações sobre seus benefícios, os indícios de que se trata de um segmento que pode contribuir para a sustentabilidade são fortes. A bicicleta surge como importante parte da solução para os problemas, tanto para os centros urbanos, quanto para as áreas rurais. Muitas cidades do mundo têm realizado grandes modificações em sua infra-estrutura para incentivar seu uso diário. Diversos destinos têm desenvolvido seus produtos de cicloturismo com o objetivo de atrair esse tipo de turista.

No caso de Bornholm, na Dinamarca, Robbins (1996) argumenta que as bicicletas não estão sendo capazes de diminuir a quantidade de turistas que chegam ao local de carro. Na verdade, na medida em que a quantidade de cicloturistas aumenta, aumenta também a quantidade de pessoas que viajam de carro. Isso se deve ao fato de que os cicloturistas utilizam esse meio de transporte para chegar ao destino. Por outro lado, o autor diz que a bicicleta tem um importante papel para a locomoção dos turistas na ilha. Mais de 120.000 mil visitantes, no ano de 1996, cerca de trinta e quatro por cento, utilizaram a bicicleta com um dos três principais meios de transporte. Esse número é significativo e capaz de reduzir a poluição, o tráfego e os acidentes (ROBBINS, 1996).

Os cicloturistas na Dinamarca têm comportamento mais respeitoso com relação ao ambiente do que outros turistas. Segundo Simonsen e Jorgenson (1996), eles poluem menos porque não utilizam carro para ir aos atrativos e, por meio do seu comportamento de viagem, sabe-se que consomem menos energia e água, e produzem menos lixo. Eles também causam menos impacto à fauna e à flora do que outras formas de turismo no meio rural porque tendem a pedalar sempre em estradas ou trilhas, concentrando o impacto nelas. A maioria deles considera a conservação do ambiente como fator de extrema importância para a escolha do destino. Embora os autores indiquem a necessidade da realização de pesquisas mais



aprofundadas sobre impactos ambientais, eles acreditam na relevante contribuição do segmento para a sustentabilidade de meios rurais.

Com relação ao desenvolvimento rural, o cicloturismo também tem muito a contribuir. As viagens de bicicleta acontecem predominantemente em áreas rurais e o ritmo lento da viagem faz com que os benefícios sociais e econômicos sejam distribuídos ao longo dessas áreas. Ritchie e Hall (1999) argumentam que ao invés dos turistas gastarem o que estão dispostos a gastar em um único destino, eles distribuem esse dinheiro ao longo dos locais por onde passam.

#### **4. O Perfil Socioeconômico, Formas de Viagem e Grau de Satisfação dos Cicloturistas Quanto aos Serviços Utilizados**

Conhecer o perfil socioeconômico dos cicloturistas é fundamental para entender suas necessidades enquanto turistas. Durante o período da pesquisa, foram entrevistados vinte e oito cicloturistas encontrados no município de Conceição do Mato Dentro, no distrito Serra do Cipó (Santana do Riacho) e também alguns indicados por esses cicloturistas ou pelo IER. Desse total, vinte e seis (92,86%) eram homens e dois (7,14%) eram mulheres. Embora esses números não representem necessariamente a proporção real encontrada no universo dos cicloturistas, eles indicam a tendência de que havia uma maior quantidade de homens que utilizavam a bicicleta como meio de transporte em viagens do que de mulheres.

Em relação à naturalidade, quinze (53%) cicloturistas nasceram em Belo Horizonte, oito (28%) em outras cidades de Minas Gerais e cinco (17%) em outras cidades do Brasil. No entanto, o importante a ser ressaltado é o fato de que todos os entrevistados residiam na região metropolitana de Belo Horizonte, sendo que vinte e sete (96,43%) moravam na capital. Certamente a Estrada Real recebe cicloturistas de outras regiões, como foi registrado por um funcionário de uma das bicicletarias de Conceição do Mato Dentro quando disse que, no período de férias, a cidade recebe cicloturistas de vários Estados do Brasil e também do exterior. Entretanto, o fato da pesquisa de campo ter sido realizada em finais de semana explica essa ocorrência de residentes da região metropolitana da capital mineira. Sabe-se que

essas viagens tendem a ser de curta distância e Belo Horizonte é importante centro emissor desse tipo de turismo.

Quanto à faixa etária, percebe-se que os jovens representavam a maioria dos cicloturistas. Do total, quinze (53,57%) tinham entre vinte e vinte e nove anos e sete (25%) tinham entre trinta e trinta e nove anos. Nota-se que nenhum dos entrevistados tinha menos de dezenove anos ou mais de sessenta anos. Foi relatado pelos cicloturistas que um dos atrativos da Estrada Real é a quantidade de serras, caracterizando um relevo acidentado que explica, em parte, a ausência de cicloturistas com mais de sessenta anos. Já os jovens com menos de dezenove anos viajavam com menor frequência, principalmente, por causa de sua condição financeira.

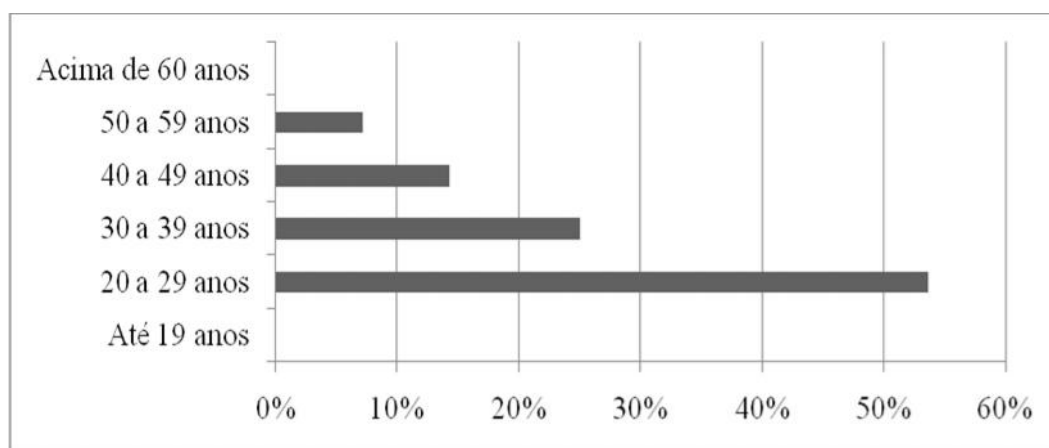


GRÁFICO 1 – Faixa etária dos cicloturistas entrevistados - Estrada Real – 2007

Fonte: Dados da pesquisa, 2007.

Embora a bicicleta seja um meio de transporte utilizado por pessoas de todo grau de escolaridade e com os mais diversos níveis de renda, percebe-se que em viagem o seu uso fica mais restrito àqueles com maior grau de escolaridade. Do total, dezesseis (57,14%) cicloturistas já tinham concluído curso superior e quatro (14,29%) estavam por concluir.

Percebe-se que a renda mensal familiar dos cicloturistas era relativamente alta. Do total, oito (28,57%) estavam na faixa acima de cinco mil reais; dois (7,14%) estavam entre quatro e cinco mil; e três (10,71%) entre três e quatro mil. Apesar de que nove (31,15%) tinham a

renda abaixo de dois mil reais, seis (21,43%) consideraram apenas seus rendimentos pessoais, pois são jovens que residiam sozinhos. Neste caso, as ajudas financeiras dadas pelos familiares não foram consideradas, mesmo que contribuíssem para o estilo de vida de cada um.

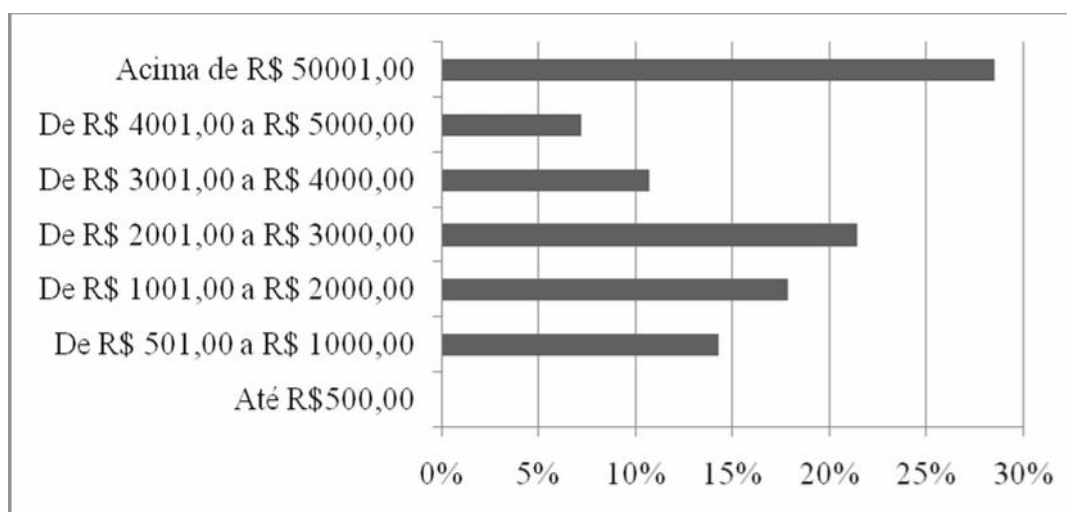


GRÁFICO 2 – Renda familiar mensal dos cicloturistas entrevistados - Estrada Real – 2007

Fonte: Dados da pesquisa, 2007.

De acordo com a literatura, o cicloturismo pode ser segmentado em diversos grupos menores. Foram identificados nessa pesquisa dois segmentos diferentes: cicloturistas que viajaram em rotas e que se hospedaram em destinos diferentes, utilizando a bicicleta como meio de transporte entre eles; e aqueles que se hospedaram em um destino base e conheceram seus atrativos e o entorno por meio da bicicleta. Os últimos disseram que viajam para fazer trilhas de bicicleta e, por isso, foram definidos nessa pesquisa como cicloturistas de trilha, representando 28,57% dos entrevistados. Os primeiros foram definidos aqui como cicloturistas de rota e somam 71,43% do total. É importante ressaltar que essa denominação é dada em função dos objetivos das viagens que foram foco dessa pesquisa. A maioria dos entrevistados não podia ser classificada em apenas um segmento porque viaja ora com um objetivo ora com outro.



Conhecer as características das viagens dos cicloturistas contribui com informações para o planejamento de produtos turísticos para o segmento e possibilita conhecê-los com maior profundidade.

Em relação à preparação, vinte (71,43%) cicloturistas planejaram suas viagens. Dentre eles, dezessete (60,71%) percorreram uma rota. Esse tipo de viagem é mais complexa pelo fato de envolver diversos destinos e estradas desconhecidas. Para planejar, alguns procuraram informações no IER e, segundo eles, foram bem orientados. A *internet* foi a ferramenta mais citada como fonte de informações. Entretanto, os sítios eletrônicos de turismo das cidades deixaram a desejar. A maior ajuda veio dos fóruns de debate sobre viagens de bicicleta, principalmente pela experiência das pessoas que já tinham percorrido os caminhos desejados. As queixas mais frequentes foram: inexistência de mapas específicos para quem viaja de bicicleta, falta de informação sobre meios de hospedagens e outras infraestruturas como bancos e correios.

O primeiro passo do planejamento dos cicloturistas foi escolher o roteiro de viagem com base nos lugares que desejavam conhecer. Depois, eles determinaram quantos quilômetros percorreriam por dia. Um dos cicloturistas entrevistados disse que “não adianta pedalar muito em um dia e não recuperar as energias para o outro.” Por isso, muitos pesquisaram informações sobre o relevo e as características das estradas (asfalto, terra, trilha, etc) para prever seu rendimento com a bicicleta e calcular a distância diária.

A partir dessa distância, eles determinaram os lugares a pernoitar. Muitos reservaram previamente a hospedagem, enquanto alguns preferiram deixar para escolher no próprio destino. Os gastos foram previamente calculados, sendo que a maioria estabeleceu uma média de gasto diário para controlar o custo total da viagem. As bicicletas foram revisadas com antecedência por mecânicos de confiança para evitar problemas.

Entre os oito (28,57%) que responderam que não fizeram planejamento, cinco (17,86%) percorreram trilhas. Esse tipo de viagem é mais simples porque eles se hospedam em apenas um destino que, em muitos casos, já é conhecido. Em geral, eles somente reservam a hospedagem e fazem revisão nas bicicletas. Apenas um cicloturista disse que pesquisou sobre atrativos e trilhas interessantes.

Ao todo, treze (46,43%) entrevistados disseram que foi a primeira vez no trecho da Estrada Real, sendo que a maioria teve como objetivo percorrer rotas. A explicação dada é que eles gostam de conhecer lugares novos tendo a bicicleta como meio de transporte. Alguns disseram que, dificilmente, pedalaria pelo Caminho Velho da Estrada Real duas vezes sem antes percorrer os outros. Por outro lado, a maioria dos dez entrevistados (35,71%) que esteve no trecho mais de quatro vezes, viajou para percorrer trilhas, indicando algum grau de fidelização com relação aos destinos.

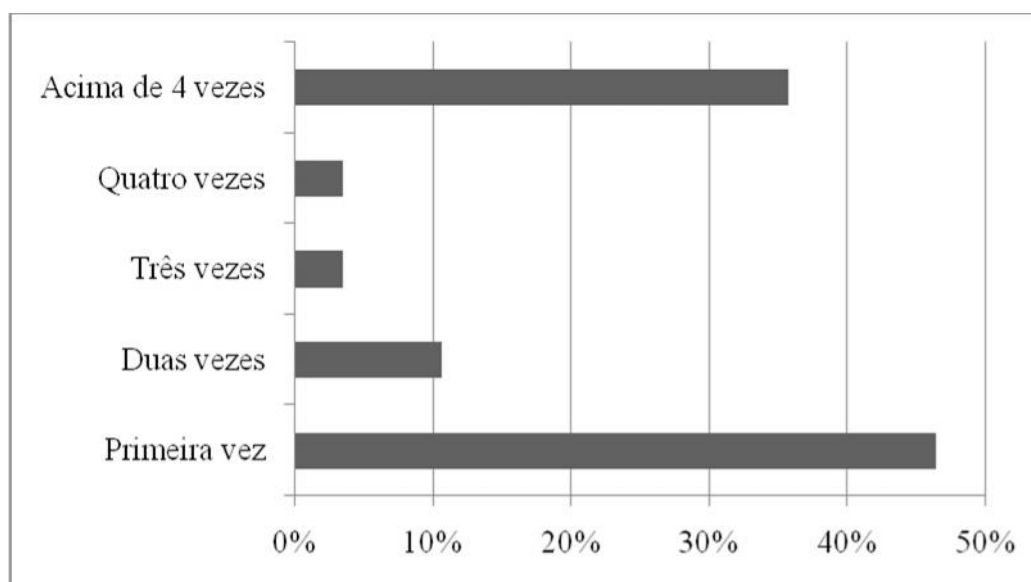


GRÁFICO 3 – Quantidade de viagens realizadas no trecho pelos cicloturistas entrevistados – Estrada Real - 2007

Fonte: Dados da pesquisa, 2007.

Em relação ao agrupamento de viagem, quinze (53,57%) viajaram em grupo, sendo que oito (28,57%) deles no mesmo grupo. Também em viagens com amigos, nove (32,14%) viajaram em duplas, corroborando com a informação de que uma das principais motivações é estar com os amigos. Apenas três (10,71%) viajaram sozinhos, sendo que dois (7,14%) deles disseram preferir dessa forma, enquanto o outro disse ter combinado viagem com amigos que não





puderam ir. Ninguém fez excursão paga porque, para a maioria deles, elas lhes tirariam a liberdade, fator importante proporcionado pelas bicicletas durante as viagens.

As viagens de dez (35,71%) entrevistados aconteceram em finais de semana e duraram até três dias. As seis (21,43%) viagens que duraram de quatro a seis dias foram realizadas em feriados, enquanto as outras doze (42,86%) com maior duração aconteceram em período de férias. Estes números estão intimamente relacionados à forma como foi procedida a pesquisa de campo e, portanto, não é possível afirmar que representam o universo das viagens dos cicloturistas da Estrada Real.

Todos os entrevistados, com exceção de dois (7,14%), utilizaram outros meios de transporte como locomoção, até os destinos turísticos. Os ônibus foram utilizados por dezessete (60,71%) cicloturistas, indicando que suas viagens são realizadas com menor dispêndio de energia com relação à utilização de transportes, se comparados a outros tipos de turistas, como, por exemplo, aqueles que utilizam avião para chegar ao destino. Dos nove (32,14%) que utilizaram carro próprio ou alugado, sete tinham como objetivo fazer trilhas. Em relação às viagens em rotas, pode-se dizer que dificultam a utilização de carro por começarem em um destino e terminarem em outro.

Todos os entrevistados utilizaram bicicletas próprias porque, segundo eles, são fundamentais para o conforto e segurança da viagem. A maioria delas custa acima de mil reais, sendo que algumas chegam ao valor de cinco mil. O apreço por elas é tão grande que existe uma tradição em batizá-las, assim como é costume fazer com os barcos. Marefina, Bárbara, Tácia e Ventania são alguns dos nomes dados por seus donos. Para um dos entrevistados, “a bicicleta faz parte da pessoa. É preciso cuidar bem dela, conversar com ela, trocar idéias porque, afinal de contas, a pessoa depende dela.”

Existem diferentes tipos de bicicletas. A maioria dos cicloturistas utilizou a chamada ‘*mountain bike*’ que é própria para terra, mas que se adapta também ao asfalto. Cada um tem suas preferências com relação às peças e regulagens. Alguns equipamentos se diferenciaram de acordo com o tipo da viagem. As bicicletas para percorrer rotas precisaram, por exemplo, ser preparadas para acomodar os alforjes que levam as roupas, ferramentas e outros equipamentos necessários.



Quanto à distância percorrida por dia, percebe-se que quinze (53,57%) percorreram entre quarenta e sessenta quilômetros, enquanto nove (32,14%) percorreram acima de sessenta e um. A razão para esses números é que quase todos os cicloturistas gostam de pedalar, durante todo o dia. Em outras regiões, a distância diária poderia ser maior, mas a Estrada Real e suas montanhas diminuem essa possibilidade. Além disso, eles pedalarão boa parte do tempo por estradas de terra, onde a velocidade média também é menor. Durante a viagem de observação participante, a média de velocidade foi de cinco quilômetros por hora. No primeiro dia, por exemplo, ela começou pela manhã e estendeu-se até depois do anoitecer. Percebe-se, portanto, que os cicloturistas despendem pouco tempo nas cidades porque passam o dia pedalando no meio rural.

Os cicloturistas utilizaram os meios de alimentação de forma diversificada. Os restaurantes foram utilizados por vinte e seis (92,86%), as padarias por vinte e dois (78,57%) e as lanchonetes por dezesseis (57,14%) entrevistados. Os que disseram fazer sua própria comida levaram sanduíches, doces, frutas e cereais para comer durante o percurso. Na maior parte das vezes, a opção “outros” foi utilizada para se referir a bares. Um cicloturista disse ter ido a uma sorveteria.

Percebe-se que os cicloturistas que percorreram rotas utilizaram variados meios de hospedagem, durante a viagem. Em geral, eles preferiram os mais baratos, fato que pode ser comprovado pela análise de seu comportamento de gastos. Trata-se, portanto, de uma tendência semelhante à relatada pela literatura internacional (RITCHIE, 1998; COPE *et al*, 1998; SIMONSEN; JORGENSON, 1996)

De uma forma geral, houve um equilíbrio na utilização dos diversos meios de hospedagem. As pousadas foram os mais utilizados porque, segundo os cicloturistas, atendem suas necessidades, têm preço acessível e são encontradas em todos os destinos percorridos. Os albergues foram menos utilizados porque existem em menor quantidade. Acampamento não pago também foi pouco utilizado por motivos de segurança. A opção “outros” foi citada por seis (21,43%) cicloturistas como casa de amigos e por um como segunda residência.

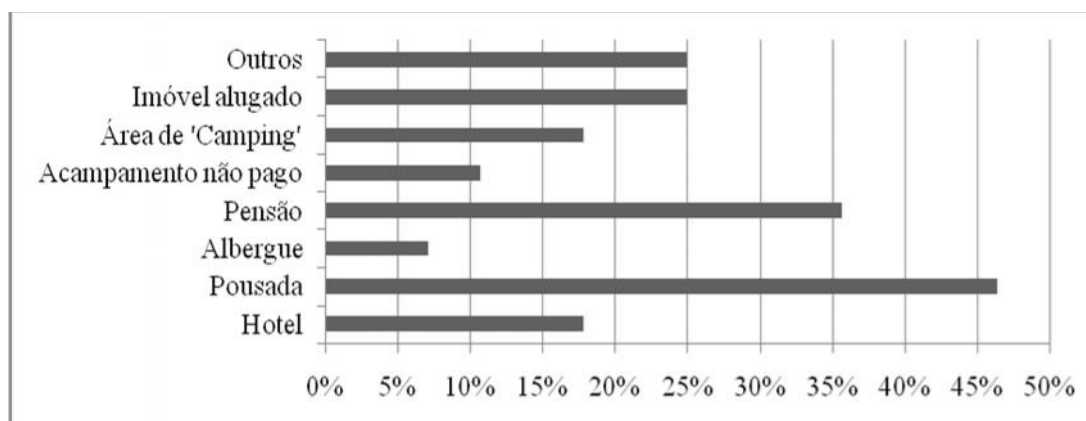


GRÁFICO 4 – Meios de hospedagem utilizados pelos cicloturistas entrevistados - Estrada Real - 2007

Fonte: Dados da pesquisa, 2007.

Os cicloturistas utilizaram os meios de alimentação também de forma diversificada. Os restaurantes foram utilizados por vinte e seis (92,86%), as padarias por vinte e dois (78,57%) e as lanchonetes por dezesseis (57,14%) entrevistados. Os que disseram fazer sua própria comida levaram sanduíches, doces, frutas e cereais para comer durante o percurso. Na maior parte das vezes, a opção “outros” foi utilizada para se referir a bares. Um cicloturista disse ter ido a uma sorveteria.

Em relação às outras infraestruturas utilizadas, treze (46,43%) entrevistados utilizaram postos de gasolina, mas somente para calibrar os pneus das bicicletas. As lojas de bicicletas foram utilizadas por sete (25%), que fizeram apenas pequenos reparos como regular freios e consertar pneus furados. Pelo fato de serem revisadas antes da viagem, as bicicletas dificilmente estragam. Entretanto, muitos relataram que as lojas não estavam preparadas para suas necessidades. Apenas cinco (17,86%) utilizaram “centros de informações turísticas” que, segundo os cicloturistas, não são encontrados em muitos destinos e não os atendem como deveriam. Na opção “outras”, foram citados bancos, correios e banheiros públicos.

Quanto aos gastos de viagem, a intenção foi compreender o comportamento dos cicloturistas por meio da contabilização de seus gastos totais, da média diária e da distribuição de gastos nos diversos serviços. Para conhecer o gasto médio por viagem, realizou-se uma média simples, somando todos os totais gastos e dividindo-os pelo número de entrevistados. O



mesmo método foi utilizado para os gastos médios diários. Para conhecer a distribuição do dinheiro pelos serviços, primeiramente, somou-se o gasto médio de todos eles em cada categoria de serviços e, em seguida, verificou-se a porcentagem de cada categoria.

O gasto médio por viagem foi de R\$ 312,24, sendo que o maior foi de R\$ 946,00 e o menor de R\$ 20,00. Essa discrepância se deve, em parte, pelo fato de haver cicloturistas que viajaram em finais de semana e outros em férias. Entretanto, a média diária de R\$ 50,01 e a distribuição desse dinheiro pelos serviços indica algumas tendências com relação ao comportamento de gastos dos cicloturistas. Segundo um relatório do Ministério do Turismo (2007) sobre a demanda turística doméstica, o gasto médio do turista brasileiro em viagem, no próprio país, era de R\$25,47 por pessoa no ano de 2001. Já em 2006, este gasto subiu para R\$36,52. Nota-se, portanto, que os cicloturistas gastam mais por dia do que a média nacional.

TABELA 1

Gasto médio dos cicloturistas - Estrada Real - 2007

Gasto médio	Valor (R\$)
Por dia	50,01
Por viagem	312,24

Fonte: Dados da pesquisa, 2007.

Percebe-se que 74,07% do dinheiro foi gasto nos meios de hospedagem e de alimentação, sendo que, no primeiro, foram gastos 43,64 % e, no segundo, 30,43%. Com as bicicletas, o valor gasto foi irrisório pelo fato de terem sido revisadas com antecedência. Os gastos com atrativos turísticos também foram pequenos porque, segundo os cicloturistas, o maior atrativo da viagem é pedalar e, por isso, quase não visitam locais como museus e teatros. Este comportamento foi relatado também nas pesquisas na Inglaterra e na Nova Zelândia (RITCHIE; HALL, 1999; COPE *et al*, 1998). Os transportes que os levaram até os destinos foram responsáveis por 9,65% dos gastos. A opção “outros” foi citada para gastos com

diversão, principalmente com bebidas. Assim como relatado nestas pesquisas, os cicloturistas pedalarão por diversos destinos e realizaram uma boa distribuição da renda pela região da Estrada Real, estimulando pequenas e diversificadas empresas.

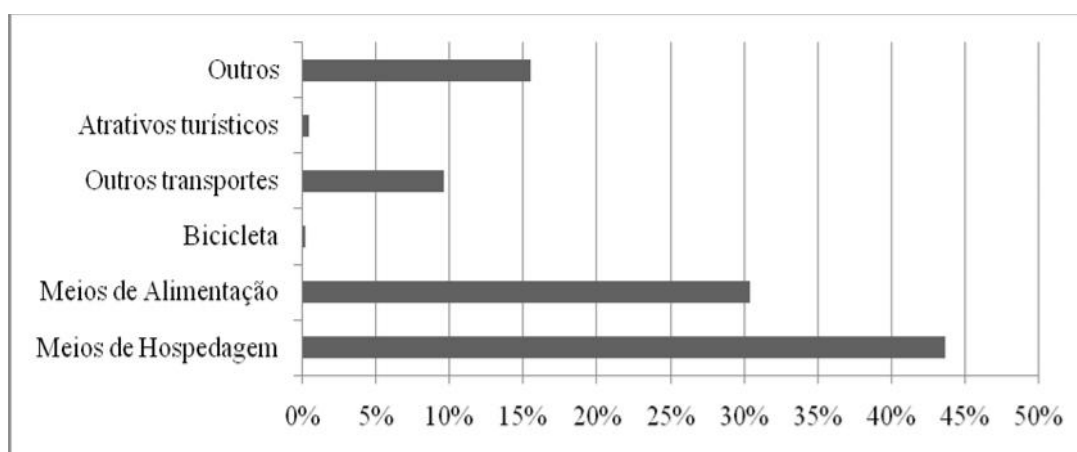


GRÁFICO 5 – Distribuição de gastos dos cicloturistas pelos serviços - Estrada Real - 2007

Fonte: Dados da pesquisa, 2007

Os serviços e a receptividade da população de Conceição do Mato Dentro e da Serra do Cipó foram avaliados pelos cicloturistas com o intuito de fornecer informações que auxiliem na formação de um produto de cicloturismo de qualidade. Eles foram conceituados numa escala com as categorias ruim, regular, bom, muito bom e excelente. Também foi dada aos entrevistados a possibilidade de fazer comentários sobre os aspectos que acharam relevantes e gostariam de analisar com maior profundidade.

Em relação às informações turísticas, as respostas ficaram bem distribuídas entre os conceitos. Alguns entrevistados ressaltaram que a população é muito solícita ao dar informações. No entanto, a maioria dos cicloturistas criticou a falta de um centro informações oficial que lhes desse indicações específicas para quem viaja de bicicleta, principalmente relacionadas aos caminhos mais interessantes. Conforme colocado por um dos entrevistados, ele “[...] está acostumado ao impreciso. O ideal mesmo é perguntar o caminho para as pessoas da região.”



A sinalização turística foi criticada pela maioria dos entrevistados. Alguns disseram que as quilometragens nas placas estavam erradas e explicaram que um erro de cinco quilômetros para carro não é problema, mas para bicicleta faz muita diferença, principalmente no fim do dia, quando já estão cansados. Os marcos oficiais da Estrada Real foram elogiados por alguns, mas muitos disseram que, em diversos lugares, estão em estradas que não são boas para quem viaja de bicicleta por causa do fluxo de carros. Percebe-se que o maior desejo dos cicloturistas é que trilhas específicas para bicicleta fossem demarcadas. Daniel disse que “gostaria que os caminhos fossem melhor sinalizados para fomentar os esportes limpos.”

Em relação às estradas, a metade dos cicloturistas disse que as utilizadas eram boas para serem percorridas de bicicleta. Para eles, o fator mais importante para a qualidade dos caminhos é não haver fluxo de veículos motorizados. Na região onde pedalarão, há uma grande quantidade de opções destes caminhos. Alguns cicloturistas evitaram trechos com a sinalização oficial da Estrada Real, exatamente por causa dos carros. O estado de conservação dos caminhos é considerado menos importante porque a bicicleta transita bem por diversos tipos de terrenos. A rodovia MG-10, entre Serra do Cipó e Conceição do Mato Dentro, foi muito criticada por causa da ausência de acostamento ou de pistas exclusivas para ciclistas. Alguns cicloturistas disseram que pedalar pelo trecho foi muito perigoso e tenso.

Em relação aos entretenimentos, a maioria das respostas dos entrevistados foi positiva por não serem considerados importantes, quando estão viajando de bicicleta. Segundo eles, não há necessidade de formas de entretenimento sofisticadas. A maior parte do dia é despendida com a bicicleta e, à noite, um simples bar já é suficiente. Do total, oito (28,57%) cicloturistas não responderam porque não chegaram a frequentá-los.

Quanto aos serviços públicos, os entrevistados conceituaram o saneamento básico, o sistema de saúde, a limpeza e a segurança. Sobre o saneamento básico, doze (42,86%) não responderam e outros doze disseram ser ruim ou regular porque perceberam em diversos lugares esgoto a céu aberto e rios poluídos. Sobre a saúde pública, dezessete (60,71%) não responderam, enquanto oito (28,57%) disseram ser ruim ou regular porque moradores lhes disseram que em caso de emergência, é preciso locomover o acidentado ou doente para outras cidades. Um cicloturista lembrou que, em viagem anterior, caiu da bicicleta e não conseguiu tirar um raio-x, em Conceição do Mato Dentro.



As respostas com relação à limpeza foram mais positivas, sendo que dois (7,14%) entrevistados responderam excelente; sete (25%), muito bom e cinco (17,86%), bom. No entanto, alguns comentaram que o centro estava mais limpo do que as periferias e que não havia lixeiras, em diversos lugares das cidades. Quanta à segurança pública, oito (28,57%) responderam bom; quatro (14,29%), muito bom e três (10,71%), excelente. Nenhum viajante disse ter tido problema de segurança, durante a viagem.

A qualidade e o preço dos meios de alimentação foram conceituados de forma equiparada pelos entrevistados. Dentre eles, vinte (71,43%) consideraram a qualidade boa, muito boa ou excelente e disseram que gostam de comer comida simples durante as viagens de bicicleta. Eles ressaltaram também que a comida mineira daquela região é sempre saborosa. Os que não ficaram satisfeitos reclamaram da falta de variedade de tipos de comida.

Sobre os meios de transporte, dez (35,71%) entrevistados consideraram sua qualidade boa; três (10,71%), muito boa e um (3,57%), excelente. Entretanto, muitas reclamações foram feitas com relação às empresas de ônibus. Segundo eles, algumas cobraram indevidamente para embarcar as bicicletas. Em muitos casos, os funcionários das empresas não queriam embarcá-las e os cicloturistas precisaram convencê-los de seus direitos. Na viagem para observação participante, o mesmo impasse aconteceu e demorou quase dez minutos para ser resolvido.

Em relação à qualidade e preço dos meios de hospedagem, as respostas foram muito positivas. Apenas dois (7,14%) cicloturistas responderam regular e três (10,71%) não responderam. Os outros consideraram bons, muito bons ou excelentes porque atenderam suas necessidades.

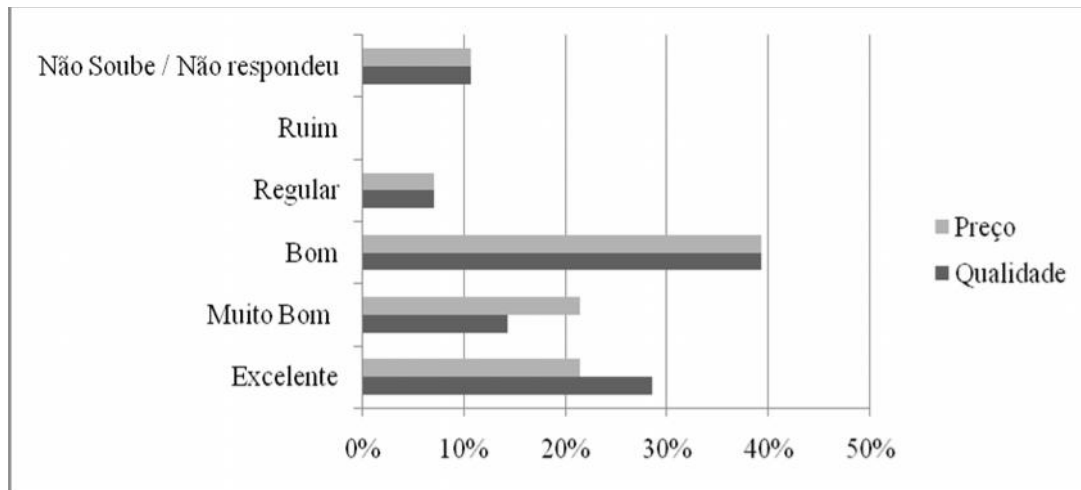


GRÁFICO 6 – Grau de Satisfação dos cicloturistas entrevistados com relação à qualidade e aos preços dos meios de hospedagem, em Conceição do Mato Dentro e Santana do Riacho - Estrada Real - 2007

Fonte: Dados da pesquisa, 2007.

Quanto às lojas de bicicleta, dezessete (60,71%) entrevistados não responderam porque não as utilizaram. Ao todo, seis (21,43%) as consideraram de qualidade regular ou ruim porque, segundo eles, as lojas não são preparadas para o tipo de bicicleta que utilizam. Alguns cicloturistas disseram que são baratas, pois vendem peças simples para bicicletas simples.

## 5. Considerações Finais

Os resultados desta pesquisa corroboram com a literatura internacional e indicam que o cicloturismo pode contribuir para a construção de um turismo que seja responsável com relação às comunidades e ao ambiente. No entanto, para que o fluxo desse tipo de turistas seja relevante para os municípios da Estrada Real, faz-se necessário repensar o planejamento do Programa, incluindo ações concretas para que os destinos sejam capazes de satisfazer suas necessidades.

As estradas de asfalto, de terra e as trilhas precisam ser estruturadas para proporcionar a segurança e o conforto demandado por estes viajantes. As informações precisam ser trabalhadas por meio de mapas específicos, de guias e de centro de informações turísticas.





Os meios de hospedagem poderiam disponibilizar locais para lavar e guardar as bicicletas, além de serviço de limpeza de roupa, visto que eles não podem carregar muita bagagem. Já os quartos deveriam ter camas confortáveis e bons chuveiros.

As lojas de bicicletas foram alvo de muitas críticas. Apesar de serem encontradas em quase todos os destinos, elas não oferecem os serviços de que os cicloturistas precisam, pois trabalham com bicicletas mais simples e mais baratas. Para eles, faltam peças adequadas para suas bicicletas e também bons mecânicos.

Os meios de transporte utilizados como suporte às viagens de bicicleta poderiam se preparar melhor para transportar esses turistas. Para os entrevistados, seus gestores deveriam entender a oportunidade de negócios oferecida por esse segmento e adaptar-se a ele. As empresas de ônibus de transporte intermunicipal deveriam oficializar e divulgar a possibilidade de transportar as bicicletas. Dessa forma, elas deixariam de criar empecilhos e passariam a fomentar essas viagens.

Ao longo das vias, eles sugeriram a transformação de alguns estabelecimentos em pontos de apoio ao cicloturista. Postos de gasolina, fazendas, bares e restaurantes de beira de estrada poderiam oferecer banheiros limpos, ferramentas para conserto de bicicleta, peças para reparos, informações sobre a região, comida e até hospedagem.

No entanto, cabe ressaltar que não há como esconder dos cicloturistas as mazelas dos municípios, pois eles se locomovem por todo seu território e pedalam tanto pelos locais mais preparados para o turismo quanto pelos menos estruturados. O cicloturismo deve, portanto, ser planejado como um instrumento para uma melhora real das condições de vida das pessoas, bem como da valorização de sua cultura e respeito ao ambiente.

Para uma melhor compreensão desse segmento, recomenda-se que pesquisas sobre seus impactos sejam desenvolvidas para que os gestores do turismo tenham condições de lidar melhor com seus aspectos positivos e negativos. Para tanto, é importante que sejam consideradas as percepções dos mais variados atores das comunidades.

O presente artigo se apresenta, portanto, como uma defesa da bicicleta como meio de transporte para o turismo. As experiências dos cicloturistas mostraram que o segmento pode proporcionar benefícios tanto para os viajantes quanto para a comunidade. Muitos são os



indicadores de que esse meio de transporte pode exercer um papel fundamental na construção de um turismo que seja pautado pelo respeito às pessoas e ao ambiente em que vivem. Alguns países e destinos já se convenceram dessa idéia e acreditam em um futuro com menor quantidade de carros, em que as bicicletas sejam a principal forma de locomoção de seus turistas e residentes. Por mais que esse cenário seja apenas uma alternativa e esteja ainda muito distante da realidade atual, é preciso trabalhar em prol de sua construção para que seja alcançado.

## Referências

- ANSARAH, Marília. (org.). *Turismo: segmentação de mercado*. 4. ed. São Paulo: Futura, 2001.
- BOULLÓN, Roberto C. *Planejamento do espaço turístico*. Bauru: EDUSC, 2002.
- COPE, A. M.; DOXFORD, D.; HILL, T. Monitoring Tourism on the UK's first long distance Cycle Route. *Journal of Sustainable Tourism*. Sunderland, v. 6, n. 3, p. 210-222, 1998. Disponível em: <<http://www.multilingual-matters.net>>. Acesso em: 25 Nov. 2006.
- DENCKER, Ada de Freitas Maneti. *Métodos e Técnicas de Pesquisa em Turismo*. 8. ed. São Paulo: Futura, 1998.
- DIAS, R.; CASSAR, M. *Fundamentos do Marketing Turístico*. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2005.
- GIL, Antônio Carlos. *Métodos e Técnicas de Pesquisa Social*. 5. ed. São Paulo: Atlas, 1999.
- GOELDNER, C.; RITCHIE, J.; MCINTOSH, R. *Turismo: princípios, práticas e filosofias*. Porto Alegre: Bookman, 2002.
- KOTLER, Philip. *Administração de Marketing: análise, planejamento, implementação e controle*. 5. ed. São Paulo: Atlas, 1998.
- \_\_\_\_\_.; ARMSTRONG, G. *Princípios de Marketing*. 9. ed. São Paulo: Prentice Hall, 2003.
- LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. *Metodologia Científica*. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2004.
- \_\_\_\_\_. *Técnicas de Pesquisa*. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2006.
- LUMSDOM, Les. Transport and Tourism: Cycle Tourism – A model for sustainable development? *Journal os Sustainable Tourism*. v. 8, n. 5, p. 361-377, 2000.
- MIDDLETON, Victor T. C. *Marketing in Travel and Tourism*. 2. ed. Oxford: BH, 1994.
- MINISTÉRIO DO TURISMO. Caracterização e dimensionamento do turismo doméstico no Brasil: 2002- 2006. São Paulo. Março, 2007. Disponível em: <[www.turismo.gov.br](http://www.turismo.gov.br)>. Acesso em: 10 Jul. 2007
- RITCHIE, B.W.; HALL, C.M. Bicycle Tourism and Regional Development: A New Zealand Case Study. *Anatolia: An international journal of Tourism and Hospitality Research*. Turquia, v.10, n. 2, p. 89-112, 1999. Disponível em: <<http://www.bfa.asn.au/>>. Acesso em: 20 Out. 2006.



\_\_\_\_\_. Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: planning and management issues. *Tourism Management*. Reino Unido, v. 19, n. 6, p. 567 - 582, 1998. Disponível em: <<http://www.bfa.asn.au>>. Acesso em: 20 Out. 2006.

ROBBINS, Derek. *Tourist mobility in destination areas – the role of the bicycle: a case study of Bornholm*. Denmark: Bournemouth University, 1996. Disponível em: <<http://www.crt.dk>>. Acesso em: 15 Nov. 2006.

SIMONSEN, P e JORGENSEN, B. *Cycling Tourism: environmental and economical sustainability?* Denmark: Research Centre of Bornholm, 1996. Disponível em: <<http://www.crt.dk>>. Acesso em: 15 Nov. 2006.

**Recebido em: 17/09/2010 (1ª versão) 23/03/2011 (2ª versão)**

**Aprovado em: 06/04/2011**