

PESQUISA EM REDE 2026
REDE BRASILEIRA DE OBSERVATÓRIOS DE TURISMO - RBOT

cicloturistas do Brasil

RELATÓRIO GERAL
PERFIL DO CICLOTURISTA BRASILEIRO 2025



Realização



observatório do
CICLOTURISMO

Colaboração



PESQUISA EM REDE
Rede Brasileira de Observatórios de Turismo - RBOT
Observatório do Cicloturismo / Instituto Planett

cicloturistas do Brasil

RELATÓRIO GERAL
PERFIL DO CICLOTURISTA BRASILEIRO 2025

PESQUISA EM REDE 2026

Rede Brasileira de Observatórios de Turismo - RBOT

Presidente: Giovanna Tavares

Vice-Presidente: Hebert Canela Salgado

Diretoria de Tecnologia e Informação: Danielle Cardoso de Moura e Saulo Ribeiro dos Santos

Diretoria de Comunicações: Isabela de Fátima Fogaça Rosa e Sandro Belo Barriga

Diretoria Financeira: Charlei Soethe e Janaildo Souza

Diretoria Científica: Sidcley D'sordi A. Alegri da Silva e Ângela Roberta Lucas Leite

Diretoria de Relações Institucionais: Márcia Raquel Cavalcantes Guimarães e Ítalo Mendes

Diretorias Regionais:

Admilson Alcântara da Silva - Diretor Regional Norte

Manuella Carolina Costa de Oliveira - Diretora Regional Nordeste

Leandro Carvalho Lima - Diretor Regional Centro-Oeste

João Evangelista Dias Monteiro - Diretor Regional Sudeste

Sheila Domingues - Diretora Regional Sul

Conselho Fiscal: Ana Cristina Oliveira, Aristides Faria Lopes dos Santos, Ferdinando Lucena, Luana Palma, Rafael Granvillla

Comitê de Ética: Luana Emmendoerfer, Maria José Giarretta, Maria Tereza Saez e Osiris Marques

Instituto de Planejamento Estratégico de Transportes e Turismo - Planett

Diretora executiva: Juliana DeCastro

Coordenador do Observatório do Cicloturismo: Luiz Saldanha



Este trabalho está licenciado sob uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial 4.0 Internacional. Para ver uma cópia desta licença, visite: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>

Cicloturistas do Brasil 2025: relatório geral. Saldanha, L., DeCastro, J. - Rio de Janeiro: Planett, 2026.

36p.: 21 x 29,7cm

Inclui bibliografia
ISBN: 978-65-985638-1-3

1.cicloturismo. 2.perfil da demanda. 3.bicicleta. 4.turismo. I.Saldanha, Luiz. II.DeCastro, Juliana.

DOI: 10.5281/zenodo.20667246

COORDENAÇÃO DA PESQUISA

Realização:

Instituto Planett (Observatório do Cicloturismo)
Rede Brasileira de Observatórios de Turismo

Colaboração:

Aliança Bike
Rede Brasileira de Trilhas

Coordenação técnica:

Luiz Saldanha, Juliana DeCastro

Diagramação:

Diego Bonifácio, Leandro Bittar

Capa:

Caminho de Cora Coralina (GO).
Acervo: Caminho de Cora Coralina / Rede Trilhas

OBSERVATÓRIOS PARTICIPANTES

Centro de Inteligência da Economia do Turismo - Estado de São Paulo
Coordenação de Inteligência e Estratégia Turística do Paraná (SeTu-PR)
Observatório de Turismo da UEA
Observatório de Turismo de Foz do Iguaçu (OTFI)
Observatório de Turismo do Paraná – UFPR
Observatório de Turismo do Rio Grande do Sul
Observatório de Turismo e Eventos de Ribeirão Preto e Região
Observatório de Turismo e Lazer da Região Turística Baixada Verde
Observatório de Viagens e Turismo do Sertão Mineiro (Norte de Minas)
Observatório do Turismo da UFF
Observatório do Turismo de Belo Horizonte
Observatório do Turismo de Fortaleza
Observatório do Turismo do Amapá
Observatório do Turismo do Estado de Goiás
Observatório do Turismo do Mato Grosso do Sul
Observatório do Turismo do Mato Grosso
Observatório Potiguar do Turismo
Observatório Regional de Turismo e Eventos

SOBRE A PESQUISA EM REDE 2026

A presente edição da **Pesquisa em Rede** se originou de um convite pela **Rede Brasileira de Observatórios de Turismo (RBOT)** ao **Observatório do Cicloturismo** para potencializar o debate sobre a atividade entre os observatórios de turismo distribuídos pelo país e fomentar a incidência de políticas públicas na interface da bicicleta, turismo e meio ambiente. A proposta da pesquisa foi apresentada durante o **IX Encontro RBOT** de Blumenau, em 2025, obtendo a adesão dos observatórios interessados. A partir deste momento, foi criado um grupo de trabalho inicial junto aos representantes destes observatórios, que colaborou na reformulação do questionário, na estratégia de divulgação e na coleta das respostas. Com a apresentação dos primeiros resultados no **X Encontro RBOT** de Macapá, em 2026, o próximo passo se encontra na condução de pesquisas dedicadas e estratificadas para possibilitar ainda mais a capilarização e a transversalidade do tema entre os observatórios da Rede. Ainda, ressalta-se que a pesquisa permitiu a contribuição de outras redes, como a **Rede Brasileira de Trilhas** e a **Aliança Bike** (Associação Brasileira do Setor de Bicicletas), entre outras entidades de nível nacional e regional espalhadas pelo Brasil.

Esta iniciativa promove diretamente as diretrizes específicas do objetivo “C10. Cicloturismo”, do “Eixo C - Bicicleta Movimenta a Economia” da **Estratégia Nacional de Promoção da Mobilidade por Bicicleta (Enabici)**.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	5
1.1 Objetivos da pesquisa	7
1.2 Proposta do Relatório	7
1.3 Metodologia aplicada	7
1.4 Estrutura do relatório	9
2. DADOS GERAIS DA PESQUISA	10
2.1. Perfil sociodemográfico geral	11
2.2. Consumo de bicicletas	13
2.3. Uso para fins utilitários - Mobilidade urbana	14
2.4. Uso competitivo e recreativo	16
2.5. Uso da bicicleta para ciclovias e demanda reprimida	18
3. PERFIL DE CICLOVIAJANTES DO BRASIL 2025	19
3.1 Perfil sociodemográfico de ciclovias	20
3.2 Hábitos gerais de ciclovias	22
3.3 Consumo de bicicletas (estratificado para ciclovias)	27
3.4 Preferências da ciclovias	29
3.5. Organização da ciclovias	32
3.6. Ponderações	33
4. CONSIDERAÇÕES FINAIS	34
Referências bibliográficas	36

1. INTRODUÇÃO

Círculo Vale Europeu Catarinense (SC) Acervo: Observatório do Cicloturismo

1. INTRODUÇÃO

O primeiro levantamento sobre quem viaja de bicicleta pelo Brasil foi realizado em 2008, liderado por Paupitz (2008), em parceria com o Clube de Cicloturismo do Brasil, sendo a primeira edição do Perfil do Cicloturista Brasileiro. A partir de informações sobre o perfil sociodemográfico, hábitos de viagem e ponderações relacionadas à prática da atividade, foi possível ter um retrato mais próximo sobre a demanda de cicloviantes brasileiros. A amostra foi de 302 respondentes, em que 70% declararam ter realizado viagens por bicicleta dentro ou fora do Brasil.

Esta pesquisa se manteve como a principal fonte de informações sobre a demanda da atividade durante 10 anos, período que houve a primeira onda de rotas de cicloturismo sendo implementadas no Brasil – especialmente nos estados de Santa Catarina, Minas Gerais e São Paulo (Saldanha, Fraga e Balassiano, 2021). Com o rápido crescimento da oferta e a necessidade de se entender mais precisamente a evolução e multiplicação destes cicloturistas em circulação pelo país, o Observatório do Cicloturismo se uniu ao Clube de Cicloturismo do Brasil e ao Bike Anjo para uma nova mobilização para visitar estes números e trazer novas pautas que dialogassem com o contexto da época.

O Cicloturista Brasileiro 2018, como foi denominado a pesquisa de perfil do cicloturista deste ano (Saldanha et al., 2019), foi fundamental para orientar este novo momento da atividade, sendo amplamente utilizado como referência em pesquisas acadêmicas, estudos de mercado e, até mesmo, editais públicos. Com 1196 respondentes, serviu como instrumento durante a segunda onda de rotas de cicloturismo no Brasil, que se potencializou após 2019 por um conjunto de fatores, entre eles a consolidação da Rede Brasileira de Trilhas e a pandemia causada pelo coronavírus.

Um movimento foi importante para que o hiato para a terceira edição não se estendesse até 10 anos. A Rede Brasileira de Observatórios de Turismo (RBOT) convidou o Observatório de Cicloturismo para encabeçar a realização de uma Pesquisa em Rede sob a temática da atividade, na qual a pesquisa de perfil foi escolhida. Com a colaboração e engajamento de diversos observatórios conectados à RBOT pelo país, foi possível não apenas atingir um quantitativo significativo para a amostra, mas também uma boa distribuição entre as macrorregiões brasileiras. No formato de Pesquisa em Rede da RBOT, foi possível conectar com outras redes de debate sobre a atividade e ampliar a disseminação e efetividade da coleta, como as parcerias junto à Rede Brasileira de Trilhas e à Aliança Bike.

A pesquisa foi rebatizada para Cicloturistas do Brasil 2025, visando ressaltar a pluralidade desta demanda tão diversa e fugir da simplificação de um perfil único e mais estereotipado de ciclovianjante.

1.1. OBJETIVOS DA PESQUISA

A pesquisa Cicloturistas do Brasil 2025 tem como objetivo geral a consolidação da série histórica estabelecida pelas edições anteriores, a partir da atualização dos dados referentes à hipersegmentação da demanda pela atividade no Brasil – com foco especial à categoria de ciclovias. Para tal, faz-se necessário entender que o cicloturismo pode ser dividido em três grandes categorias :

- Excursionismo: uso recreacional dentro da região de residência, com duração menor que um dia;
- Ciclismo em férias: atividades com bicicleta integrantes de um conjunto de atividades em uma viagem, que tenham duração menor que um dia;
- Ciclovias: viagens com pernoite utilizando a bicicleta como principal modo de transporte

Os objetivos específicos são: (a) compreensão das dinâmicas entre as distintas categorias de cicloturistas (excursionista, ciclista em férias e ciclovias); (b) identificar perfil sociodemográfico, hábitos de uso cotidiano da bicicleta, hábitos de lazer e comportamento de viagem por bicicleta dentro do território nacional; e (c) identificar a demanda reprimida para a realização do cicloturismo pelo Brasil.

1.2. PROPOSTA DO RELATÓRIO

Este Relatório Geral possui a finalidade de trazer uma visão ampla dos resultados obtidos na pesquisa para qualquer público-alvo definido pela pesquisa: gestores de rota, tomadores de decisão, academia, trade turístico, mercado, cicloturistas e outros interessados. Com a publicação deste documento nas páginas eletrônicas do Observatório do Cicloturismo (planett.com.br/cicloturistas25) e da Rede Brasileira de Observatórios de Turismo (rbotbrasil.com/pesquisaemrede), pretende-se a condução de novas rodadas de ações e debates sobre os resultados entre observatórios, pesquisadores e especialistas junto às instituições parceiras da pesquisa. Desta forma, será possível aprofundar e disseminar, com publicações complementares, sobre temáticas específicas e recortes regionalizados dentro do contexto do cicloturismo brasileiro.

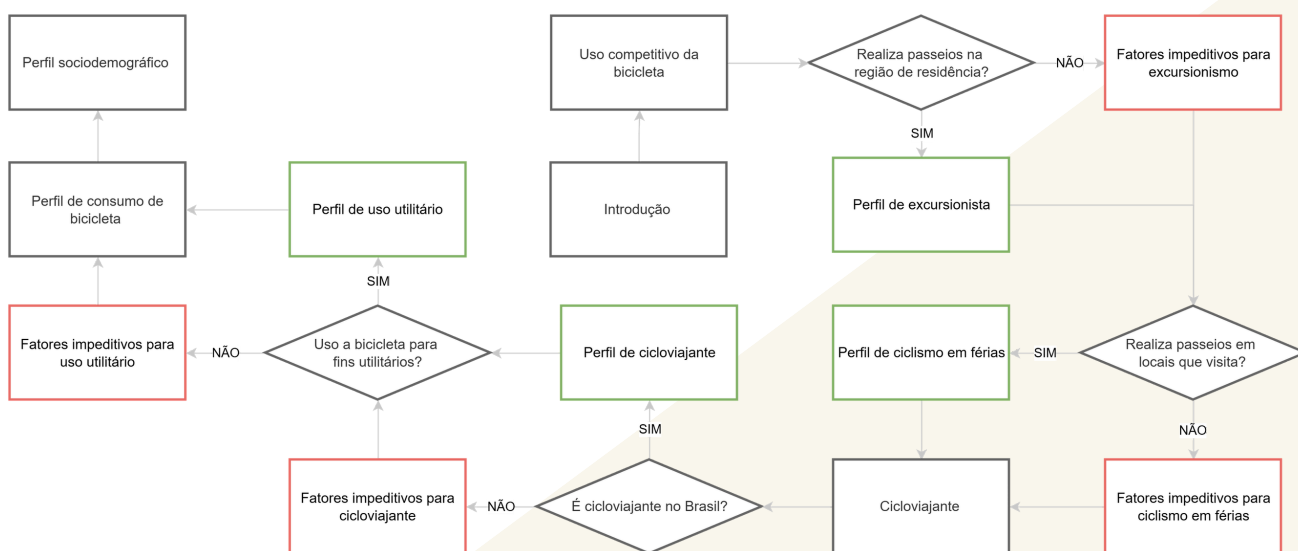
1.3. METODOLOGIA APLICADA

Esta pesquisa de caráter descritivo foi fundamentada sob a estrutura da edição anterior “O Cicloturista Brasileiro 2018” (Saldanha et al., 2019), a qual foi concebida partir do cruzamento de pesquisas específicas sobre cicloturismo nacionais (ver Resende; Vieira Filho, 2011; Pedrini et al., 2012; Baptista; Cochinski, 2015; Cini; Guimarães, 2017) e

internacionais (ver TAMS, 2006; DRA, 2013; DBSF, 2006). Ainda, foram utilizadas pesquisas com discussões mais amplas dentro do universo da bicicleta, como as pesquisas do Perfil do Ciclista (Transporte Ativo, 2024) e Economia da Bicicleta no Brasil (Aliança Bike; LabMob, 2018).

No contexto da Pesquisa em Rede da RBOT, um grupo de trabalho com diversos observatórios de turismo pelo Brasil foi estabelecido para rodadas de debates referentes a: (a) readequação do formulário base para usos mais assertivos dos resultados, o que ocasionou no ajuste, na remoção e na adição de determinadas questões e blocos de perguntas; (b) definição de estratégia de coleta e replicação da chamada para pesquisa, a publicação de postagens nas redes sociais e em grupos de mensagens em diferentes regiões do Brasil e em perfis distintos de público-alvo; e (c) monitoramento do fluxo de respostas por Unidade Federativa para reposicionamento de esforços e atingimento de amostra mínima por localidade.

A estrutura do formulário, apesar de acompanhar os mesmos blocos de perguntas da pesquisa de 2018, as adaptações e ajustes supracitados permitiram um melhor fluxo para o respondente e uma leitura mais ampla sobre quem está respondendo o questionário. A maior inovação do formulário anterior foi mantida, que foram as perguntas relacionadas aos fatores impeditivos para a prática do uso recreativo e utilitário da bicicleta, que permitiu compreender mais sobre a demanda potencial e reprimida da atividade no Brasil – ao invés de simplesmente desconsiderar interessados que se dispuseram a responder a pesquisa. Para esta edição, a principal inserção foi o levantamento sobre o perfil de consumo de bicicletas e a forma como configura a bicicleta para realização das cicloviajagens. O diagrama a seguir expõe o encadeamento dos blocos de pergunta e as respectivas ramificações de acordo com afirmativas e negativas às perguntas-chave do questionário.



A plataforma gratuita Google Formulário foi definida e utilizada como ferramenta para a coleta de dados por sua facilidade de construção compartilhada por múltiplos usuários e de visualização automatizada das respostas durante a aplicação da pesquisa. Após o período de aplicação, o software SPSS foi utilizado para tratamento e análise dos dados, permitindo a composição do conteúdo base e diagramação do presente relatório. Assim como na edição anterior, pela ausência de informações exatas – ou mesmo estimadas – sobre o quantitativo de pessoas que viajam pelo Brasil utilizando a bicicleta como principal modo de transporte, Richardson (1999) foi utilizado como base para se atingir a confiabilidade estatística do universo amostral.

O período de coleta ficou aberto entre 25 de Agosto de 2025 e 06 de Março de 2026, obtendo 1719 respostas. Deste total, 31 respostas foram invalidadas por duplicidades e/ou por conterem inconsistências no seu preenchimento – resultando um quantitativo final de 1688 respostas válidas para a pesquisa. Esta amostra possui representatividade nacional na sua distribuição pelo território e apresenta um erro máximo de 3%, com um nível de confiança de 95%.

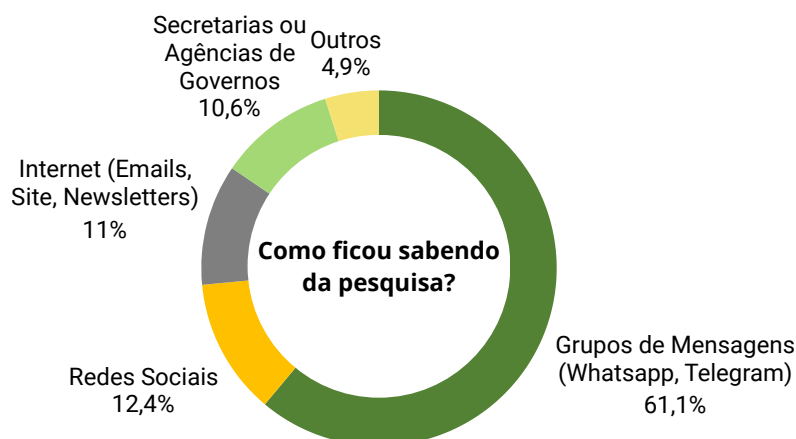
1.4. ESTRUTURA DO RELATÓRIO

Para melhor apresentação e disposição dos resultados, o presente Relatório Geral se divide em quatro partes, além do Sumário Executivo anteriormente exposto. O “Capítulo 1 – Introdução” e o “Capítulo 4 – Considerações finais” e referências possuem a função de orientar a leitura do documento e conduzir os encaminhamentos e desdobramentos da pesquisa. Por sua vez, o “Capítulo 2 – Dados gerais da pesquisa” apresenta todo o universo amostral levantado, estratificando tanto os perfis relacionados ao uso da bicicleta para fins competitivos, recreativos sem pernoite e utilitários, quanto aos fatores impeditivos para estes usos da bicicleta e para a própria realização de ciclovias no Brasil em si. O “Capítulo 3 – Perfil de ciclovias do Brasil 2025” traz a estratificação sobre respondentes que declararam ter realizado uma ou mais ciclovias no Brasil desde 2020, ou seja, com o recorte temporal para o período pós-pandemia do coronavírus.

2. DADOS GERAIS DA PESQUISA

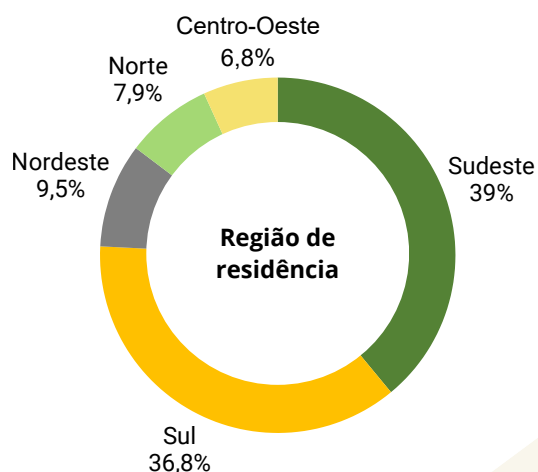
Caminho da Fé (SP/MG) Acervo: Associação dos Amigos do Caminho da Fé

Para compreender os canais de comunicação de maior efetividade com o público-alvo, inicia-se a apresentação dos dados gerais da pesquisa Cicloturistas do Brasil 2025 com os resultados agregados em 5 categorias sobre como os respondentes ficaram sabendo da pesquisa. Por meio de diferentes redes de contatos dos parceiros da pesquisa, o questionário foi compartilhado em diversas plataformas, com ênfase nas redes sociais (em especial, o Instagram) e nos grupos de mensagem temáticos sobre cicloturismo e usos de bicicleta no geral.



2.1. PERFIL SOCIODEMOGRÁFICO GERAL

Os dados referentes a esta seção indicam o perfil sociodemográfico da totalidade (n = 1688) dos respondentes, abrangendo tanto os cicloviajantes quanto os não-cicloviajantes. As informações sobre o perfil sociodemográfico específico dos cicloviajantes se encontram na Parte 3 deste Relatório Geral.

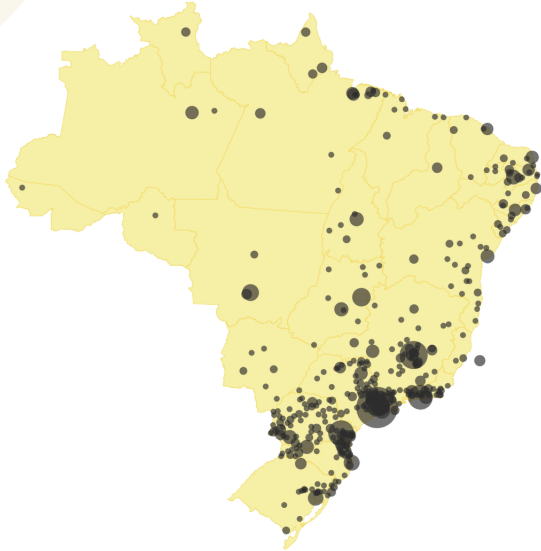


Unidades Federativas de Residência:

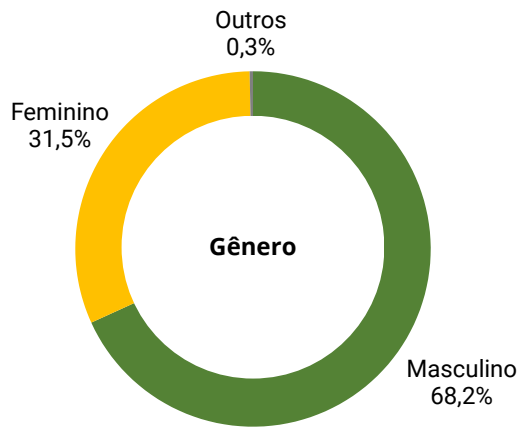
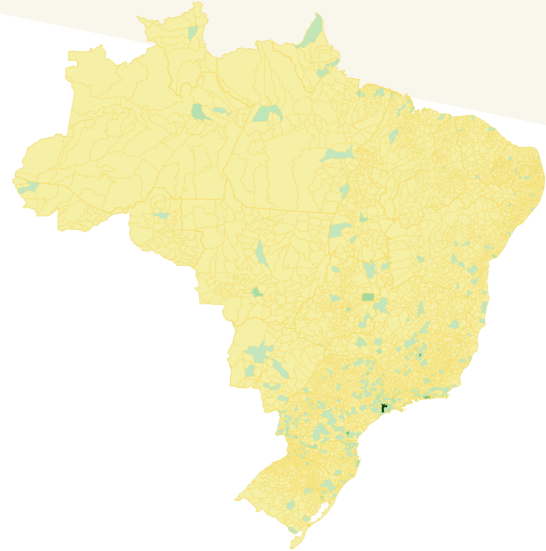
UF	%	UF	%	UF	%
1 PR	26,48%	10 CE	2,78%	19 ES	0,59%
2 SP	21,98%	11 AP	1,95%	20 PB	0,30%
3 MG	9,00%	12 TO	1,66%	21 MA	0,30%
4 RJ	7,46%	13 GO	1,60%	22 AL	0,30%
5 SC	5,21%	14 DF	1,30%	23 AC	0,24%
6 RS	5,09%	15 MS	1,01%	24 SE	0,24%
7 BA	4,03%	16 AM	0,83%	25 RR	0,18%
8 PA	2,96%	17 RN	0,83%	26 RO	0,12%
9 MT	2,84%	18 PE	0,65%	27 PI	0,06%

Municípios de Residência:

Distribuição geográfica dos respondentes:



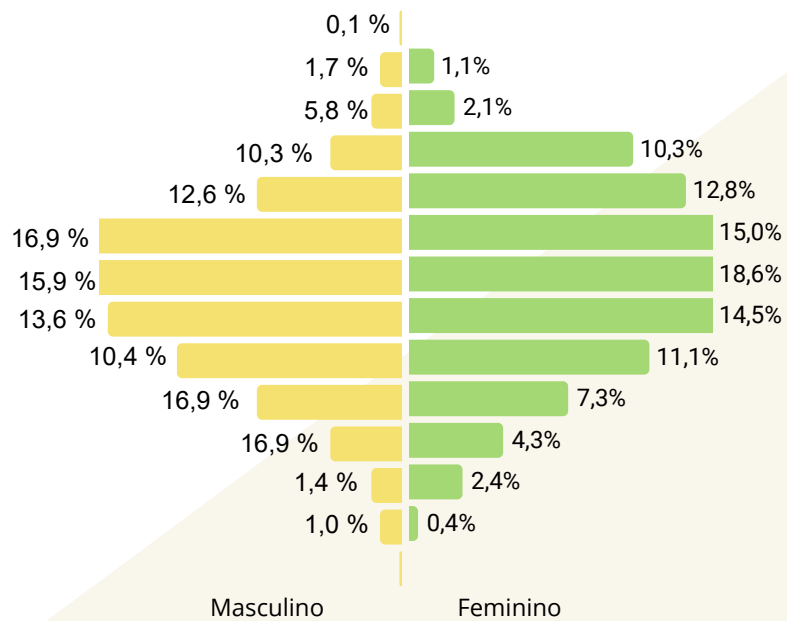
Densidade demográfica brasileira (hab/km²):

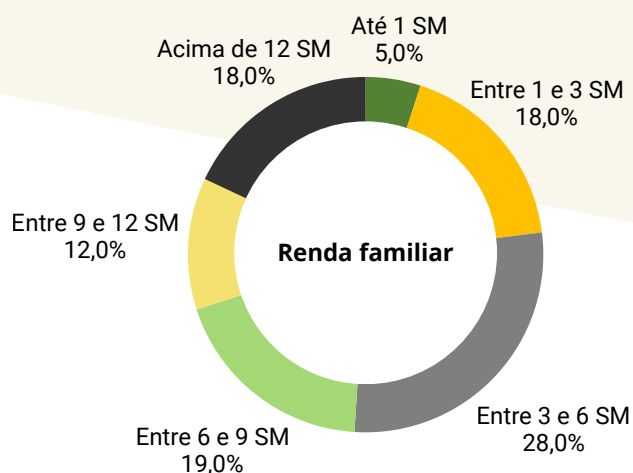
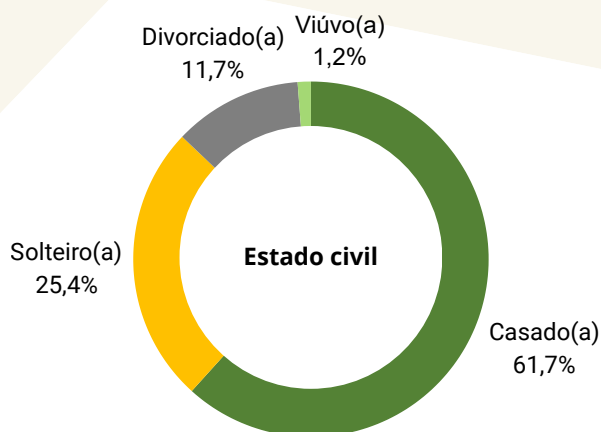


Faixa etária (%)

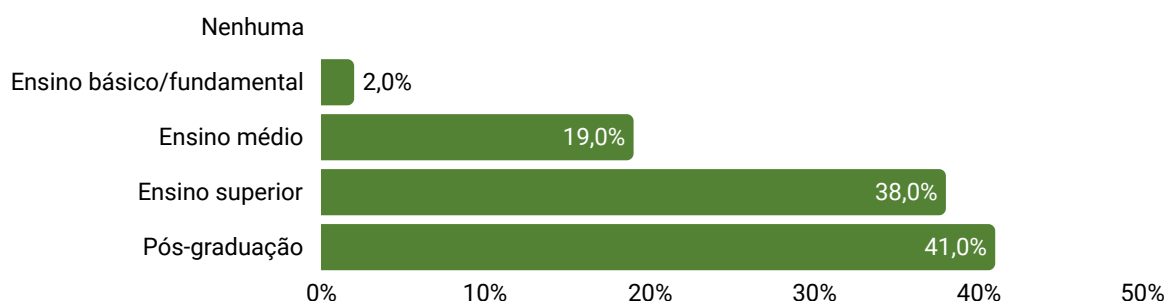
Mais de 75 anos	0,2
70 a 74 anos	1,5
65 a 69 anos	4,6
60 a 64 anos	10,3
55 a 59 anos	12,6
50 a 54 anos	15,6
45 a 49 anos	17,5
40 a 44 anos	13,8
35 a 39 anos	10,7
30 a 34 anos	6,9
25 a 29 anos	3,8
20 a 24 anos	1,7
15 a 19 anos	0,8
Até 14 anos	0,1

Pirâmide Etária (% do gênero)



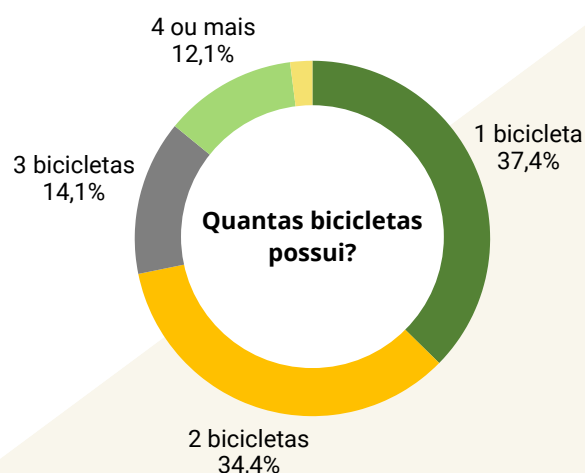


Escolaridade

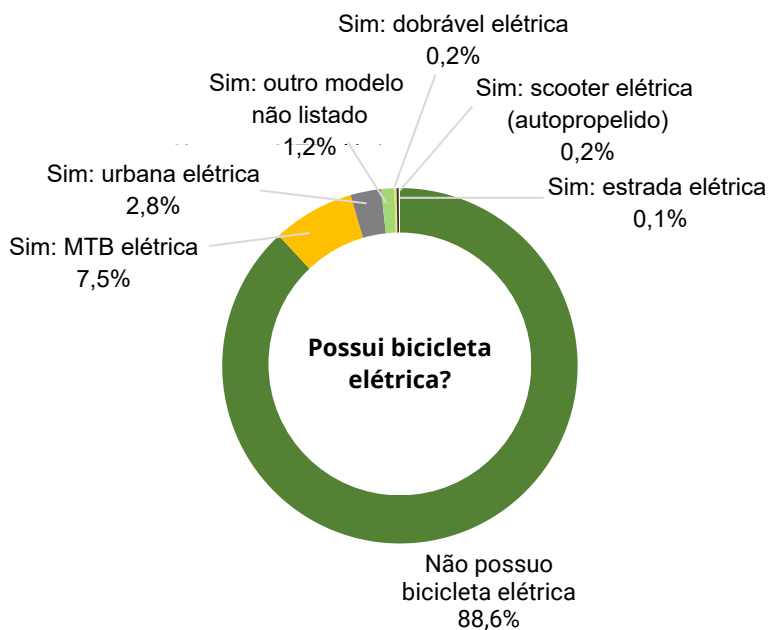
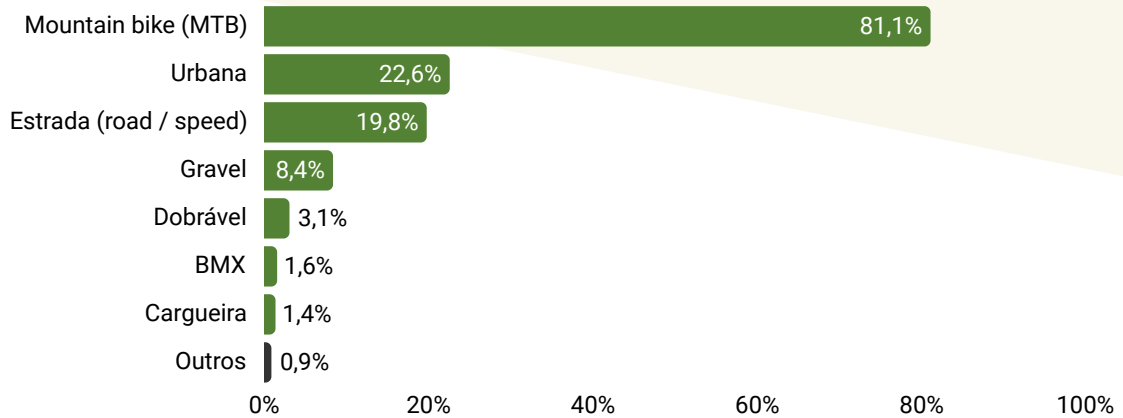


2.2. CONSUMO DE BICICLETAS

Novidade no questionário, este bloco de perguntas foi inspirado na pesquisa Perfil do Ciclista de Montanha no Brasil (Ciclotrilhas Floripa, 2020) e tem o objetivo de compreender o comportamento dos respondentes em relação ao consumo e propriedade de bicicletas. Este tipo de informação evidencia a relação que ciclistas possuem com os diferentes modelos de bicicleta disponíveis no mercado. A maioria dos respondentes possui entre 1 e 2 bicicletas — faixas que juntas representam 71,9% do total. Já 12,0% dos respondentes possuem 4 ou mais bicicletas, evidenciando um segmento de ciclistas com alto grau de envolvimento e consumo. Combinado ao fato de que 30,7% dos respondentes possuem Mountain bike junto com ao menos um outro tipo de bicicleta — dado detalhado na questão seguinte —, o perfil que emerge é de um público que não apenas pedala, mas diversifica suas aquisições de acordo com os diferentes contextos de uso: trilha, estrada, cidade e cicloturismo.



Quais são os tipos de bicicleta que possui?



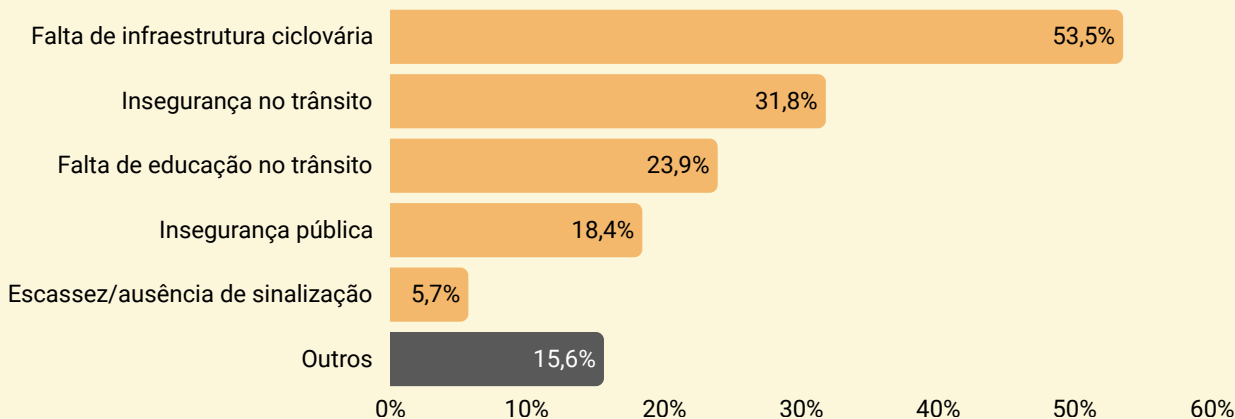
2.3. USO PARA FINS UTILITÁRIOS - MOBILIDADE URBANA

Entende-se a motivação utilitária do uso da bicicleta como os deslocamentos feitos com este modo de transporte para trabalho, estudos, compras e até mesmo para locais e estabelecimentos de lazer e entretenimento. São os deslocamentos realizados no dia a dia de seus praticantes e não relacionados diretamente ao uso recreacional ou competitivo. Esta seção traduz a relação que os respondentes da pesquisa possuem no âmbito da mobilidade urbana, como um termômetro de uso da bicicleta em seu cotidiano.



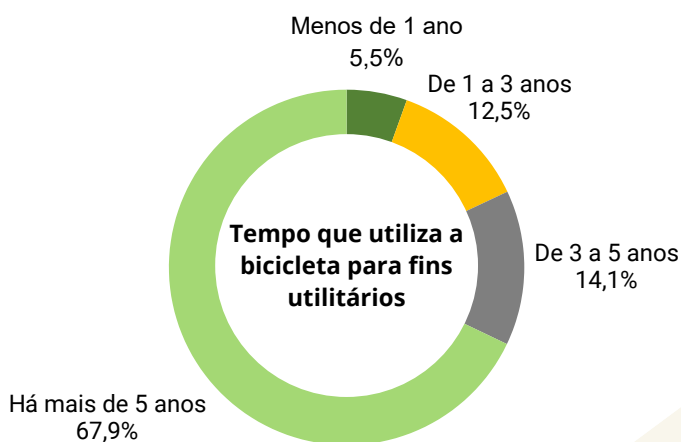
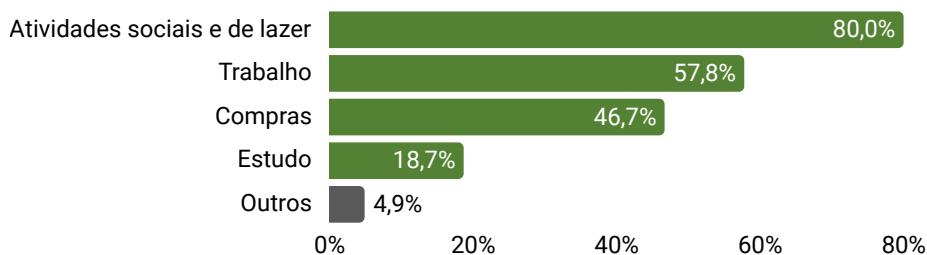
Não utiliza a bicicleta para fins utilitários: n = 777 (46%)

Fatores impeditivos para uso de bicicleta no cotidiano

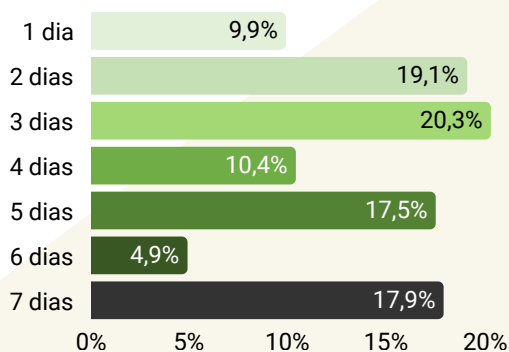


Utiliza a bicicleta para fins utilitários: n = 911 (54%)

Motivação de uso da bicicleta no cotidiano

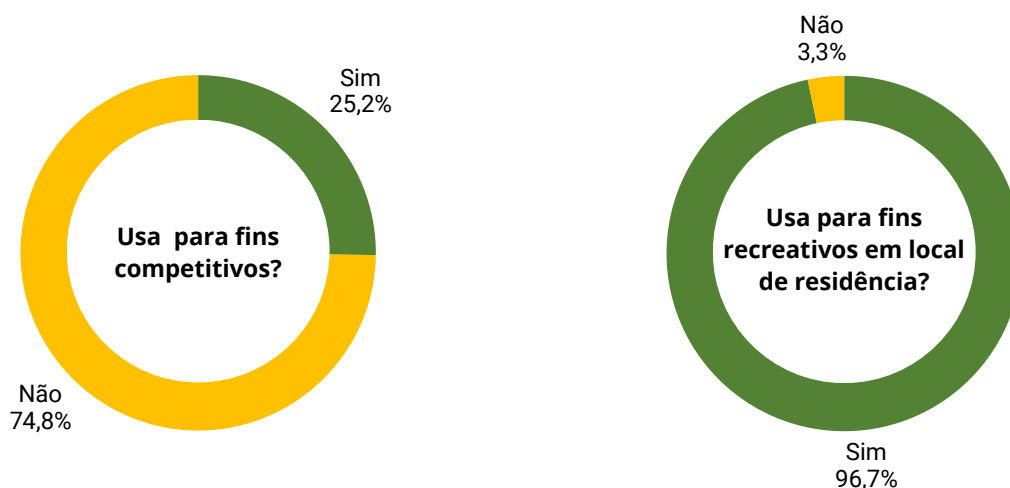


Dias por semana que usa bicicleta utilitariamente



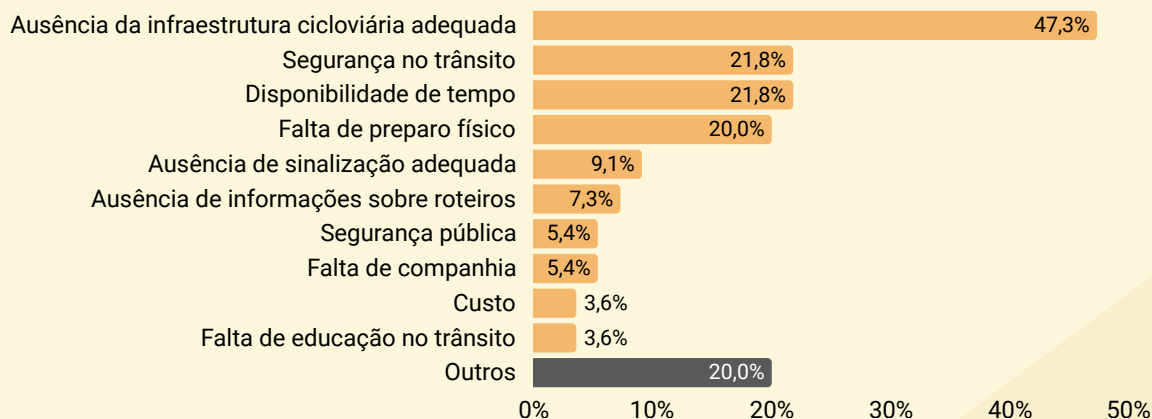
2.4. USO COMPETITIVO E RECREATIVO

Esta seção apresenta as relações de uso não utilitário da bicicleta no cotidiano do respondente, possibilitando investigar perfis de passeios de cicloturismo sem pernoite no local de residência ou em locais que visita.



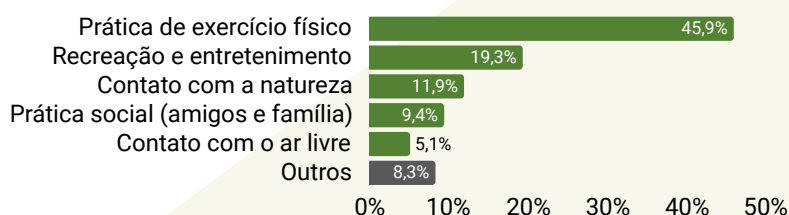
Não realiza passeios na região de residência: n = 55 (3,3%)

Fatores impeditivos para uso recreativo na região de residência

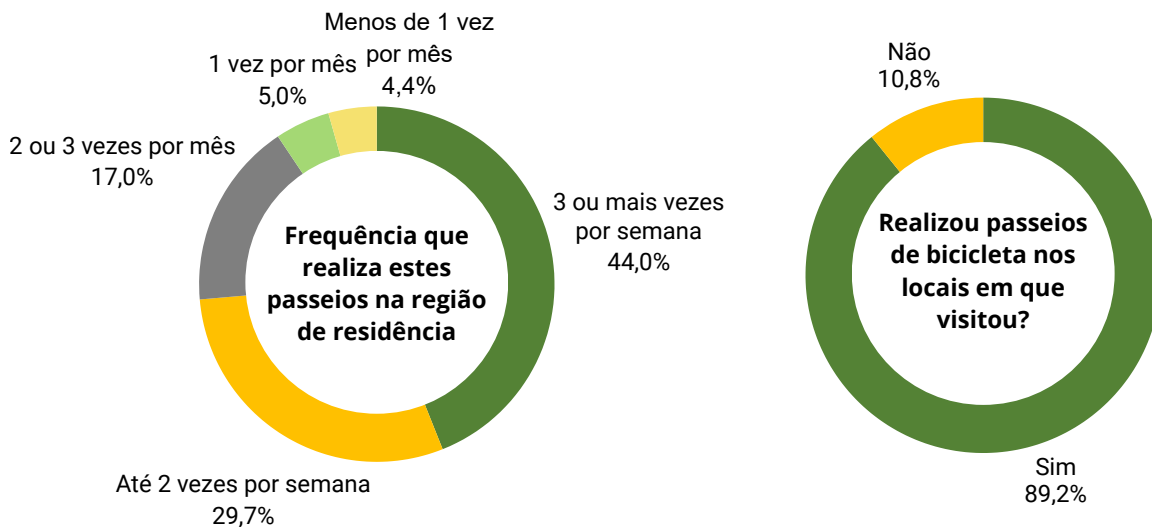
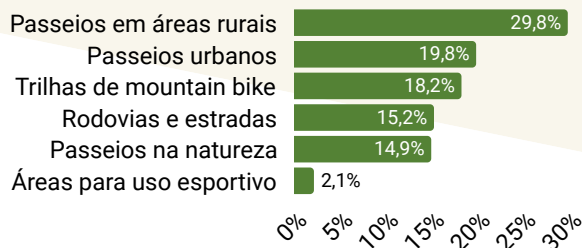


Perfil do uso recreativo nas regiões de residência: n = 1633 (96,7%)

Motivação dos passeios na região de residência

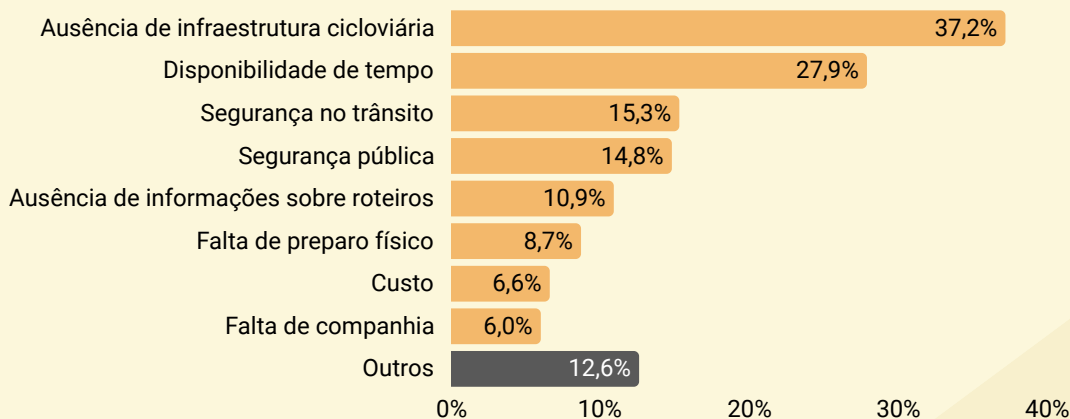


Perfil predominante dos passeios



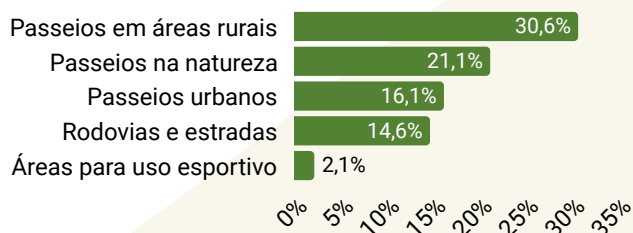
Não realizou passeios nos locais em que visitou: n = 183 (10,8%)

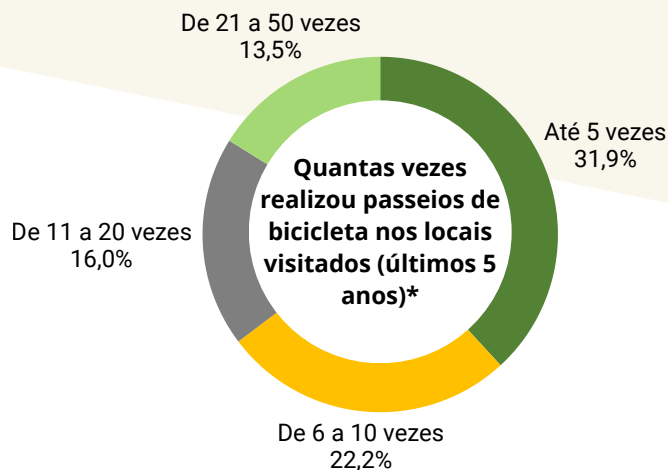
Fatores impeditivos para uso recreativo nos locais visitados



Perfil do uso recreativo nos locais em que visita: n = 1505 (89,2%)

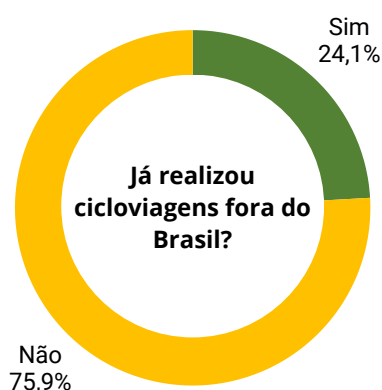
Perfil predominante dos passeios





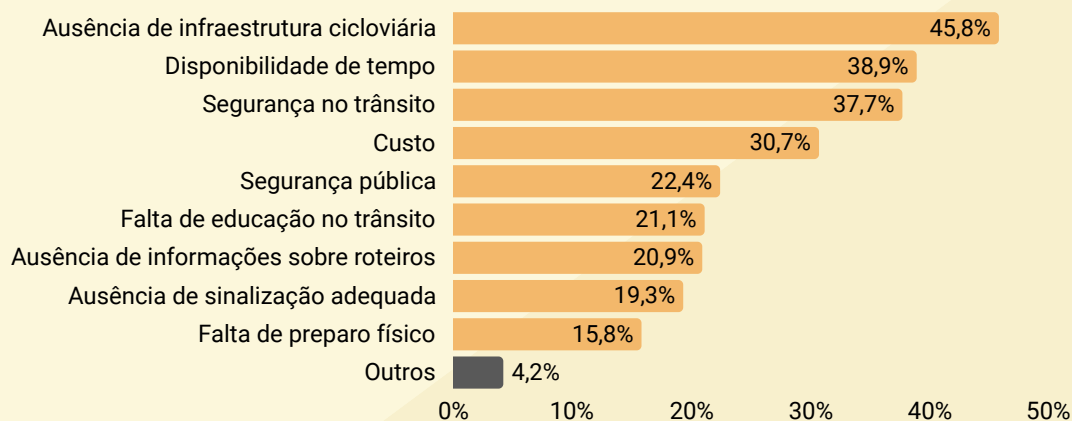
2.5. USO DA BICICLETA PARA CICLOVIAGENS E DEMANDA REPRIMIDA

O termo cicloviamagem é utilizado neste contexto para simplificar a nomenclatura de viagens com pernoites possuindo a bicicleta como principal modo de transporte. Para se obter dados atualizados sobre hábitos e preferências dos respondentes, foram aceitas apenas as respostas de quem declarou ter realizado uma ou mais cicloviamagens no período de cinco anos anteriores à pesquisa.



Não realizou cicloviamagens no Brasil nos últimos 5 anos: n = 817 (48,4%)

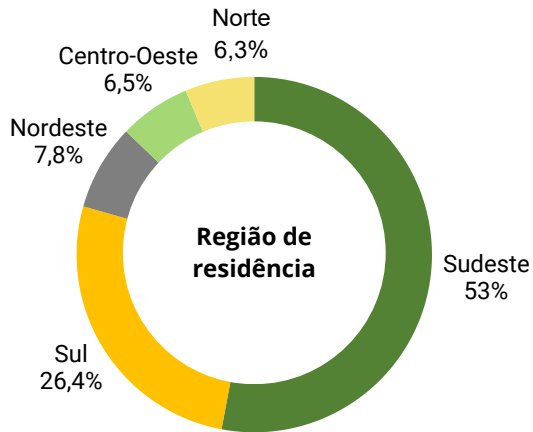
Fatores impeditivos para realizar cicloviamagens no Brasil



3. PERFIL DE CICLOVIAJANTES DO BRASIL 2025

Rota de Ciclismo e TLC Vale dos Sertões (PB) Acervo: Elisângela Sousa

3.1. PERFIL SOCIODEMOGRÁFICO DE CICLOVIAJANTES

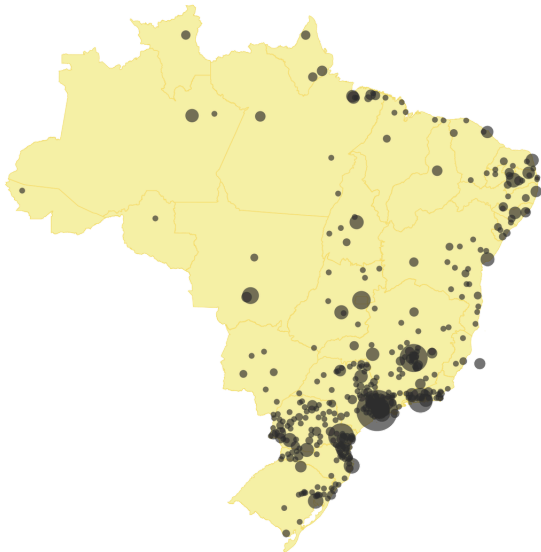


Unidades Federativas de Residência:

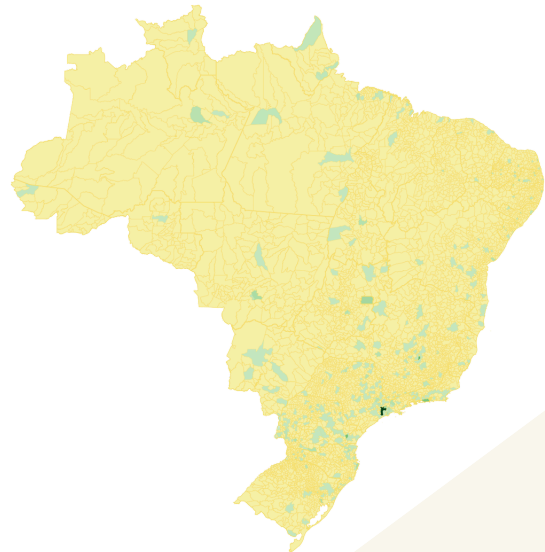
UF	%	UF	%	UF	%
1 SP	31,80%	10 DF	1,84%	19 PE	0,69%
2 PR	15,73%	11 TO	1,49%	20 AL	0,57%
3 MG	12,63%	12 GO	1,49%	21 SE	0,46%
4 RJ	7,58%	13 CE	1,26%	22 PB	0,46%
5 SC	6,31%	14 AP	1,15%	23 MA	0,46%
6 RS	4,36%	15 RN	0,92%	24 RR	0,34%
7 PA	2,87%	16 MS	0,92%	25 RO	0,11%
8 BA	2,41%	17 ES	0,92%	26 PI	0,11%
9 MT	2,07%	18 AM	0,92%	27 AC	0,11%

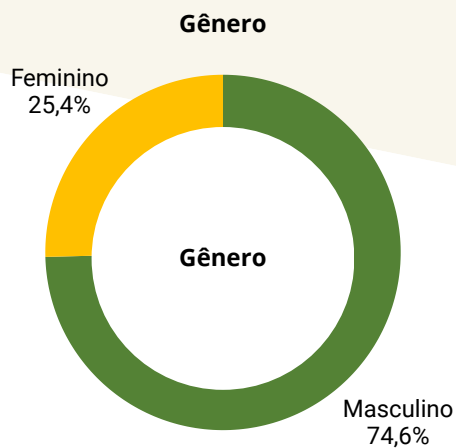
Municípios de Residência:

Distribuição geográfica dos respondentes:



Densidade demográfica brasileira (hab/km²):

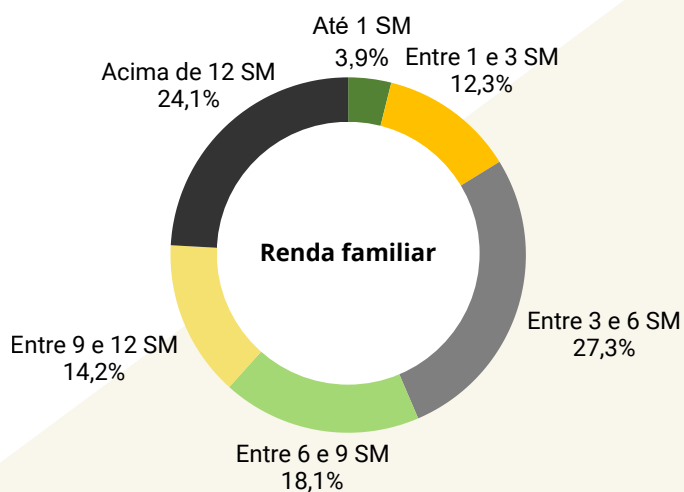
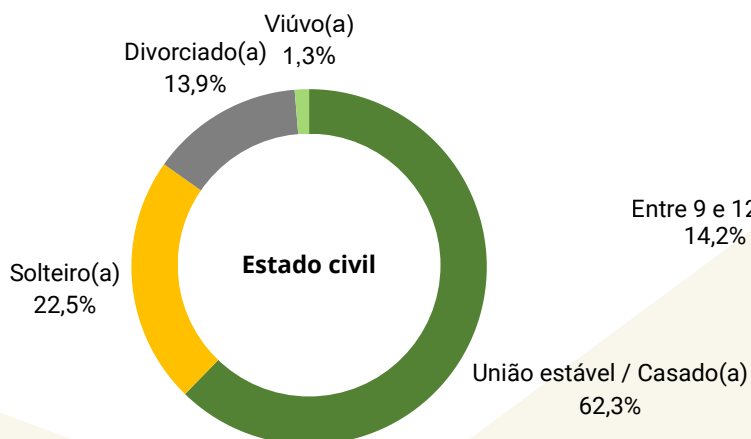
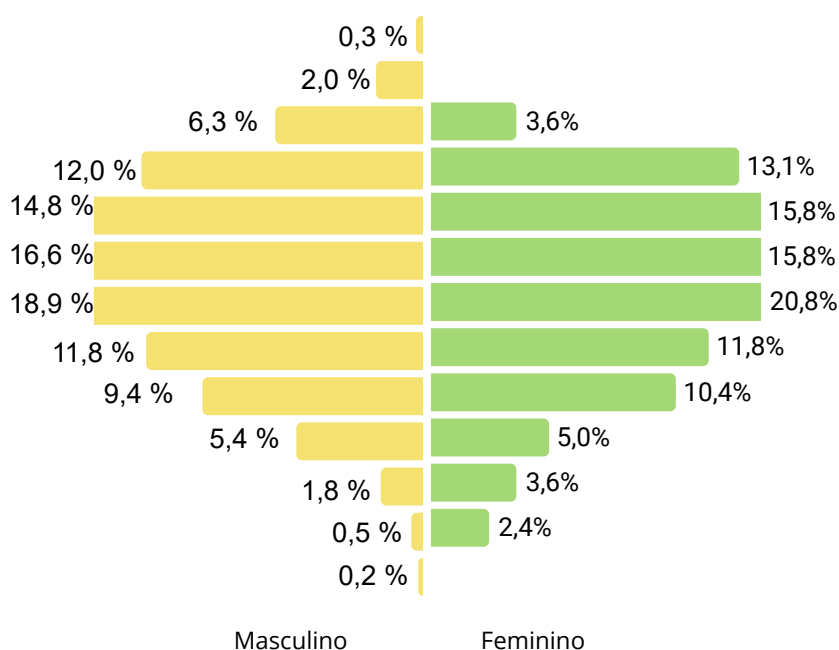




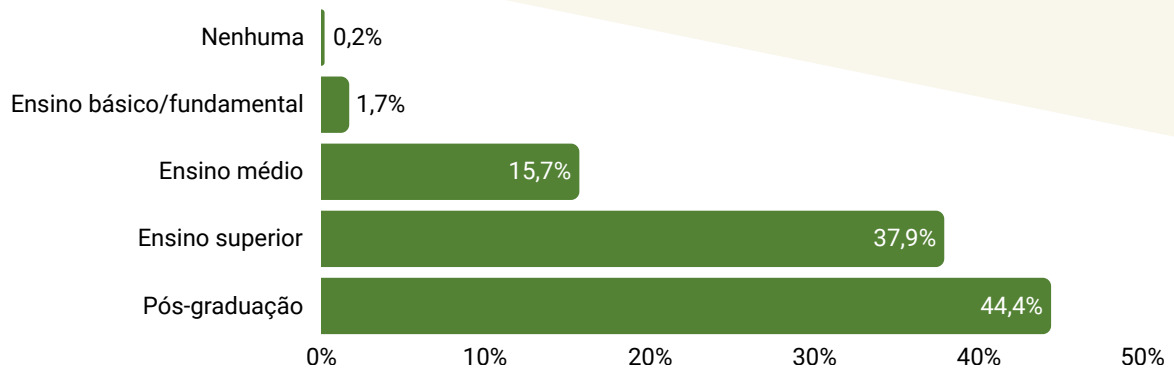
Faixa Etária (% do total)

Mais de 75 anos	0,2
70 a 74 anos	1,5
65 a 69 anos	5,6
60 a 64 anos	12,3
55 a 59 anos	15,0
50 a 54 anos	16,4
45 a 49 anos	19,4
40 a 44 anos	11,8
35 a 39 anos	9,6
30 a 34 anos	5,3
25 a 29 anos	2,3
20 a 24 anos	0,3
15 a 19 anos	0,1
Até 14 anos	0,0

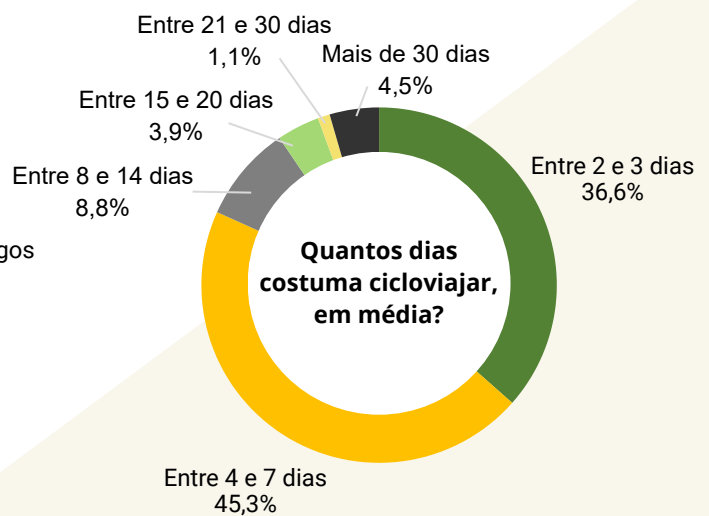
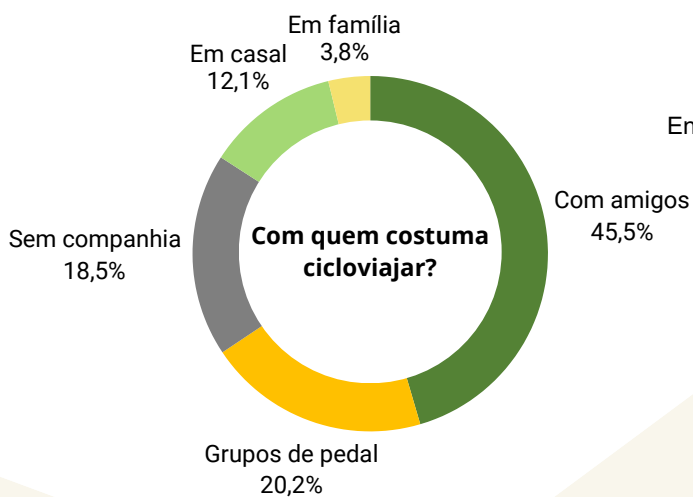
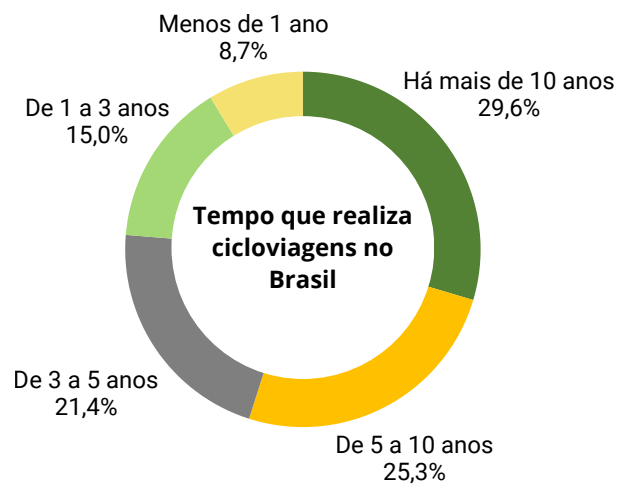
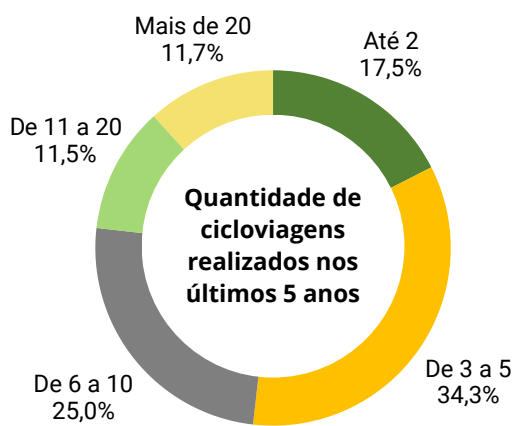
Pirâmide Etária (% do gênero)

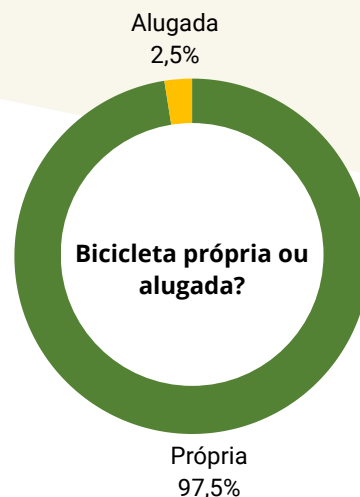
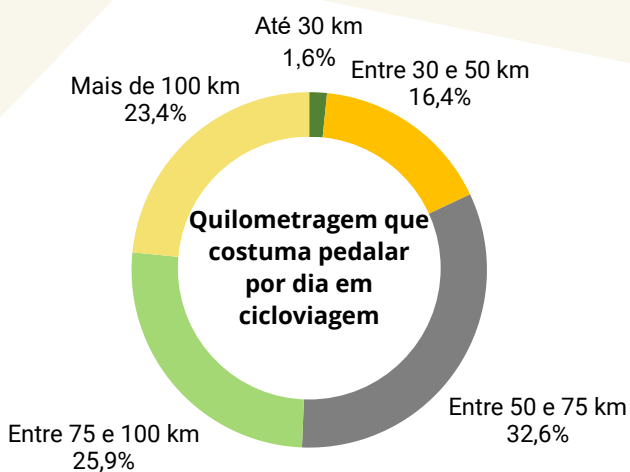


Escolaridade

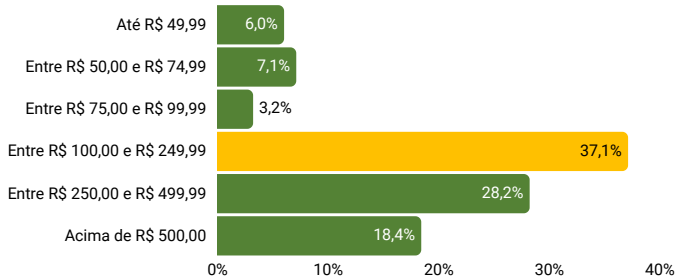


3.2. HÁBITOS GERAIS DE CICLOVIAGEM



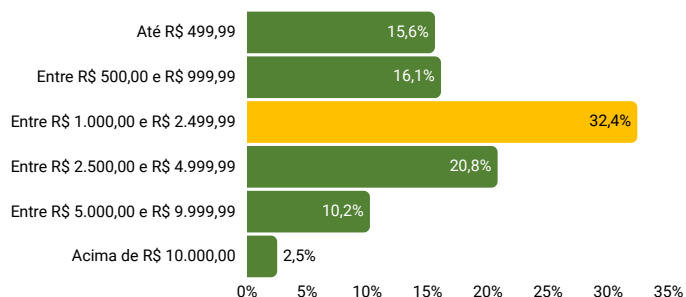


Média de gastos DIÁRIOS (R\$) por cicloviamagem



Média: R\$ 268,81
 Mediana: R\$ 200,00
 Moda: R\$ 200,00
 Desvio padrão: R\$ 247,67

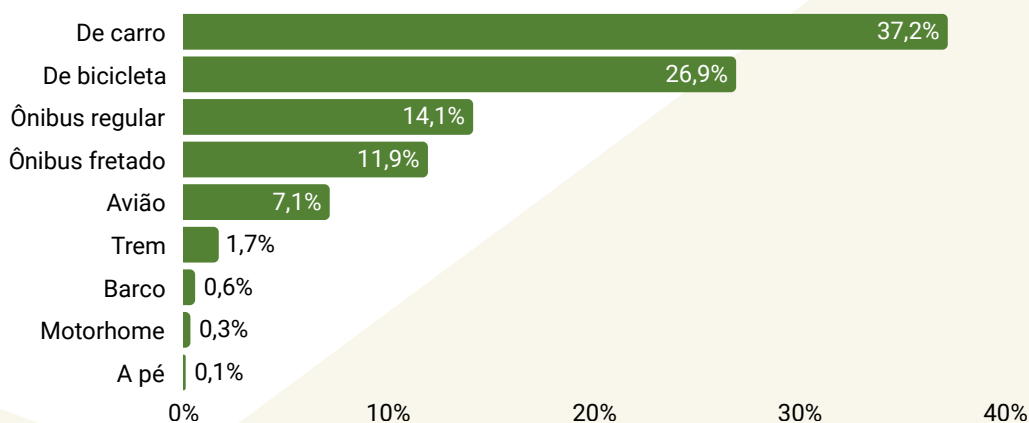
Média de gastos TOTAIS (R\$) por cicloviamagem



Média: R\$ 2.304,53,
 Mediana: R\$ 1.500,00
 Moda (bimodal): R\$ 1.000,00 e R\$ 2.000,00
 Desvio padrão: R\$ 2.907,59

A expressiva diferença entre média e mediana em ambas as questões — especialmente nos gastos totais (R\$ 2.304,53 vs R\$ 1.500,00) — evidencia a assimetria da distribuição, com uma minoria de cicloturistas realizando viagens de custo mais alto que puxam a média para cima e uma a moda bimodal, ou seja, existem dois valores dominantes: R\$ 1.000,00 e R\$ 2.000,00, que aparecem com a mesma frequência entre os respondentes, revelando dois perfis distintos de viagem. A média de R\$ 2.304,53 é mais alta que a mediana porque uma parcela dos respondentes realiza viagens de alto custo — expedições longas ou com hospedagem premium. O desvio padrão de R\$ 2.907,59 nos gastos totais confirma a heterogeneidade do perfil de gastos totais por viagem.

Modo de locomoção até o ponto de partida da cicloviamagem



Rotas ou destinos visitados julgados como mais importantes

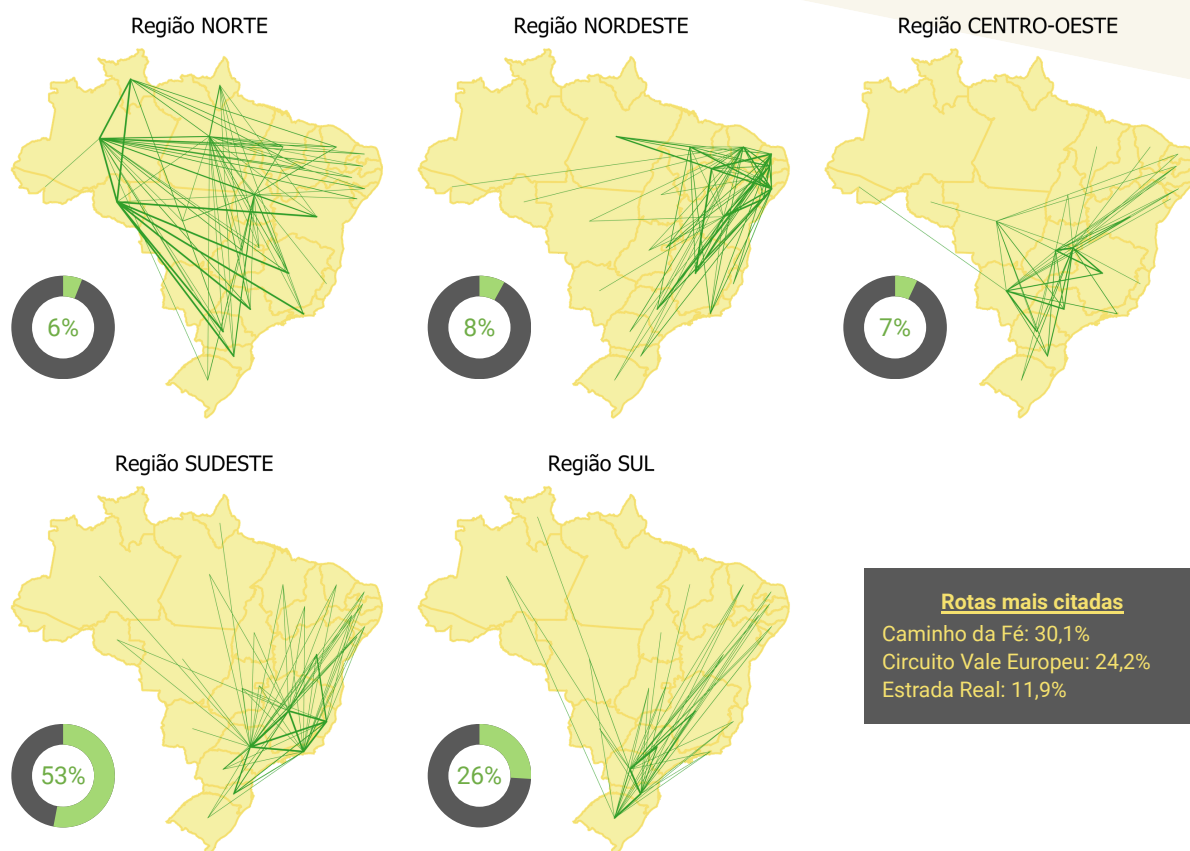
Para este tópico, os respondentes tiveram espaço para declarar quais rotas de cicloturismo ou destinos que visitou no período de cinco anos antecedentes à pesquisa (2020-2025), ou aqueles que julgassem mais importantes. Ao assimilar o local de residência dos respondentes às rotas e destinos com sua(s) respectiva(s) Unidades Federativas (UF) envolvidas, foi possível gerar uma Matriz Origem/Destino (O/D) e mapas de fluxos por macrorregião brasileira.

A Matriz O/D contém a frequência de viagens declaradas para cada UF de Destino (em verde) em relação ao total de respondentes por UF de Origem (em amarelo). Denota-se a alta frequência dentro das próprias macrorregiões e a representatividade das regiões Sul e Sudeste para todas as outras.

Matriz de ORIGEM e DESTINO para ciclovias no Brasil

		NORTE						NORDESTE						CENTRO-OESTE				SUDESTE				SUL							
		AC	AM	AP	PA	RO	RR	TO	AL	BA	CE	MA	PB	PE	PI	RN	SE	DF	GO	MS	MT	ES	MG	RJ	SP	PR	RS	SC	
NORTE	AC	1,00																											
	AM	0,13	1,00															0,13	0,25	0,13	0,13		0,38		0,38	0,13	0,13	0,13	
	AP			1,00	0,50	0,38	0,38	0,25											0,20					0,10	0,10	0,20			0,20
	PA			0,16	0,96														0,08	0,08				0,40	0,16	0,40			0,25
	RO		1,00			1,00																	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00		1,00
	RR		1,00			1,00						0,33	0,33			0,33												0,33	
NORDESTE	TO		0,08		0,15	0,09		1,00	0,15	0,23	0,23	0,23					0,09	0,08	0,38		0,31		0,23	0,08	0,15	0,08	0,31	0,46	
	AL				0,80				1,00	0,80	0,80	0,80	0,60	1,00	0,80	0,40	1,00					0,40	0,40	0,40	0,40			0,20	
	BA								0,09	0,95	0,10	0,09	0,09	0,09	0,09		0,29		0,09	0,10	0,10		0,24	0,10		0,09	0,14	0,10	
	CE		0,09			0,09		0,09	0,09	0,09	1,00							0,27	0,09		0,09			0,27	0,09	0,36	0,09	0,18	
	MA				0,50						1,00												0,25	0,25	0,25				
	PB				0,25					0,50	0,50	0,50	0,25	1,00	0,75	0,25	1,00	0,50				0,25	0,25		0,25				
	PE							0,17	0,67	0,50		0,17	0,50	0,83	0,17	0,50	0,33	0,33	0,17				0,33		0,67				
CENTRO-OESTE	PI														1,00							1,00							
	RN				0,13				0,13	0,13	0,13	0,13	1,00	0,63	0,25	0,88	0,25	0,25				0,38	0,25	0,25					
	SE							0,50	1,00				0,25			0,75		0,75				0,25	0,25	0,25				0,25	
	DF							0,13	0,13	0,25	0,19	0,19	0,05			0,13		0,75	0,81			0,13	0,75	0,38	0,44	0,25	0,25	0,56	
	GO							0,08	0,23				0,08	0,08				0,15	1,00				0,69	0,31	0,08	0,08	0,31		
SUDESTE	MS		0,13													0,13	0,13	0,13	0,75	0,13		0,50	0,25	0,63	0,75		0,38		
	MT					0,09						0,09			0,09			0,09	0,11	0,11	1,00		0,17	0,33	0,17		0,33		
	ES							0,13	0,50				0,13						0,13			1,00	0,75	0,63	0,63	0,13		0,38	
SUL	MG							0,09	0,35	0,35	0,35	0,09	0,35	0,35	0,09	0,35	0,35	0,09	0,09		0,09	0,20	0,95	0,29	0,44	0,07	0,09	0,25	
	RJ							0,06	0,12	0,12	0,12	0,06	0,12	0,12	0,06	0,12	0,12	0,06	0,06		0,06	0,23	0,73	0,89	0,61	0,20	0,12	0,39	
	SP							0,06	0,12	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,07	0,07		0,06	0,69	0,36	0,92	0,28	0,14	0,43	
	PR							0,02	0,08	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,13	0,13		0,41	0,07	0,43	0,82	0,28	0,73	
	RS		0,13						0,11	0,11									0,13	0,08		0,13	0,13	0,13	0,13	0,21	0,92	0,63	
SC								0,25	0,25												0,25	0,25	0,25	0,25	0,38	0,47	1,00		

Mapas de origem e destino por macrorregião



Os mapas ilustram a dinâmica apresentada na matriz de origem e destino, com base na representatividade de cada macrorregião em relação ao universo dos respondentes que declararam ter realizado uma cicloturagem nos últimos cinco anos (2020-2025):

Região Norte: 11,4%;
Região Nordeste: 26,2%;
Região Centro-Oeste: 18,7%;
Região Sudeste: 73,1%;
Região Sul: 56,6%.

Dentre as rotas de cicloturismo mais citadas pelos respondentes, as mesmas três da edição de 2018 se destacaram pela frequência obtida, que são: Caminho da Fé (São Paulo e Minas Gerais), Circuito do Vale Europeu Catarinense (Santa Catarina) e Estrada Real (Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo).

Outras atividades realizadas quando o respondente está em cicloviação

Assim como ocorreu anteriormente, este tópico contou com espaço estruturado para respostas abertas, no qual os respondentes poderiam declarar que outras atividades costumam realizar durante uma cicloviação. Para melhor apresentar estas respostas em formatos mais diretos visualmente, optou-se pela manutenção das análises de conteúdo utilizadas na edição de 2018, as análises de nuvem de palavras e de similitude.

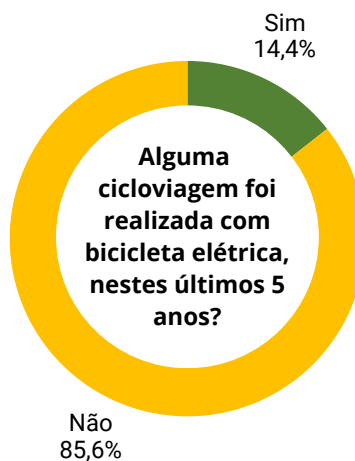
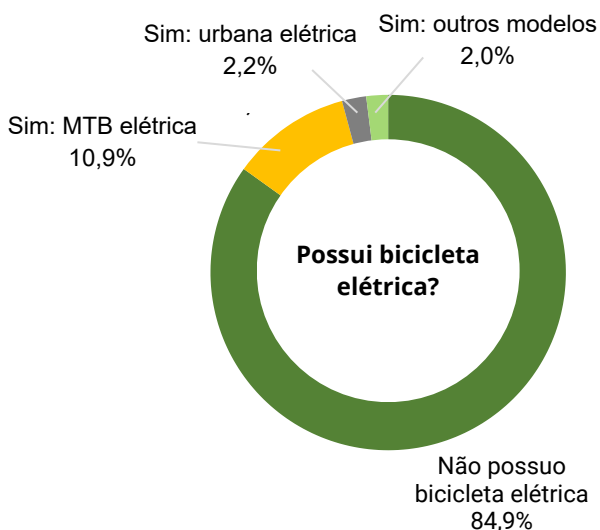
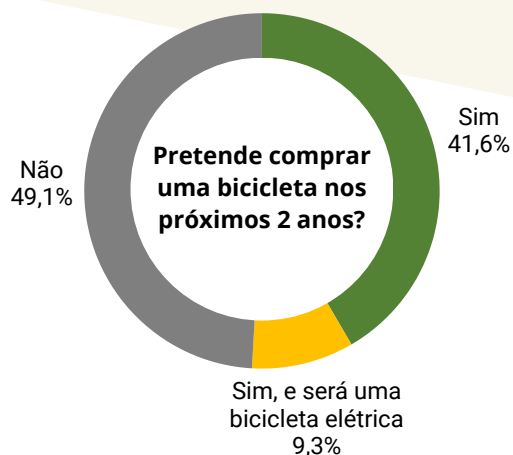
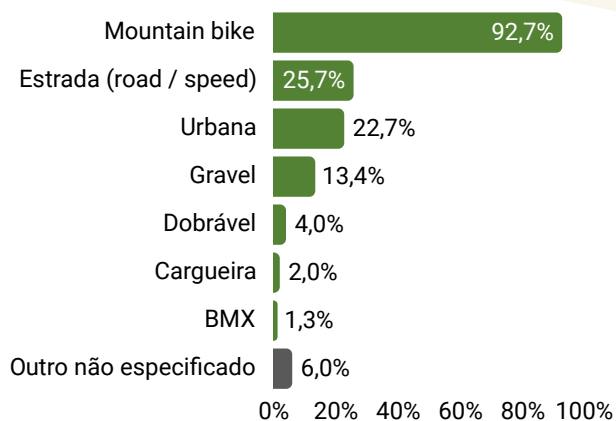
A nuvem de palavras é uma técnica que consiste no agrupamento e organização gráfica de um conjunto de respostas pela frequência em que termos ou palavras aparecem (LEÔNIDAS; MELO, 2018). O único parâmetro definido para esta análise foi o tamanho da palavra diretamente proporcional a sua frequência de repetições entre as respostas, enquanto a coloração se obteve aleatoriamente a partir de uma paleta de cor pré-definida.

Nuvem de palavras

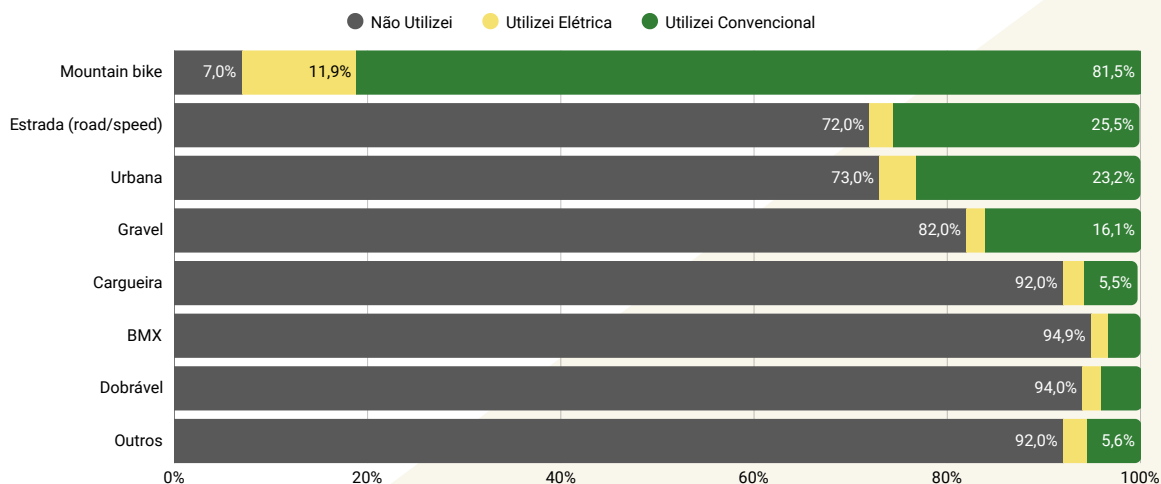


A análise de similitude, por sua vez, fundamenta-se na teoria dos grafos para demonstrar graficamente a interconexão entre as palavras – estabelecidas pela coocorrências identificadas no processamento estatístico das respostas analisadas (CAMARGO; JUSTO, 2013). O conteúdo textual das respostas abertas foi executado no software R por meio do Iramuteq, para facilitação de sua visualização, com recorte para as palavras com frequência maior ou igual a 5.

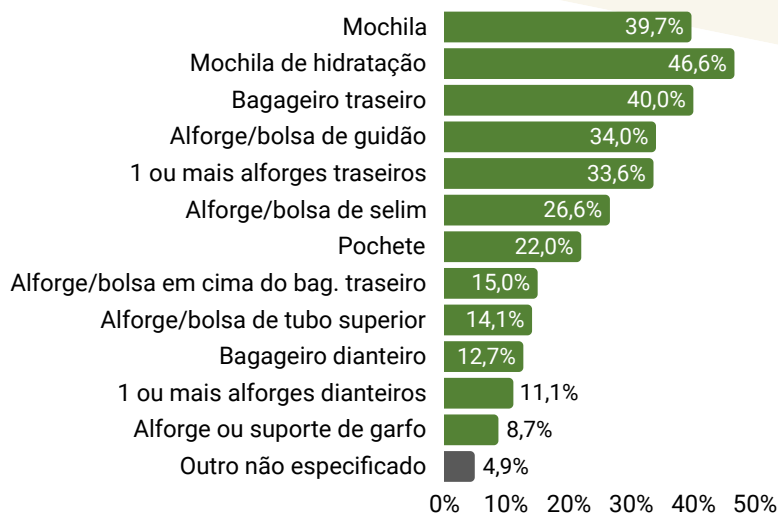
Quais são os tipos de bicicleta que possui?



Quais modelos você utilizou para realizar uma ciclovagem nestes últimos 5 anos?



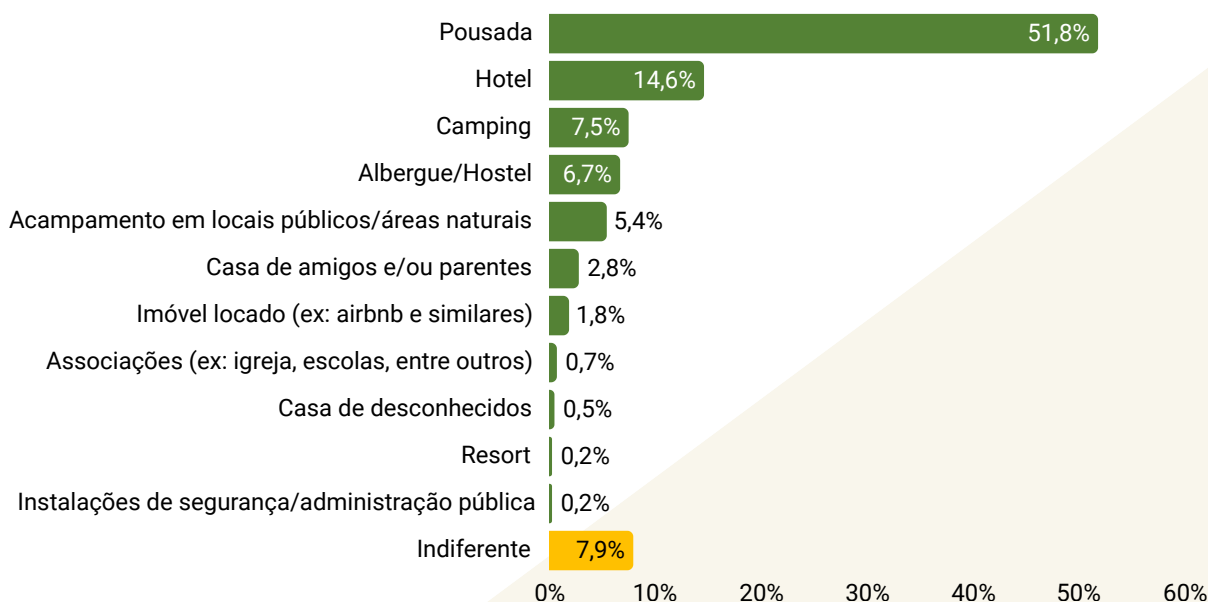
No geral, quais itens compõem a configuração de sua bicicleta para cicloviajens?



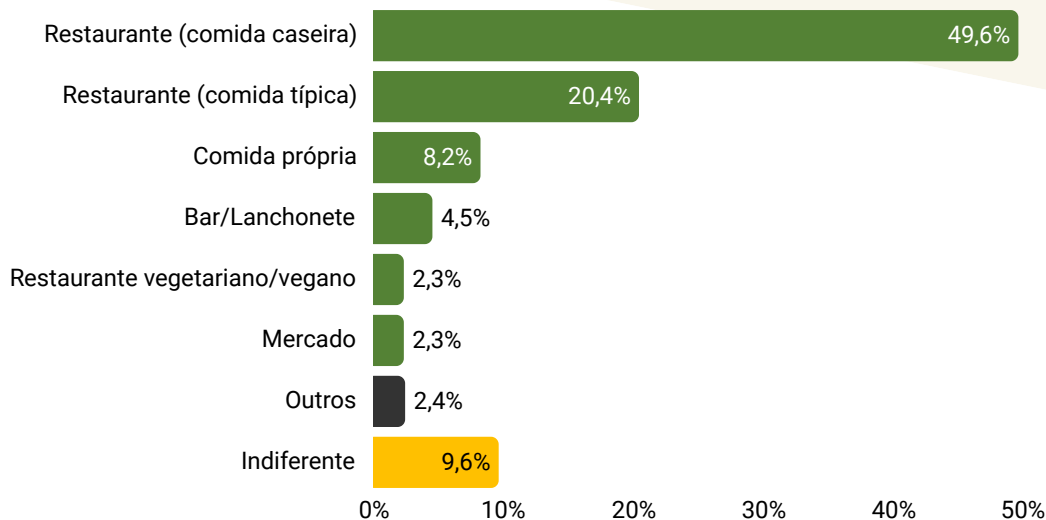
3.4. PREFERÊNCIAS DA CICLOVIAGEM

Na declaração de preferência sobre hospedagem e alimentação, permitiu-se apenas a escolha de uma alternativa. Nas ocasiões em que o respondente selecionou “Outro” e escreveu mais de uma, foi considerada a primeira levantada. Quando o respondente selecionou “Outro” e escreveu que seriam todas ou qualquer uma, considerou-se como “Indiferente”.

Preferência de hospedagem

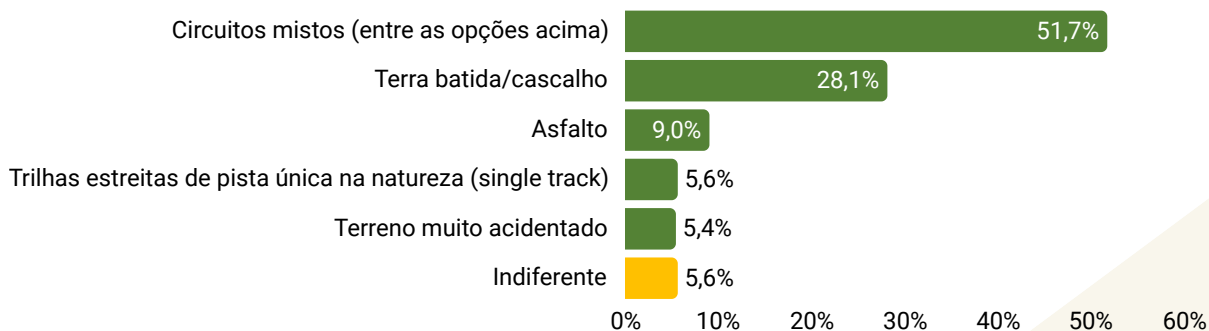


Preferência de alimentação



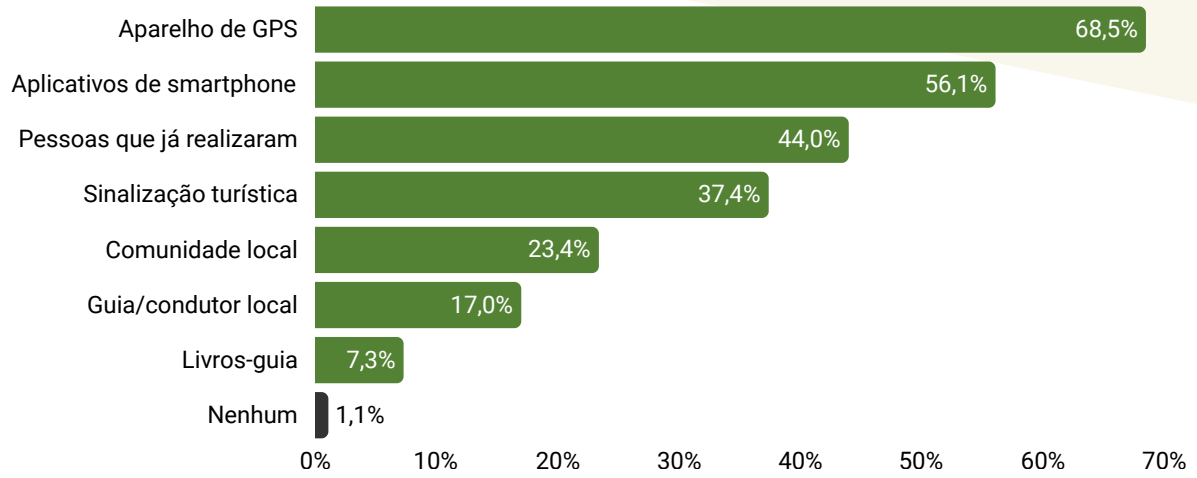
Em relação à preferência de infraestrutura/tipo de pista, seguiu-se o mesmo critério para o item “Indiferente”. Porém, foi possível selecionar mais de uma alternativa de preferência.

Preferência de pista

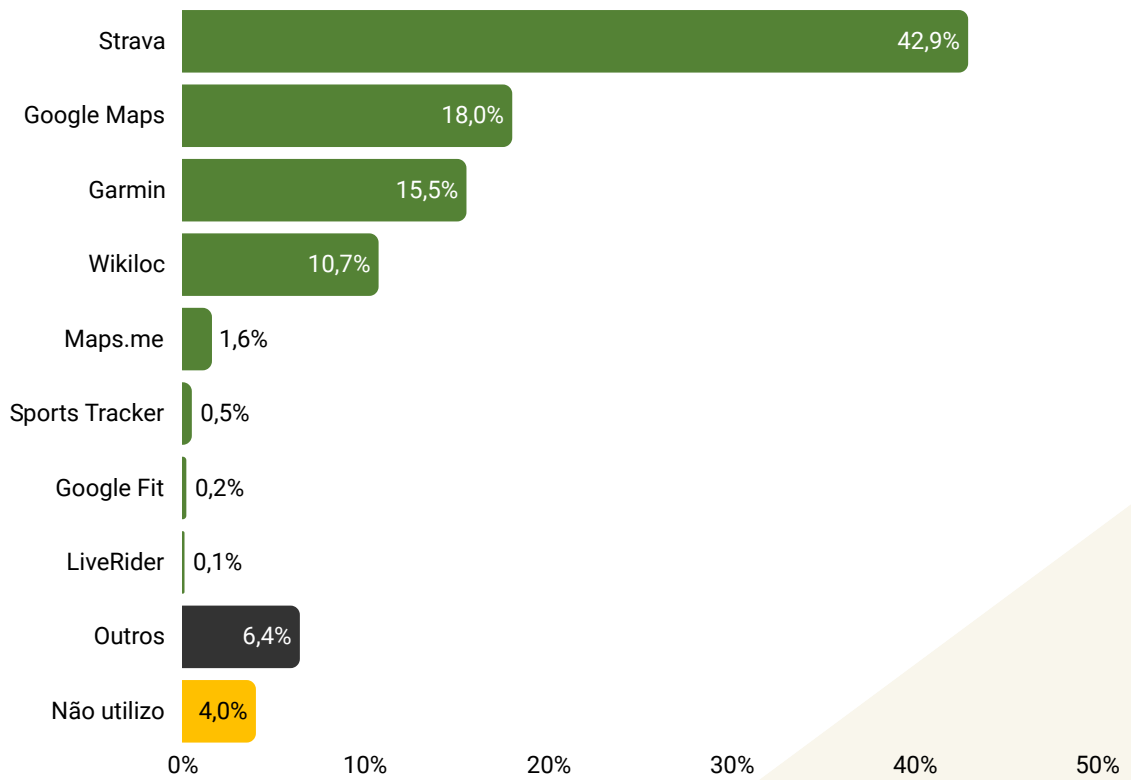


Para levantar o meio de informação preferido pelos cicloviantes para se guiar durante o percurso, possibilitou-se a seleção de mais de uma alternativa. Em seguida, abriu-se o questionamento sobre qual aplicativo mais utiliza.

Preferência de informação



Preferência de aplicativo de smartphone



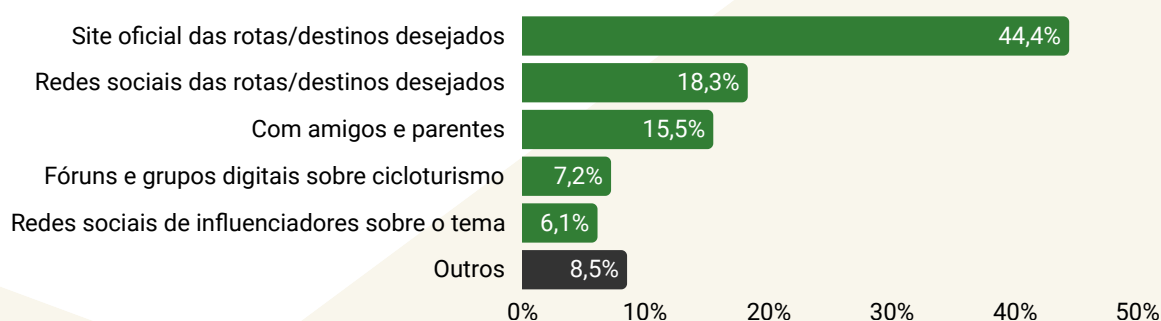
3.5. ORGANIZAÇÃO DA CICLOVIAGEM

Optou-se por realizar três rodadas de perguntas concernente à organização da cicloviamagem. As duas primeiras ajudam a ressaltar as principais preocupações na elaboração e preparação de uma viagem por bicicleta. A terceira pergunta busca entender, ao permitir selecionar apenas uma alternativa, que fontes de informações são mais utilizadas no planejamento.

Como costuma organizar as suas cicloviamagens?	%
Organização própria e autoguiada	59,0%
Organização própria com apoio de conhecidos	38,0%
Agência c/ guia/conductor durante a viagem	12,7%
Agência especializada e autoguiada	7,0%

Motivação para contratação de agência especializada:	SIM	NÃO
Conhecimento do roteiro	51,4%	48,6%
Consertos eventuais	47,2%	52,8%
Reservas de hospedagem	46,5%	53,5%
Equipe e carro de apoio	45,7%	54,3%
Transporte das bagagens	43,4%	56,6%
Pacote completo de determinado circuito	33,3%	66,7%
Companhia para o percurso	32,8%	67,2%
Reservas de serviços relacionados	30,5%	69,5%

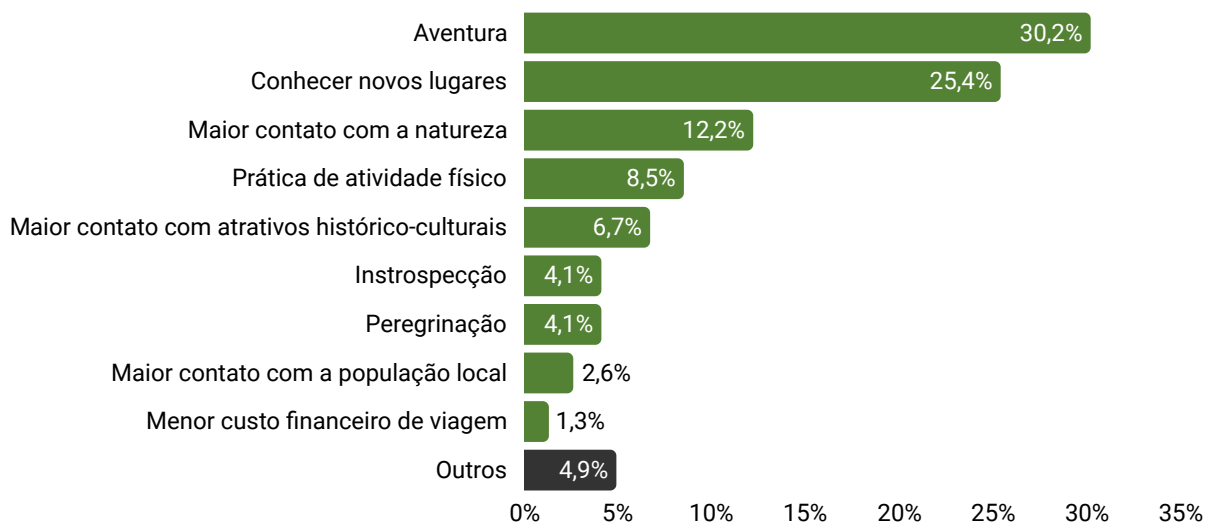
Principal fonte de informação usada para planejar a cicloviamagem



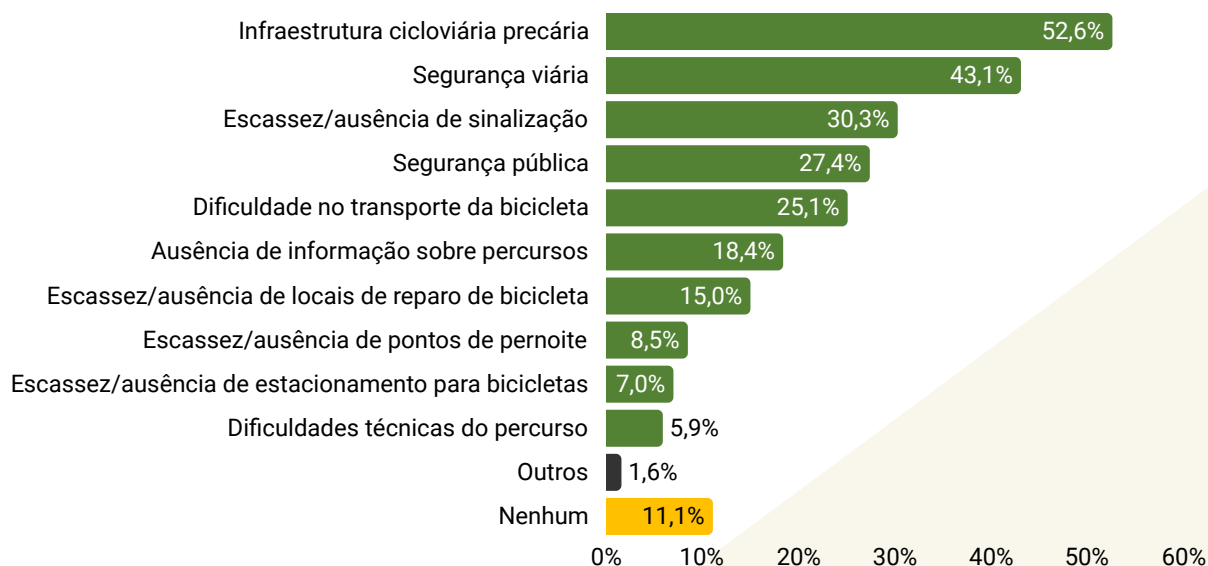
3.6. PONDERAÇÕES

A investigação sobre as motivações para realizar as ciclovias e principais problemas encontrados permitiram a seleção de duas alternativas para cada questão.

Motivação para realizar ciclovias



Principais problemas encontrados



4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Trilha Amazônia Atlântica (PA) Acervo: Trilha Amazônia Atlântica

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A série histórica que se consolida com esta terceira edição da pesquisa de perfil do cicloturista brasileiro traduz não apenas a maturidade da atividade no país, mas também a evolução e a capilarização do tema ao longo de quase duas décadas. Superando uma das limitações apontadas na edição anterior, é possível afirmar que, ao ser incorporada à Pesquisa em Rede da Rede Brasileira de Observatórios de Turismo (RBOT), a "Cicloturistas do Brasil 2025" finalmente conseguiu romper a bolha do universo exclusivo da bicicleta. Com essa integração, o estudo alcançou o espectro mais amplo do turismo, englobando observatórios vinculados a universidades e a governos municipais e estaduais.

Esse movimento permitiu a inclusão de respondentes situados fora dos nichos já consolidados do cicloturismo, trazendo novas perspectivas e demandas analíticas que evidenciam ainda mais a pluralidade dessa prática no Brasil. Os resultados obtidos corroboram as tendências observadas em edições passadas, mas destacam diferenças significativas impulsionadas pelo desenvolvimento de destinos além do eixo Sul-Sudeste, pelos avanços tecnológicos em aplicativos de navegação e pelo crescimento do uso de bicicletas elétricas, entre outros pontos de interesse emergentes.

Embora o estudo apresente limitações inerentes à sua operacionalização totalmente digital, estas podem ser mitigadas por meio de pesquisas complementares e estratificadas focadas em pautas específicas do segmento. É com essa visão que a publicação deste Relatório Geral se estabelece como um ponto de partida estratégico. Como desdobramento imediato desta edição, prevê-se a consolidação de grupos de estudos dedicados a aprofundar a diferentes tópicos levantados.

Esse esforço contínuo se apoiará na robusta rede de pesquisadores e instituições formada durante a pesquisa, utilizando-se de eventos de grande porte do setor para fomentar debates, compartilhar descobertas e buscar respostas para velhas e novas indagações sobre o cicloturismo em todas as regiões do país.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALIANÇA BIKE; LABMOB. Economia da Bicicleta no Brasil. São Paulo, 2018 Disponível em: <<http://economiadabicicleta.org.br>>.
- BAPTISTA, L.; COCHINSKI, V. Cicloturismo: Um olhar sobre os participantes da rota de Itapará, Irati – PR. Fórum Internacional de Turismo do Iguassu, 2015.
- CAMARGO, B. V., & JUSTO, A. M. IRAMUTEQ: Um software gratuito para análise de dados textuais. Temas em Psicologia, 21(2), 513- 518, 2013.
- CINI, L. G.; GUIMARÃES, V. L. O cicloturismo no turismo religioso: perfis de viajantes pela Rota Franciscana Frei Galvão com destino à Aparecida-SP. In: EDRA, F. P. M.; DECASTRO, J.; SALDANHA, L. (Orgs.) Cicloturismo urbano em foco. Niterói: FTH/UFF, p. 34-43, 2017
- CICLOTRILHAS FLORIPA. Pesquisa sobre o perfil do ciclista de montanha no Brasil. Ciclotrilhas Floripa. 2021. Disponível em <<https://ciclotrilhasfloripa.com/pesquisa-sobre-o-perfil-do-ciclista-de-montanha-no-brasil/>>.
- DBSF. Le Cyclotourisme Au Québec: Diagnostic et enjeux. Rapport final. Table sectorielle de concertation sur le cyclotourisme. Ministère du Tourisme: Montréal, 2006.
- DRA. DEAN RUNYAN ASSOCIATES. The Economic Significance of Bicycle-Related Travel in Oregon. Detailed State and Travel Region Estimates, 2012. Travel Oregon: Portland, 2013.
- LEÔNIDAS, S. R.; MELO, C. F. Avaliação do Centro de Referência em Saúde do Trabalhador Cearense pelos Usuários e Representante dos Sindicatos. Psico-USF, Bragança Paulista, v. 23, n. 1, p. 127-138, jan./mar, 2018.
- PAUPITZ, A. Pesquisa: Perfil do Cicloturista Brasileiro. Clube de Cicloturismo. 2008. Disponível em <<http://www.clubedecicloturismo.com.br/artigos-1/53-pedalando/24-pesquisa-o-perfil-do-cicloturista-brasileiro>>.
- PEDRINI, L.; FLORES, L. C. DA S.; CAVALCANTE, L. S. Cicloturistas no circuito do Vale Europeu: Perfil e percepção ambiental. IX Seminário ANPTUR. São Paulo, 2012.
- RESENDE, J. C.; VIEIRA FILHO, N. A. Q. Cicloturistas na Estrada Real: perfil, forma de viagem e implicações para o segmento. Turismo em Análise, v. 22, p. 168–194, 2011.
- RICHARDSON, R. J. Pesquisa social: métodos e técnicas. 3 ed. São Paulo: Atlas, 1999.
- SALDANHA, L.; DECASTRO, J.; SOUZA, H. A. S.; TELLES, R. et al. O Cicloturista Brasileiro 2018: relatório geral. Rio de Janeiro: Coppe-UFRJ, 2019.
- SALDANHA, L.; FRAGA, C; BALASSIANO, R. Cicloturismo como ferramenta de desenvolvimento sustentável em área rural: Desafios e oportunidades no processo de retomada pós-pandemia da COVID-19. Revista Acadêmica Observatório de Inovação do Turismo, v. 15, n. 3, p. 72-96, 2021
- TAMS. TRAVEL ACTIVITIES & MOTIVATION SURVEY. Cyclin While on Trips of One or More Nights: A Profile Report. Canadian Travel Market. Lang Research Inc.: Ottawa, 2007.
- TRANSPORTE ATIVO. Perfil do Ciclista 2024. Rio de Janeiro, 2024. Disponível em: <https://transporteativo.org.br/ta/?page_id=19136>.

