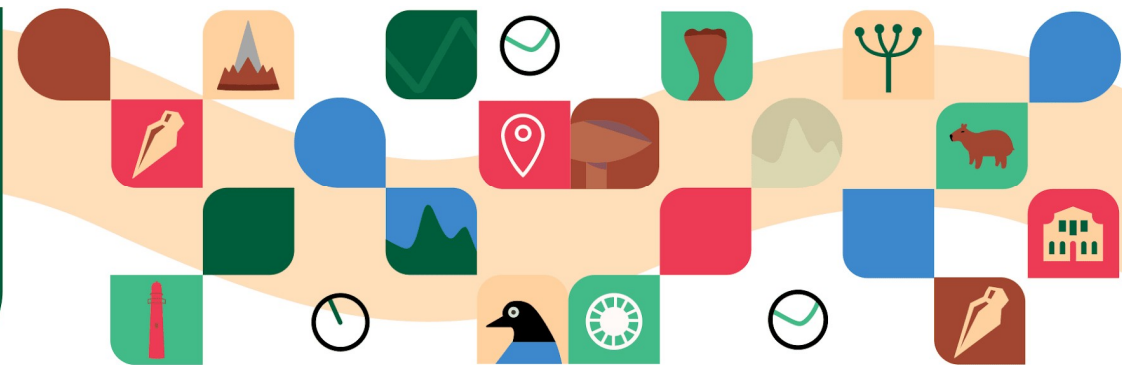




bit.ly/5edesc
planett.com.br/edesc

POTENCIAL ECONÔMICO DO CICLOTURISMO EM MATO GROSSO: UM ESTUDO NA REGIÃO METROPOLITANA DA CAPITAL

ECONOMIC POTENTIAL OF CYCLE TOURISM IN MATO GROSSO: A STUDY IN THE METROPOLITAN REGION OF THE CAPITAL

Marli Spolidoro Albano da Silva¹
Júlio Corrêa de Resende Dias Duarte²
Karen Daniele Lira de França³

FORMATO PARA CITAÇÃO:

SILVA, M. S. A.; DUARTE, J. C. R. D.; FRANÇA, K. D. L. Potencial econômico do cicloturismo em Mato Grosso: um estudo na região metropolitana da capital. In: ANAIS DO ENCONTRO PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO. 5, 2026, Curitiba, Paraná. Anais. Rio de Janeiro: Planett, 2026. p. 60-78. ISSN 2965-3568. DOI: 10.5281/zenodo.19065471

¹ Instituto Federal de Mato Grosso - IFMT.

² Instituto Federal de Mato Grosso - IFMT.

³ Instituto Federal de Mato Grosso - IFMT.

REALIZAÇÃO:



APOIO:



RESUMO

O cicloturismo tem ganhado destaque crescente por ser uma modalidade de turismo ativo e sustentável, revelando-se um segmento de grande importância para o desenvolvimento local e a promoção da saúde e bem-estar. O objetivo dessa pesquisa foi realizar um levantamento do perfil socioeconômico dos ciclistas do Vale do Rio Cuiabá com a intenção de identificar as potencialidades da prática desta atividade na região citada. O processo da pesquisa se deu por meio da aplicação de formulário online a fim de mensurar a intenção dos respondentes em praticar o cicloturismo, inclusive à disposição em gastar, durante essa prática, na região metropolitana da Capital Matogrossense, a qual inclui os municípios de Cuiabá, Várzea Grane e Santo Antônio de Leverger. Todo o estudo foi lastreado em concepções teóricas de autores e trabalhos acadêmicos reconhecidos neste campo, que delinearam a análise dos dados coletados. Os resultados apontaram para uma disposição à prática dessa modalidade de turismo e a declaração de valores que estão dispostos a investir nessa atividade. Diante das respostas foi possível, ainda, traçar o perfil socioeconômico dos potenciais cicloturistas estabelecidos na região do Vale do Rio Cuiabá, que inclui a região metropolitana da capital.

Palavras-chave: Cicloturismo; Perfil Socioeconômico; Planejamento do Turismo; Vale do Rio Cuiabá; Pantanal.

ABSTRACT

Cycle tourism has gained increasing prominence due to being an active and sustainable tourism modality, proving to be a segment of great importance for local development and the promotion of health and well-being. The objective of this research was to survey the socioeconomic profile of cyclists in the Cuiabá River Valley with the intention of identifying the potential for practicing this activity in the aforementioned region. The research process was carried out through the application of an online questionnaire to measure respondents' intention to engage in cycle tourism, including their willingness to spend during this practice, in the metropolitan region of the Mato Grosso capital, which includes the municipalities of Cuiabá, Várzea Grande, and Santo Antônio de Leverger. The entire study was based on theoretical conceptions from authors and academic works recognized in this field, which delineated the analysis of the collected data. The results pointed to a willingness to practice this tourism modality and a declaration of values they are prepared to invest in this endeavor. Based on the responses, it was also possible to outline the socioeconomic profile of potential cycle tourists established in the Cuiabá River Valley region, which includes the metropolitan area of the capital.

Keywords: Cycle Tourism; Socioeconomic Profile; Tourism Planning; Cuiabá River Valley; Pantanal.

1. INTRODUÇÃO

Por suas características geográficas, Mato Grosso se destaca como um dos estados brasileiros mais ricos em recursos naturais, direcionados para atividades de agricultura, pecuária e, recentemente, turismo o qual pode se desenvolver em várias modalidades e segmentos nos 3 (três) diferentes biomas que abriga (Pantanal, Amazônia e Cerrado). O bioma Pantanal, compõe grande parte da extensão territorial dos municípios do Vale do Rio Cuiabá que são objetos do presente estudo.

Dentre as modalidades do turismo, podemos observar o cicloturismo como uma atividade crescente em várias rotas do Estado. Conforme Soares (2010), o cicloturismo é uma forma de turismo itinerante que emprega a bicicleta como principal meio de locomoção. Essa prática ocorre predominantemente em vias menos movimentadas, faixa exclusiva, estradas secundárias e trilhas rurais, permitindo uma imersão na jornada e o estabelecimento de interações com as comunidades locais. O autor ainda destaca que o cicloturismo está inserido em um panorama turístico mais amplo, conectando-se e complementando outras vertentes, como o ecoturismo e as experiências de turismo rural, de aventura, cultural e gastronômico.

Apesar do estado ainda não possuir rotas cicloturísticas estruturadas, muitas iniciativas de empresários, ou mesmo grupos de ciclistas, têm empreendido o cicloturismo por meio de eventos, com certo nível de suporte, assistindo aos cicloturistas que pagam pela participação de forma antecipada, garantindo somente a esses empreendedores a participação nessa fatia de mercado, mas deixando grande parte do trade sem a devida participação, especialmente pelo fato de que são eventos pontuais, que não lhes garante o retorno de um eventual investimento na adequação de sua infraestrutura.

Segundo Gehl (2013), é fundamental que o planejamento das infraestruturas cicloviárias seja integrado ao sistema de transporte urbano de forma abrangente, visto que a conexão da bicicleta a outros modais de transporte nas cidades favorece e expande as oportunidades para o uso da bicicleta. A estruturação de rotas bem-sinalizadas, e ainda a capacitação do trade e população que interage com os ciclistas, passa pela sensibilização dos entes e entidades públicas envolvidas na gestão do turismo nestas localidades e regiões

adjacentes, que podem se beneficiar do cicloturismo como atividade econômica.

Essa sensibilização, por sua vez, depende de informações acerca do montante que essa atividade pode incrementar na economia local. E este, é o objetivo do presente trabalho, apresentar a demanda expressa pelos respondentes ao questionário, posto a um grupo de ciclistas, que se manifestaram ávidos pela oportunidade de praticar o cicloturismo, no âmbito do estado de Mato Grosso.

O presente trabalho intencionou levantar o perfil dos potenciais cicloturistas para os municípios do Vale do Rio Cuiabá, de forma que possam ser considerados dentro do processo de planejamento que o turismo local vem conseguindo realizar. Para tal ancorou-se em alguns referenciais teóricos, que permitiram desde a estruturação da coleta até a formulação da análise dos dados e conclusão do estudo, que são citados a seguir.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

De acordo com Petrocchi (1998) o processo de elaboração de planejamento turístico enseja conhecer o comportamento do mercado passado, presente e futuro. Passado e presente mostram as características e o comportamento de mercado na função do tempo. Essas séries históricas definem tendências que podem projetar as demandas futuras. Mas as variáveis que incidem no comportamento de mercado podem dificultar essa tarefa. Dessa forma, a demanda pode ser constatada de forma mais fácil, através de pesquisa direta, tanto na origem como no destino (PETROCCHI, 1998).

Para Dias e Aguiar (2002) demanda pode ser definida como a procura por um determinado produto ou serviço. E seguem afirmando que há no turismo, primeiro, tanto a demanda que satisfaz as necessidades humanas de viajar como, segundo, a procura por certos destinos ou atividades específicas. E, para o segundo caso, devem ser considerados os fatores como, por exemplo, hospedagem, transporte, entretenimento ou vivência de uma determinada cultura.

O uso da bicicleta no desenvolvimento do turismo tem potencial econômico e social, contribuindo também para a redução dos impactos ambientais, valorizando os patrimônios naturais e culturais nos destinos, pela ampliação das possibilidades de interação entre cicloturistas e as comunidades

locais, devido ao tempo de deslocamento com a bicicleta ser menor, em comparação a outros meios de transportes (RESENDE e VIEIRA FILHO, 2011).

Em seu estudo, Resende e Vieira Filho (2011) sugerem que, com base em diversas evidências, pesquisadores e gestores do turismo consideram o cicloturismo como um segmento que tem muito a contribuir para o desenvolvimento das comunidades, principalmente em áreas rurais. Dentre os argumentos, podem ser destacados os fatos de que a bicicleta é um meio de transporte de energia limpa e que proporciona boa distribuição de renda ao longo dos destinos por causa do comportamento de viagem dos cicloturistas.

No Manual de Planejamento de Rotas Cicloturísticas (KOTI, 2022), consta que o cicloturismo é uma modalidade de turismo que conquista, cada vez mais, adeptos no Brasil e no Mundo. Em Mato Grosso não foi diferente, principalmente após a ocorrência da Pandemia do COVID-19, que gerou paralisação no setor do turismo, com longo período de fronteiras fechadas, atrativos e empreendimentos turísticos restritos. Todos esses fatos, somados à insegurança da população em partilhar ambientes fechados, levou o turista a buscar outras formas e modalidades da prática do turismo, como o cicloturismo.

3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

O exame de um determinado fenômeno social, segundo Babbie (2001), sugere que é melhor sucedido se puder ser abordado por vários métodos diferentes e que todos os métodos de pesquisa social são norteados pelas características gerais da ciência e que é útil analisar as forças e fraquezas relativas de cada método para escolher o mais adequado ao propósito da investigação. Para Gil (2010), pesquisa é um procedimento racional e sistemático que tem como objetivo proporcionar respostas aos problemas que são propostos. A pesquisa desenvolve-se por um processo constituído de várias fases, desde a formulação do problema até a apresentação e discussão dos resultados.

A presente pesquisa constituiu-se de um estudo de abordagem qualitativa e quantitativa, que é um método de investigação científica que se apoia predominantemente em dados estatísticos. Para tal, foi realizado um levantamento bibliográfico e o procedimento de coleta de dados.

Os dados foram coletados por meio da aplicação de questionário no *Google Forms*. O questionário ficou disponível para preenchimento no período de 11 a 23 de março de 2023, totalizando 13 dias, sendo composto por 30 questões referentes aos dados socioeconômicos, a prática do ciclismo e ainda a percepção sobre cicloturismo.

A abordagem aos prováveis respondentes foi realizada por meio da divulgação do *link* de acesso ao questionário no *Whatsapp* enviado para ciclistas residentes nos municípios do Vale do Rio Cuiabá, que é composto ainda pela Capital, Cuiabá, e pelos municípios de Várzea Grande, Acorizal, Chapada dos Guimarães, Nossa Senhora do Livramento e Santo Antônio de Leverger. Ciclistas de outros municípios de Mato Grosso também tiveram acesso ao questionário, colaborando com a pesquisa, vez que a delimitação da busca de informações sobre o assunto ocorreu somente por questões de logística e não por interesse ou necessidade do assunto. Dessa forma nenhuma resposta foi desconsiderada.

O questionário foi elaborado em 3 (três) seções, sendo a primeira responsável pela coleta de dados que permitisse elaborar um perfil socioeconômicos dos ciclistas, na sequência, com o intuito de identificar os potenciais cicloturistas entre os respondentes, questionário perguntava se o respondente já havia praticado o cicloturismo, expondo o conceito adaptado de Resende (2008).

Cicloturismo é a experiência de viagens usando a bicicleta como principal meio de transporte, com duração de pelo menos 24 horas ou pernoite, que possibilite a interação com paisagens e cultura da região visitada.

Se o respondente se identificava como alguém que já havia participado, era guiado a uma sequência de perguntas sobre a experiência, que finalizava perguntando sobre sua intenção em praticar novamente a viagem. Para os casos de identificação negativa com alguém que já havia praticado cicloturismo, o formulário guiava para outra sequência de perguntas, que iniciava com o questionamento acerca da existência ou não de planejamento para a prática de cicloturismo.

Como estes questionamentos não possuíam respostas padrões para que os respondentes escolhessem suas respostas, algumas respostas similares

vieram com grafias diferentes, levando-se uma equalização de respostas, cujos grupos definidos, para identificar a potencialidade dos ciclistas em praticar o cicloturismo, foram: 1-Não é Potencial; 2-É Potencial Declarado; 3-É Potencial a ser fomentado. Para as duas primeiras opções, as respostas apresentavam identificação imediata, pela declaração dos próprios respondentes, enquanto a última opção, foi definida pela ausência dessa declaração de forma expressa, mas subsidiada nas respostas a outros quesitos presentes no questionário.

Já a terceira seção do questionário buscou a percepção dos respondentes acerca do município de Santo Antônio de Leverger e seus atrativos turísticos, como motivação não só para, mas também, o cicloturismo. Pela delimitação do objeto, esta seção não será analisada no presente trabalho.

Com o intuito de reforçar as percepções na análise dos dados coletados, dois eventos promovidos pela IGR Pantanal Matogrossense (IGR - Instância de Governança Regional), denominados Pedal Pantaneiro, ocorridos entre Santo Antônio de Leverger, em 12 de março de 2023, e entre Poconé e Nossa Senhora do Livramento, em 28 de maio de 2023, foram observados de forma participativa pelos autores. Nesta oportunidade uniram-se as prefeituras municipais envolvidas, através de seus órgãos responsáveis pela promoção do turismo, tais como as secretarias municipais e seus respectivos COMTUR – Conselho Municipal de Turismo.

Para uma estimativa do quantitativo de ciclistas ativos na capital do estado, foi feito um levantamento junto aos grupos de ciclistas, geralmente organizados por grupos de aplicativos de mensagens, e depois as lideranças desses grupos foram contatadas individualmente, por ligação telefônica ou por mensagem de texto, no período de 01 a 31 de março de 2023, onde foram solicitadas informações relativas a quantidade de ciclistas que participam ativamente de seus grupos. Foram realizadas ainda algumas entrevistas presenciais com dirigentes e gestores da Secretaria de Mobilidade Urbana de Cuiabá/MT - SEMOB, da Federação Matogrossense de Ciclismo, de Comércio de bicicletas e Prestadores de serviços na área de ciclismo.

4. RESULTADOS

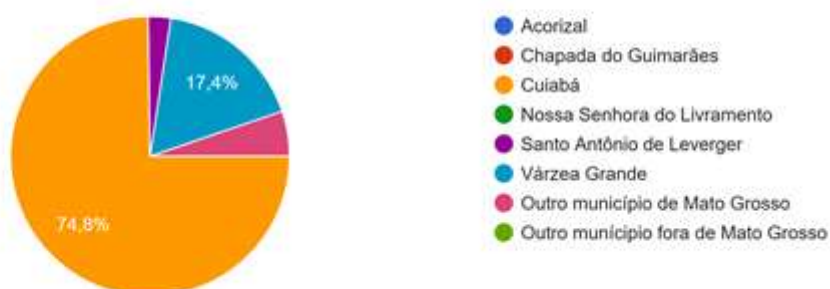
Com o intuito de minimizar os desafios do planejamento para o cicloturismo em Mato Grosso, surgiu a proposta desta investigação sobre o perfil

do cicloturista potencial, dentre os residentes no Vale do Rio Cuiabá, oportunidade em que aplicou-se um formulário, para coletar informações que permitisse o traçado desse perfil. Ao todo foram coletadas 115 respostas, de ciclistas aleatórios, participantes de grupos instituídos em Cuiabá, Várzea Grande e de outras cidades do Vale do Rio Cuiabá e de outras regiões do estado.

Quanto ao local de residência dos respondentes, das 115 (cento e quinze) respostas obtidas no questionário, conforme o gráfico 1, observa-se que a maior concentração de ciclistas está na capital de Mato Grosso (74,8%), seguida pelo município de Várzea Grande (17,4%). Os outros respondentes (7,8%) são dos demais municípios do Vale do Rio Cuiabá, e ainda de localidades próximas a Capital, que apesar da pouca representatividade, compõem o todo e ajudam a refletir o quadro atual dos praticantes do ciclismo e cicloturismo na região.

Gráfico 1: Município de residência dos respondentes

Em qual município da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá você reside? (Há opções para outros)
115 respostas



Fonte: Os autores (2023).

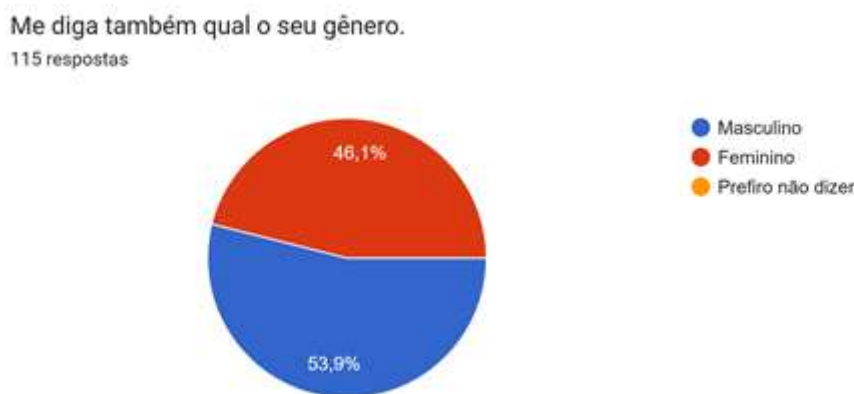
Em entrevistas com os empresários do comércio de bicicletas e peças de reposição, e em especial com servidores da Secretaria de Mobilidade Urbana de Cuiabá - SEMOB, responsável pela condução de um pedal semanal, e ainda da promoção de eventos ciclísticos, na capital, estima-se que em Cuiabá e Várzea Grande existam cerca de 15 mil ciclistas ativos, podendo este número chegar a 30 mil ciclistas, entre ativos e temporariamente fora de atividade, que de acordo com entrevistas feitas com alguns líderes de grupos, estimou-se a existência de cerca de 40 grupos organizados e atuantes entre Cuiabá e Várzea Grande-MT, o que evidencia a dimensão e a riqueza potencial desse número, para futuras

rotas cicloturísticas que vierem a ser implantadas nos municípios que compõem o Vale do Rio Cuiabá.

Outra situação observada durante a pesquisa, e que deve ser considerada em planejamentos sobre a oferta de atrativos cicloturísticos, é a participação de ciclistas de localidades mais longínquas, evidenciada na coleta de dados, e na observação do público participante de eventos organizados no período em pesquisava-se o tema, quando foram identificados ciclistas de outros estados. Essa participação é creditada à organização e divulgação dos eventos cicloturísticos.

Sobre o gênero dos respondentes, pode se afirmar que, a cerca de 13 anos atrás (no ano de 2010), era notório àqueles que compunham os grupos de ciclismo existentes em Cuiabá e Várzea Grande, a participação superior do gênero masculino nos eventos e passeios ciclísticos semanais. No entanto, esta pesquisa aponta que essa distribuição mudou, pois como mostra o gráfico 2, foram obtidas 65 respostas de homens (53,9%) e 53 de mulheres (46,1%), demonstrando certo equilíbrio percentual.

Gráfico 2: Distribuição de gênero dos respondentes



Fonte: Os autores (2023).

Embora a disposição para responder aos questionários tenha se mostrado mais propensa aos homens, o número de mulheres pode ser maior, pelo que se pode visualizar em movimentação de redes sociais e participação em eventos, como os já citados, 1º e 2º Pedal Pantaneiro, promovidos pela IGR Pantanal Matogrossense, onde observou-se quantidade de mulheres ciclistas visualmente superior à de homens.

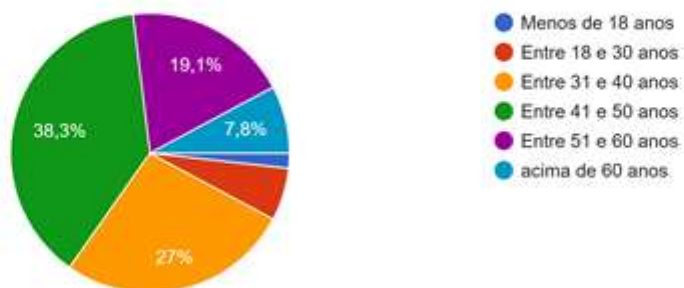
Para fins de comparação dos dados, o relatório geral sobre o perfil do cicloturista brasileiro, publicado em 2019, aponta que 25,5% dos respondentes se declararam como mulheres e quase 74% como homens (BALASSIANO et al., 2019, p. 12). Isso pode indicar tanto uma mudança do perfil do cicloturista brasileiro, como pode apontar que esse perfil para o Vale do Rio Cuiabá se difere dos demais.

Uma série de fatores mobilizam o interesse das mulheres em pedalar, ao mesmo tempo que outros elementos impactam em uma atenção especial, por parte do poder público e do trade turístico, para que as mulheres cicloturistas sejam bem recebidas em seus estabelecimentos, a exemplo de banheiros especialmente dedicados a elas. Sartori (2021) destaca que fatores como esse podem influenciar na decisão de usar a bicicleta para o lazer e turismo. Podemos ainda citar o fator segurança, como um aspecto especialmente considerado por grupos de ciclismo femininos, quando da tomada de decisão acerca de percursos a serem trilhados.

Em relação à idade, o gráfico 3 mostra que as faixas etárias acima de 41 anos, foi a opção de respostas de 75 pessoas, totalizando 65,2%, o que pode indicar que este público oferece maior potencialidade ao cicloturismo. Credita-se isso a vários aspectos, tais como: possuir maior estabilidade financeira, maior renda, escolaridade e disponibilidade de tempo para a prática de cicloturismo. Embora para o presente trabalho não tenha sido feita a correlação direta entre esses dados, essa constatação reforça a demanda potencial para a região do entorno da Capital.

Gráfico 3: Faixa etária dos respondentes

Agora, me diga em qual faixa etária você se encaixa?
115 respostas



Fonte: Os autores (2023).

De forma estratificada, a faixa etária com maior número de respondentes foi a de 41 a 50 anos, com 38,3%, que equivale a 44 pessoas. A segunda maior faixa etária constatada foi a de 31 a 40 anos, com 27,0%, que equivale a 31 respondentes. Na sequência temos a faixa etária entre 51 a 60, com 22 respostas, correspondente a 19,1% e a faixa etária acima de 60 anos, com 9 respostas, sinalizando 7,8%.

Os de 61 anos acima, atingem uma porcentagem de 7% dos respondentes, que equivalem a 9 ciclistas, e podem ser trabalhados para a prática do cicloturismo, com as devidas adequações. Dos ciclistas com mais de 61 anos, 77,8% (7/9) apresentam renda superior a 5 (cinco) salários-mínimos.

Quanto à escolaridade, 87,0% dos respondentes, que equivalem a 100 ciclistas, possuem formação de nível superior, e destes 59,0% (59/100) possuem algum tipo de pós-graduação. Desse grupo, 9,0% (9/100) preferiu não declarar em que faixa de valor consta sua renda familiar, mas dos respondentes, 65,0% (65/100) possui renda superior a 5 salários-mínimos, demonstrando assim uma relação direta da formação com a percepção de renda da(o) cidadã(o).

A atuação profissional também foi questionada aos participantes, que tiveram a liberdade de indicar suas respectivas profissões ou ainda sua atuação profissional. Isso gerou uma diversidade de respostas que para melhor serem relacionadas com outras informações passaram por uma equalização de respostas. Nesta equalização foram definidos 6 (seis) grupos de respostas para atuação profissional, cujos resultados constam na Tabela 1, apresentada abaixo:

Tabela 1: Grupos de atuação profissional dos respondentes

<i>Grupo de Atuação Profissional</i>	<i>Número de Respondentes</i>	<i>Percentual Correspondente</i>
1 - Aposentado(a)	4	3,5 %
2 - Colaborador(a) Privado(a)	36	31,3 %
3 - Empreendedor(a)	14	12,2 %
4 – Estudante	4	3,5 %
5 - Profissional Liberal	23	20,0 %
6 - Servidor(a) Público(a)	34	29,6 %

Fonte: Os autores (2023).

Estes agrupamentos permitiram concatenar estes grupos profissionais com outros dados socioeconômicos, de forma a permitir análises de correlação entre esses dados. Quando relacionamos a formação com a atuação profissional, observamos que 66,0% (66/100) dos ciclistas com formação de nível superior são empreendedores, profissionais liberais ou servidores públicos. Outra correlação percebida é que estes grupos profissionais têm a percepção de maior renda familiar. Dos respondentes que declararam ter renda maior que 5 salários-mínimos, 69,0% (49/71) pertencem a estes três grupos de atuação profissional.

Sobre os preços das bicicletas, observa-se que, as respostas que compreendem valores acima de R\$2.000,00, totalizam 80,9% dos respondentes. Desses, 93,2% (87/93) são considerados potenciais cicloturistas, dos quais ainda se pode inferir que 56,3% (49/87) afirmaram estar dispostos a gastar a partir de R\$ 100,00 por dia em experiências de cicloturismo e 29,9% (26/87) declarou estar disposto a gastar a partir de R\$ 200,00 por dia com a prática do cicloturismo.

Num cálculo, considerando o universo estimado de 15.000 ciclistas ativos em Cuiabá e Várzea Grande, para os percentuais apurados de potenciais cicloturistas teremos:

$$N^{\circ} \text{ Potenciais Cicloturistas} = 15.000 \times 80,9\% \times 93,2\% = 11.310 \text{ (eq. 1)}$$

Para estes 11.310 potenciais cicloturistas, aplicando o índice percentual dos que estão dispostos a gastar R\$ 100,00/dia, obteremos:

$$N^{\circ} \text{ Potenciais Cicloturista dispostos a gastar (100)} = 11.310 \times 56,3\% = 6.367 \text{ (eq. 2)}$$

O que totaliza uma cifra potencial de faturamento por dia de R\$636.700,00/dia. Todo esse valor ainda pode ser projetado ao longo do ano, mas daí o cálculo vai ficando mais complexo em suas projeções, pois implicam em variáveis que não foram consideradas neste estudo. Mas cabe a promoção de um estudo sobre essas variáveis, aos responsáveis pelo planejamento do turismo na região.

Ainda sobre o valor das bicicletas, uma constatação chama a atenção positivamente, pois dos 17,4% (20/115) respondentes que possuem bicicletas

com valor superior a R\$ 12.000,00, somente 10,0% (2/20) declararam não se sentirem seguros pedalando na região. Dessa constatação, se infere a importância do poder público na manutenção dessa sensação de segurança pela maioria dos respondentes.

Sobre a disposição para a prática de cicloturismo, o questionário possuía dois encaminhamentos, primeiro questionou se os respondentes já haviam praticado o cicloturismo, de acordo com um conceito apresentado, e para as respostas positivas, seguiam alguns questionamentos sobre a experiência, finalizando com uma questão sobre sua disposição para a continuidade da prática do cicloturismo. Para os que ainda não haviam experienciado o cicloturismo, o questionário seguia por outro rumo, questionando sobre a existência ou não de planejamentos para a prática do cicloturismo.

Dessa forma, a Tabela 2 expõe os dados equalizados que demonstram a disposição e por consequência a potencialidade dos ciclistas em praticar o cicloturismo.

Tabela 2: Potencialidade dos ciclistas em praticar o cicloturismo

Potencialidade Identificada	Número de Respondentes	Percentual Correspondente
1 - Não é Potencial	6	5,2 %
2 - É Potencial Declarado	78	67,8 %
3 - É Potencial a ser Fomentado	31	27,0 %

Fonte: Os autores (2023).

O termo potencial, por si, designa a possibilidade de alguma coisa ser feita, ou efetivada. Esclarecido isto, a Tabela 2 demonstra que dos respondentes somente 5,2% declaram não ter disposição à prática do cicloturismo, pois foram enfáticos na resposta a estes questionamentos. Isso coloca como potencial para a prática do cicloturismo um percentual de 94,8% dos respondentes, que de forma direta ou indireta, manifestaram ter interesse na modalidade e/ou segmento dessa prática turística, bastando em alguns casos a oferta de um produto que atenda as expectativas dos respondentes, enquanto em outros casos o potencial cicloturista ainda necessita de mais informações ou mesmo estímulos para a adesão.

Na composição dos considerados cicloturistas potencial, 67,8% dos respondentes foram assertivos no questionamento sobre sua disposição à prática do cicloturismo ou demonstraram possuir planejamento para essa prática, sendo todos considerados como potencial declarado.

Um terceiro grupo de respostas, que totalizou 27,0 %, foi destacado como potencial a ser fomentado. Nele foram concatenados os respondentes que ainda não tiveram a oportunidade de experienciar o cicloturismo, mas que evidenciaram em suas respostas quanto ao planejamento, termos do tipo “ainda não” ou “por enquanto não”, sendo assim considerados como um potencial a ser fomentado, seja pela disseminação de informações sobre o Cicloturismo, ou sobre rotas de cicloturismo, ou ainda através da geração de oportunidades para a prática do cicloturismo, a este grupo de respondentes.

Compõem ainda este terceiro grupo de respondentes, aqueles que declararam já ter praticado em alguma oportunidade o cicloturismo, mas não declararam sua disposição a uma nova oportunidade e disseram não ter planejamento para uma nova oportunidade de prática do cicloturismo, pois os respondentes que assim se posicionaram no questionário, em outra questão, apontaram um valor que estariam dispostos a gastar em uma viagem de cicloturismo.

Toda potencialidade e suas peculiaridades, demonstrada nas respostas dos ciclistas, deve ser considerada pelos responsáveis pelo planejamento turístico dos municípios que tenham a pretensão de captar esses ciclistas como cicloturistas. Outra importante informação para aqueles que trabalham o planejamento, é que dos respondentes considerados potenciais cicloturistas, 74,3 % (81/109) possui grupo familiar composto de pelo menos 3 pessoas, e considerando o grupo familiar composto somente do ciclista mais o(a) cônjuge, este percentual sobe para 87,2% (95/109).

Outra relação interessante que se observa nos dados coletados diz respeito ao grupo de ciclistas identificados como potenciais cicloturistas com a indicação de que pedalam em grupos de ciclistas. Dos respondentes identificados como potenciais cicloturistas, 83,5% (91/109) possuem o hábito de pedalar em grupo semanalmente, o que indica a possibilidade desses ciclistas serem disseminadores de informações, e até mesmo fomentadores, da prática

de cicloturismo entre os colegas que possuem o mesmo hábito de se reunir em grupo para a prática do ciclismo.

Correlacionando a potencialidade à prática do cicloturismo com a disposição de gastar por dia dos ciclistas respondentes obtivemos a Tabela 3.

Tabela 3: Disposição em gastar por dia dos cicloturistas potenciais

<i>Faixa de Valor Declarada</i>	<i>Número de Respondentes</i>	<i>Percentual Correspondente</i>
1 - Até R\$ 50,00	6	5,5 %
2 - Entre R\$ 50,00 e R\$ 100,00	27	24,8 %
3 - Entre R\$ 100,00 e R\$ 200,00	30	27,5 %
4 - Entre R\$ 200,00 e R\$ 300,00	12	11,0 %
5 - Entre R\$ 300,00 e R\$ 500,00	23	21,1 %
6 - Acima de R\$ 500,00	7	6,4 %
7 - Não tenho certeza ou preciso de mais informações para responder	16	14,7 %
<i>Total de Respondentes Considerados Cicloturistas Potenciais</i>	109	100,0%

Fonte: Os autores (2023).

Da Tabela 3 se infere que, a disposição pelo maior e menor valor, tem pouca adesão por parte dos respondentes. Denota-se ainda que a maioria dos respondentes (66,1%), está disposta a gastar mais do que R\$100,00 por dia, durante a prática de uma atividade de cicloturismo. Outro percentual que precisa ser considerado, especialmente por aqueles a quem recai a atribuição do planejamento turístico, é o 14,7% dos que apontaram necessitar de mais informações para declarar sua disposição a gastar.

Os gastos, como aponta Resende (2008), são distribuídos entre hospedagem, gastronomia (padaria, restaurantes, sorveteria etc.), comércio, atrativos turísticos, dentre outros. Tudo isso demonstra o benefício da distribuição de renda proporcionado pelo movimento do cicloturista e o efeito multiplicador, pois proporciona uma percepção de renda em todos os setores, que depois replicam essa distribuição a seus fornecedores.

5º ENCONTRO PARA O DESENVOLVIMENTO DO CICLOTURISMO
CURITIBA, PR, 26 A 30 DE AGOSTO DE 2025

Tabela 4: Cálculo do valor potencial a ser arrecadado, segundo a disposição em gastar por dia, dos cicloturistas potenciais

<i>Faixa de Valor Declarada</i>	<i>Percentual disposto a gastar na faixa de valor declarada</i>	<i>Número de Respondentes para a faixa de valor declarada</i>	<i>Valor financeiro potencial a ser arrecadado por dia por faixa de valor</i>
1 - Até R\$ 50,00	5,5%	782	Até R\$ 39.100,00
2 - Entre R\$ 50,00 e R\$ 100,00	24,8%	3.526	Entre R\$ 176.300,00 R\$ 352.600,00
3 - Entre R\$ 100,00 e R\$ 200,00	27,5%	3.910	Entre R\$ 391.000,00 R\$ 782.000,00
4 - Entre R\$ 200,00 e R\$ 300,00	11,0%	1.564	Entre R\$ 312.800,00 R\$ 469.200,00
5 - Entre R\$ 300,00 e R\$ 500,00	21,1%	3.000	Entre R\$ 900.000,00 R\$ 1.500.000,00
6 - Acima de R\$ 500,00	6,4%	910	Acima de R\$ 455.000,00
<i>Total de Respondentes Considerados Cicloturistas Potenciais</i>	<i>100%</i>	<i>14.217</i>	<i>Entre R\$ 2.235.100,00 R\$ 3.597.900,00 (+)</i>

Fonte: Os autores (2023).

A Tabela 4 demonstra o valor financeiro potencial que pode circular na economia dos municípios integrantes do Vale do Rio Cuiabá, ou mesmo, de outros municípios que vierem a implantar uma rota cicloturísticas, com base na disposição de gasto diário dos respondentes da pesquisa. Esclarecendo que este cálculo considerou somente a demanda potencial do Vale do Rio Cuiabá e que uma rota cicloturística bem estruturada, assim como qualquer outro atrativo turístico, não limita o seu acesso, estando apta a receber turista de todo o Brasil e também do mundo.

Como denota o presente estudo, existe um potencial declarado pelos respondentes, de ciclistas moradores do Vale do Rio Cuiabá, que desejam e tem disponibilidade para praticar o cicloturismo em sua própria região. Todavia, não se observa a existência de nenhuma rota estruturada que possa ser ofertada a esses potenciais cicloturistas.

O cicloturista, apesar de sua simplicidade, demanda uma atenção especial à estrutura que abrigará a sua bicicleta, que possui valores elevados, como demonstrado na pesquisa. Mesmo as bicicletas de menor valor, tem uma representação de muita estima para os ciclistas. Ainda é preciso ser considerada

questões de segurança, como a estrutura das vias, iluminação, acostamentos, ciclovias etc., quesitos importantes para um público seletivo, cuja maioria de respondentes declarou possuir formação de nível superior, implicando em necessidade de boas informações para o seu convencimento.

No quesito, disposição a gastar por dia, uma parcela considerável dos respondentes também alegou necessitar de informações concisas para tomar uma decisão acerca de quanto está disposto a gastar. Isso reflete a necessidade de um bom planejamento, assim como, uma boa roteirização das opções de atrativos turísticos da região, para atrair esses cicloturistas.

Os municípios não podem se contentar somente com a promoção de eventos esporádicos, mesmo que ocorram em temporalidade definida em calendário. O potencial se mostra apto a desenvolver a atividade de forma cotidiana, sob demanda do próprio cicloturista, que hoje já faz suas incursões por iniciativas de grupos de ciclismo, ou de empresas organizadoras de eventos, muitas vezes sem o compromisso de envolver a população local nas atividades e por consequência nos rendimentos advindos dos eventos.

Apesar desta movimentação, embora ainda insipiente, em torno da promoção do cicloturismo na região do Vale do Rio Cuiabá, é preciso que o poder público dispense mais atenção a infraestrutura, que já foi citada como importante para atender ao turista, como a construção de ciclovias (muito mais seguras que as ciclofaixas), fomento a abertura de pequenos comércios nas rotas cicloturísticas, como restaurantes e lanchonetes, com atrativos e gastronomia local, iluminação e segurança das vias públicas de maior movimento, etc. Com estas intervenções e melhorias de infraestrutura certamente ocorrerão mais adesões ao cicloturismo na região do Vale do Rio Cuiabá.

REFERÊNCIAS

- BABBIE, E. **Métodos de pesquisa survey**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2001. Disponível em: https://gepelc.fefd.ufg.br/up/326/o/6_Resumo_Metodos_de_Pesquisas_de_Survey._1_.pdf?1331770834. Acesso em 07 nov 2019.
- BALASSIANO, R.; SALDANHA, L.; DeCASTRO, J.; SOUZA, H. A. S. de; TELLES, R.; GARCIA, E.; AMARAL, J. P. **O Cicloturista Brasileiro 2018**: Relatório Geral. Rio de Janeiro: COPPE-UFRJ, 2019.

- BRAGA, D. C.; SOLHA, K. T. **Planejamento e Desenvolvimento do Turismo: do conhecimento à prática.** in NETTO, A. P. et.al. **Produtos turísticos e novos segmentos de mercado:** planejamento, criação e comercialização. Barueri, SP: Manole, 2015.
- BRASIL. Ministério do Turismo. Coordenação Geral de Regionalização. **Programa de Regionalização do Turismo - Roteiros do Brasil:** Módulo Operacional 7 Roteirização Turística/ Ministério do Turismo. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico. Coordenação Geral de Regionalização. – Brasília: 2007.
- BRASIL. Ministério do Turismo. **Sondagem do consumidor:** intenção de viagem. – Ano 9 (julho 2016) / FGV Projetos, Ministério do Turismo. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2016.
- BRASIL. Ministério do Turismo. **Turismo de Aventura:** orientações básicas. Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação Geral de Segmentação. Brasília: Ministério do Turismo, 2010.
- CARVALHO, T. J. L.; RAMOS, J. L.; SYDOW, E. O cicloturismo como fator de desenvolvimento da atividade turística nas cidades de Araguaína e Nova Olinda (TO). Anais do IX Congresso Nacional de Ecoturismo e do V Encontro Interdisciplinar de Turismo em Unidades de Conservação. São Paulo: **Revista Brasileira de Ecoturismo**, v.6, n.4, p.63-82, 2013.
- CHIMENTI, S.; TAVARES, A. de M. **Roteiro Turístico:** é assim que se faz. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2020.
- DENCKER, A. F. M; et. al. **Planejamento e Gestão de Turismo e Hospitalidade.** Ada de Freitas Maneti Dencker (Coordenação). São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2004.
- DIAS, R.; AGUIAR, M. R. **Fundamentos do Turismo:** conceitos, normas e definições. Campinas, SP: Alinea, 2002.
- FONSECA FILHO, A. S.; FOGAÇA, I. F. **Planejamento e Organização do Turismo.** v.1, Rio de Janeiro: CEDERJ, 2014.
- FONSECA FILHO, A. S.; FOGAÇA, I. F. **Planejamento e Organização do Turismo.** v.2, Rio de Janeiro: CEDERJ, 2014.
- GEHL, J. **Boas cidades para pedalar.** In: GEHL, Jan. Cidades Para Pessoas. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, p. 182-191, 2013.
- GIL, A. C. **Como Elaborar Projeto de Pesquisa.** 5ª ed. São Paulo: Atlas, 2010.
- IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidades e Estados.** Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/mt/.html?>. Acesso em 03 jun 2023.
- KOTI, K. P.; TAKAHASHI, M. Y. **Manual de Planejamento de Rotas Cicloturísticas.** Paraná Projetos. Revisão: BELOTTO, J. C. de A. - Universidade Federal do Paraná - UFPR. Curitiba, 2022.
- MATO GROSSO. Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico - SEDEC. **Observatório de Desenvolvimento:** Turismo em Números. Disponível em: <https://www.sedec.mt.gov.br/-/16632357-turismo-em-numeros>. Acesso em 21 mai 2023.
- OLIVEIRA, J. F. de. **Contribuição do turismo para o desenvolvimento da economia.** Artigo publicado em 17/04/2017 nas colunas do site Administradores.com.br. Disponível em: <https://administradores.com.br/artigos/contribuicao-do-turismo-para-o-desenvolvimento-da-economia>. Acesso em 21 mai 2023.

- PEDRINI, L. **Cicloturismo no Circuito do Vale Europeu Catarinense**: um estudo do comportamento do cliente. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Turismo e Hotelaria. Universidade do Vale do Itajaí - UNIVALE. Balneário Camboriu/SC, 2013.
- PETROCCHI, M. **Turismo**: Planejamento e Gestão. São Paulo: Editora Futura, 1998.
- RESENDE, J. C. **Cicloturistas e Suas Percepções Ambientais**: um estudo na Estrada Real. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Turismo e Meio Ambiente. Centro Universitário UNA. Belo Horizonte, 2008.
- RESENDE, J. C.; VIEIRA FILHO, N. A. Q. Cicloturistas na Estrada Real: perfil, forma de viagem e implicações para o segmento. **Revista Turismo em Análise**, v. 22, n. 1, p. 168-194, 2011.
- ROLDAN, T. R. R. **Cicloturismo: Planejamento e Treinamento**. Trabalho de Conclusão de Curso. Curso de Bacharelado em Treinamento em Esportes. Faculdade de Educação Física. Universidade Estadual de Campinas - UNICAMP. Campinas, 2000.
- SANTO ANTÔNIO DE LEVERGER. **Plano Municipal de Turismo: 2022 - 2030**. Programa Pró Pantanal. Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas do Estado de Mato Grosso - SEBRAE/MT. Santo Antônio de Leverger: 2022.
- SARTORI, A. **Ciclismo e Cicloturismo em Santa Catarina (Brasil)**: Características, Motivações e Interesses. Abril 2021. Podium Sport Leisure and Tourism Review 10(2). DOI:10.5585/podium.v10i2.18084 Disponível em: <https://periodicos.uninove.br/podium/article/view/18084>. Acesso em 21 mai 2023.
- SILVA, K. C. M. da. **A importância do Turismo para o Desenvolvimento do Estado do Espírito Santo**. Trabalho de Conclusão de Curso. Curso de Bacharelado em Economia. Departamento de Economia. Centro de Ciências Jurídicas e Econômicas. Universidade Federal do Espírito Santo, 2004.
- SILVA, M. S. A. da. **Perfil do ciclista do Vale do Rio Cuiabá e sua percepção sobre cicloturismo em Santo Antônio de Leverger-MT**. Trabalho de Conclusão de Curso. Curso de Bacharelado em Turismo. Departamento de Gestão e Hospitalidade. Campus Cuiabá – Cel. Octayde Jorge da Silva. Instituto Federal de Educação Ciência e Tecnologia de Mato Grosso. Cuiabá, 2023. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/1Oe8ZewU4yrlBcpn4grukogA8dJ97V79s/view>. Acesso em 02 jun 2025.
- SOARES, A. **Circuitos de cicloturismo**. Manual de incentivo e orientação para os municípios brasileiros. Universidade do Estado de Santa Catarina - Florianópolis, 2010.
- SOUSA, R. O. C.; CARVALHO, K. D. **Movimento, afeto e experiências**: os roteiros cicloturísticos como estratégia de valorização do patrimônio cultural em áreas rurais. *in* ANGELO, E. R. B. Textos Completos do III Congresso Internacional e Interdisciplinar em Patrimônio Cultural: Experiência de Gestão e Educação em Patrimônio. Porto/Portugal: Editora Cravo, 2021.