



UNIVERSIDADE ESTADUAL DO NORTE DO PARANÁ
UENP - *CAMPUS* JACAREZINHO
CENTRO DE CIÊNCIAS DA SAÚDE
EDUCAÇÃO FÍSICA

RENAN FRANCISCO MIRANDA MONTEIRO

MONOGRAFIA

PERFIL DO CICLOTURISTA NO BRASIL

JACAREZINHO-PR

JUNHO/2014

RENAN FRANCISCO MIRANDA MONTEIRO

MONOGRAFIA

PERFIL DO CICLOTURISTA NO BRASIL

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Universidade Estadual do Norte do Paraná como requisito parcial para obtenção do título de Licenciatura em Educação Física.

Orientador: Prof. Esp. Elias Carlos Panichi

JACAREZINHO-PR

JUNHO/2014

RENAN FRANCISCO MIRANDA MONTEIRO

MONOGRAFIA

PERFIL DO CICLOTURISTA NO BRASIL

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Universidade Estadual do Norte do Paraná como requisito parcial para obtenção do título de Licenciatura em Educação Física, com nota final _____ conferida pela Banca Examinadora formada por:

Orientador: Prof. Esp. Elias Carlos Panichi, *Campus Jacarezinho*

Avaliador: Prof. Me. Guilherme Sanches Valverde, *Campus Jacarezinho*

Avaliador: Prof. Me. Fabio Silva Ferreira Vieira, *Campus Jacarezinho*

Jacarezinho, 27/06/2014

Dedicado:

A toda minha Família: pelo Amor, suporte crucial e de valor inestimável em minha vida.

À minha namorada Camila: puro e simplesmente o maior presente que Deus me deu.

Aos meus Amigos: pelas risadas nos momentos de alegria, e, sobretudo pelo companheirismo nos momentos de tristeza.

A todos vocês o meu muito obrigado, que Deus os abençoe!

AGRADECIMENTOS

Gostaria de deixar aqui os meus agradecimentos a todos àqueles que de alguma forma cooperaram para que este projeto pudesse ganhar vida. Somente quem esteve junto à formulação do estudo conhece com veemência as dificuldades que tiveram de ser sobrepostas para a idealização do mesmo: horas e mais horas a fio atrelado às pesquisas, com intuito de formular um trabalho concreto e dinâmico, que pudesse expor claramente o que o projeto traz por objetivo.

Inicialmente, gostaria de agradecer à minha Família, minha namorada e meus amigos. Vocês formam meu alicerce. Obrigado por me apoiarem e dar suporte para que meus sonhos se tornem realidade.

É com muita honra a que venho agradecer também a cada um dos professores e funcionários da Instituição, por todo o conhecimento transmitido ao longo dessa jornada, não somente na forma de conteúdo acadêmico, mas, sobretudo, pela aprendizagem de vida. Agradeço especialmente ao professor e orientador Elias Carlos Panichi, o Cafu, a quem admiro profundamente e a quem tive o prazer de desfrutar do convívio durante esses anos. Obrigado por proporcionar as minhas melhores vivências práticas na área da Educação Física: simplesmente um gênio!

A idealização desse projeto seria impossível se não fosse pela participação de cada um dos voluntários. Portanto, agradeço profundamente pela compreensão e paciência a todos que dedicaram um pouco do seu tempo respondendo o questionário da pesquisa. A vocês, o meu muito obrigado!

Finalmente, acima de qualquer coisa, gostaria de agradecer a Deus. Tu és minha Vida, tudo o que faço é por Tua graça, Senhor, tudo! Minha Fé jamais será abalada enquanto eu estiver contigo! Eu te amo!

"Os barcos estão seguros se permanecerem no porto, mas não foram feitos para isso." Fernando Pessoa

SUMÁRIO

RESUMO	13
ABSTRACT	14
1.0 INTRODUÇÃO	15
2.0 REVISÃO DE LITERATURA	17
2.1 O CICLOTURISMO - DEFINIÇÕES E CARACTERÍSTICAS	17
2.2. A BICICLETA PARA O CICLOTURISMO	20
2.2.1. QUADRO	21
2.2.2. FREIOS	22
2.2.3. SUSPENSÃO OU AMORTECEDOR	23
2.2.4. CONJUNTO DE TRANSMISSÃO	24
2.2.5. SELIM	24
2.2.6. PNEUS E RODAS	25
2.3. EQUIPAMENTOS E ACESSÓRIOS PARA O CICLOTURISMO	27
2.3.1 BAGAGEIROS	27
2.3.2. ALFORJES	27
2.3.3. HIDRATAÇÃO	28
2.3.4. CICLOCOMPUTADOR	29
2.3.5 EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA	29
2.3.6. FERRAMENTAS PARA MANUTENÇÃO	30
2.3.7. VESTUÁRIO	31
2.3.8. EQUIPAMENTOS DIVERSOS	31
2.4. CICLOTURISMO NO MUNDO	33
2.5. CICLOTURISMO NO BRASIL	36
3.0 JUSTIFICATIVA	38
4.0 OBJETIVOS	39
4.1. OBJETIVOS GERAIS	39
4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	39
5.0 MATERIAIS E MÉTODOS	40
5.1. TIPO DE PESQUISA	40

5.2.	POPULAÇÃO E AMOSTRA.....	40
5.3.	INSTRUMENTOS.....	40
5.4.	ANÁLISE ESTATÍSTICA.....	41
6.0	RESULTADOS E DISCUSSÃO	42
7.0	CONCLUSÃO	63
8.0	REFERÊNCIAS.....	65

LISTA DE IMAGENS

Figura 1 - Medida entre-pernas	21
Figura 2 - Freio a disco.....	22
Figura 3 - Freio <i>v-brake</i>	23
Figura 4 - Suspensão dianteira.....	23
Figura 5 - Selim	25
Figura 6 - Roda com blocagem rápida, aros com parede dupla e raios de aço inoxidável	26
Figura 7 - Ciclocomputador	29
Figura 8 - Capacete, luvas e óculos de ciclismo.....	30
Figura 9 - Bicicleta preparada para cicloturismo	32
Figura 10 - 12º Encontro Nacional de Cicloturismo e Aventura, realizado em Campos do Jordão-SP, 2013	35
Figura 11 - Cicloturista Antonio Olinto Ferreira (à esquerda) e eu (à direita) - Palestra ministrada nas Faculdades Regionais de Avaré, 2014	37

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Resultados pertinentes à questão "Qual o seu sexo?"	42
Gráfico 2 - Resultados pertinentes à questão "Qual a sua idade, em anos?"	43
Gráfico 3 - Resultados pertinentes à questão "Qual o seu Estado Civil?"	44
Gráfico 4 - Resultados pertinentes à questão "Em que Região do país você se localiza?"	45
Gráfico 5 - Resultados pertinentes à questão "Qual a principal atividade realizada por você utilizando-se da bicicleta?"	46
Gráfico 6 - Resultados pertinentes à questão "Quantos dias semanais você dedica a essa atividade?"	47
Gráfico 7 - Resultados pertinentes à questão "Qual o principal foco das suas ciclovias?"	48
Gráfico 8 - Resultados pertinentes à questão "Você viaja com maior frequência:" ..	49
Gráfico 9 - Resultados pertinentes à questão "Quando está viajando, qual o principal tipo de pista pelo qual costuma pedalar?"	50
Gráfico 10 - Resultados pertinentes à questão "Quando está viajando, qual a distância média, em quilômetros, que você costuma percorrer por dia?"	51
Gráfico 11 - Resultados pertinentes à questão "Quando está viajando, qual o principal meio empregado para captar informações?"	53
Gráfico 12 - Resultados pertinentes à questão "Quando está viajando, você dorme com maior frequência:"	54
Gráfico 13 - Resultados pertinentes à questão "Quando está viajando, você come com maior frequência:"	55
Gráfico 14 - Resultados pertinentes à questão "Quanto você gasta diariamente para se manter em uma ciclovias? (Levando em consideração aspectos gerais, como alimentação, estadia, manutenções, etc.)"	56
Gráfico 15 - Resultados pertinentes à questão "Você conta com algum tipo de patrocínio ou ajuda financeira para realizar suas ciclovias?"	57
Gráfico 16 - Resultados pertinentes à questão "Como você classificaria a infraestrutura do Brasil para atender os Cicloturistas, levando em consideração aspectos como as condições de rodovias e ciclovias, qualidade de hotéis e pousadas, sinalização, informações turísticas, preservação ecológica e segurança pública?" ..	58

Gráfico 17 - Resultados pertinentes à questão "Qual o destino em que sonha visitar numa cicloturagem?"59

Gráfico 18 - Resultados pertinentes à questão "Qual a principal dificuldade, que o inibe de realizar uma cicloturagem?"61

LISTA DE ANEXOS

Anexo 1 - QUESTIONÁRIO - PERFIL DO CICLOTURISTA NO BRASIL	75
--	-----------

RESUMO

O cicloturista é o indivíduo que realiza viagens cujo meio principal para o empreendimento da mesma é a bicicleta. O roteiro destas cicloviagens varia e se adequa de acordo com o propósito e condições de cada um. Logo, trata-se de uma modalidade versátil e acessível. Sua prática não se relaciona com a busca pela performance, mas sim com o intuito de apreciar a viagem integralmente e agregar o conhecimento provindo de situações peculiares que somente o Cicloturismo é capaz de proporcionar. Uma vez que se trata de uma modalidade relativamente recente no Brasil, não existem muitos dados acadêmicos a respeito do assunto. À vista disto, o presente estudo tem por objeto traçar o perfil do cicloturista brasileiro, evidenciando os aspectos relacionados à massa praticante da modalidade no país. Para tanto, vem através de uma abordagem descritiva e de método quantitativo averiguar a população em questão, sendo a amostra composta por cicloturistas brasileiros de todas as regiões do país, sem quaisquer restrições pessoais, uma vez que o intuito é justamente estabelecer um perfil dos mesmos. Os dados foram coletados a partir de um questionário, que buscou determinar as características objetivadas para o estudo. Para análise, os resultados foram dispostos em gráficos, através do Microsoft Office Excel. A partir disto, foi possível estudar minuciosamente os dados coletados e discuti-los, para que ao final, fosse possível estabelecer um perfil genuíno do praticante brasileiro de Cicloturismo.

Palavras-chave: Cicloturismo, Perfil, Cicloturista, Brasil;

ABSTRACT

The cycle tourist is the person whose main mean of transportation it's the bicycle. The itinerary of travel can vary and be suitable for the purpose and condition of each person. Therefore, it is a versatile and accessible sport. Its practice isn't related to the pursuit of performance, but with the purpose of fully enjoy the journey and aggregate knowledge from peculiar situations that Cycling is only able to provide. Since this is a relatively new sport in Brazil, there are not many academic data on the subject. Thus, the present study aims to profile of Brazilian cycle tourist, highlighting aspects related to the practitioner of this sport in the country. To do so, comes through a descriptive approach and quantitative method to determine the population in question, with a sample of Brazilian cycle tourists all over the country, without any personal restrictions, since the aim is precisely establish a profile of them. Data were collected from a questionnaire, that sought to determine the characteristics targeted for study. For analyses, the results were graphically arranged through Microsoft Office Excel. From this it was possible to study in detail the data collected and discuss them so that in the end, it was possible to establish a genuine practitioner profile of Brazilian cycle tourist.

Key-words: Cycle Tourim, Profile, Cycle Tourist, Brazil;

1.0. INTRODUÇÃO

Locomover-se. Eis uma necessidade que se faz presente desde os primórdios da civilização até os mais atuais dos dias.

Ao longo dos milhares de anos, diversos foram os fatores que influenciaram o homem a deslocar-se, seja no contexto da sua própria sobrevivência na Pré-História, vivendo essencialmente da coleta e da caça, como na expansão de seus territórios, exemplificadas pelas conquistas impostas por Alexandre, o Grande, durante o século IV ao II a.C., de modo a estender seus domínios do Egito à Índia (ARRUDA ; PILETTI, 1996).

Com o passar dos séculos, o homem veio aprimorando sua forma de se deslocar, criando para isso, diversos meios de transporte. Todavia, à medida que o número de usuários se intensificava, o trânsito começou a apresentar os primeiros indícios de desordem, principiando os futuros congestionamentos. Logo, os administradores das cidades estabeleceram normas que reduzissem os problemas, uma vez que o trânsito começava a se concretizar no cotidiano do homem, tornando sua manutenção imprescindível (HONORATO, 2004).

Sobrepondo-se os séculos até os dias atuais e focando-se na realidade brasileira, veremos que, por maior que seja o avanço tecnológico, muitas das tentativas de frear os congestionamentos nos centros urbanos não surtiram os efeitos desejados. Cintra (2010) cita o congestionamento na cidade de São Paulo, que comumente ultrapassa os duzentos quilômetros, como sendo um problema de nível nacional e não apenas local. Tais decorrências culminam em prejuízos bilionários, e tendem a crescer ainda mais.

Nesse contexto insere-se a bicicleta, como alternativa viável para deslocar-se de maneira eficiente. Ecologicamente correta, a bicicleta caracteriza-se por ser um veículo silencioso e que emite níveis baixíssimos de agentes poluidores, reduzindo dessa forma o impacto ambiental, além de proporcionar benefícios à saúde de seus praticantes, decorrentes do exercício físico realizado (RESENDE; FILHO, 2011).

Xavier et al. (2008, pág. 2) salienta que "a bicicleta não pode ser apresentada como uma espécie de solução milagrosa para o trânsito nas cidades ou para salvar o planeta da catástrofe ambiental, mas ela é capaz de resolver muitos problemas".

Mas o que, de fato, leva um indivíduo a deixar o comodismo de lado e tornar-se adepto do Cicloturismo? Estima-se que o Brasil compunha a sexta maior frota de bicicletas no mundo, com aproximadamente 75 milhões de unidades em circulação (BRASIL, 2010), mas dentro dessa parcela de tamanha significância, quais as motivações e princípios que levam o brasileiro a utilizar a bicicleta, um meio de transporte rústico e primitivo, com relatos de surgimento de seu primeiro ancestral há mais de 200 anos (RIBEIRO, 2005), para viajar e fazer turismo?

Com o propósito de conhecer as características e demais circunstâncias dessa modalidade em âmbito nacional, o presente estudo visa traçar o perfil dos praticantes de Cicloturismo no Brasil, abordando para isso as principais questões relacionadas ao objeto de estudo e suas peculiaridades.

2.0. REVISÃO DE LITERATURA

2.1. O CICLOTURISMO - DEFINIÇÕES E CARACTERÍSTICAS

No contexto do Turismo, a utilização da bicicleta vem se tornando um notável segmento no setor, com ênfase na prática do Cicloturismo (RUSCHEL, 2008). O autor afirma que a atividade proporciona "uma significativa distribuição de renda ao longo das viagens, além de oportunizar o contato direto entre os viajantes, as localidades e o meio ambiente" (2008, pág.3).

Melgar (1986) define o Cicloturismo, basicamente, como um desdobramento do Ciclismo onde se unem esporte e cultura, exercício e treinamento. Ressalta ainda, que tal ramificação tem características menos acentuadas e exclusivas, como o fato de ser acessível a qualquer praticante, sem regras pré-definidas ou um número limitador de participantes, como é o caso das corridas tradicionais. Já o cicloturista é compreendido como qualquer um, sem distinção de sexo, com habilidades de guiar uma bicicleta com segurança, provido de capacidades normais, e que percorra distâncias utilizando-se dela como meio de transporte. Essa atividade pode ser extremamente longa, exigindo pernoitar e carregar mantimentos, como uma simples pedalada pelas redondezas da própria casa.

Logo, não há uma especificação de distância a ser cumprida ou metas a serem batidas, pois, segundo Borba (2013), o prazer está relacionado ao turismo e ao deleite de se viajar de bicicleta, podendo consistir desde pequenas distâncias a expedições que perduram por dias e meses.

Contudo, alguns autores classificam os cicloturistas de forma menos abrangente.

Simonsen e Jorgenson's (1998) restringem os cicloturistas por aqueles que utilizam a bicicleta como meio de transporte durante férias ou feriados e que consideram o Ciclismo como parte extremamente importante em tais ocasiões. Dessa forma, pequenas viagens como ir às lojas na vizinhança não se enquadram no Cicloturismo.

Nesse parâmetro, Ferreira (2008, 2013, 2014a, 2014b) salienta como sendo uma das características básicas do Cicloturismo, o fato de se percorrer grandes

distâncias de bicicleta, concluindo que para pequenas distâncias, o termo a ser empregado deve ser Passeio Ciclístico.

A ABNT, Associação Brasileira de Normas Técnicas (2007, pág.4), define Cicloturismo como "atividade de turismo que tem como elemento principal a realização de percursos de bicicleta".

Para Lamont (2009), a tentativa inconsistente de se definir o Cicloturismo acaba por fragmentar o conhecimento na área. Dessa forma, através da análise crítica de diversas definições, chegou à conclusão de que "o Cicloturismo é aquele onde o indivíduo se lança em viagens para fora da sua região de origem, onde a participação ativa ou passiva no Ciclismo é considerada o principal objetivo para essa viagem" (LAMONT, 2009, pág. 21, tradução nossa).

Segundo Borges (2012):

"O verdadeiro Cicloturismo começa bem antes do primeiro pedal: preparando itinerários, estudando mapas, conversando, coletando informações, estudando lugares, maneiras de comer e dormir, preparando os equipamentos e a bicicleta, ficando fisicamente pronto" (pág. 25).

Notadamente, essa ramificação do Ciclismo chama atenção e atrai diversas pessoas por sua versatilidade, uma vez que cada grupo pode estipular roteiros que não extrapolem suas capacidades físicas ou condições financeiras e programar-se de acordo com a proporção da viagem ou deslocamento que irá realizar (ROLDAN, 2000).

Deve-se ressaltar ainda, o fato de se tratar de uma modalidade diferente de outras modalidades esportivas. No Cicloturismo, as competências necessárias para bem realizá-lo exigem um esforço regular e prolongado, onde raramente haverá oscilações violentas no esforço empreendido, trabalhando o sistema cardiovascular de modo constante e dentro dos próprios limites, o que trará benefícios à saúde, além do fato de que, ao contrário do que muito se afirma, a bicicleta é capaz de movimentar quase todos os músculos do corpo (MELGAR, 1986).

Marinho et al. (2013) afirma que o Cicloturismo pode ser praticado até mesmo em idade avançada, por se tratar de uma atividade que não exige grande explosão muscular. Além disso, quando praticado por idosos, conduzirá a benefícios

relacionados à melhora da coordenação e do fortalecimento muscular, sobretudo de membros inferiores.

Ferreira (2008, 2013, 2014a, 2014b) acrescenta que a marca característica do cicloturista está, não em sua preocupação em bater recordes ou atingir grandes velocidades, mas sim na busca por desafios, recreação e conhecimento, e ressalta ainda a capacidade da bicicleta em estreitar o elo entre as pessoas mesmo que desconhecidas.

Macedo (2011) ressalta as possibilidades de se autoconhecer através do Cicloturismo, uma vez que a sua prática propicia ao cicloturista situações atípicas do cotidiano. No mesmo parâmetro, Schetino (2006) afirma que:

"A autonomia dos sujeitos numa viagem de Cicloturismo fazem dele uma oportunidade para a vivência crítica e criativa do lazer. Durante as viagens, o cicloturista pode acampar ao ar livre, se hospedar em hotéis ou até mesmo na casa de moradores que oferecem pouso. Os cicloturistas têm um contato mais íntimo com os moradores dos locais visitados, para conversar e pedir informações, recebendo em troca, generosidade e hospitalidade. Visitam os pontos turísticos, mas também conhecem a vida cotidiana das cidades, conhecem a fundo não apenas seu local de destino, mas também o caminho percorrido até ele" (pág. 53).

Ele acresce que a modalidade "estabelece uma relação entre os viajantes, diferente das tradicionais relações presentes na maioria das vivências de turismo, principalmente as do turismo de massa" (SCHETINO, 2006, pág. 7).

Silvana e Emmanuel (2011) notabilizam que os desejos que deram forma ao projeto de uma viagem e suas recordações podem levar o cicloturista a realizar novamente a experiência, retornando ao mesmo lugar. Entretanto, esta com certeza será diferente da primeira. O significado e os sentimentos adquiridos numa viagem são ainda favoráveis à formulação de novos projetos.

Ferreira (2008, 2013, 2014a, 2014b) menciona que, em sua volta ao mundo de bicicleta, passou a conhecer não só lugares, mas a si próprio. À medida que se pôs a repensar os valores que havia agregado ao longo da vida, chegou à conclusão de que o conhecimento instruído pela família, sociedade e escola não é absoluto. Dessa forma, as percepções a respeito de si próprio se aprofundaram cada vez mais (informação verbal).

2.2. A BICICLETA PARA O CICLOTURISMO

Analisando-se o tipo de bicicleta para a prática de tal modalidade, Marinho et al. (2013) afirma que qualquer uma que esteja devidamente inspecionada poderá ser produto de transporte numa expedição.

Para Roldan (2000), a bicicleta será o equipamento fundamental numa ciclovagem. Dessa forma, sua escolha deve ser feita de modo meticuloso. Dentre as características precípuas, "a bicicleta deve possuir versatilidade suficiente para atravessar diversos terrenos, carregar grandes quantidades de bagagem, ser resistente e ainda confortável" (2000, pág. 28).

Ferreira (2008, 2013, 2014a, 2014b) afirma que as bicicletas tradicionalmente usadas para o Cicloturismo (híbridas¹) possuem um quadro mais longo para aumentar o conforto do cicloturista, e as rodas têm uma circunferência maior do que as *mountain-bikes*² comuns. Entretanto, dependendo do local por onde se for realizar a trajeto, deve ser levada em consideração a durabilidade dos aros de menor circunferência em terrenos acidentados. Nesse caso, a *mountain-bike* é a mais indicada.

Nos dias de hoje, os cicloviantes tendem a escolher as *mountain-bikes* para a prática do Cicloturismo, devido à sua resistência e a diversidade de produtos disponíveis no mercado. Além disso, há uma facilidade para se encontrar peças de reposição (REVISTA BICICLETA, 2013). Roldan (2000) enfatiza:

"Recomenda-se escolher e adquirir uma bicicleta sempre em uma loja especializada, onde haverá vários modelos e diferentes tamanhos de quadro. Uma vez escolhido o tipo de bicicleta, e antes de adquirir acessórios específicos, deve-se avaliar e selecionar o quadro em função das suas medidas" (2000, pág. 29).

¹ "As híbridas são muito comuns na Europa, porém muito pouco encontradas nas Américas. As principais diferenças entre as híbridas e as de montanha estão no desenho dos quadros e rodas. As híbridas descendem das bicicletas de estrada, e são indicadas para percursos que sejam totalmente pavimentados, pois suas rodas e pneus são mais finos, o que atende as necessidades européias" (ROLDAN, 2000, pág. 28).

² "Tipo de bicicleta usada no *Mountain biking*, uma modalidade de Ciclismo na qual o atleta deve fazer vários percursos com obstáculos e irregularidades. Esta modalidade é praticada em estradas de terra, trilhas em montanhas ou fazendas, dentro de parques e até cidades". (<www.infoescolacom/esportes/mountain-bike>)

2.2.1. QUADRO

É importante certificar-se de que o quadro é o adequado no momento da aquisição, pois "pedalar uma ou duas horas numa bicicleta de tamanho errado pode não trazer grandes problemas, mas numa viagem, ao enfrentar o dia inteiro encolhido ou esticado demais, certamente o corpo irá reclamar" (CLUBE DE CICLOTURISMO DO BRASIL, 2014, Quadro).

Em relação ao material, o mais indicado para a realização de grandes viagens é o cromo-molibdênio ou cromoly. É uma liga resistente e relativamente leve, e pode ser reparado com maior facilidade que o alumínio, pois utiliza solda simples, para o caso de ocorrer alguma eventual rachadura. Como o cicloturista carrega bastante bagagem e equipamentos, o fato de o alumínio ser um pouco mais leve se torna irrelevante (FERREIRA, 2008, 2013, 2014a, 2014b).

Para a escolha do tamanho correto do quadro, algumas medidas devem ser levadas em consideração. Em geral, a medida "entre-pernas", popularmente conhecida por medida do cavalo, definirá basicamente o tamanho adequado. Esta medida pode ser obtida a partir da mensuração da distância entre o chão e a altura do cavalo. Com o dado em mãos, multiplique por 0,65 e o produto será o tamanho do quadro em centímetros (ROLDAN, 2000).



Figura 1 - Medida entre-pernas

Fonte: Autoria própria

2.2.2. FREIOS

No tocante aos freios, tanto os famosos *v-brakes*, presentes em grande parcela das *mountain-bikes*, como os freios a disco apresentam suas especificidades. No que concerne à prática de Cicloturismo, entretanto, os freios a disco de baixo custo, em geral, são menos eficazes que os *v-brakes* (MARINHO et al., 2013).



Figura 2 - Freio a disco

Fonte: Autoria própria

Nessa questão, Roldan (2000) defende que a utilização de freios a disco implica num gasto excessivo. Além desse fator, sua manutenção é mais exígua em relação aos *v-brakes*, inviabilizando seu uso em viagens. Particularmente no Cicloturismo, se tem ainda um terceiro fator: o risco de a bagagem encostar-se ao disco, o que o torna propenso a quedas. Dessa forma, os *v-brakes*, simples, resistentes e de ótimo funcionamento, se adaptam melhor na modalidade.



Figura 3 - Freio *v-brake*

Fonte: Autoria própria

2.2.3. SUSPENSÃO OU AMORTECEDOR

Muito tradicionais nos dias de hoje, as suspensões (ou amortecedores) não são necessariamente itens essenciais numa viagem. O amortecedor dianteiro irá auxiliar em terrenos rústicos e danificados. No entanto, são dispensáveis se não forem de baixa eficiência. No que diz respeito à suspensão traseira, é um item dispensável (FERREIRA, 2008, 2013, 2014a, 2014b).



Figura 4 - Suspensão dianteira

Fonte: Autoria própria

Roldan (2000) explica que os amortecedores trazem segurança e estabilidade ao cicloturista durante trechos irregulares, mas perdem seu rendimento quando em trechos asfaltados, em especial o amortecedor traseiro, que quando acionado, diminui a tensão na relação da bicicleta, aumentando o dispêndio de energia do cicloturista. Soma-se a isso o fato de a suspensão traseira alterar o formato do quadro tradicional, prejudicando a proficuidade do mesmo no transporte da carga.

2.2.4. CONJUNTO DE TRANSMISSÃO

O conjunto de transmissão, que irá desempenhar as trocas de marcha na bicicleta, precisará ser escolhido com muita atenção. Melgar (1986) esclarece que as mudanças de marcha executada por esse conjunto de transmissão irão auxiliar o cicloturista a manter o ritmo mesmo durante as subidas.

Segundo Marinho et al. (2013), existe uma multiplicidade de grupos de transmissão, alternando-se em termos de composição e qualidade ofertada. Dentre estes, geralmente a melhor recomendação é optar por um conjunto intermediário, entre 21 e 24 marchas, que ofereça uma durabilidade maior em comparação aos grupos de ponta. Estes são mais leves e eficazes, contudo têm uma longevidade menor. Ademais, o suporte para grupos medianos é mais acessível.

2.2.5. SELIM

Na escolha do selim (o banco da bicicleta), existem diversos fatores que devem ser levados em consideração para ajudar na seleção ideal. Tais elementos são o tamanho e a largura. Quanto maior o volume do selim, maior será sua área de contato com o corpo, dificultando a ventilação da região. Selins que contêm gel em excesso, sistema de molas ou amortecimento, favorecem o aumento da pressão na região de contato durante o movimento. Sobretudo, o cicloturista só saberá qual selim se ajusta melhor a ele no momento em que utilizá-lo. (MARINHO et al., 2013).



Figura 5 - Selim

Fonte: Autoria própria

O mercado disponibiliza modelos ergonômicos de selim para cada finalidade, com intuito de diminuir o índice de lesões e o desconforto. Apesar disto, Roldan (2000) enfatiza que se trata de uma escolha pessoal, que deve ser adequada de modo especial. O Clube de Cicloturismo do Brasil (2014, "Selim") sugere que o cicloturista "nunca saia para uma viagem longa sem antes utilizar o selim em viagens mais curtas".

2.2.6. PNEUS E RODAS

Outro item que deve ser tratado com muita atenção são os pneus. Estes nunca devem ser de baixa qualidade, uma vez que se carrega bagagem. Recomenda-se ainda, que sejam capazes de suportar maior pressão que os pneus tradicionais (FERREIRA, 2008, 2013, 2014a, 2014b). Roldan (2000) aconselha que a escolha seja feita de acordo com o roteiro pelo qual se irá transitar.

Quanto às rodas, Marinho et al. (2013) sugere o emprego de aros com parede dupla, que têm uma maior resistência, em geral, feitas de alumínio. Os raios ideais são feitos de aço inox. O Clube de Cicloturismo do Brasil (2014) realça a imprescindibilidade de usar blocagem rápida nas rodas. São de baixo custo e facilitam largamente a manutenção e transporte da bicicleta.



Figura 6 - Roda com blocagem rápida, aros com parede dupla e raios de aço inoxidável

Fonte: Autoria própria

2.3. EQUIPAMENTOS E ACESSÓRIOS PARA O CICLOTURISMO

Em relação aos principais equipamentos para se realizar uma viagem de bicicleta, basicamente "as restrições de peso e de espaço variam conforme a quantidade de ciclistas, alforjes e bolsas a serem utilizadas, e o tipo de rota a ser enfrentada" (RUSCHEL, 2008, pág. 62-63). Segundo o autor, esse equipamento diz respeito:

"Às ferramentas necessárias para manutenção da bicicleta, aos produtos indispensáveis para acampamento, caso esta seja a opção, ou necessidade do ciclista, roupas suficientes para todas as variáveis climáticas, mapas, produtos médicos e de higiene. Um cicloturista pode carregar entre 30 e 60 quilos de bagagem, entre roupas, alimentos e equipamentos em geral" (pág. 63).

2.3.1. BAGAGEIROS

Os bagageiros são quase sempre inevitáveis, ainda que o cicloturista opte por pernoitar em hotéis ou pousadas. As exceções, em geral, ocorrem quando existe um acompanhamento de apoio com veículos. Devido ao desgaste sofrido pela atividade, recomenda-se que o cicloturista não carregue nada atrelado a si próprio, para evitar atritos e abrasões desnecessárias. Dessa forma, a solução é carregar todo o equipamento acoplado à bicicleta (FERREIRA, 2008, 2013, 2014a, 2014b).

O indicado é que se coloque um bagageiro na dianteira, instalado no garfo ou suspensão, e outro na traseira, diretamente fixado no quadro. É importante enfatizar que alguns modelos de quadro não vêm com o encaixe apropriado para a instalação de bagageiros (CLUBE DE CICLOTURISMO DO BRASIL, 2014).

2.3.2. ALFORJES

Indicam-se para o transporte dos equipamentos e acessórios, os alforjes³. Essas bolsas são instaladas ao lado da bicicleta, sustentadas pelo bagageiro. Sua serventia varia de acordo com a quantidade de objetos que se pretende carregar na viagem. À vista disto, se houver pouco equipamento, este pode ser fixado no próprio bagageiro, poupando o investimento com alforjes (FERREIRA 2008, 2013, 2014). Do contrário, segundo Roldan (2000), os alforjes de melhor qualidade são feitos com fibras leves, materiais de última geração com peso reduzido e durabilidade aprimorada. São também impermeáveis, e podem ser instalados tanto na dianteira como na traseira, como solução para a distribuição apropriada do peso na bicicleta. Atribui desse modo, maior estabilidade e segurança durante a execução da atividade.

2.3.3. HIDRATAÇÃO

Para a hidratação do cicloturista, grande parcela destes utiliza caramanholas, que são garrafas de água para a bicicleta. Melgar (1986) previne que o cicloturista deve ingerir muito líquido durante a atividade, e não aguardar até que se esteja com sede para beber água. Nesse parâmetro, Marinho et al. (2013, pág. 198) atenta ao fato de que "o cicloturista sempre vai precisar de muita água; suportes e caramanholas extras sempre são bem vindos. Na escolha do quadro, estude a possibilidade de instalação de suportes".

O Clube de Cicloturismo do Brasil (2014) aconselha que ao menos duas caramanholas sejam instaladas no centro da bicicleta, podendo ser acrescentados outros suportes nas laterais, no garfo ou suspensão, ou transportá-las em bolsas que tenham espaço adequado para a acomodação destas. Acrescem ainda que as caramanholas de cores claras conservam a temperatura da água por mais tempo.

³ **Alforje: 1.** "Espécie de bolsa grande dividida em dois compartimentos". Priberam da Língua Portuguesa [em linha], 2008-2013, <<http://www.priberam.pt/dlpo/alforje>> [consultado em 01-04-2014].

in Dicionário

2.3.4. CICLOCOMPUTADOR

Com referência ao ciclocomputador, Roldan (2000) explica:

"É o principal instrumento de navegação, junto com os mapas. É nele que o ciclista vai saber sua velocidade atual, média e máxima, a distância total percorrida (odômetro total) e a distância parcial, cronômetro e relógio. A partir deste instrumento o ciclista pode saber seu ritmo de viagem, calcular o tempo previsto para cobrir um percurso e planejar o próximo dia, a partir de seu rendimento" (2000, pág. 47).



Figura 7 - Ciclocomputador

Fonte: Autoria própria

Ao mesmo modo, Ferreira (2008, 2013, 2014a, 2014b) salienta que, através do ciclocomputador é possível ao viajante ter ciência dos dados estatísticos da viagem, elementos estes que podem ser usados para um melhor planejamento dos roteiros da viagem.

2.3.5. EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA

Em vias de segurança, o Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, CTB, 2008, pág. 31) estabelece que:

"Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

VI - Para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo" (2008, pág. 31).

Marinho et al. (2013) complementa que, itens como o capacete e as luvas não são de uso obrigatório por lei, mas são imprescindíveis no quesito segurança numa viagem. Roldan (2000) recomenda que o cicloturista evite viajar durante a noite, principalmente em locais desconhecidos. Quando o fizer, deve sempre levar em consideração a visibilidade e a identificação de si perante os outros veículos.

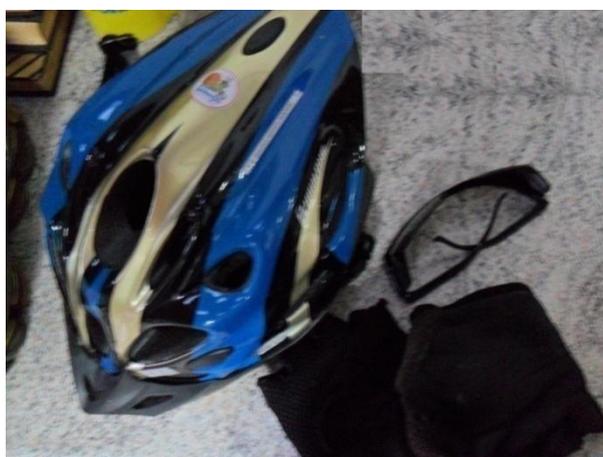


Figura 8 - Capacete, luvas e óculos de ciclismo

Fonte: Autoria própria

Para essas situações, o Clube de Ciclismo do Brasil (2014) sugere a utilização de faróis e sinalizadores, mesmo que não haja o costume de viajar durante a noite. Frisam também, que os faróis devem ser apropriados para o uso na bicicleta, não sendo substituíveis por lanternas convencionais.

2.3.6. FERRAMENTAS PARA MANUTENÇÃO

É fundamental que o cicloturista carregue consigo utensílios que irão auxiliá-lo na manutenção da bicicleta. Ferreira (2008, 2013, 2014a, 2014b) explica que cada

bicicleta possui suas particularidades, o que torna impreciso determinar um "kit" de ferramentas para uso universal.

Roldan (2000) cita que o "kit" pode ser composto por diversos instrumentos, adequados para realizar toda a manutenção da bicicleta. Devem-se carregar também equipamentos sobressalentes para realizar as manutenções conforme a demanda. Ele conclui: "quanto maior o conhecimento técnico a respeito, mais independente torna-se o cicloturista" (2000, pág. 48).

2.3.7. VESTUÁRIO

Relativamente ao vestuário, trata-se também de uma questão pessoal. A recomendação é que para o Cicloturismo as roupas sejam feitas com materiais leves e de rápida absorção, assim como os calçados. Sempre haverá variação do vestuário, conforme a região e o clima do local escolhido para a viagem (ROLDAN, 2000).

Somando-se a isto, Ferreira (2008, 2013, 2014a, 2014b) sugere que se invista em roupas que proporcionem conforto e proteção ao viajante, de acordo com o roteiro. Do contrário, a viagem pode ser afetada negativamente, impedindo a realização do percurso planejado.

2.3.8. EQUIPAMENTOS DIVERSOS

Podemos citar ainda outros equipamentos que podem estar presentes numa cicloviagem. O apoio (ou pezinho) irá poupar o cicloturista de ter de encontrar algo que ampare a bicicleta quando houver necessidade; as extensões de guidão irão lhe oferecer diferentes alternativas de posições durante a atividade, uma vez que o viajante passa horas a fio sobre a bicicleta; uma bolsa de transporte para a bicicleta, no caso de se percorrer trechos em ônibus, avião ou outro meio de transporte (CLUBE DE CICLOTURISMO DO BRASIL, 2014). Não menos importante, todo

cicloturista deve carregar consigo também, um estojo de primeiros socorros (ROLDAN, 2000).



Figura 9 - Bicicleta preparada para cicloviagens

Fonte: Autoria própria

2.4. CICLOTURISMO NO MUNDO

A relação entre o uso da bicicleta para a prática do turismo vem sendo observada há mais de um século (LAMOUNT, 2009). Gradativamente, o Cicloturismo difundiu-se e se tornou, em diversos lugares do mundo, um dos meios mais tradicionais de viajar.

Segundo Ruschel (2008):

"Em termos de nicho de mercado cicloturístico, a Butterfield & Robinson, a maior e mais antiga agência deste segmento, pioneira na comercialização de pacotes para caminhadas e Cicloturismo, oferece passeios e viagens em todos os continentes, para pessoas de todas as idades. Esta empresa tem sede em Toronto, no Canadá, e opera desde 1966" (pág. 65).

Com o passar dos anos, surgiram organizações fundadas com o intuito de expandir a utilização da bicicleta e o Cicloturismo, principalmente em países desenvolvidos. Borges (2012) assegura que os continentes onde a atividade ganha maior espaço são a Europa e a América. Segundo o autor, existe um número notável de cicloturistas, espalhados em mais de 200 organizações e sites em todo mundo, realizando viagens ao longo do ano.

Na Alemanha, com empenho do Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club - ADFC, ou Clube de Ciclistas da Alemanha, registram-se atualmente mais de 150 roteiros para se praticar cicloturismo, além de contar com mais de 21 milhões de praticantes, atividade que movimenta anualmente algo em torno de 5 bilhões de Euros, o que está acima de todo o acumulado na atividade turística no Brasil (NÚCLEO DE DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO, 2010).

Na Austrália, a BFA, Bicycle Federation of Australia (Federação de Bicicletas da Austrália), fundação sem fins lucrativos, luta desde 1979 em prol das bicicletas, incentivando os australianos a utilizá-la com maior frequência. É atualmente representada por mais de 20 mil ciclistas, e que, entre os seus princípios, enfatiza o uso desse meio como forma de melhorar o ambiente, apoiando objetos pertinentes à área de proteção ambiental e conscientização no trânsito, de modo que venham a acarretar num meio de transporte sustentável seguro e confortável para todos (BICYCLE FEDERATION OF AUSTRALIA, 2013).

Nos mesmos moldes surgiu o projeto EuroVelo, promovido pela ECF, European Cyclists' Federation, ou Federação Ciclística Europeia. Embasando-se numa política sustentável, tem por foco atrair novos adeptos da bicicleta e, paralelamente, incrementar o sistema cicloviário por toda Europa de acordo com um padrão de alta qualidade e segurança, estimulando sobremaneira os cidadãos a realizarem seus deslocamentos de modo saudável e ecologicamente correto no cotidiano (EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION, 2013).

Aretun e Robertston (2013) destacaram, em estudo na Suécia, a necessidade de se equiparar o orçamento direcionado à infraestrutura de rotas cicloviárias ao investimento destinado aos automóveis. Além disso, enfatizaram a necessidade de se tomar medidas de segurança, como a criação de sinais de trânsito que deem preferência às bicicletas frente aos carros nas vias. Dessa forma, a acessibilidade a esse meio se ampliaria.

Ritche e Hall (1999) alegam que o Cicloturismo no Sul da Nova Zelândia, além de ser uma forma de turismo ambientalmente mais amigável, é ainda uma excelente oportunidade para propriedades locais se desenvolverem, investindo na infraestrutura e na manutenção dos serviços já existentes como forma de prosperar economicamente, uma vez que os praticantes da modalidade tendem a permanecer por período prolongado na região, em virtude do ritmo de viagem. Logo, os gastos podem trazer um retorno financeiro considerável nessas áreas.

No Peru, a organização Cicloturismo Peru tem como missão atrair novos adeptos praticantes da atividade no país. Pesquisam, coletam dados e traçam rotas, com o intuito de enriquecer a prática e ampliar o leque de destinos a respeito das maravilhas da região, além de organizar expedições de acordo com as pretensões dos participantes e até comercializar equipamentos para a prática (CICLOTURISMO PERU, 2014).

Nos Estados Unidos, com base num questionário minucioso, um estudo aplicado no Estado do Oregon mostrou que no ano de 2012, atividades relacionadas à bicicleta movimentaram cerca de 400 milhões de dólares durante a passagem desses turistas no Estado, aproximadamente 1,2 milhões por dia (DEAN RUNYAN ASSOCIATES, 2013). É nos Estados Unidos também que se encontra aquela que é considerada a principal associação de bicicletas a organizar expedições na América do Norte, a Adventure Cycling Association (Associação de Ciclismo Aventura), que

já conta com mais de 46 mil membros. Seu ideal é inspirar e capacitar pessoas para realizarem viagens de bicicleta. Dentre os projetos da associação, trabalham na criação de um sistema de rotas cicloviárias no país. Este, se concluído, se tornará a maior rede cicloviária do planeta (ADVENTURE CYCLING ASSOCIATION, 2013).

No Brasil, no ano de 2001 foi criado o Clube de Cicloturismo do Brasil, instituição sem fins lucrativos que conta apenas com apoio de voluntários. Seu objetivo é expandir e estimular a utilização da bicicleta em viagens, possibilitando a troca informações entre os cicloturistas, além de auxiliar no esclarecimento das dúvidas dos iniciantes. É responsável pela organização do Encontro Nacional de Cicloturismo, realizado anualmente no país, cuja finalidade se pauta na interação de pessoas de diversas regiões do país, unidas por um interesse em comum: viajar de bicicleta (CLUBE DE CICLOTURISMO DO BRASIL, 2014).



Figura 10 - 12º Encontro Nacional de Cicloturismo e Aventura, realizado em Campos do Jordão-SP, 2013

Fonte: Imagem extraída do site www.clubedecicloturismo.com.br⁴

⁴ Endereço eletrônico da imagem:

<http://www.clubedecicloturismo.com.br/eventos/encontro2013/index.htm>

2.5. CICLOTURISMO NO BRASIL

Segundo Pedrini; Cavalcante; Flores (2012):

"No Brasil, foi Santa Catarina o Estado que desenvolveu a primeira experiência em Cicloturismo. Este ainda é um segmento em expansão, portanto, a construção de conhecimento na área ainda é pequena. São necessárias contribuições neste tema para fortalecer teoricamente o campo e também para orientar empreendedores da área de lazer, turismo, saúde, bem-estar e educadores físicos em seus negócios" (pág. 1).

Roldan (2000) faz referência ao fato de que a modalidade ainda é pouco difundida no país, diferentemente de outros lugares do mundo como Estados Unidos, Canadá, Europa e Oceania. No entanto, "o Brasil, [...] com sua imensidão de belezas naturais, é particularmente propenso à prática do ciclismo de montanha, conseqüentemente ao Cicloturismo, através das estradas não-pavimentadas e caminhos de terra" (ROLDAN, 2000, pág. 70).

Xavier; Giustina; Carminatti; (v. 1, nº 2, 2000) destacam que andar de bicicleta é uma atividade de fácil acessibilidade às pessoas e está diretamente ligada à manutenção da saúde. Entretanto, apesar dos inúmeros adeptos na Europa, ainda é pouco pesquisada no Brasil.

Pezzuto (2002) esclarece que a infraestrutura do trânsito no Brasil é esquematizada, em geral, para favorecer a escoação dos automóveis nas vias, o que causa discrepâncias em relação às necessidades da circulação das bicicletas. Além disso, Schetino (2006, pág. 31) adverte que "as estradas em condições precárias de conservação e segurança são alguns dos fatores desmotivadores para a prática do Cicloturismo".

Apesar dos fatores contraproducentes, a modalidade vem ganhando cada vez mais espaço no país. Por se tratar de uma atividade ecologicamente correta, uma vez que é realizado com bicicletas, contribui para melhorar a qualidade de vida e estreitar os laços entre o homem e o ambiente (CARVALHO; RAMOS; SYDOW; 2013).

Schetino (2006) nota que o crescimento da atividade no país pode ser percebido através do crescente número de participantes, de entrevistas nos meios

de comunicação, das descrições de viagens em mecanismos específicos como livros e sites, e na elaboração de análises acadêmicas relacionadas à área.

Um dos pioneiros da atividade no país foi o brasileiro Antonio Olinto Ferreira. Em 1996, concluiu uma volta ao mundo em uma bicicleta, passando por 34 países e 4 continentes, percorrendo um total de 46.620 quilômetros durante três anos e meio, aproximadamente. Atualmente, o cicloturista mora num *motor-home* e pesquisa roteiros para viagens de bicicleta a fim de divulgar a modalidade no Brasil (Projeto de Cicloturismo no Brasil), através de guias, livros, vídeos, palestras e eventos na área (FERREIRA, 2008, 2013, 2014a, 2014b).



Figura 11 - Cicloturista Antonio Olinto Ferreira (à esquerda) e eu (à direita) - Palestra ministrada nas Faculdades Regionais de Avaré, 2014

Fonte: Autoria própria

3.0. JUSTIFICATIVA

O Cicloturismo é uma modalidade que vem agregando cada vez mais adeptos à sua prática no país. Entretanto, análises acadêmicas que ratifiquem esse acréscimo são esporádicas. Na incidência desses casos, comumente se têm um alvo característico ou restrito, fator que interpõe entraves no levantamento de dados precisos a respeito do tema em âmbito nacional. Coadunado ao apoio do público efetivo, o presente estudo foca-se em ampliar e aprofundar o conhecimento acerca do assunto com maior abrangência e de modo eficiente.

4.0. OBJETIVOS

Todo o esforço envolvido na ideação do projeto visa à perspectiva de informações atuais e efetivas na área. Como efeito máximo desse empenho, tem o intuito de traçar o perfil do cicloturista brasileiro, sendo este o objetivo fundamental e precípuo do estudo. Para tal feito, analisará os aspectos pautados na área, de modo amplo e abrangente, através de questões relacionadas às variáveis que possam vir a influenciar, direta ou indiretamente, o planejamento, a estruturação, e finalmente, a execução de uma cicloviagem.

4.1. OBJETIVOS GERAIS

Traçar o perfil do cicloturista brasileiro e suas respectivas peculiaridades.

4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Caracterizar os principais aspectos do cicloturista no país.
- Analisar as variáveis que constituem uma cicloviagem.
- Averiguar os fatores intrínsecos e extrínsecos que influenciam na realização de uma cicloviagem.
- Conhecer a opinião dos cicloturistas brasileiros em relação ao Cicloturismo, tais como pretensões, ideais e obstáculos.
- Comparar as mudanças observadas quanto a estudos similares.
- Conhecer o conceito de "o que é ser cicloturista" segundo o cicloturista brasileiro.

5.0. MATERIAIS E MÉTODOS

O estudo buscou avaliar as características que constituem o perfil do brasileiro praticante do Cicloturismo e as peculiaridades conexas à prática da modalidade. Para tal efeito, discriminaram-se, de modo tenaz, todas as variáveis plausíveis à modalidade durante o procedimento. Por conseguinte, coletaram-se os dados para análise durante um período de três meses - de Outubro de 2013 a Janeiro de 2014 - através de um questionário de perguntas. Ao final do processo, o resultado almejado foi expresso estatisticamente através dos dados obtidos.

5.1. TIPO DE PESQUISA

O estudo vem se tratar de uma abordagem descritiva, adotando para tal efeito, o método quantitativo. O intuito foi examinar minuciosamente e garantir precisão ao expressar os aspectos pertinentes ao estudo. Através desse procedimento, foram obtidas as respostas dos brasileiros que praticam a atividade.

5.2. POPULAÇÃO E AMOSTRA

Uma vez que, quaisquer limitações conferidas à massa praticante poderiam vir a influenciar e fragmentar o objetivo precípua do estudo e, concomitantemente, a veracidade dos valores apresentados, não houve nenhum tipo de exclusividade na população-alvo. Dessa forma, a amostra do estudo constitui-se de 522 voluntários brasileiros, que consentiram em participar da análise, sendo estes de ambos os sexos, de quaisquer idades, representados por uma das cinco regiões do país (no caso de não possuir moradia fixa, foram orientados a assinalar sua região de origem), praticantes do Cicloturismo, em território nacional ou em qualquer outra parte do mundo.

5.3. INSTRUMENTOS

O meio de coleta empregado no estudo foi um questionário contendo 19 perguntas fechadas e uma de opinião pessoal. Cada uma das perguntas caracteriza elementos associados à construção do perfil dos brasileiros praticantes de Cicloturismo. Este foi elaborado, com as adaptações necessárias, a partir do questionário originalmente aplicado em estudo similar por Paupitz (2008), publicado pelo Clube de Cicloturismo do Brasil. Foi disposto na rede virtual através da ferramenta Google Docs, onde foi possível acessá-lo e efetuar a participação. A divulgação foi feita por meio da ciência dos praticantes do Cicloturismo de todo o país. Estes foram contatados através de grupos específicos ou de sites e páginas virtuais vinculadas ao Cicloturismo no Brasil, cujas quais concordaram em auxiliar na publicação do questionário.

5.4. ANÁLISE ESTATÍSTICA

A análise estatística apresentada no estudo foi formulada a partir do programa Microsoft Office Excel 2007. Destarte, o respectivo produto da coleta encontra-se representado em gráficos, com base em níveis percentuais.

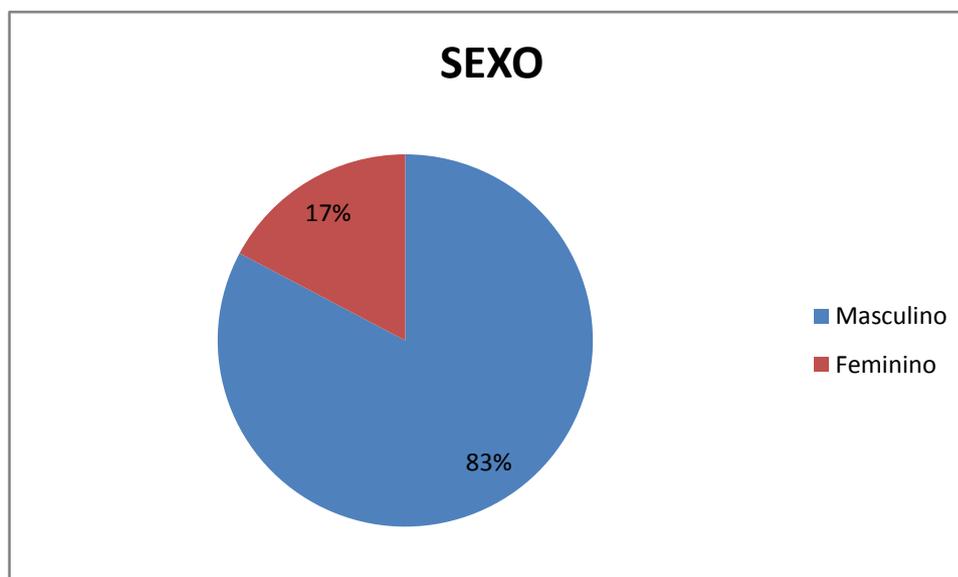
6.0. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Durante o período de vigência da coleta dos dados, de Outubro de 2013 à Janeiro de 2014, obtiveram-se 522 respostas. Os resultados alcançados no estudo estão expostos em gráficos, logo abaixo. Estes correspondem a cada uma das variáveis analisadas, cujos valores são dados em coeficientes percentuais.

O Gráfico 1 apresenta, a seguir, a relação do gênero sexual dos brasileiros praticantes de Cicloturismo durante o período supracitado. Pode-se observar claramente a preponderância do sexo "masculino" perante o "feminino", com 17% e 83%, respectivamente. Ao mesmo modo, Gonçalves (2010) notou que a modalidade ainda tem predominância masculina. Segundo o autor, em estudo similar no ano de 2010, praticantes do sexo feminino corresponderam a 15% da amostra, e do sexo masculino, 85%. À vista disto, é válido considerar o pequeno crescimento do sexo feminino durante o intervalo dos períodos comparados, ainda que não seja um aumento expressivo, e possivelmente está co-relacionado à crescente divulgação da modalidade no país.

Gráfico 1 - Resultados pertinentes à questão "Qual o seu sexo?"

Fonte: Dados coletados no período de Outubro de 2013 a Janeiro de 2014



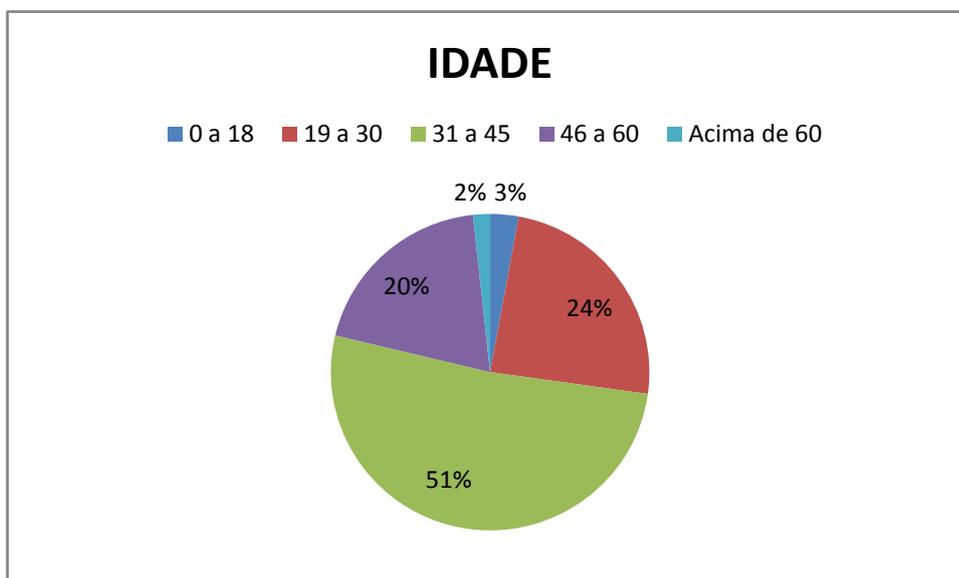
O Gráfico 2 compreende a faixa etária dos praticantes em questão. Nela, é possível distinguir claramente a massa dominante, com idades entre "31 e 45 anos", representadas por 51% do total dos indivíduos apurados. Em seguida, constata-se

certo equilíbrio em meio às idades entre "19 e 30 anos" e "46 a 60 anos", representadas por 24% e 20%, respectivamente. Nota-se ainda um comedimento nos extremos das faixas etárias averiguadas. Indivíduos com idades entre "0 a 18 anos" representam 3% dos valores e indivíduos com idade "superior a 60 anos", 2%.

Paupitz (2008) avaliou a faixa etária deste mesmo público e concluiu que, indivíduos com idades entre 26 e 35 anos e 36 a 45 anos representavam juntos, mais de 70% do total obtido. As porções extremas da faixa etária também se mostraram pouco representadas neste estudo. Logo, estes valores nos levam a crer que a ocasião que mais favorece a prática da modalidade é a fase adulta, em torno dos 30 e 45 anos, nitidamente predominante entre as demais. Entretanto, devemos salientar o que não há uma idade para específica para a prática. Marinho et al. (2013) destaca que o Cicloturismo pode ser praticado até mesmo em idade avançada, por não exigir grande explosão muscular e propiciar benefícios à saúde.

Gráfico 2 - Resultados pertinentes à questão "Qual a sua idade, em anos?"

Fonte: Dados coletados no período de Outubro de 2013 a Janeiro de 2014

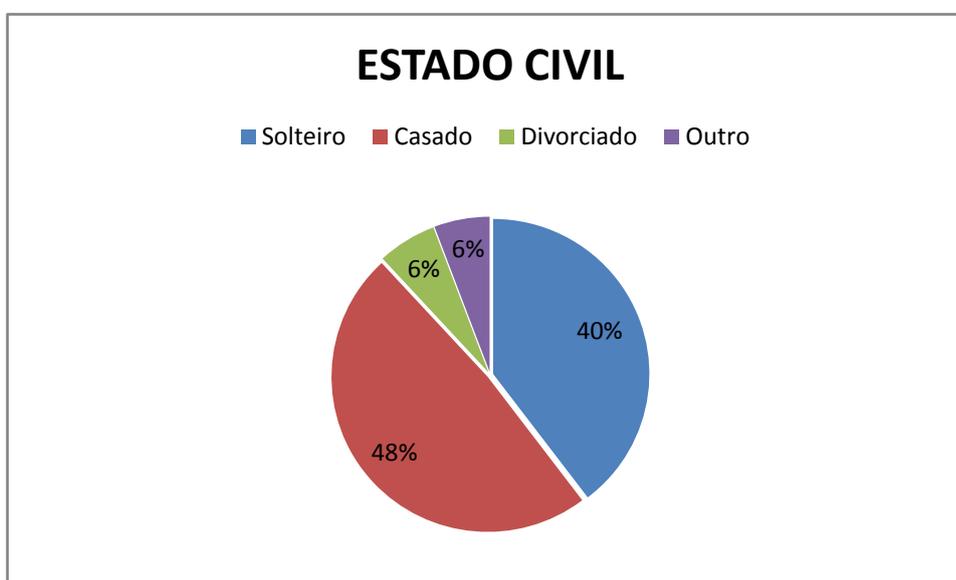


A seguir, consideramos os números obtidos quando questionado o Estado Civil dos praticantes. Cicloturistas "casados" representam a maioria, com 48% dos resultados, seguidos de perto pelos "solteiros", com 40%. A relação dos "divorciados" representa apenas 6% do total, bem como a opção "outro", que abarca as demais situações, também com 6% (Gráfico 3).

Quando comparado ao estudo de Gonçalves (2010), notamos um crescimento por parte dos cicloturistas casados, antes representados por 37% do total apurado, o que os posicionava atrás dos cicloturistas solteiros. Estes últimos, no período citado, representavam 55% do valor total. É possível notar também um pequeno decréscimo no número de cicloturistas divorciados. Na ocasião, estes representavam 8% dos resultados. Dessa forma, segundo os dados coletados para essa pesquisa, esta alternativa recua e equipara-se ao valor obtido por Paupitz em 2008, onde a relação de cicloturistas divorciados também se equivaleu a 6%.

Gráfico 3 - Resultados pertinentes à questão "Qual o seu Estado Civil?"

Fonte: Dados coletados no período de Outubro de 2013 a Janeiro de 2014



Logo abaixo, O Gráfico 4 expõe os dados referentes à região do país cujos indivíduos da amostra provêm. Em virtude de haver cicloturistas sem residência fixa, foi instruído a estes, indicarem a região de onde se oriunda.

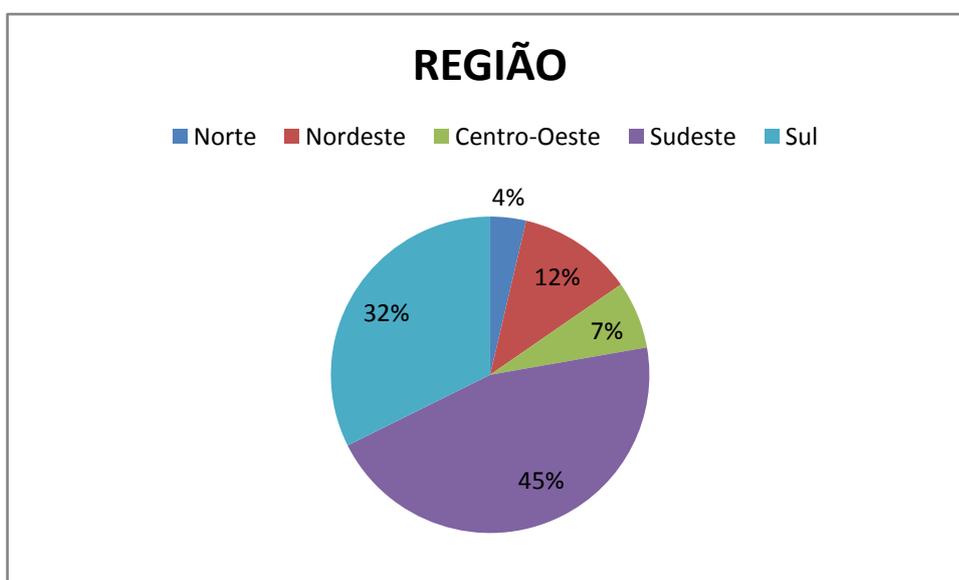
A região que abrange o maior número de cicloturistas brasileiros é a região "Sudeste", representada por 45% dos valores assinalados. Em seguida, as regiões "Sul", "Nordeste", "Centro-Oeste" e "Norte" do país alcançaram 32%, 12%, 7% e 4%, respectivamente.

Apesar de liderar o ranking, a região Sudeste regrediu em níveis percentuais, em relação à avaliação de Gonçalves, em 2010. Todavia, é importante frisar que a causa mais provável não incide da diminuição do número de praticantes nesta

região, e sim na expansão do Cicloturismo para as demais regiões do país, principalmente para a região Sul. Isto se comprova a partir da análise geral dos dados. Segundo Gonçalves (2010), as regiões Sul, Nordeste, Centro-Oeste e Norte obtiveram, nesta ordem, 22%, 12%, 4% e 3% dos valores. Exceto pela região Nordeste, que manteve a média anterior, o número de praticantes nas demais regiões cresceu entre 2010 e 2014, como notamos ao comparar os resultados.

Gráfico 4 - Resultados pertinentes à questão "Em que Região do país você se localiza?"

Fonte: Dados coletados no período de Outubro de 2013 a Janeiro de 2014



O próximo aspecto apurado foi qual a atividade mais praticada pelo cicloturista, empregando a bicicleta como componente principal. O Gráfico 5 evidencia os resultados alcançados. Segundo tais, atividades de "lazer/recreação" constituem a opção mais assinalada, com 35% do total, seguida pela opção "esporte", com 32%. Logo após, a utilização da bicicleta como "meio de transporte" ocupa a terceira colocação, com 20% dos valores obtidos. A alternativa "viagens" corresponde a 11%, e a opção "outro", 2%.

Segundo Gonçalves (2010), as atividades relacionadas ao lazer têm ganhado cada vez mais espaço na sociedade, abarcando interesses culturais diversos, o que nos leva a destacar a importância desse crescimento com foco no uso da bicicleta.

Em relação ao esporte, esta havia sido a opção mais indicada durante a coleta de Paupitz, em 2008. Apesar de constituir a segunda opção na coleta atual,

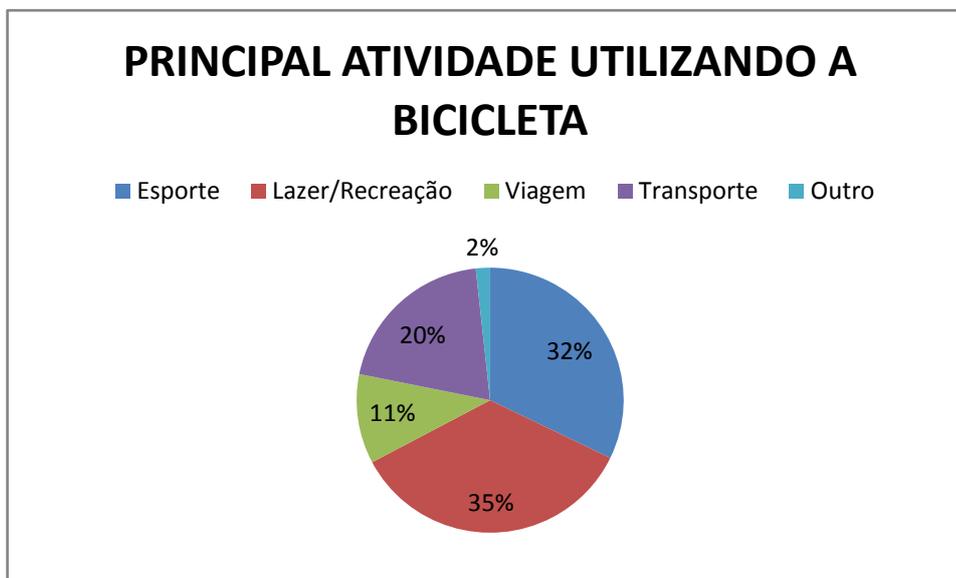
seu percentual sofreu um acréscimo de 7%, quando comparado àquela abordagem, onde obteve 25%.

As opções que correspondem ao meio de transporte e viagens indicaram níveis próximos aos amostrados por Paupitz. A primeira apresentou um pequeno decréscimo de 2% na coleta atual, de 22% para 20%. A segunda, um aumento de 1%, passando de 10% para 11% na coleta atual. Estes percentuais talvez sejam intimidados pelo fator segurança. Segundo Gauryszewski et al. (2005), ciclistas representaram 18% das vítimas envolvidas em acidentes com meios de transporte terrestre no ano de 2005, em São Paulo.

A opção "outro" regrediu, tendo alcançado apenas 2% nos valores totais atuais. Em 2008, contava com 5% destes valores.

Gráfico 5 - Resultados pertinentes à questão "Qual a principal atividade realizada por você utilizando-se da bicicleta?"

Fonte: Dados coletados no período de Outubro de 2013 a Janeiro de 2014



Dando continuidade à questão abordada anteriormente, o próximo ponto avaliado refere-se ao número de dias semanais em que os indivíduos praticam a atividade demarcada na opção anterior.

Como se pode observar no Gráfico 6, indivíduos que praticam a atividade escolhida "um único dia" na semana constituem 6% dos valores. "Dois dias" semanais, correspondem a 25%. "De três a cinco dias", com 231 assinalações,

equivalem a 44%. "Mais de cinco dias" e praticantes que "não pedalam toda semana" consistem em 22% e 3%, respectivamente.

A partir dessa análise, nota-se que a grande maioria dos indivíduos participantes pratica atividades físicas regularmente. Em geral, de três a cinco dias semanais.

Gráfico 6 - Resultados pertinentes à questão "Quantos dias semanais você dedica a essa atividade?"

Fonte: Dados coletados no período de Outubro de 2013 a Janeiro de 2014



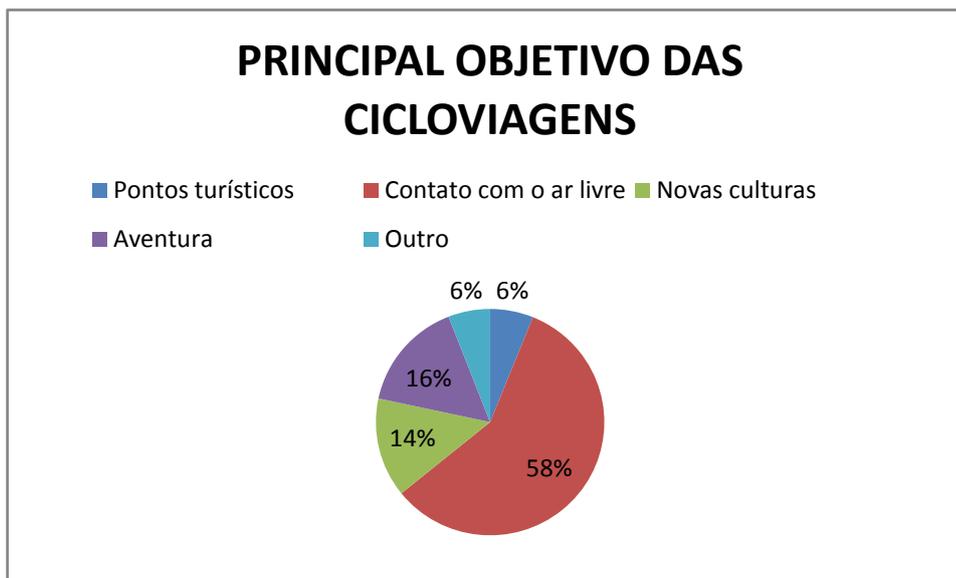
As questões analisadas em seguida se referem especificamente às ciclovagens realizadas pelos brasileiros que participaram da pesquisa. Logo abaixo, o Gráfico 7 expõe as respostas referentes à questão que aborda o principal foco dos brasileiros em suas ciclovagens. Dentre as opções, temos: "contato com o ar livre", como a busca pelo contato com a natureza e paisagens, por exemplo. Constituiu 58% dos valores; "aventura", como a exploração de lugares inóspitos, selvagens e desolados, por exemplo. Alcançou 16% dos valores; "novas culturas", exemplificada pela assimilação de novas culturas e costumes de outros povos. Foi assinalada por 14% dos praticantes; "pontos turísticos", como locais históricos e museus, por exemplo. É a representante de 6% dos valores; "outro", que inclui os demais possíveis focos. Correspondeu a 6% dos entrevistados.

A partir da análise, é notável a disparidade condizente à relação entre homem e natureza e as demais opções. É possível que isto se deva em virtude de que a

alternativa insere-se num dos princípios tradicionais do Cicloturismo, como foi citado ao longo do estudo, e dessa forma justifique o percentual considerável de assimilações por parte dos cicloturistas.

Gráfico 7 - Resultados pertinentes à questão "Qual o principal foco das suas cicloviagens?"

Fonte: Dados coletados no período de Outubro de 2013 a Janeiro de 2014



Seguidamente, foi averiguada a convivência desenvolvida pelos cicloturistas durante suas cicloviagens. Para isso, indagou-se aos mesmos qual a principal característica das viagens em relação à companhia. Sendo assim, a grande maioria, composta por 60% dos indivíduos, alega viajar, sobretudo, "acompanhado dos amigos". Indivíduos que optam por viajarem "sozinhos" corresponderam a 21% dos valores. 12% dos indivíduos declaram viajar principalmente "em casal". Com números menos expressivos, cicloturistas que viajam "em família" constituem 5% das assinalações e a opção "outro", que enquadra demais aspectos, 2%.

A partir da comparação para com os dois estudos levantados anteriormente, nota-se que indivíduos que tinham preferência em viajar sozinhos constituíram a maior parcela em ambas as avaliações, correspondendo a 45% dos dados coletados por Paupitz em 2008 e 41,5% referentes aos coletados por Gonçalves, em 2010. Todavia, com base nos dados atuais, esta opção foi sobreposta por aquela que enquadra cicloturistas que viajam especialmente na companhia dos amigos. Esta

opção correspondeu a 42% em 2008 e 41,5% em 2010, e passou a liderar a grande maioria na coleta realizada para este estudo, com 60%.

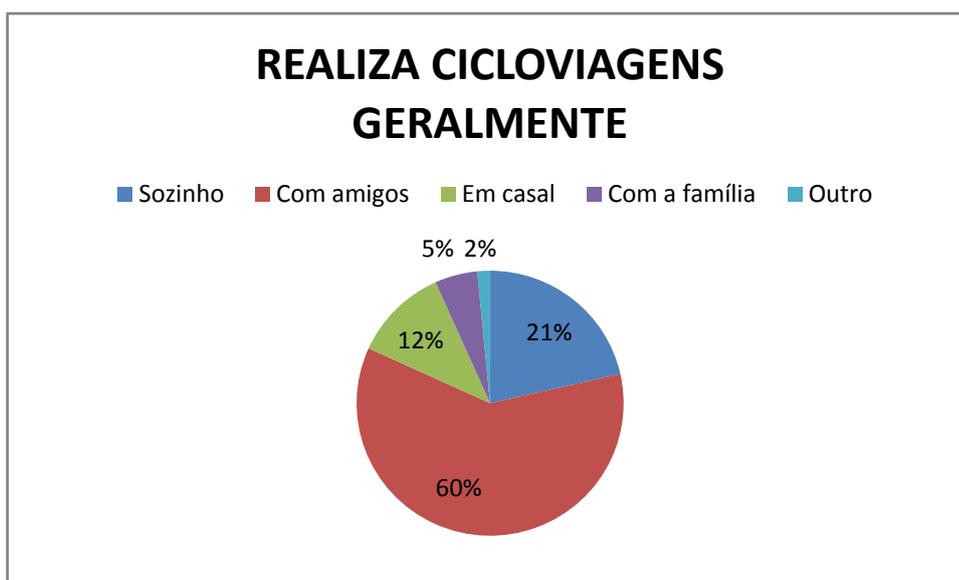
Em relação aos cicloturistas que dão preferência às cicloviagens em casal, as estatísticas mostram que esta opção vem oscilando ao longo dos anos. Em 2008, representava 10% do total. O valor cresceu em 2010, com 15%. Nos dados atuais, tornou a regredir, com 12%.

Cicloturistas que viajam em família compunham 1% na investigação de Paupitz. Esse número progrediu durante os respectivos anos, abarcando 5% das escolhas na verificação atual.

A alternativa Outro, que condiz às demais possibilidades, expressou valores equivalentes nos três anos avaliados, com 2% dos resultados.

Gráfico 8 - Resultados pertinentes à questão "Você viaja com maior frequência:".

Fonte: Dados coletados no período de Outubro de 2013 a Janeiro de 2014



O próximo aspecto analisado diz respeito ao tipo de pista mais presente nas cicloviagens dos brasileiros. As alternativas incluíam: "pista com pavimento (estrada)", que foi assinalada por 43% dos indivíduos; "pista sem pavimento (terra)", correspondente a 49%; "ciclovias", que compreendeu 4% dos valores; e a opção "outro", envolvendo as demais situações, com 4%.

Analisando os resultados, nota-se uma pequena predominância de cicloturistas que designaram as pistas sem pavimentação como tipo de pista

principal, seguido pela alternativa que envolve pistas pavimentadas. Ao mesmo modo, Paupitz (2008) afirma em sua análise, que pistas sem pavimento e com pavimento são os preferidos entre os cicloturistas. Estas representaram 53% e 33% dos valores, respectivamente. As opções "ciclovias" e "outro" representaram ambas 7%

O fato de a opção correspondente às ciclovias ter apresentado poucas indicações talvez se explique pelo fato de ainda não haver uma malha cicloviária significativa no país. Estima-se que haja 97.979 quilômetros de ruas nas 26 capitais brasileiras. A malha cicloviária representa apenas 1% desse total, com 1.118 quilômetros⁵.

Entretanto, Xavier et al. (2008) aponta que:

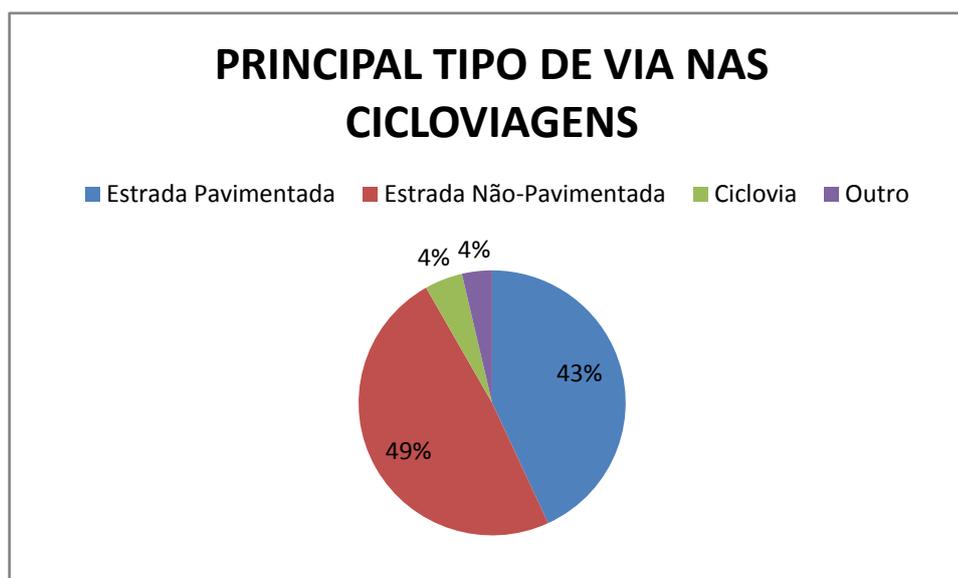
"As políticas públicas federais referentes à mobilidade urbana têm incentivado o transporte por bicicletas, [...] e a sociedade civil organizada com características cicloativistas, distribuída em todo o país, tem promovido ações que complementam as políticas públicas locais e demandam a ação governamental" (2008, pág. 11).

Partindo deste princípio, espera-se um aumento da malha cicloviária no país ao longo dos anos, e concomitantemente, o crescimento do número de usuários destas vias.

Gráfico 9 - Resultados pertinentes à questão "Quando está viajando, qual o principal tipo de pista pelo qual costuma pedalar?"

⁵ Pesquisa realizada pelo G1 em conjunto com as 26 capitais brasileiras
<<http://g1.globo.com/brasil/noticia/2014/03/ciclovias-representam- apenas-1-da-malha-viaria-das-capitais-no-pais.html>>

Fonte: Dados coletados no período de Outubro de 2013 a Janeiro de 2014



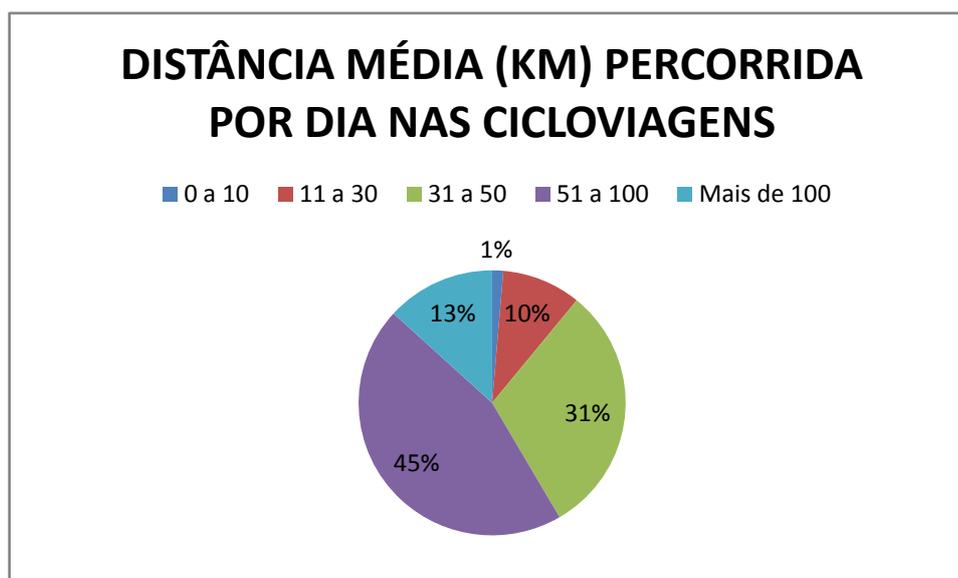
Subsequentemente questionou-se à amostra qual a média diária percorrida, em quilômetros, durante uma ciclovagem. Dentre as alternativas designadas, temos: "de 0 a 10 quilômetros diários", correspondente à apenas 1% dos praticantes; "de 11 a 30 quilômetros diários", assinalado por 10% destes; "de 31 a 50 quilômetros diários", indicado por 31% dos cicloviantes; "de 51 a 100 quilômetros diários", com o maior percentual obtido, representou 45% das opiniões; "acima de 100 quilômetros diários", consistindo na opção escolhida por 13% dos praticantes.

De acordo com Paupitz (2008), a maior parcela dos brasileiros cicloturistas está disposta a percorrer entre 50 e 100 quilômetros diários numa ciclovagem. Em sua avaliação, essa variável equivaleu a 52% das escolhas.

Analisando o ponto em questão, é notável que grande parcela da amostra declara-se preparada para pedalar uma distância razoável diariamente. Logo, pode-se acreditar que com um desenvolvimento de incentivos ao usuário da bicicleta, e dessa forma, o aumento no número de adeptos do meio, essa relação poderia trazer inúmeros benefícios à sociedade, em diversos patamares, como no âmbito da saúde, do trânsito e da economia.

Gráfico 10 - Resultados pertinentes à questão "Quando está viajando, qual a distância média, em quilômetros, que você costuma percorrer por dia?"

Fonte: Dados coletados no período de Outubro de 2013 a Janeiro de 2014



Em seguida, a variável questionada diz respeito aos meios de informação. Indagou-se aos indivíduos, qual o principal meio empregado por eles para captar informações durante uma cicloviagem, mais precisamente no que condiz à localização.

Segundo a amostra, a grande maioria, aglutinada em 40% das escolhas, recorre principalmente à "internet" em busca de dados. Em seguida, com 21% da coleta, temos os cicloviantes adeptos do "GPS" como meio preeminente. O terceiro maior percentual corresponde à massa praticante que recorre às "placas de sinalização" como método principal para obter informação, com 17% das opiniões. Logo abaixo, com 13% dos valores, enquadra-se a categoria dos praticantes que se utiliza de "mapas" como fonte principal para buscar informações. A opção "outro" representou 9% das escolhas.

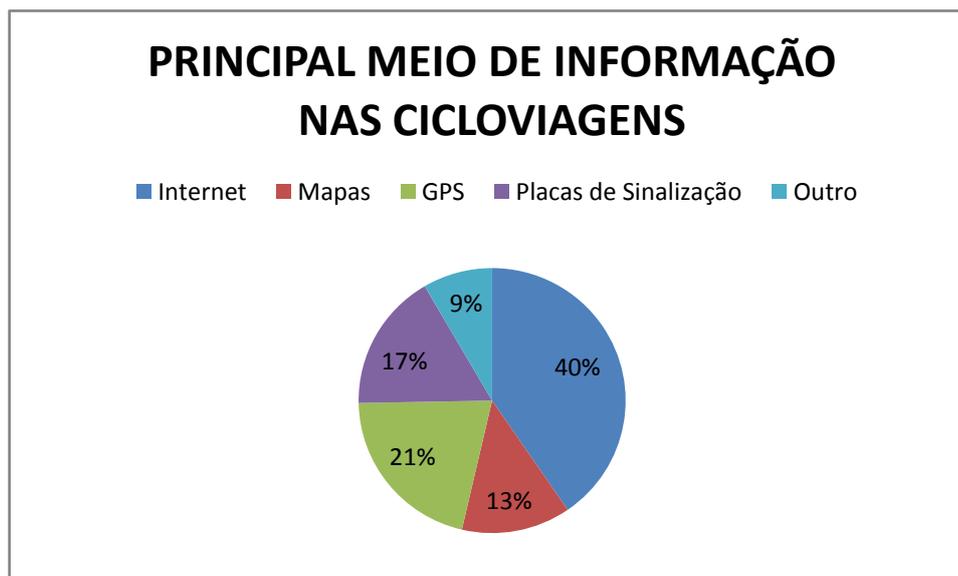
Quando comparado ao estudo de Paupitz, em 2008, nota-se claramente um aumento no público aderente ao GPS como meio básico para captar informações. De acordo com a avaliação naquele ano, os valores contavam apenas com 5% das opiniões relacionadas ao uso desse mecanismo.

Em relação à internet, esse instrumento já era o mais utilizado em 2008. Foi designado por 46% da classe, e continua na liderança atualmente, apesar do decréscimo de 6% na avaliação presente.

Pode-se acreditar que a dependência de placas e mapas é um fator relativo, uma vez que para se obter êxito através destes meios, é necessário que ambos estejam atualizados.

Gráfico 11 - Resultados pertinentes à questão "Quando está viajando, qual o principal meio empregado para captar informações?"

Fonte: Dados coletados no período de Outubro de 2013 a Janeiro de 2014



O Gráfico 12 expõe os dados referentes à abordagem dos aspectos que competem ao local habitualmente escolhido pelos cicloturistas para passar a noite durante suas expedições.

Observou-se, a partir da avaliação, uma ampla vantagem no que diz respeito à opção que enquadra "hotéis e pousadas". Segundo os dados, esta é considerada a principal via de pernoite de 52% dos indivíduos. Em seguida, com 18%, encontram-se os cicloviasantes que selecionaram a opção que sugeriu a "barraca" como meio principal frente à imprescindibilidade do repouso durante suas ciclovias. Distingue-se ainda, os cicloturistas que optaram pelo abrigo na "casa de conhecidos" durante o trajeto, com uma parcela de 10% dos valores obtidos, e aqueles que indicaram os albergues como opção principal. A opção "outro", abrangendo demais situações, teve um saldo significativo de 12% das assinalações.

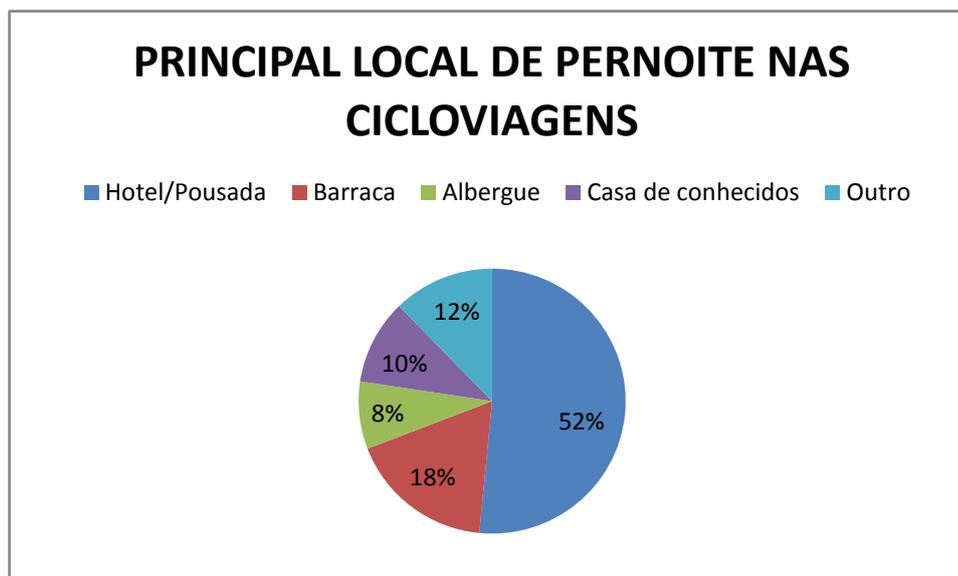
Segundo Paupitz (2008), a variável "outro", quando abordada em sua avaliação, obteve 9% das respostas, enquanto a opção que abrangia os "albergues"

representou 11%, e a "casa de moradores ou pensões" durante o percurso, 15%. Aqueles que preferiram pernoitar em "campings" alcançaram um percentual de 16% nesta amostragem. Ao mesmo modo, a alternativa que abarca "hotéis e pousadas" já liderava a preferência geral, com 46% do total.

Em virtude dessa abordagem, o fato desta opção obter 52% na amostra atual nos leva a concluir que o número de cicloturistas brasileiros que opta pela hospedagem em estabelecimentos comerciais como hotéis, hospedarias e pousadas tende a se manter predominante sobre os demais.

Gráfico 12 - Resultados pertinentes à questão "Quando está viajando, você dorme com maior frequência:"

Fonte: Dados coletados no período de Outubro de 2013 a Janeiro de 2014



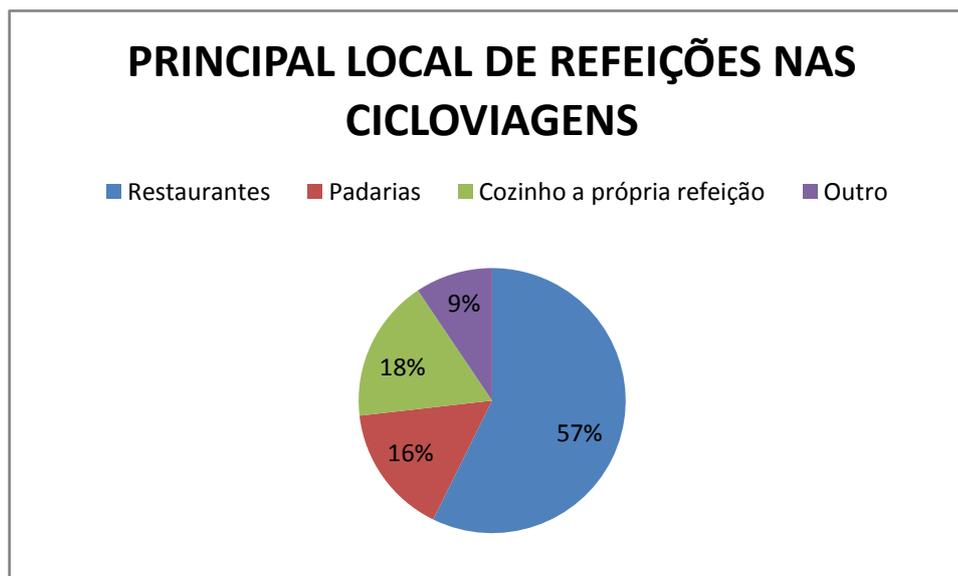
Seguidamente, questionou-se a principal forma cujos cicloturistas recorrem para realizar suas refeições nas viagens. Para tal, disponibilizaram-se as seguintes alternativas: "restaurantes", que alcançou o maior percentual, com 57% do total; cicloturistas que "cozinham a própria comida", logo após, com 18%; "padarias", com 16%; e a opção "outro", com 9%.

A alternativa que condiz aos restaurantes, claramente predominante sobre as demais, obteve 57% do total das respostas. Tal evento talvez se explique pelo fato de que os cicloturistas procuram uma variedade de alimentos que compense todo o desgaste proveniente do dispêndio energético demandado pela prática da atividade.

Martinho et al. (2013) explica que a nutrição no Cicloturismo deve ser tratada como um fator de suma importância, uma vez que se trata de um aspecto diretamente ligado ao fornecimento de energia ao organismo.

Gráfico 13 - Resultados pertinentes à questão "Quando está viajando, você come com maior frequência:"

Fonte: Dados coletados no período de Outubro de 2013 a Janeiro de 2014



A seguir, são apresentados os dados angariados quando questionado qual o gasto médio diário dos indivíduos durante suas expedições, sendo que estes gastos são relativos a todos os aspectos que envolvem consumo, como por exemplo, alimentação, hospedagem e manutenção.

Baseado nesses fatores, as alternativas disponibilizadas vão a partir de R\$ 30,00 a mais de R\$ 100,00 diários. A partir da análise do Gráfico 14, conclui-se que a maior parcela da amostragem, com 32% do total, alegou gastar "entre R\$ 30,00 e R\$ 50,00 diários". Na avaliação de Paupitz, essa variável já havia representado a grande maioria dos resultados da coleta, com 39%.

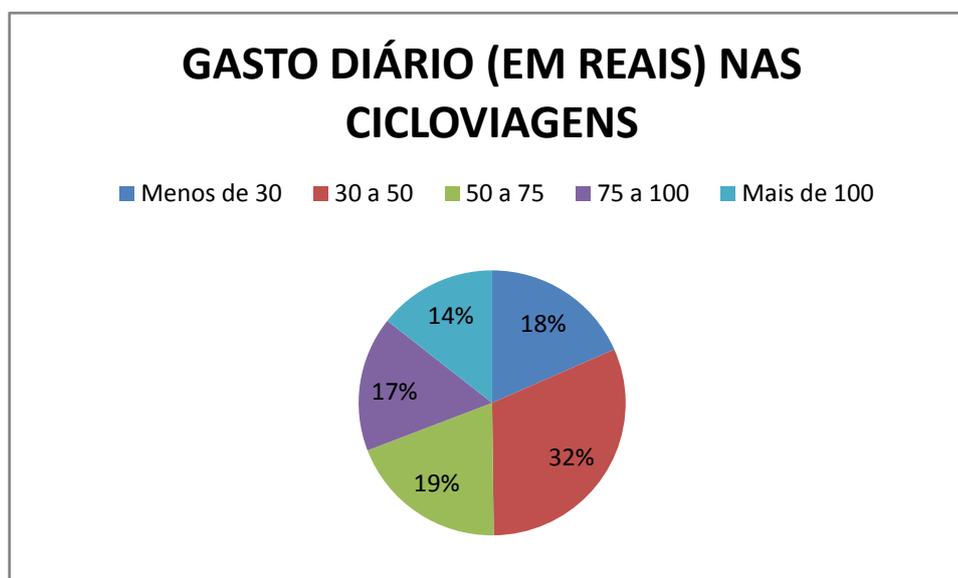
As outras opções dispostas a seguir mostraram percentuais com significativo grau de equilíbrio. Com 19%, encontram-se aqueles que afirmaram consumir "entre R\$ 50,00 e R\$ 75,00 diariamente". Logo em seguida, 18% da amostra revelaram gastar "menos de R\$ 30,00 diários". Indivíduos que declararam gastar "entre R\$

75,00 e R\$ 100,00 diários" compreenderam 17% da amostra, e "acima de R\$ 100,00 por dia", 14%.

Considerando os valores em questão, é possível que os mesmos variem de acordo com o grau de autonomia do viajante em relação ao tipo de viagem empregada, além dos demais aspectos socioeconômicos que influenciam na realização da mesma, uma vez que as alternativas evidenciaram uma variação moderada entre si.

Gráfico 14 - Resultados pertinentes à questão "Quanto você gasta diariamente para se manter em uma ciclovagem? (Levando em consideração aspectos gerais, como alimentação, estadia, manutenções, etc.)"

Fonte: Dados coletados no período de Outubro de 2013 a Janeiro de 2014



Examinou-se a seguir, as proporções da amostra que alegam receber ou não algum tipo de auxílio de terceiros para financiar suas ciclovagens, como mostra o Gráfico 15, logo abaixo.

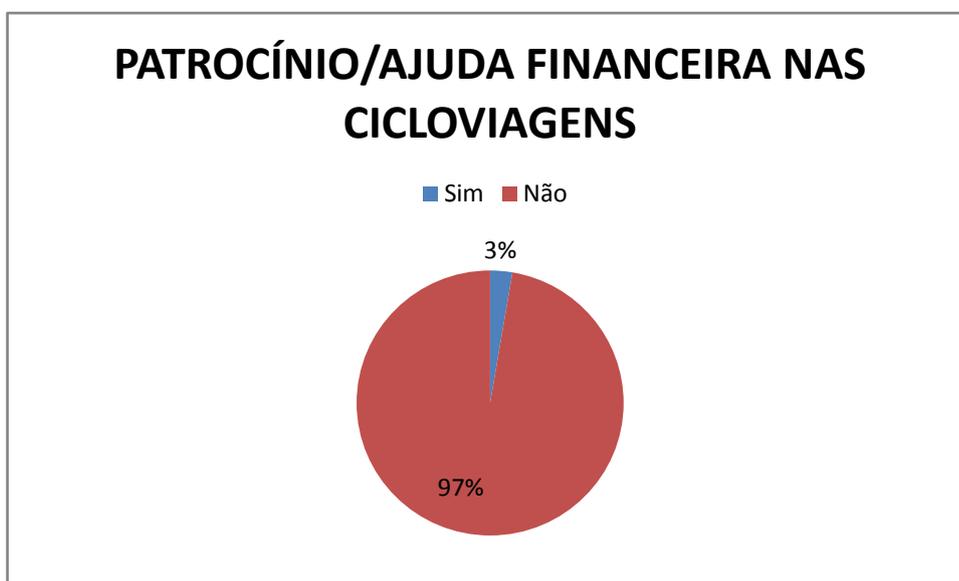
Cicloturistas que afirmaram "não receber ajuda financeira" corresponderam a um valor bem próximo ao integral da amostra, com 97% do total levantado, demonstrando uma vasta disparidade em relação ao percentual de apenas 3% relativo àqueles que "recebem subsídios" para a realização das viagens. Em números absolutos, a amostra caracterizou-se por 508 indivíduos que assumiram

viajar sem qualquer tipo de apoio. Em contraste, apenas 14 deles declararam manter vínculos com alguma espécie de patrocínio.

Essa dessemelhança de valores provavelmente está inserida nas circunstâncias relativas à notoriedade da modalidade no país, sendo que esta se encontra ainda em processo de desenvolvimento. Logo, os incentivos que favoreçam investimentos na área ainda são escassos.

Gráfico 15 - Resultados pertinentes à questão "Você conta com algum tipo de patrocínio ou ajuda financeira para realizar suas ciclovias?"

Fonte: Dados coletados no período de Outubro de 2013 a Janeiro de 2014



Intimamente ligada à questão anterior, abordou-se, em sequência, o grau de satisfação da amostra com relação à infraestrutura brasileira referente ao Cicloturismo e aspectos gerais, como as condições de rodovias e ciclovias, qualidade de hotéis e pousadas, sinalização, informações turísticas, preservação ecológica e segurança pública.

De acordo com os dados coletados, 39% dos amostrados consideraram a infraestrutura do país "ruim". Em seguida, com percentual de 33%, encontram-se aqueles que definiram as condições do país referentes ao Cicloturismo como "regular". Indivíduos que consideraram a infraestrutura brasileira para atender a classe como "péssima" formaram 21% dos valores. Com valores bem diminutos, as alternativas "bom" e "ótimo" obtiveram 6% e 1%, respectivamente.

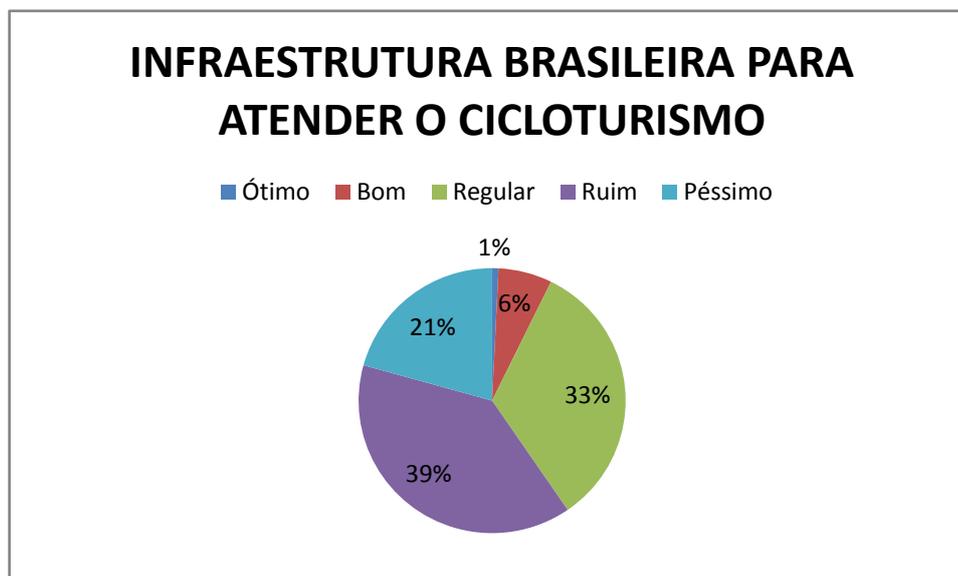
Esse quadro está fundamentado nos mesmos princípios da questão anterior. No que diz respeito a essa condição, Roldan (2000) afirma que este processo só obterá êxito se houver maior apoio governamental e incentivo de empresas específicas na área, e dessa forma ampliar a malha cicloviária no país.

Ao mesmo modo, Xavier; Giustina; Carminatti; (v. 1, nº 2, 2000) alegam que:

"Cabe aos profissionais da área de Saúde e Atividade Física incentivarem o setor de transportes e técnicos de planejamento urbano a oferecerem uma infra-estrutura viária mais favorável ao uso da bicicleta, dotando as cidades brasileiras de sistemas cicloviários com ciclovias e ciclofaixas, como já ocorre em muitas cidades da Europa e até mesmo na América Latina" (2000, pág. 6).

Gráfico 16 - Resultados pertinentes à questão "Como você classificaria a infra-estrutura do Brasil para atender os cicloturistas, levando em consideração aspectos como as condições de rodovias e ciclovias, qualidade de hotéis e pousadas, sinalização, informações turísticas, preservação ecológica e segurança pública?"

Fonte: Dados coletados no período de Outubro de 2013 a Janeiro de 2014



O próximo ponto teve o intuito de distinguir o principal continente visado pelos cicloturistas brasileiros para empreender suas expedições.

A "Europa" envolveu o maior número da amostra, abrangendo 48% da massa praticante, seguido pela "América do Sul", com 31%. A partir dessa avaliação, nota-se que os dois continentes com maior número de adesões supracitados alcançaram juntos, 79% do total das respostas. Logo, os demais continentes obtiveram

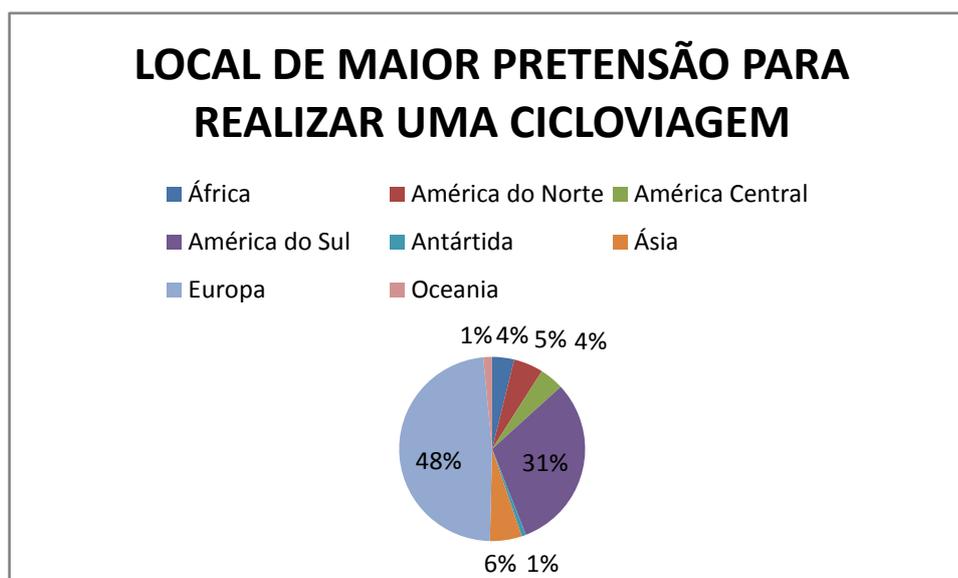
percentuais menos significativos. Estes também apresentaram contrabalanço entre si, sem maiores picos percentuais contrastantes, sendo estes: "Ásia", 6%; "América do Norte", 5%; "América Central" e "África", ambas 4%; e "Oceania" e "Antártida", ambas 1%.

Debatendo a respeito das duas principais alternativas assinaladas, podemos crer que o fato de a Europa ser o principal roteiro desejado pela classe talvez se deva por ser formada de inúmeros países que oferecerem uma estrutura especificamente elaborada para a área. Roldan (2000, pág. 24) cita que "o berço do Cicloturismo é a Europa, onde ele é praticado há mais de três décadas", ou seja, uma vez que lá se encontram os primórdios do Cicloturismo, pode-se esperar que as regiões já venham se especializando para melhor atender os praticantes há vários anos.

Em relação à América do Sul, o fato de se tratar da segunda alternativa de maior percentual é aparentemente bem simples, uma vez que é aqui em que se encontra o Brasil. Gonçalves (2010) justifica esse ponto por conta do continente abrigar características próprias, o que a diverge de outras regiões do mundo, repleto de paisagens diversas, que vão desde imensas cadeias de montanhas a áreas remotas como os desertos. Ele ressalta também que muitos países da América apresentam moeda local com valor abaixo da moeda brasileira, o que favorece ainda mais a permanência dos cicloturistas nestas áreas. Assim, a América do Sul se torna um amplo atrativo aos brasileiros.

Gráfico 17 - Resultados pertinentes à questão "Qual o destino em que sonha visitar numa cicloturagem?"

Fonte: Dados coletados no período de Outubro de 2013 a Janeiro de 2014



A última questão fechada diz respeito à caracterização do principal empecilho que inibe os brasileiros de realizar uma viagem de bicicleta.

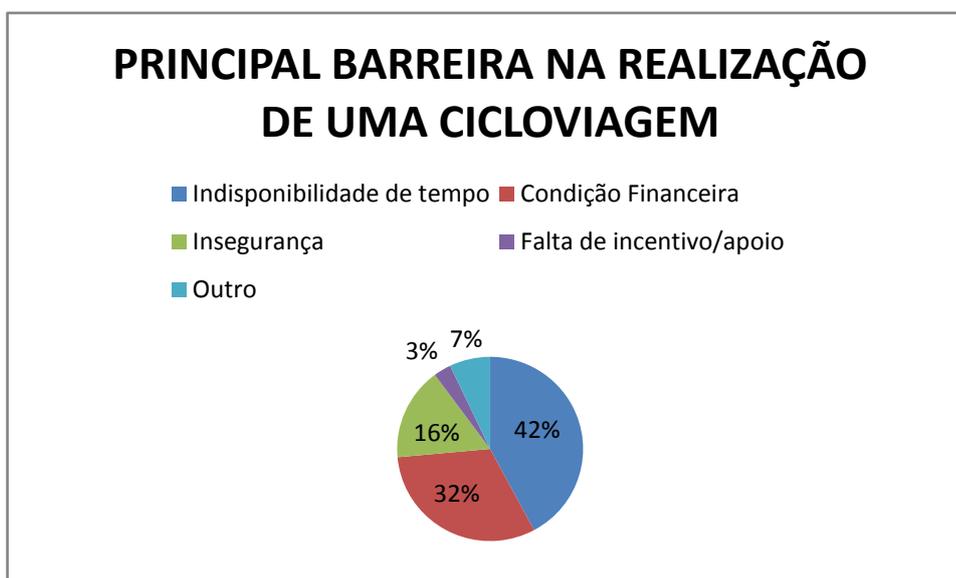
Sendo assim, estiveram disponíveis as seguintes alternativas: "indisponibilidade de tempo", "condição financeira", "insegurança", "falta de incentivo/apoio", "outro".

Segundo os dados coletados, a grande barreira imposta à prática do Cicloturismo é a "indisponibilidade de tempo". De acordo com as respostas relativas a essa alternativa, 42% dos indivíduos consideraram essa como o principal obstáculo à prática. Em seguida, com 32%, encontram-se os cicloturistas brasileiros que alegam a "condição financeira" como principal fator de inibição à realização de cicloviagens. A variável "insegurança" representou o terceiro maior ponto de dificuldade para a amostragem, representada por 16% dos praticantes. A "falta de incentivo ou apoio", segundo a avaliação, foi considerada como entrave principal por 3% dos voluntários, enquanto a opção "outro" correspondeu a 7%.

Esta talvez seja uma das questões mais específicas questionadas à amostra, variando de acordo com a situação de cada cicloturista, mas em geral, a indisponibilidade de tempo estará quase sempre interrelacionada à prática, e por isso talvez se explique por ser caracterizada como principal ponto de atrito imposto às viagens de bicicleta.

Gráfico 18 - Resultados pertinentes à questão "Qual a principal dificuldade, que o inibe de realizar uma cicloviagem?"

Fonte: Dados coletados no período de Outubro de 2013 a Janeiro de 2014



Com intuito de conhecer a opinião do grupo amostral a respeito do conceito de "o que é ser cicloturista", a última questão do questionário teve caráter dissertativo, onde os cicloturistas brasileiros tiveram a oportunidade de expressar seus argumentos, e dessa forma tentar transmitir quais os significados pertinentes à ideia de viajar de bicicleta.

É válido ressaltar que essa análise não teve o propósito de buscar uma definição para o objeto estudado, e sim conhecer o ponto de vista dos entrevistados.

De modo óbvio, tratou-se de uma questão fundamentalmente dinâmica. Todavia, apesar de as respostas arquitetarem um apanhado variado de opiniões, é notória a existência de uma essência em comum entre elas, com raras exceções, tida como um elo que as unem: o ideal de liberdade.

Acima de qualquer outro aspecto, o ideal de liberdade esteve intrinsecamente presente em praticamente todas as respostas, mesmo quando não esteve visivelmente escrito. Notabilizou-se a intenção dos indivíduos em se autodefinir para chegar a uma conclusão. Dessa maneira, elaboraram o conceito segundo seus princípios. Logo, a maioria se correlaciona com o princípio de liberdade. Assim, declaram como sendo cicloturista, aquela que busca, dentre outros objetivos, o direito de se libertar das rotinas tradicionais e aprofundar suas vivências.

Além disso, ressaltam a combinação desse ideal com a aquisição de sabedoria, proveniente do autoconhecimento, do contato com a natureza e da assimilação de novas culturas e valores, e acrescentaram também o aspecto financeiro, vinculado à prática em combinação com os princípios citados anteriormente: "é viajar sem gastar muito, mantendo-se em contato com paisagens deslumbrantes e agregando conhecimento."

7.0. CONCLUSÃO

Durante a abordagem desenvolvida no estudo, foram considerados diversos pontos que competem à identidade do brasileiro praticante do Cicloturismo.

Buscou-se então explanar estes pontos a fim de estabelecer uma caracterização da amostra em questão, sendo estes descritos, avaliados e discutidos anteriormente.

Atentando aos resultados finais, foi possível estabelecer conclusões significativas e traçar um perfil do cicloturista brasileiro, preenchendo lacunas pré-objetivadas e contribuindo para a ampliação do conhecimento sócioacadêmico na área.

Tida como objetivo precípua do estudo empreendido, a caracterização do cicloturista no Brasil é descrita nos tópicos abaixo:

- No que diz respeito às características gerais, conclui-se que este se dá por uma massa predominantemente masculina, com idade entre 31 e 45 anos, casados, localizada na região Sudeste do país.
- No tocante às atividades realizadas com a bicicleta, em sua maior magnitude, conclui-se que a principal ação realizada com este meio tem fins de lazer e recreação, sendo realizada de 3 a 5 dias semanais.
- Em referência às ciclovias propriamente ditas, conclui-se que estas têm por objetivo o contato com o ar livre. Em geral, são realizadas com amigos, com trajetos que se dão em sua maioria através de estradas sem pavimentação, percorrendo uma distância média de 51 a 100 quilômetros diários.
- Quanto aos modos de captação de informação, conclui-se que o principal meio utilizado é a Internet. Referindo-se aos meios de pernoite, hotéis e pousadas formam a opção principal, e os de alimentação são representados pelos restaurantes.
- No que concerne aos gastos financeiros, conclui-se que o consumo diário, em reais, gira em torno de 30 a 50 reais, e geralmente não há patrocínio ou ajuda de terceiros.

- Tendo em consideração a infra-estrutura brasileira para abrigar os cicloturistas, conclui-se que esta é considerada ruim.
- Abordando os alvos objetivados para o empreendimento de cicloviagens, conclui-se que o principal local desejado pelos brasileiros é Europa, e o principal obstáculo que impede a realização das mesmas é a indisponibilidade de tempo.

Dessa forma, após analisar aos aspectos que competem ao Cicloturismo no país, uma vez se tratando de uma modalidade relativamente recente, e portando, considerada precária, como observado nos resultados obtidos na coleta, é pertinente concluir também que:

- Em virtude dos múltiplos benefícios provenientes da prática, citados ao longo do estudo, caberiam às autoridades competentes e demais órgãos que arbitram na área, proporcionar melhorias graduais aos praticantes, abordando todos os aspectos que condizem à prática, de modo que venham incentivar cada vez mais os brasileiros a aderirem ao meio.

Além destes, são passíveis de enfoque, as contribuições pessoais cujo desenvolvimento do estudo propiciou à minha pessoa na área pertinente à graduação. Tais experiências vêm subsidiar a agregação de conhecimento e compreenderam um valor inestimável na construção do caráter acadêmico e profissional.

8.0. REFERÊNCIAS

- **ARRUDA**, José Jobson de A. e **PILETTI**, Nelson. "Toda a História", 4 ed. São Paulo: Ática, 1996.
- **HONORATO**, Cássio Mattos. "O trânsito em condições seguras", Millennium Editora, 2004.
- **CINTRA**, Marcos. "Os custos do congestionamento na capital paulista", Disponível em: <<http://www.marcoscindra.org/>> Acesso em: 25 de Março de 2014.
- **RESENDE**, Júlio Corrêa. e **FILHO**, Nelson Antônio Quadros Vieira. "Cicloturistas na Estrada Real: perfil, forma de viagem e implicações para o segmento", Revista Turismo em Análise e-ISSN 1984-4867, Vol. 22, nº 1, abril de 2011.
- **XAVIER**, Giselle Noceti Ammon. **WITTINK**, Roelof. **RIJNSBURGER**, Jaap. **VONK**, Warner. **RAQUEL**, Roberta. **SOARES**, André Geraldo. "Programa de Parcerias pela Bicicleta (Bpp): Contribuindo para a Inclusão da Bicicleta como Componente do Transporte (Público) nas Cidades Brasileiras", Florianópolis, Santa Catarina, 2008.
- **BRASIL**. Ministério das Cidades. "Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta", Brasília, 2010. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br>> Acesso em: 09 de Agosto de 2013.
- **RIBEIRO**, Denise Maria da Silva. "Inclusão da Bicicleta como Modo de Transporte Alternativo e Integrado no Planejamento de Transporte Urbano de Passageiros - O Caso de Salvador", Dissertação apresentada à Escola politécnica da Universidade Federal da Bahia (UFBA), como parte dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Engenharia Ambiental Urbana, 2005.
- **RUSCHEL**, Diego Trelles. "A Bicicleta como meio de transporte sustentável no Cicloturismo", Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul Faculdade de Comunicação Social Curso de Graduação em Turismo, 2008.

- **MELGAR**, José María Oliva. "El Cicloturismo: Deporte y cultura sobre la bicicleta", Educació Física i Esports. Àrea Técnico-Profissional, 2º Trimestre, 1986.
- **BORBA**, Alfredo. "Cicloturismo", Disponível em: <<http://www.webcalc.com.br/bicibr/ciclismo/modalid/tour.html>> Acesso em: 28 de Agosto de 2013.
- **SIMONSEN**, Peter Saabye; **JORGENSEN**, Birgitt. "Cycle Tourism: An Economic and Environmental Sustainable Form of Tourism?", Unit of Tourism Research at Research Centre of Bornholm, 1998.
- **FERREIRA**, Antonio Olinto. "Conceito de Cicloturismo", Disponível em: <<http://www.olinto.com.br/cicloturismo.htm>> Acesso em: 11 de Agosto de 2013.
- **FERREIRA**, Antonio Olinto. "Bicicleta/Acessórios/Vestimenta/Bagagem", Disponível em: <<http://olinto.com.br/bicicleta.htm>> Acesso em: 25 de Março de 2014a.
- **ABNT, ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS**, ABNT/CB-54 - Projeto 54:003.10-002/1, Artigo 3.1, Julho de 2007.
- **LAMOUNT**, Matthew. "Reinventing the Wheel: A Definitional Discussion of Bicycle Tourism", Journal of Sport & Tourism, 2009.
- **BORGES**, José Carlos Alfonso. "Plan de acción para la inserción del cicloturismo en la localidad de Punta Alegre como oferta complementaria del destino turístico "Jardines del Rey"", Universidad Máximo Gómez Báez, Facultad De Ciencias Económicas, Ciego de Ávila, República de Cuba, 2012.
- **ROLDAN**, Thierry Roland Roldan. "Cicloturismo: Planejamento e Treinamento", Monografia de graduação apresentada à Faculdade de Educação Física da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP) para obtenção do grau de Bacharel em Treinamento em Esportes, 2000.
- **MARINHO**, Alcyane et al. "Atividades e Esportes de Aventura para Profissionais de Educação Física", Phorte Editora, São Paulo, 2013.
- **MACEDO**, Helder Alves. "A História da Bicicleta e o Cicloturismo no Brasil", Faculdades Metropolitanas Unidas – **FMU**, Departamento De Pós-Graduação e Extensão Universitária Pós-Graduação em Esportes e Atividades de Aventura, São Paulo, 2011.

- **SCHETINO**, André Maia. "O Cicloturismo como Vivência Crítica e Criativa de Lazer", Monografia de Especialização em Lazer, Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), 2006.
- **SILVANA**, Di Croce Garay; **EMMANUEL**, Ferretty. "Cicloturismo: un abordaje desde el concepto estrategia de viaje", 9º Congreso Argentino y 4 Latinoamericano de Educación Física y Ciencias, Departamento de Educación Física - Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata, Argentina, 2011.
- **FERREIRA**, Antonio Olinto. "Cicloturismo - Uma volta ao mundo de bicicleta". Palestra ministrada nas Faculdades Regionais de Avaré a estudantes e terceiros, Avaré: FREA, 28 de Março de 2014b.
- **REVISTA BICICLETA**. "A melhor bicicleta para o Cicloturismo", Disponível em:
<http://revistabicicleta.com.br/bicicleta.php?A_Melhor_Bicicleta_para_o_Cicloturismo&id=661> Acesso em: 09 de Setembro de 2013.
- **INFOESCOLA.COM**. "Esportes - Mountain-Bike" Disponível em:
<www.infoescolacom/esportes/mountain-bike> Acesso em: 01 de Abril de 2014.
- **DICIONÁRIO PRIBERIAN DA LÍNGUA PORTUGUESA**. "Alforje". Disponível em: <<http://www.priberam.pt/dlpo/alforje>> Acesso em: 01 de Abril de 2014.
- **CLUBE DE CICLOTURISMO DO BRASIL**. "Bicicleta - Quadro, Câmbios e Componentes, Adaptações e Acessórios", Disponível em:
<<http://www.clubedecicloturismo.com.br/manual/bicicleta.html>>
Acesso em: 13 de Fevereiro de 2014.
- **BRASIL, CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO**. Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97 - "Artigo 105, parágrafo VI - 1ª edição - Brasília: DENATRAN, 2008
- **NÚCLEO DE DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO**. "Circuitos de Cicloturismo: Manual de incentivo e orientação para os municípios brasileiros", 2010.
- **BFA, NEWS AND SPORTS**. Disponível em: <<http://www.bfa.asn.au/>>
Acesso em: 20 de Agosto de 2013.

- **ECF, EUROPEAN CICLISTS' FEDERATION.** Disponível em:
<<http://www.ecf.com/projects/eurovelo-2/>> Acesso em: 21 de Agosto de 2013.
- **ARETUN, Åsa; ROBERTSON, Kerstin.** "Ökad cykling: Professionella utmaningar och hinder i den lokala transportplaneringen", VTI, 581 95 Linköping, 2013.
- **RITCHIE, Brent W.; HALL, C. Michael.** "Bicycle Tourism and Regional Development: A New Zealand Case Study, Anatolia: An International Journal of Tourism and Hospitality Research", 1999;
- **CICLOTURISMO PERU.** Disponível em:
<<http://www.cicloturismoperu.com/cicloturismo.htm>> Acesso em: 26 de Março de 2014.
- **ADVENTURE CYCLING ASSOCIATION.** About Us. Disponível em:
<<http://www.adventurecycling.org/about-us/>> Acesso em: 06 de Setembro de 2013.
- **DEAN RUNYAN ASSOCIATES.** "The Economic Significance of Bicycle-Related Travel in Oregon. "Detailed State and Travel Region Estimates"", Prepared for Travel Oregon. Portland, OR, 2013;
- **CLUBE DE CICLOTURISMO DO BRASIL.** "O Clube", Disponível em:
<<http://www.clubedecicloturismo.com.br/eventos/encontro2013/index.htm>>
Acesso em: 23 de Janeiro de 2014.
- **PEDRINI, Luana; CAVALCANTI, Leila de Sena; FLORES, Luiz Carlos da Silva;** "Cicloturistas no Circuito do Vale Europeu: Perfil e Percepção Ambiental", IX Seminário da Associação Nacional Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo, 30 de agosto e 01 setembro de 2012 – Universidade Anhembi Morumbi - São Paulo, p.1, 2012.
- **XAVIER, Giselle Noceti Ammon; GIUSTINA, Milton Carlos Della; CAMINATTI, Lorival José.** "Promovendo o uso da Bicicleta para uma vida mais saudável", Revista CINERGIS, Santa Cruz do Sul, v.1, nº2, 2000.
- **PEZZUTO, Cláudia Cotrim.** "Fatores que Influenciam o Uso da Bicicleta", Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana da Universidade Federal de São Carlos - UFSCar, como

parte dos requisitos para a obtenção do título de Mestre em Engenharia Urbana, São Carlos-SP, 2002.

- **CARVALHO**, Thiago Junior Lima. **RAMOS**, Jônatas Leite. **SYDOW**, Elisabeth. "O cicloturismo como fator de desenvolvimento da atividade turística nas cidades de Araguaína e Nova Olinda (TO)", Revista Brasileira de Ecoturismo, São Paulo, v.6, n.4, Novembro de 2013.
- **TELLES**, Rodrigo. e **GARCIA**, Eliana (Clube de Cicloturismo do Brasil). "Circuitos de Cicloturismo - Manual de Incentivo e Orientação aos Municípios Brasileiros", pág. 4. Florianópolis, 2010.
- **FERREIRA**, Antonio Olinto. "No Guidão da Liberdade", 3ª Edição, São Paulo: LCTE Editora, 2008.
- **G1.GLOBO.COM** "Ciclovias representam apenas 1% da malha viária das capitais no país", Disponível em: <<http://g1.globo.com/brasil/noticia/2014/03/ciclovias-representam-1-da-malha-viaria-das-capitais-no-pais.html>> Acesso em: 14 de Abril de 2014
- **Gauryszewski et al.** "Perfil dos atendimentos a acidentes de transporte terrestre por serviços de emergência em São Paulo, 2005", Revista Saúde Pública, 2009; 43(2).

ANEXOS

ANEXO 1 - QUESTIONÁRIO - PERFIL DO CICLOTURISTA NO BRASIL

1- Qual o seu nome completo?

2- Qual seu sexo?

Feminino

Masculino

3- Qual sua idade, em anos?

0 a 18

19 a 30

31 a 45

46 a 60

mais de 60

4- Qual seu Estado Civil?

Solteiro

Casado

Divorciado

Outro

5- Em que região do Brasil se localiza:

(Local onde mantém residência fixa atualmente. Se nômade, local de origem.)

Norte

Nordeste

Centro-Oeste

Sudeste

Sul

6- Qual a principal atividade praticada por você utilizando-se da bicicleta?

- Esporte
- Lazer/Recreação
- Viagem
- Transporte
- Outra.

7- Quantos dias semanais você dedica a essa atividade?

- Um dia
- Dois dias
- De três a cinco dias
- Mais de cinco dias
- Não pedalo toda semana

8- Qual o principal foco de suas ciclovagens?

- Pontos turísticos (locais históricos, museus, etc.)
- Contato com o ar livre (natureza, paisagens, etc.)
- Novas culturas (conhecer povos, costumes locais, etc.)
- Aventura (lugares inóspitos, selvagens, desolados, etc.)
- Outro.

9- Você viaja com maior frequência:

- Sozinho
- Com amigos
- Em casal
- Com a família
- Outro.

10- Quando está viajando, qual o principal tipo de pista pelo qual costuma pedalar?

- Pista com pavimento (estrada)
- Pista não-pavimentada (terra)
- Ciclovias
- Outro.

11- Quando está viajando, qual a distância média, em quilômetros, que você costuma percorrer por dia?

- 0 a 10 km
- 11 a 30 km
- 31 a 50 km
- 51 a 100 km
- mais de 100 km

12- Quando está viajando, qual o principal meio empregado para captar informações?

- Internet
- Mapas
- GPS
- Placas de sinalização
- Outros.

13 - Quando está viajando, você dorme com maior frequência:

- Em hotéis ou pousadas
- Em barraca
- Em albergues
- Na casa de conhecidos
- Outro.

14- Quando está viajando, você come com maior frequência:

- Em restaurantes
- Em padarias
- Cozinhando própria refeição
- Outro.

15- Quanto você gasta diariamente para se manter em uma ciclovagem?
(Levando em consideração aspectos gerais, como alimentação, estadia, manutenções, etc.)

- Menos de 30 reais

- Entre 30 e 50 reais
- Entre 50 e 75 reais
- Entre 75 e 100 reais
- Mais de 100 reais

16- Você conta com algum tipo de patrocínio ou ajuda financeira para realizar suas ciclovagens?

- Sim
- Não

17- Como você classificaria a infra-estrutura do Brasil para atender os Cicloturistas, levando em consideração aspectos como as condições de rodovias e ciclovias, qualidade de hotéis e pousadas, sinalização, informações turísticas, preservação ecológica e segurança pública?

- Ótimo
- Bom
- Regular
- Ruim
- Péssimo

18- Qual o destino em que sonha visitar numa ciclovagem?

- África
- América Central
- América do Norte
- América do Sul
- Antártida
- Ásia
- Europa
- Oceania

19- Qual a principal dificuldade, que o inibe de realizar uma ciclovagem?

- Indisponibilidade de Tempo
- Condição Financeira

- Insegurança
- Falta de Incentivo/Apoio
- Outro

20- Defina o que é ser um "Cicloturista" para você.

Link na Internet:

https://docs.google.com/forms/d/1dMJp33JVwNbgApJ0FV_fPRg6_Fdp3etoKEDNIbxEVEk/viewform