

I ENCONTRO PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO



eBook completo: bit.ly/ebook_iedesc

Página da edição do evento: bit.ly/cicloturismourbano

Portal para informações do evento: planett.com.br/cicloturismo

FORMATO PARA CITAÇÃO:

CINI, L. G.; GUIMARÃES, V. L. 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, 2017.



CICLOTURISMO NO TURISMO RELIGIOSO: PERFIS DE VIAJANTES PELA ROTA FRANCISCANA FREI GALVÃO COM DESTINO À APARECIDA (SP)

Laura Geradine Cini ¹
Valeria Lima Guimarães ²

RESUMO

O cicloturismo vem ganhando força e mais adeptos em vários países, inclusive no Brasil. Em cada roteiro traçado, os cicloturistas procuram aliar aventura com qualidade de vida e maior contato com a natureza. Entre suas motivações está o cicloturismo de cunho religioso. O objetivo deste trabalho é compreender o perfil do cicloturista que viaja pela Rota Franciscana Frei Galvão com destino à cidade de Aparecida (SP). Foram realizadas pesquisas bibliográficas e de campo, com a aplicação de questionário direcionado aos cicloturistas que já realizaram a ciclovagem à cidade de Aparecida pela Rota Franciscana Frei Galvão. Constatou-se que o perfil desses viajantes revela características fundamentais para um melhor conhecimento dessa demanda podendo auxiliar na formulação de políticas para o turismo e de gestão pelas cidades integrantes da Rota Franciscana Frei Galvão.

PALAVRAS-CHAVE: cicloturismo; turismo religioso; Rota Franciscana Frei Galvão.

ABSTRACT

The bicycle touring has been gaining strength and more adept in various countries, including Brazil. In each mapped road, the cyclists look to combine adventure with quality of life and greater contact with nature. Among their motivations is the religious bicycle touring. This paper aims to understand the cycle tourist's profile travelling from Franciscan Route Frei Galvão to the city of Aparecida (São Paulo state). To achieve this purpose, it uses the bibliographic research and a field survey through questionnaire directed to cyclists who have already made the cycle tours from Franciscan Route Frei Galvão to the city of Aparecida. It was found out that the profile of these travelers reveals fundamental characteristics for a better understanding of this demand to assist in policy formulation for tourism and management by cities member of the Franciscan Route Frei Galvão.

KEY WORDS: cycling tourism; religious tourism; Franciscan Route Frei Galvão.

1. INTRODUÇÃO

A bicicleta é um equipamento muito popular, mundialmente utilizado tanto como meio de transporte quanto para o lazer e divertimento servindo também para a prática de esportes de alto rendimento em diferentes modalidades. Neste trabalho será dada ênfase ao uso da bicicleta de forma mais aventureira, associada ao turismo e ao cicloturismo cuja finalidade principal é viajar para conhecer as culturas e histórias de localidades e, neste caso, com outra particularidade: a motivação religiosa.

A prática do cicloturismo está associada ao desenvolvimento de várias rotas, seja por estrada, denominada ciclovagem, seja dentro da cidade, conhecida como circuito urbano. Tratando-se de ciclovagem, o cicloturista busca as belezas naturais, simplicidade, aventura e vive intensamente cada momento do percurso. A viagem pode durar semanas e pode ser feita individualmente ou em grupo.

¹ Universidade Rural do Rio de Janeiro/Consórcio CEDERJ - lauragcini@bol.com.br

² Universidade Federal Fluminense/Consórcio CEDERJ - valeria@turismo.uff.br

No Brasil, as ciclovias estão em ascensão, motivando a organização de diversas rotas, como o Vale Europeu, em Santa Catarina, a Rota Montanhas Mágicas da Mantiqueira, em Minas Gerais e a Rota Franciscana Frei Galvão, no Estado de São Paulo sendo este último, objeto desse estudo. Entre as rotas urbanas, têm-se como exemplos aquelas nas cidades de Niterói e do Rio de Janeiro.

O cicloturismo se destaca como nova proposta de turismo direto com o ambiente, pois o cicloturista está em constante contato com o mesmo, podendo senti-lo durante todo o percurso traçado. Pode ocorrer em uma rota curta, de pelo menos um dia ou com durabilidade maior, no caso de férias do cicloturista. Além disso, sempre há uma motivação que determina o percurso a ser traçado, como por exemplo, a fé.

Desta forma, estudos sobre o tema do cicloturismo tornam-se fundamentais, visto que, cada vez mais pessoas estão aderindo a este tipo de modalidade de turismo para atender às suas necessidades de prazer e de locomoção, sobretudo em uma época em que o uso da bicicleta é visto como uma atitude sustentável e de fundamental importância para a preservação do planeta. Assim, nesse trabalho buscamos contribuir para o debate acerca do cicloturismo no intuito de compreender suas confluências com o turismo religioso, a partir do caso específico da Rota Franciscana Frei Galvão com destino à Aparecida, no estado de São Paulo.

A partir de um diagnóstico acerca do cicloturismo na mencionada rota, procurou-se verificar a relação com o turismo religioso, destacando-se as experiências e relatos de cicloturistas que viajaram pela Rota Frei Galvão traçando assim o perfil dos entrevistados.

Para o desenvolvimento deste artigo foram realizadas pesquisas bibliográficas com coleta de dados por meio de livros, revistas científicas e Internet, e de campo, com a aplicação de um questionário semiaberto, direcionado aos cicloturistas (ver Apêndice A).

2. CARACTERIZANDO O CICLOTURISMO

Muitas vezes, o cicloturismo pode ser encarado como uma forma de turismo de aventura, como definido pelo Ministério do Turismo (2016, p. 9), sendo este “as atividades turísticas decorrentes da prática de atividades de aventura de caráter não competitivo.”

O turismo de aventura também pode ser definido como um segmento de mercado cuja prática envolva emoções e riscos com uso de técnicas e equipamentos que garantam segurança e respeito ao patrimônio ambiental e sociocultural (COSTA, 2002). Para a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT, 2007), “trata-se de atividade turística que tem como elemento principal a realização de roteiro com a utilização da bicicleta como modo de transporte.”

Deste modo, o cicloturismo abrange várias atividades ciclísticas a serem exploradas no campo do turismo, por meio de roteiros anteriormente definidos. De acordo com Soares (2010), o cicloturismo está atrelado a outras modalidades de turismo, como o ecoturismo, o turismo rural, de aventura, histórico-cultural, religioso e gastronômico. Normalmente, o cicloturista já faz uso da bicicleta para lazer e transporte e tem como motivação para a ciclovagem, as modalidades de turismo mencionadas, além do contato com a natureza, pois na maioria das vezes, o percurso é feito por rotas alternativas, fora das grandes rodovias.

Esses caminhos são as zonas rurais das cidades cuja estrada é de terra onde o cicloturista se depara com florestas, cachoeiras, riachos, plantações, montanhas, planícies, contato com aves e outros animais silvestres, além de uma paisagem espetacular, como um luar ou pôr do sol.

Nessas estradas também há moradores e fazendeiros, cada qual com suas histórias de vida e cultura. O cicloturista pode se deparar ainda com exemplares da arquitetura histórica, como casarões antigos, engenhos, igrejas e monumentos, identificados com a cultura e a colonização locais. Nas ciclovias, ainda é possível apreciar festas tradicionais, que demonstram aspectos da cultura e tradições locais, os hábitos, o linguajar, a culinária e as crenças dos moradores.

Alguns autores apontam a importância do cicloturismo na redução do problema da sazonalidade dos destinos turísticos, como é o caso de Cavallari (2013 apud EDRA, COSTA e FERNANDES, 2015, p. 333), para quem “a elaboração e estruturação de roteiros que contemplem o cicloturismo possibilitam a diversificação da oferta turística e o acréscimo na atratividade do destino resultando no aumento do fluxo de turistas”.

Tem-se também como fator relevante na prática do cicloturismo a elaboração de roteiros. Considerando a produção

dos territórios turísticos, o turista é produtor de espaço, que o gera e o transforma tornando-o um espaço turístico, turistificando-o. De acordo com Bahl (2004, p.31), “o roteiro pode estabelecer as diretrizes para desencadear a posterior circulação turística, seguindo determinados trajetos, criando fluxos e possibilitando um aproveitamento racional dos atrativos a visitar”.

Cicloturistas, em determinados percursos, são considerados pioneiros, visto que sua constante presença é o que determinará o lugar como local turístico. Cita-se como exemplo o trajeto feito pela Rota Franciscana Frei Galvão que inclui a conhecida Estrada dos Tropeiros, caminho utilizado do século XVII até XIX nas viagens dos tropeiros nas regiões Sudeste e Sul formando o legado cultural do santo e missionário Frei Galvão (personagem religioso paulista conhecido por seu poder de cura) terminando em uma das maiores cidades do turismo religioso no Brasil, Aparecida, uma vez que os cicloturistas vão além de Guaratinguetá, cidade de Frei Galvão. A Rota abrange 31 municípios e possui 5 caminhos diferentes, em seus 818 quilômetros de extensão (VICENTI, 2012).

Antes de qualquer cicloturismo é necessário tanto um planejamento que preveja situações que possam ocorrer, como por exemplo, mudança inesperada no clima, quanto um plano secundário. Possuir bom preparo físico, realizar uma boa escolha do equipamento e da bagagem a ser levada são itens fundamentais a serem pensados no cicloturismo.

Deve-se também realizar um estudo de todo o percurso, por quais regiões/cidades irá cruzar, tipo de estrada, altitude e recursos. Além disso, considerar as etapas diárias, como quantos quilômetros pretende percorrer, qual a velocidade será empregada, os dias de descanso, ou seja, a permanência em uma cidade sem a continuação da viagem no mesmo dia (ROLDAN, 2000, p.22).

Na Europa, o cicloturismo já existe há bastante tempo e é praticado, segundo Roldan (2000), há mais de trinta anos sendo mais valorizado do que o futebol. Entre os principais fatores para esta prática estão a tradição do ciclismo, boa malha rodoviária secundária, respeito às leis de trânsito por parte de todos (ciclistas, motoristas, pedestres), Código de Trânsito severo, bem como consciência cidadã e cultura.

Na França, existe uma federação específica para a prática do cicloturismo, Federação Francesa de Cicloturismo (FFCT). É um órgão independente das federações de ciclismo competitivo, mas reconhecido pela União Ciclista Internacional (UCI) e responsável por todos os clubes dessa atividade na França possuindo mais de 2.500 clubes cadastrados.

Na Inglaterra, existe o Audax, federação inglesa de cicloturismo e ciclismo de longa distância, com vários clubes espalhados pelo país. Atualmente, fornecem roteiros e mapas de sua região para cicloturistas de várias partes do mundo. Incluem-se neste gosto a América do Norte e a Oceania, onde o cicloturismo também é muito praticado.

O projeto EuroVelo, iniciativa da Federação Europeia de Ciclistas, é um dos principais fomentadores do cicloturismo no continente que se destaca pela ambiciosa meta de construir até 2020 uma rede integrada de ciclovias que conectará mais de 40 países do Velho Mundo. Por enquanto, já foram lançadas 15 rotas. O principal destaque é a rota EuroVelo 13, também conhecida como Cortina de Ferro. A mais extensa de todas as rotas ciclísticas europeias estende-se da Noruega à Turquia, ligando 20 países em seus 10.400 km.

Nos Estados Unidos há um evento de ciclismo de longa distância, Century, mundialmente famoso. Trata-se de um percurso de 160 km sem competição, pois a finalidade é superar limites e terminar a prova (ROLDAN, 2000). A sede da maior agência de cicloturismo está localizada em Quebec (Canadá), Butterfield & Robinson, fundada há 35 anos e que, além do cicloturismo, também é especializada em caminhadas. Traçam roteiros para diversas motivações e preparo físico, para vários continentes, onde se passa por pontos turísticos, sejam naturais, culturais ou históricos. Oferecem boa infraestrutura, com bicicletas, hospedagem, restaurantes, carros de apoio e guias que também se locomovem pedalando (idem).

No Brasil, o cicloturismo é uma prática recente, mas em expansão. Apesar de ainda haver problemas em relação ao trânsito, condições de estradas, respeito dos motoristas que precisam dividir espaço com o ciclista/cicloturista, o país possui belezas naturais que atraem esta prática, principalmente pelas estradas de terra.

A partir do século XXI, o Brasil passou a construir ciclovias por muitas cidades brasileiras dando maior impulso e visibilidade ao cicloturismo e incentivando também a prática em percursos curtos, principalmente nos grandes centros urbanos, como atividade de lazer (EDRA, COSTA e FERNANDES, 2016, p. 333).

O cicloturismo passou a ser oficialmente reconhecido no Brasil em 2006, com o trajeto Circuito Vale Europeu, na região do Vale do Itajaí em Santa Catarina. De acordo com Soares (2010), este percurso tornou-se referência no cenário turístico, registrando em 2010 mais de 4.000 visitas.

Hoje, o país tem associações/organizações voltadas ao cicloturismo, como o Clube de Cicloturismo do Brasil (2016), criado em 2001, devido à necessidade de interação e troca de informações entre cicloturistas. De acordo com o Clube, seu objetivo é divulgar o cicloturismo no Brasil, orientar as pessoas em suas primeiras ciclovagens e ser um espaço para divulgar experiências. Para angariar fundos de subsistência são ministradas palestras e mapeamento de rotas e circuitos de cicloturismo, além de prestar assessoria à prefeituras e consórcios de municípios para a implementação das rotas. Existem, ainda, diversos sites e redes sociais que contêm informações sobre o cicloturismo.

2.1 O cicloturista e os efeitos do cicloturismo

O cicloturismo pode ser praticado por qualquer pessoa sendo necessária somente a adequação ao seu condicionamento físico, capacidade física e técnica a sua viagem. Cada pessoa ou grupo definirá sua ciclovagem segundo suas capacidades físicas e sociais. De acordo com Roldan (2010), sua capacidade é que garantirá o prazer no turismo e no lazer que a viagem lhe proporcionará. Por exemplo, se o cicloturista está habituado a pedalar 40 km por dia em vias pavimentadas, sua ciclovagem deverá se aproximar dessa característica. Entretanto, ao definir uma etapa diária de 60 km, em estradas de terra, seu desgaste será excessivo provocando forte cansaço o que, provavelmente, fará com que não complete toda a viagem.

O cicloturista, muitas vezes, por não conhecer o caminho, encontra-se em constante desafio com o desconhecido. Em compensação há, de acordo com uma visão bastante otimista de Soares (2010), uma admiração desse tipo de viajante por parte das comunidades por onde ele percorre. Para o autor, o cicloturista é admirado, gera curiosidade sobre sua procedência e destino e é bem acolhido pelas pessoas.

O cicloturista, em geral, viaja para ter contato direto com a natureza, conhecer zonas rurais, no caso das viagens feitas por estradas alternativas, se relacionar com a comunidade local e, no caso do cicloturismo urbano, ver e fruir a cidade sob um novo olhar. Ele considera importante tanto o percurso quanto o destino final.

O cicloturista busca pela experiência de viajar ao ar livre, o contato com a natureza e com os moradores por onde transita. Ele deve ter ética e respeitar as comunidades. Para Cavallari (2012 apud CARVALHO, RAMOS e SYDOW, 2013, p. 70), o cicloturista deve reconhecer e respeitar a ordem social, política e econômica da localidade, bem como os limites territoriais, com o mínimo de atividades impactantes. Neste último, não pedalar de forma bruta, evitar causar danos à vegetação e cruzar cursos de água, como córregos rasos, nascentes e fios de água com a bicicleta, visto que ela poderá causar assoreamento e contaminar a água com óleo e afins.

O cicloturista não deve abrir atalhos, deixar lixo no percurso ou fazer fogueiras. Ao traçar o roteiro, o cicloturista deverá inserir regras e normas de segurança, com o objetivo de evitar situações de risco. Seguir o protocolo básico de segurança, qual seja:

Evitar pedalar sozinho e à noite; manter vacinas em dia; usar roupas e calçados adequados ao roteiro e ao clima; não pedalar sobre calçadas e demais locais reservados exclusivamente para pedestres; não pedalar em vias de mão única na contramão; lembrar-se de sinalizar mudanças na direção; manter-se hidratado; levar lanterna de cabeça com pilhas extras; levar lanche de trilha ou refeição; ter sempre um mapa impresso do roteiro em mãos para evitar falhas de aparelhos eletrônicos (CAVALLARI, 2012 apud CARVALHO, RAMOS e SYDOW, 2013, p. 71).

O Manual de Circuitos de Cicloturismo no Brasil apresenta os seguintes efeitos positivos do cicloturismo:

- Diversificação da economia regional e incremento do mercado com a criação de micro e pequenos negócios, pois o turismo gera efeitos multiplicadores espontâneos;
- Geração de empregos e demanda pela qualificação profissional;
- Fixação da população no local e fortalecimento dos vínculos comunitários, evitando o êxodo rural;
- Valorização da herança cultural material e imaterial (festas, costumes, danças, culinária, artesanato) com o resgate e perpetuação de atividades típicas da comunidade;
- Intercâmbio cultural entre moradores e visitantes;
- Conservação do patrimônio histórico e da biodiversidade;
- Aumento da consciência da população local e dos turistas sobre a necessidade de proteção do meio ambiente;
- Exploração do turismo na baixa temporada e aumento da permanência do turista na região;
- Publicidade da cidade também para turistas interessados em outros atrativos ecológicos, culturais e históricos.

Evidentemente todos esses efeitos benéficos devem ser relativizados e pensados no plano ideal a serem desenvolvidos e almejados, mas será que na prática todos eles se confirmam?

2.2 Ciclo (turismo) religioso

O turismo religioso é o que mais tem crescido nos últimos tempos, não apenas por questões místicas e dogmáticas, mas também por ser a religião um agente cultural importante de intervenção na sociedade atual e de prevenção no que diz respeito ao futuro dos indivíduos e das sociedades, como argumenta Andrade (2004).

Esse tipo de turismo é praticado por pessoas, incluindo os cicloturistas, cuja motivação é religiosa, bem como participar de eventos de significado religioso, ou simplesmente visitar locais de cunho religioso, histórico, festas e espetáculos de caráter religioso, como no Santuário católico, em Aparecida.

Pode ser feito por meio de romarias, peregrinações ou mesmo em pequenos grupos, constituindo-se como um segmento que valoriza e preserva as práticas espirituais, enquanto manifestações culturais e de fé que definem certos grupos humanos.

O termo turismo religioso surgiu em 1960, na Conferência Mundial de Roma, sendo definido como:

[...] conjunto de atividades com utilização parcial ou total de equipamentos e realização de visitas a receptivos que expressam sentimentos místicos ou suscitam a fé, a esperança e a caridade aos crentes ou pessoas vinculadas a religiões, denomina-se turismo religioso. Efetua-se sob formas de turismo individual ou de turismo organizado, em programas cujos objetivos se caracterizam como romaria, peregrinação e penitência, de acordo com os objetivos religiosos, dogmáticos e morais dos fiéis visitantes. (ANDRADE, 2014, p.77)

Em tempos passados, as viagens religiosas eram denominadas peregrinações e romarias e possuíam objetivos diversos. Peregrino é o indivíduo que caminha por lugares desconhecidos, sendo a peregrinação uma caminhada difícil, em busca de um lugar sagrado para cumprir promessa. Romaria, segundo Andrade (2004) é a ação da pessoa que procura por um lugar sagrado sem a busca de recompensas espirituais ou materiais e sem sacrifícios.

As romarias, mais que um simples ato de viajar para um lugar sagrado, tornaram-se sinônimo de religiosidade, devoção e racionalização aos costumes do catolicismo. Nas palavras de Wernet (in RODRIGUES, 2002, p. 87):

A peregrinação continuou sendo predominantemente religiosa, mesmo que houvesse certo esvaziamento do simbolismo: começava a estar ausente a dificuldade e o esforço da caminhada [...] a peregrinação como esforço penoso, sofrimento, cansaço e calor cedeu lugar a uma viagem de caráter religioso e de testemunho da fé ao Santuário.

De acordo com esse autor, no final do século XIX, a chegada dos padres redentoristas da Baviera em Aparecida para administrarem o Santuário impulsionou as peregrinações no Brasil e, aos poucos, foram cedendo lugar às romarias organizadas, projetando a cidade em âmbito nacional.

As condições atuais das estradas de rodagem deram novo enfoque às viagens aos santuários, passando a ser excursões religiosas, transformando-as em turismo religioso.

Segundo Steil (In ABMANSSUR, 2003), a diferença entre peregrinações ou romarias e turismo religioso está no grau de imersão e externalidade que cada uma proporciona, ou seja, a primeira caracteriza-se pela imersão no sagrado e o turismo religioso, por uma externalidade do olhar.

Do mesmo modo, no cicloturismo religioso o principal motivo é a fé, mas poderá abranger o desejo em conhecer outras localidades por onde irá passar o cicloturista. Assim, o cicloturismo religioso também pode abarcar não somente o sentido religioso do cicloturista, mas também os aspectos econômicos, históricos, culturais, enfim, o caráter multifuncional do turismo religioso.

3. O CICLOTURISMO NA ROTA FRANCISCANA FREI GALVÃO ESTENDENDO-SE À APARECIDA (SP)

A Rota Franciscana Frei Galvão possui vários trajetos, como o que percorre Bananal à Guaratinguetá, objeto desse estudo. Acrescenta-se a este percurso a cidade de Aparecida, visto que esta é o destino final dos cicloturistas cuja motivação foi o turismo religioso. No trajeto encontram-se as cidades de Bananal, Arapeí, São José do Barreiro, Areias, Silveiras (que compõem o Circuito Vale do Café, do Ouro e Religioso), assim como as cidades de Guaratinguetá e Aparecida (circuito religioso).

Muitos cicloturistas iniciam sua viagem em Volta Redonda ou Barra Mansa (RJ), pois as mesmas localizam-se a 35 e 25 km de Bananal (SP), respectivamente. Assim, saem das cidades com destino à Aparecida (SP) percorrendo as localidades mencionadas que acabaram servindo de ponto de apoio aos cicloturistas e, ao mesmo tempo tornaram-se atrativos turísticos devido à sua história e ao turismo natural, visto que a região comporta o Parque Nacional da Serra da Bocaina, também destino de vários cicloturistas. Para efeito desse estudo, o foco se dará no turismo religioso cujo destino é a cidade de Aparecida.

3.1 Material e método da pesquisa aplicada

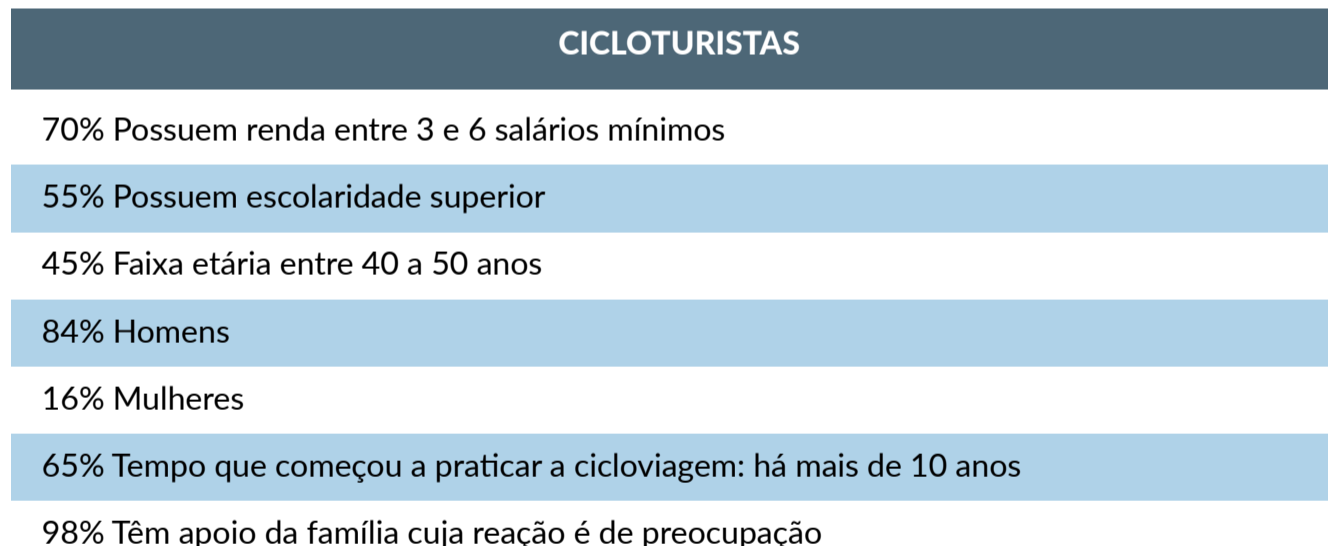
A pesquisa de campo ocorreu no período entre março e maio de 2016, por meio de questionário contendo 10 perguntas direcionadas a trinta ciclistas que já realizaram a ciclovagem até a cidade de Aparecida pela Rota Franciscana Frei Galvão, domiciliados nos municípios de Volta Redonda e Barra Mansa, ambas no Estado do Rio de Janeiro.

O questionário continha perguntas abertas e fechadas com o objetivo de conhecer o perfil sociocultural do cicloturista, as motivações da viagem, o significado da mesma para o praticante do cicloturismo, informações referentes ao uso da infraestrutura turística, consumo nas cidades do percurso e os preparativos para a realização da viagem.

Foi utilizada a análise quali-quantitativa, verificando-se o perfil do viajante cicloturista que percorre a mencionada rota e optou-se, considerando as dimensões deste artigo, pela descrição e análise das informações obtidas, sem a geração de gráficos individuais a respeito dos dados coletados, mas com a organização de um quadro-síntese.

3.2 Resultados e discussão

Apresentamos a seguir o quadro-síntese do perfil dos cicloturistas entrevistados:



Quadro 1: Perfil dos cicloturistas entrevistados.

Fonte: Elaboração própria.

Dos 30 cicloturistas participantes desta pesquisa, 25 eram homens e 5 eram mulheres e destas, 4 compõem um grupo de ciclistas de Barra Mansa e uma faz parte de um grupo de Volta Redonda. Apesar de este número não representar necessariamente o universo real dos cicloturistas, observou-se que o número de homens que utilizam a bicicleta para a ciclovagem é bem maior que o de mulheres.

Em relação ao perfil sociocultural do cicloturista, dos 30 respondentes, observou-se que a maioria dos cicloturistas (70%) possui renda entre três e seis salários mínimos, sendo considerada de grau médio; mais da metade possui ensino superior (55%), verificando que, apesar de a bicicleta ser um meio de transporte utilizado por muitos, o uso para ciclovagem fica mais restrito aos que possuem escolaridade superior.

Em relação à faixa etária, apesar da descrição de que existem serras com altos graus de altitude, o percurso é mais procurado por pessoas entre 40 e 50 anos, caracterizando a maioria dos cicloturistas (45%). Também se verificou que a maior parte dos cicloturistas pesquisados pratica a ciclovigagem há mais de 10 anos; 98% declararam que têm apoio da família, muito embora algumas se preocupem bastante, como foi ressaltado, o que não impede que realizem a ciclovigagem.

Quando perguntados (em questão aberta) sobre o significado e os benefícios obtidos com o cicloturismo, valores como “liberdade”, “autoconhecimento”, “simplicidade”, “religiosidade”, “saúde”, “cuidados com a mente e o corpo”, “contato com a natureza”, “confraternização com os demais cicloturistas, e com as pessoas que conhecem ao longo do percurso”, “conhecer novos lugares, costumes e história” foram mencionados. Entretanto, destacaram-se a “religiosidade” e a “vontade de conhecer novos lugares, sua cultura e história”, ambos com frequência de 35%, cada.

No terceiro item do questionário procurou-se saber o principal motivo que levou o cicloturista a realizar a Rota Franciscana Frei Galvão com destino à Aparecida. A maioria (65%) fez a ciclovigagem por todos os motivos apresentados: alcançar uma graça, religioso, conhecer cultura e história. Em relação a alcançar uma graça, 2% relataram que a fizeram em agradecimento a uma graça recebida. Por motivo religioso, 25% assim responderam e 8% tinham a intenção de conhecer a história e cultura das localidades por onde transitariam.

Em seguida perguntou-se sobre como o roteiro foi traçado e quais providências foram tomadas, ao que 85% disseram ter sido através da Internet utilizando o programa Google Earth, enquanto 15% basearam-se em informações fornecidas por colegas que já haviam realizado a ciclovigagem. Todos se detiveram em fazer revisão da bicicleta, providenciar ferramentas e separar roupas apropriadas para a ciclovigagem; 80% não se preocuparam com reservas de hotéis, destacando-se que apenas 20% o fizeram.

A Questão 5 procurou verificar algumas circunstâncias da ciclovigagem tais como duração, hospedagem, alimentação, distância percorrida por dia, outras infraestruturas utilizadas, média de gasto diário. Percebeu-se que a duração da ciclovigagem variou bastante, mas 55% dos entrevistados a fazem entre dois e três dias. Foi relatado por alguns ciclistas que neste tempo não está incluída a volta, pois optaram por voltar de ônibus ou de carro. Alguns ciclistas (10%), também fazem o percurso em um dia somente, o que não caracteriza uma ciclovigagem, uma vez que vão e voltam no mesmo dia, não havendo o pernoite, pois apenas realizam o trajeto pelo simples prazer de pedalar. Dos cicloturistas, 20% fazem esta ciclovigagem em mais de três dias e 15%, de um a dois dias.

Os meios de hospedagem variam entre hotéis e pousadas, porém com maior frequência em pousadas (70%), visto que em algumas cidades há somente pousadas para hospedagem, como em Silveiras. Os cicloturistas procuram por hospedagem mais barata e que inclua café da manhã, como as pousadas, tal como também descrito por Resende e Vieira Filho (2001). A procura por hotéis ficou em 25%, em acampamentos com 3% e em albergues somente 2%.

Quanto à alimentação, 55% procuram por restaurantes, seguido de lanchonete, 35%. Padaria (8%) também foi uma opção. Poucos cicloturistas (2%) disseram levar sanduíches, doces, cereais durante o percurso e à noite fazem sua própria comida no quarto do hotel, como por exemplo, macarrão.

A distância diária percorrida ficou em torno de 40 e 60 km para 93% dos participantes, tal como a média considerada por Roldan (2016) para garantir o prazer no turismo e lazer da ciclovigagem. Os que pedalam entre 60 e 80 km, correspondentes a 5%, fazem a ciclovigagem em até dois dias. Somente 2% declararam terem feito mais de 80 km por dia.

Dos cicloturistas ouvidos, 57% procuram mais por bicicletarias como outras infraestruturas nas suas ciclovigagens, seja para calibrar os pneus e/ou regular os freios. Em segundo (41%) estão os centros de informações turísticas. Poucos necessitam de postos de gasolina (2%), procurados somente em casos de necessidade de calibragem do pneu da bicicleta.

Em relação à média de gasto diário, incluindo hospedagem, todos os respondentes disseram que desembolsam entre R\$ 20,00 e R\$ 100,00.

Quanto às condições da estrada, 85% afirmaram estar em boas condições, principalmente em relação ao fluxo de carros que, por ser uma estrada visceral, são poucos os que transitam por ela; 15% relataram que em certos pontos da estrada encontraram buracos, mas nada que atrapalhasse ou causasse problemas na bicicleta, classificando a estrada como regular.

Sobre o tempo de permanência no destino, 80% declararam ter ficado entre um e dois dias; 18% somente um dia; e 2% mais de dois dias. Os que permaneceram mais de um dia ficaram para conhecer os atrativos turísticos.

Dos ciclistas participantes da pesquisa, 95% têm a intenção de conhecer os atrativos turísticos das localidades por onde percorrem, como relatado por um deles em sua ciclovagem: “Na primeira vez fomos descobrindo pontos culturais, locais bonitos e o cotidiano da população, como as figuras dos personagens de Monteiro Lobato, em Areias, a estátua do burrico e do tropeiro, em Silveiras, as igrejas, um açude à beira da estrada ao entardecer...”

Os outros 5% preocupam-se somente em cumprir o roteiro, como mencionado por um deles: “Na verdade, já conheço bem os pontos turísticos e religiosos. A viagem está no meu roteiro anual como agradecimento e fé.”

Em relação aos serviços e à receptividade da população local, consideraram ótimos (86%), bons (12%) e ruins (2%).

Quanto à descrição dos sentimentos antes e depois da chegada ao destino, ou seja, à cidade de Aparecida, todos afirmaram que ficam ansiosos, animados e com receio também. Muitas vezes, esses sentimentos são superados, principalmente quando recebem bênçãos dos padres que encontram nas cidades, como por exemplo, na cidade de Areias, onde ao chegarem à mesma, a missa já estava para ser iniciada, entretanto, o padre fez questão de abençoar os cicloturistas, conforme declaração de um dos entrevistados.

Durante a ciclovagem, há muitas brincadeiras entre os participantes com o intuito de se descontraírem. Ao chegarem ao destino, todos esses sentimentos acabam e a maior sensação é a de bem-estar, de missão cumprida, de sonho realizado, conforme relatado por uma cicloturista: “Há muita ansiedade antes da ciclovagem. Depois, a satisfação de mais um sonho realizado.”

Outro cicloturista assim descreve: “Ao sair, tudo é animação, alegria e disposição. As brincadeiras entre os colegas são a tônica. Com o passar das horas, a primeira coisa a cansar é a língua, ocorre o início da introspecção e uma forte percepção de cada parte do corpo. Ao fim do dia, resta o cansaço e a vontade de chegar, tomar um bom banho e descansar para o outro dia. A chegada ao destino – em Aparecida tudo fica mais amplificado – é grande a alegria de ter conseguido, é forte a ansiedade de encontrar o que procuramos e, então, vem o relaxar da missão cumprida.”

Mais um relato de outra cicloturista: “Fiquei em uma contagem regressiva para o dia do início da ciclovagem, com muita ansiedade misturada ao sentimento de medo de não conseguir completar o trajeto. Mas consegui, e a sensação foi muito boa de ter completado bem e tudo ter dado certo.”

A pergunta 14 procurou descrever a intenção da próxima viagem dos cicloturistas, na qual 95% afirmaram que já traçaram ou estão traçando o roteiro da próxima ciclovagem e que será ainda no ano de 2016; 5% ainda não pensaram, mas que será realizada também neste ano. A opção de roteiro de quase todos os cicloturistas pesquisados foi o Vale Europeu, em Santa Catarina.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O cicloturismo consiste em uma maneira de pensar o turismo em perspectiva diferente do turismo de massa tradicional. Na maior parte das vezes, sua prática ocorre por estradas vicinais, procurando fugir do trânsito pesado das grandes rodovias, além da busca por um turismo mais sustentável.

O cicloturismo vem sendo praticado em diversos países utilizando a bicicleta como meio de transporte em viagens, onde há a possibilidade de traçar vários roteiros, como o religioso. Nesse, o objetivo maior é a religiosidade, porém outras referências também são importantes para os cicloturistas, como o patrimônio turístico, seja ele histórico, cultural ou natural de cada cidade por onde trafegam.

Para as cidades que compõem a Rota, o cicloturismo promove vantagens, como por exemplo, geração de emprego, valorização do patrimônio turístico, entre outras.

É muito comum os cicloturistas procurarem uns aos outros ou pelas associações ligadas ao cicloturismo para auxílio no traçado de um roteiro. Hoje, a Internet facilita a troca de informações entre cicloturistas do mundo todo oferecendo dados de roteiros, hospedagem, entre outros, o que facilita o planejamento de viagens e a integração social.

Dentre os roteiros existentes no Brasil, a Rota Franciscana Frei Galvão e sua extensão à cidade de Aparecida, em São Paulo, é a mais procurada pelos cicloturistas focados no turismo religioso. O fluxo de cicloturistas nessa rota é grande, tornando-se relevante para as cidades que compõem o caminho.

A Rota Franciscana Frei Galvão conta com muitos cicloturistas como público-alvo e que há muito já realizam esse

percurso, alcançando várias localidades por onde transitou o santo e missionário Frei Galvão, além de atingirem seu objetivo maior, a cidade de Aparecida.

Este percurso proporciona momentos de reflexão e fé, mexe com aspectos físicos e psicológicos dos cicloturistas, além de promover a sua interação com a natureza. A cada região que alcança, o cicloturista renova sua fé e credibilidade em completar sua cicloturagem, superando as dificuldades do caminho.

Os resultados da pesquisa aplicada neste estudo, quando cotejados com a literatura utilizada, mostraram alguns pontos de contato e algumas divergências, indicando que o cicloturismo de fato pode contribuir para o planejamento do turismo responsável, tanto em relação às comunidades como ao meio ambiente. Entretanto, a pesquisa aplicada apontou pouca contribuição econômica do cicloturismo no desenvolvimento das localidades por onde se localiza a Rota Franciscana Frei Galvão, tendo em vista a baixa utilização da infraestrutura turística existente e dos serviços de apoio nas cidades.

Um trabalho de marketing turístico das cidades voltado para os praticantes do cicloturismo oferecendo-lhes vantagens pela prática saudável do uso da bicicleta nas localidades envolvidas poderia atrair melhores resultados financeiros a partir da prática dessa modalidade.

Mas, para além das questões econômicas, fica claro por meio desse estudo que a prática do cicloturismo promove benefícios sociais, físicos e culturais tanto para os cicloturistas como para as localidades, incentivando-as a investir em seus roteiros atrativos.

Chamou-nos a atenção ainda a baixa incidência de mulheres praticantes do cicloturismo no universo dos entrevistados, o que nos levou a algumas reflexões sobre o quanto o cicloturismo e, em última instância o lazer, ainda são uma prerrogativa masculina em nosso país.

Como observado ao longo do artigo, o cicloturismo vem se tornando, cada vez mais, uma prática de turismo responsável adotada em vários países e em constante crescimento no Brasil, o que estimula a realização de novos estudos por parte dos pesquisadores que envolvam a prática do cicloturismo sob outros enfoques.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, J. V. Turismo: fundamentos e dimensões. São Paulo: Ática, 2004.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 15509-1: Cicloturismo: Requisitos para produto. Rio de Janeiro, 2007.
BAHL, M. Viagens e roteiros turísticos. Curitiba: Prototexto, 2004.

CARVALHO, T. J. L.; RAMOS, J. L.; SYDOW, E. O cicloturismo como fator de desenvolvimento da atividade turística nas cidades de Araguaína e Nova Olinda (TO). Anais do IX Congresso Nacional de Ecoturismo e do V Encontro Interdisciplinar de Turismo em Unidades de Conservação. Revista Brasileira de Ecoturismo. São Paulo, v. 6, n. 4, Nov. 2013, p. 63-82.

CLUBE DE CICLOTURISMO DO BRASIL. Histórico. Disponível em: <<http://www.clubedecicloturismo.com.br/o-clube#historico>>. Acesso em: 27 fev. 2016.

COSTA, P. C. Unidades de conservação: matéria prima do ecoturismo. São Paulo: Aleph, 2002.

EDRA, F. P. M.; COSTA, M. L.; FERNANDES, T. T. Cicloturismo em Niterói: potencialidade a partir do Rio de Janeiro. Caderno virtual de Turismo. Rio de Janeiro, v. 14, n. 3, p. 331-345, dez. 2005.

EUROVELO. Eurovelo Routes. Disponível em: <<http://www.eurovelo.com/en/eurovelos>>. Acesso em: 3 de novembro de 2016.
GOIS, E. Santuário de Nossa Senhora de Santa Cabeça atrai cada vez mais romeiros. Jornal Santuário. Disponível em: <<http://www.a12.com/editora-santuario/noticias/detalhes/santuario-de-nossa-senhora-de-santa-cabeça-atrai-cada-vez-mais-romeiros>>. Acesso em: 17 abr. 2016.

MINISTÉRIO DO TURISMO. Regulamentação, normalização e certificação em turismo de aventura. Relatório diagnóstico. Brasília, 2005. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/Relatorio_Diagnostico_Turismo_Aventura.pdf>. Acesso em: 02 fev. 2016.

PREFEITURA MUNICIPAL DE APARECIDA. Aparecida. Disponível em: <<http://aparecida.sp.gov.br/historia-da-cidade/>>. Acesso em: 17 abr. 2016.

PREFEITURA MUNICIPAL DE AREIAS. Areias. Disponível em: <<http://www.areas.sp.gov.br/dados-gerais/>>. Acesso em: 17 abr. 2016.

PREFEITURA MUNICIPAL DE GUARATINGUETÁ. Guaratinguetá. Disponível em: <<http://guaratingueta.sp.gov.br/>>. Acesso em: 17 abr. 2016.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SILVEIRAS. Silveiras. Disponível em: <http://www.silveiras.sp.gov.br/crbst_3.html#anchor-bottom>. Acesso em: 17 abr. 2016.

RESENDE, J. C.; VIEIRA FILHO, N. A. Q. Cicloturistas na estrada-real: perfil, forma de viagem e implicações para o segmento. Turismo em Análise. v. 22, n. 1, abr. 2001.

ROLDAN, T. R. R.. Cicloturismo: planejamento e treinamento. 74 f. Campinas. Monografia (Graduação). Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de Educação Física. 2000.

SALEM, N. Igrejas históricas: Bananal. Disponível em: <<http://www.turismoaledocafe.com/2009/02/igrejas-de-bananal-sp.html>>. Acesso em: 15 abr. 2016a.

_____ Arapeí. Disponível em: <<http://www.turismoaledocafe.com/2009/07/arapei-sp.html>>. Acesso em: 15 abr 2016b.

_____ Igreja Matriz de São José – São José do Barreiro. Disponível em: <<http://www.turismoaledocafe.com/2009/07/igreja-matriz-de-sao-jose-sao-jose-do.html>>. Acesso em: 15 abr. 2016c.

_____ Areias. Disponível em: <<http://www.turismoaledocafe.com/2009/04/solar-sobrados-e-casaro-es-areas-sp.html>>. Acesso em: 17 abr. 2016d.

SANTUÁRIO FREI GALVÃO. Disponível em: <http://www.saofreigalvao.com/w3c_novena.asp>. Acesso em: 17 abr. 2016.

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

STEIL, C. A. Peregrinações, romarias e turismo religioso: raízes etimológicas e interpretações antropológicas. In ABMANSSUR, E. S. (org.) Turismo Religioso: ensaios antropológicos sobre religião e turismo. Campinas: Papyrus, 2003.

VICENTI, M. São Paulo ganha rota de peregrinação inspirada nos passos de Frei Galvão. UOL Viagem, 31/05/2011. Disponível em: <<http://viagem.uol.com.br/noticias/2012/05/31/sao-paulo-ganha-rota-de-peregrinacao-inspirada-nos-passos-de-frei-galvao.htm>>. Acesso em 1 de novembro de 2016.

WERNET, A. Peregrinação à Aparecida: das romarias programadas ao turismo religioso. In RODRIGUES, Adyr Balastrieri (Org.). Turismo, modernidade e globalização. São Paulo: Hucitec, 2002.