

## **Perfil do Ciclista e Cicloturista em Santa Catarina (Brasil): aspectos socioeconômicos e suas motivações para o uso da bicicleta**

Anderson Sartori<sup>a</sup>

### **Resumo**

O cicloturismo é uma atividade em expansão em nível mundial, uma vez que possibilita viajar ou visitar destinos e atrativos turísticos de forma mais sustentável, com maior mobilidade e praticando exercício físico. Assim, o objetivo deste artigo é identificar o perfil do ciclista e cicloturista em Santa Catarina, seus aspectos socioeconômicos e suas motivações para uso da bicicleta como atividade de lazer, recreativa e/ou esporte. Com enfoque quantitativo, a pesquisa é descritiva, com delineamento de levantamento. Foram aplicados questionários por meio de plataforma virtual, quantificando as respostas em planilha para análise dos dados. As principais variáveis, idade, escolaridade e renda mensal, foram consideradas em conjunto para identificar o perfil do ciclista e cicloturista, devido aos custos dos equipamentos e de manutenção das bicicletas. Os resultados apontam como principais motivações para a prática do ciclismo: fazer exercício físico, conhecer paisagens naturais e patrimônio cultural e fazer novas amizades. Conclui-se que o planejamento de roteiros de cicloturismo ou o incentivo do uso da bicicleta como atrativo turístico requer bens e serviços específicos em atenção às necessidades e expectativas desse público.

**Palavras-chave:** Turismo; Bicicleta; Ciclismo; Cicloturismo; Santa Catarina.

### **Abstract**

#### **Profile of cyclists and bicycle tourist in Santa Catarina (Brazil): socioeconomic aspects and their motivations for using the bicycle**

Cycling tourism is an activity that is expanding worldwide, since it makes traveling or visiting destinations and tourist attractions possible in a more sustainable way, with increased mobility and while doing physical exercise. This article aims to identify the profile of cyclists and bicycle tourists in Santa Catarina, in its socioeconomic aspects and motivations for using the bicycle as a leisure, recreational, and/or physical activity. This research has a quantitative focus, being descriptive with a survey design. Questionnaires were applied by using a virtual platform for cyclists and bicycle tourist and quantified on a spreadsheet for data analysis. The main variables, age, education, and monthly income were considered together to identify the profile of the cyclist and bicycle tourist, due to the equipment and maintenance costs that bicycles currently have. The main motivations found for cycling were physical exercise, discovering natural landscapes and cultural heritage, and making new friends. We concluded that planning cycling routes or encouraging the use of bicycles as a tourist attraction requires specific goods and services considering the needs and expectations of this audience.

**Keywords:** Tourism; Bicycle; Cycling; Cycling tourism; Santa Catarina.

a. Doutor em Turismo e Hotelaria pela Universidade do Vale do Itajaí, Balneário Camboriú, Santa Catarina, Brasil. Docente do curso de Gestão de Turismo do Instituto Federal Catarinense, Sombrio, Santa Catarina, Brasil. E-mail: [anderprof@hotmail.com](mailto:anderprof@hotmail.com)

## Resumen

### **Perfil de ciclistas y cicloturistas en Santa Catarina (Brasil): aspectos socioeconómicos y sus motivaciones para usar la bicicleta**

El cicloturismo es una actividad que se está expandiendo a nivel mundial, ya que propicia los viajes o visitas a destinos y atractivos turísticos con mayor movilidad, practicando ejercicio físico y de una manera más sustentable. El objetivo de este artículo es identificar el perfil de ciclistas y cicloturistas de Santa Catarina, sus aspectos socioeconómicos y motivaciones para el uso de la bicicleta como actividad lúdica/recreativa y/o de deporte. Esta es una investigación descriptiva, cuantitativa, de tipo encuesta. Los cuestionarios se aplicaron a ciclistas y cicloturistas de Santa Catarina desde una plataforma virtual, y las respuestas se cuantificaron en una hoja de cálculo para el análisis de datos. Las variables como edad, nivel educativo e ingreso mensual se consideraron en conjunto para identificar el perfil del ciclista y cicloturista, debido a los costos con equipamiento y mantenimiento de las bicicletas. Los resultados apuntan a las principales motivaciones para la práctica del ciclismo: practicar el ejercicio físico, descubrir paisajes naturales y patrimonio cultural, y hacer amistades. Se concluye que la planificación de rutas de ciclistas o el fomento del uso de la bicicleta como atractivo turístico requiere bienes y servicios específicos para satisfacer las expectativas y necesidades de este público.

**Palabras clave:** Turismo; Bicicleta; Ciclismo; Cicloturismo; Santa Catarina.

## INTRODUÇÃO

A Revolução Industrial, iniciada na Inglaterra em meados do século XVIII, produziu impactos diversos na economia mundial ao longo das décadas seguintes. Uma das principais características nesse processo é da revolução tecnológica, que a partir do século XIX proporcionou a criação do telefone, cinema, automóvel, entre outras máquinas e equipamentos que se tornaram parte da vida moderna (Hobsbawm, 2003).

A bicicleta fez parte das inovações desse contexto sendo considerada por Hobsbawm “a mais benéfica de todas as máquinas do período, cuja contribuição para a emancipação humana foi imediatamente reconhecida” (2003, p. 81). A locomoção utilizando da própria força humana para movimentar uma máquina possibilitou a diferentes grupos sociais usos diversos, com o deslocamento à pequenas, médias ou longas distâncias sem necessitar de cavalos (pouco acessível pelos custos de sua manutenção) e de forma mais rápida que a pé, até as últimas décadas do século XIX. Os trabalhadores, que moravam muitas vezes longe do local de trabalho, tiveram a condição de um deslocamento mais rápido com o uso da bicicleta, que se populariza ao longo do século XX e XXI.

As transformações nos transportes, com a estrada de ferro, motor a combustão, barco a vapor e a rapidez das comunicações postais, possibilitaram as viagens de lazer, como forma de turismo, em meados do século XIX (Hobsbawm, 2003). Enquanto as populações pobres viajavam somente por necessidade, as famílias nobres ou com alto poder aquisitivo faziam turismo, viajando por prazer e lazer.

O capitalismo industrial proporcionou, através do vapor, a garantia de viagens regulares e seguras, com grande quantidade de pessoas e bagagens, independente

do terreno ou condições navais (Hobsbawm, 2004). Os períodos posteriores demarcam a transformação do turismo em escala internacional e com crescente participação no desenvolvimento econômico dos países ao longo do século XX e XXI, com as inovações nos transportes (principalmente o avião) e oferta de novos produtos e serviços nos destinos turísticos.

Nesse contexto, o turismo de aventura ganhou espaço por proporcionar ao turista a escolha de destinos com características geográficas e paisagens singulares, associando a viagem, além da relação com a natureza, as trocas culturais com as populações locais (Omt, 2019). A busca pelo contato com o ambiente natural contrasta com a ampliação dos centros urbanos e o aumento da população nestes espaços, em detrimento do rural, tornando o turismo a possibilidade de buscar novamente o contato com ambientes naturais e distantes das grandes cidades. O turismo de aventura envolve uma experiência que pode ter algum tipo de risco, devido ao esforço físico e mental, sendo atividades como alpinismo, montanhismo, *rafting*, canoagem, *mountain bike* ou mergulho, por exemplo (OMT, 2019).

De um meio de transporte que proporcionou novas possibilidades de locomoção no século XIX, a bicicleta no século XXI, especialmente, torna-se meio de fazer turismo, com diferentes motivações e demandas nos destinos. A aproximação com a natureza, estimulando o exercício físico e a sustentabilidade, são elementos que motivam os turistas a buscar no cicloturismo uma nova opção de conhecer lugares e atrativos. No Brasil, em 2006 foi desenvolvido o primeiro circuito de cicloturismo, intitulado Circuito de Cicloturismo do Vale Europeu (Santa Catarina) com trajeto aproximado de 300km, percorrendo diferentes municípios, saindo de Timbó (Pedrini, 2013).

Comparado com o contexto europeu, o cicloturismo é recente no país, com o crescimento do interesse por parte dos turistas e de pesquisas sobre o tema na área de turismo e outros campos do conhecimento. Na Europa, segundo a Federação de Ciclistas Europeus, é estimado que o cicloturismo movimentava cerca de 44 bilhões de euros por ano, com cerca de 2,3 bilhões de viagens de bicicleta que podem ser atribuídos valor turístico (UNWTO, 2014). No Brasil, segundo dados de 2016, existiam 55 organizações e coletivos trabalhando pela mobilidade por bicicleta, sendo que são produzidas mais de 5 milhões de bicicleta ao ano, em uma cadeia produtiva que movimentava aproximadamente 800 milhões de reais (Guth & Andrade, 2018).

Ao mesmo tempo, a pesquisa sobre o uso da bicicleta para o turismo ainda requer estudos, tanto como contribuição científica, como para parâmetros aos gestores públicos e empresas que trabalham com o turismo de aventura. Em Santa Catarina, são inexistentes, até onde foi possível pesquisar, dados sobre o perfil do ciclista e cicloturista, que utilize da bicicleta como lazer, recreação e/ou esporte. A pesquisa sobre o perfil do cicloturista brasileiro teve cerca de 10% de respondentes catarinenses, mas os dados são analisados em conjunto com o contexto nacional, não sendo possível estabelecer categorias ou mensurar os interesses e expectativas desses sujeitos no contexto somente estadual (Balassiano et al., 2019).

O problema deste artigo surge da lacuna existente no mercado e na pesquisa científica, que não possibilita identificar esse perfil do sujeito que utiliza da bicicleta, nem suas motivações e interesses para pedalar como turismo.

No contexto catarinense, que existem organizados seis roteiros de cicloturismo, além das rotas utilizadas por grupos ou indivíduos nas diferentes regiões sem planejamento. A bicicleta apresentasse com grande potencial, mas ainda pouco explorado de forma sistemática, com esta pesquisa buscando contribuir com os dados coletados e as análises teóricas produzidas. A relação entre os atrativos existentes nos destinos turísticos catarinenses e o uso da bicicleta como parte do turismo é outra lacuna a ser compreendida nas formas que esta atividade vem sendo desenvolvida e seus impactos econômicos, sociais, ambientais e culturais nas comunidades.

A criação da Associação Brasileira de Empresas de Ecoturismo e Turismo de Aventura – ABETA, em 2004, demonstra como é recente a questão desses segmentos do turismo no país, bem como a associação contribui para a profissionalização e normatização das atividades e com a produção de pesquisas sobre estas temáticas, no qual o cicloturismo é uma das atividades (ABETA, 2009). A compreensão do ciclismo e cicloturismo dentro do turismo é um outro limitador para estabelecimento de planejamentos adequados e coleta de informações, devido a diversidade como a bicicleta é utilizada, nem sempre sendo caracterizada como sendo cicloturismo.

O objetivo geral deste artigo é identificar o perfil do ciclista e cicloturista em Santa Catarina, em seus aspectos socioeconômicos e suas motivações para uso da bicicleta como atividade de lazer, recreativa e/ou esporte. Nesta proposta, não foi abordado o uso da bicicleta como meio de locomoção diário, não sendo discutido diretamente a mobilidade urbana, mas sim os usos do ciclismo no turismo, seja para viagens de longa duração, com pernoite, ou de um dia, no município ou região de moradia do ciclista. Importante ressaltar que as questões de segurança viária são fundamentais para o incentivo do uso da bicicleta, seja para deslocamento diários ou turismo, frente a ausência de políticas públicas que proporcionem condições adequadas para pedalar nos espaços urbanos.

## REVISÃO DE LITERATURA

A diversidade das pesquisas sobre o uso da bicicleta no turismo é presente na produção científica sobre o tema, desde o conceito a ser utilizado como as necessidades de ações para seu desenvolvimento. Foram selecionados artigos que contribuem para a análise dos dados, apresentados na sequência, como também tenham como objetivo analisar o ciclismo e o cicloturismo dentro do turismo. A abrangência de pesquisas nas áreas da saúde, educação física e engenharia de tráfego, por exemplo, não foram assim consideradas, sendo possibilidades de cruzamento para pesquisas futuras no campo do turismo.

O ciclismo e turismo, segundo Deenihan & Caulfield (2015) não foram objetos de pesquisas com profundidade, com os trabalhos existentes voltadas à eventos de grande escala, como o *Tour de France* (competição) e o turismo de aventura em geral. Os autores definem, a partir dos dados coletados em Dublin (Irlanda), que os turistas estão dispostos a ampliar em quase 100% o tempo de estadia se tiverem condições para pedalar em espaços com infraestrutura

voltada ao ciclismo (ciclovia), sem estar envolvidos diretamente com o tráfego de veículos.

A pesquisa científica sobre o turismo utilizando a *mountain bike* é incipiente, frente ao valor e o crescimento dessa atividade, avaliam Freeman & Thomlinson (2014), no contexto canadense. Defendem ser necessário conhecer os fatores críticos para o uso de *mountain bike* no turismo de forma sustentável, para assim constituir uma estrutura para apoiar estratégias comunitárias de turismo. O envolvimento do poder público e do setor privado contribui para o desenvolvimento de *clusters* competitivos regionais, com benefícios para os residentes e visitantes.

O cicloturismo apresenta uma série de problemas, tanto para os pesquisadores que o analisam, como para os envolvidos em sua gestão, pois muitas vezes o cicloturismo e o ciclismo apresentam agendas contrastantes e muitas vezes concorrentes, define Cox (2012), pelos diferentes usos da bicicleta. A pesquisa do autor conclui que as estratégias para promover o cicloturismo (no caso da Bélgica) também incentivou o uso da bicicleta como meio de transporte que atende às necessidades sociais de mobilidade e as agendas ambientais. Para o cicloturismo, o mapeamento das rotas, o uso da tecnologia para divulgação e o sistema de posicionamento global (GPS) como guia nos percursos, proporcionam consistência e segurança nos destinos para os cicloturistas e ciclistas em geral.

A própria definição do uso da bicicleta no turismo é uma problemática, segundo Teixeira & Edra (2019), que investigaram o emprego da palavra cicloturismo em pesquisas científicas. As autoras propõe o uso da expressão “turismo de bicicleta” para identificar o segmento turístico, dividido em dois subsegmentos: cicloturismo urbano (atividade que faz uso da bicicleta em deslocamentos turísticos curtos) e cicloviagem (atividade turística que a bicicleta é o principal meio de transporte durante toda a viagem), no contexto brasileiro, devido ao uso do termo cicloturismo, independente de como a bicicleta é utilizada.

As pesquisas de Resende & Vieira Filho (2011), Neves & Esperança (2011), Pedrini (2013), Kovačić (2015), Meng & Han (2016), Campos, Santos & Alves (2016), Gonçalves-Junior, Corrêa, Carmo & Arévalo (2016) e Gazzola, Pavione, Grechi, & Ossola (2018) convergem ao identificar as relações e experiências culturais estabelecidas entre os cicloturistas e a comunidade local, a interação com a natureza e as possibilidades de desenvolvimento das comunidades receptoras de um turismo sustentável, minimizando os impactos ambientais pelo tipo de atividade realizada. O tempo da viagem é diferente ao estar pedalando, conforme chama atenção Pedrini (2013), gerando este contato próximo com os aspectos culturais e naturais das comunidades, com significados diferentes daqueles construídos ao se utilizar de meios de transporte mais rápidos.

Os trabalhos de Lee, Chen & Huang (2014), Chen & Cheng (2016) e Slavić (2017) analisam as questões logísticas sobre o cicloturismo, como os meios de hospedagem adequados para acomodação do ciclista e seu equipamento, as condições para o deslocamento e a oferta de produtos e serviços adequados ao longo dos trajetos, tanto nos espaços urbanos e principalmente rurais, onde muitas vezes encontram-se distantes estabelecimentos para consertos de bicicletas ou venda de produtos alimentícios, por exemplo, de maneira geral.

Ainda dentro dessa perspectiva, Lee (2014) busca preencher uma lacuna na literatura científica, explorando a perspectiva da demanda com os elementos

importantes da satisfação geral na experiência com ciclismo e os principais determinantes da frequência do uso da bicicleta lazer, recreação e turismo. O autor aponta três atributos identificados na pesquisa para a satisfação do visitante no destino de cicloturismo: sinalização dos trajetos, prestação de serviços de segurança e emergência e qualidade das rotas. A renda mensal é um fator importante para frequência do turista em rotas para utilização da bicicleta. Desde o passeio de bicicleta, a experiência e frequência do ciclismo de lazer podem ser aumentadas, avalia o autor, modificando as práticas de marketing e de gerenciamento de destino. Para isto, o poder público e o setor privado devem focar suas ações para garantir o fornecimento de mantimentos e lojas de conveniência ao longo das cicloviárias, desenvolvendo informativos e sistema de sinalização apropriados nas cicloviárias e direcionamento de opções de passeios de bicicleta e ciclismo de lazer planejados para turistas de renda média a alta (Lee, 2014).

Para Saldanha, Fraga & Santos (2015) o planejamento é um requisito importante para atendimento das especificidades dessa demanda, para proporcionar as condições à experiências memoráveis com a bicicleta em seu uso turístico. Tais fatores, entre outros, podem contribuir para as serem motivações positivas ou negativas para realizar o cicloturismo, conforme identificaram Edra, Costa & Fernandes (2015). O alinhamento dos projetos cicloviários das cidades com o turístico é importante para o desenvolvimento do cicloturismo, concluem Saldanha, Pereira, Balassiano & Fraga (2020), ao analisar o caso de Curitiba (PR), apontando uma perspectiva interdisciplinar para o planejamento da rede viária em relação à atratividade do destino e suas respectivas condições ambientais e demográficas. Outro ponto que os autores destacam é a necessidade de interlocução com outros elementos do polo de ciclismo, para que os residentes se sintam pertencentes à rota de cicloturismo, com o apoio necessário para sua consolidação na oferta turística e funcionamento.

Mrnjavac, Kovacic & Topolšek (2014) discutem a relação das informações com a logística para o turismo com a bicicleta, estudando o caso da Croácia, no que se refere a disponibilidade de dados nos sites de pesquisa. Constatam a diferença das informações nos sites de turismo em geral e nos específicos de ciclismo, que atendem a demanda de forma adequada. Avaliam como fundamental a aproximação da oferta e da demanda dos destinos turísticos com dados mais completos e detalhados, como infraestrutura e integração com o transporte público, que são considerados elementos importantes para a atração dos turistas que utilizam de bicicletas em suas viagens, especialmente as *mountain bike*, devido a aproximação com as paisagens e elementos da natureza.

As representações sobre o espaço percorrido através do olhar do cicloturista é a discussão realizada por Klos, Miskalo-Cruz & Moraes (2016), que possibilita compreender a percepção sobre o lazer e espaço turístico no contato entre os sujeitos, seja entre os próprios ciclistas e com a comunidade local. A utilização da bicicleta para o turismo projeta novas possibilidades de produção do imaginário sobre o espaço e as relações estabelecidas, proporcionando aos sujeitos experiências singulares pelo caráter ativo de sua participação ao longo do trajeto ou rota. Uma perspectiva que requer planejamento e desenvolvimento de roteiros que proporcionem essa interação com a paisagem e com os aspectos culturais das comunidades, voltadas a sustentabilidade da atividade em todas suas fases.

Fernández-Latorre (2015) faz a análise entre o capital e cicloturismo, envolvendo extensão do território, o interesse cultural e natural e a população local, para o desenvolvimento do turismo que integre os recursos turísticos disponíveis a este capital territorial. A perspectiva do cicloturismo como valorização do território é abordada por Gazzola, Pavione, Grechi, & Ossola (2018), com benefícios as comunidades locais pelo baixo impacto no consumo de recursos naturais pelos cicloturistas.

Considerando o cicloturismo como prática esportiva dentro da esfera de lazer, do tempo livre ou autorrealização pessoal, para Allué (2019) essas atividades são produtos ou consequência da opção por um estilo da vida que que busque romper com as pressões da rotina diária. O cicloturismo se insere como uma prática esportiva que envolve o esporte, lazer e turismo, com crescimento de adeptos e demanda de destinos turísticos adequados as necessidades dos praticantes. O cicloturismo favorece o contato com a gastronomia e as populações locais, por ser um meio de locomoção de baixa velocidade e que requer mais paradas que outros meios de transporte.

Piket, Eijgelaar & Peeters (2013) definem que os gastos diários de cicloturistas, ao serem comparados com outros turistas, são muito próximos no contexto europeu, que pode contribuir de forma significativa para o cicloturismo ser um fator de desenvolvimento das economias rurais, que em muitos casos, não fazem parte dos roteiros do turismo convencional. Na pesquisa realizada pelos autores, apontam um potencial econômico direto de cerca de 7 bilhões de euros, além dos impactos negativo menores no meio ambiente que outras formas de turismo e uma possibilidade de interação maior com as paisagens e populações locais. Os autores concluem que o cicloturismo é um produto turístico que pode ser desenvolvido como importante oportunidade de viagem que minimiza os impactos ambientais e prioriza o contato com as áreas rurais, devido a tempo mais lento de locomoção por parte do cicloturista.

Os processos de empoderamento mobilizados na prática do ciclismo urbano por mulheres foram analisados por Cavalcanti, Santos, Moura & Moura (2019), com as tensões e relações de poder vivenciadas pelas ciclistas, no contexto de deficiências dos espaços e políticas públicas para mobilidade por bicicleta nos centros urbanos. Essas problemáticas, de acordo com o estudo, têm impactos concretos nos índices de participação e permanência para as praticantes do ciclismo, aliado a medo da violência, que requer em muitos pedais, a participação de ciclistas homens para garantir uma sensação de segurança. O empoderamento feminino, segundo os autores, foi demarcado nas vivências de fisicalidade, nas relações de solidariedade e companheirismo experimentadas, tanto na prática esportiva como de lazer do grupo de ciclismo estudado.

A produção científica sobre o ciclismo e cicloturismo, embora como chamam atenção Deenihan & Caulfield (2015), Cox (2012) e Lee (2014) necessitem de aumento de pesquisa sobre o tema, nos últimos anos se observa o aumento do interesse no ciclismo como atividade de lazer/recreação e do cicloturismo no Brasil. As preocupações com a sustentabilidade e mobilidade urbana contribuem para o desenvolvimento de políticas e práticas que incentivam o uso da bicicleta em diferentes momentos.

A implantação de circuitos e rotas para o cicloturismo requer, de acordo com a revisão da literatura apresentada, conhecer as demandas e as necessidades dos interessados, bem como proporcionar ações nos destinos turísticos para o uso da bicicleta durante a estadia de seus visitantes. O planejamento, conforme apontam Saldanha, Fraga & Santos (2015), é fundamental para atender as especificidades dos ciclistas que usam a bicicleta para o turismo, seja no espaço urbano ou rural, integrando atrativos e as estruturas necessárias ao longo dos percursos.

Além deste planejamento também atender a população residente, compreendendo esse público como também ciclista, seja de forma utilitária ou turística, contribuindo para melhorias na mobilidade dentro dos territórios. As possibilidades e os desafios do uso da bicicleta no turismo envolvem diferentes atores, necessidades e expectativas, frente a infraestruturas que privilegiam os veículos automotores, que requerem conhecimento das demandas e dos fluxos para terem a visibilidade dentro das políticas públicas.

## **METODOLOGIA**

A pesquisa tem enfoque quantitativo e qualitativo, sendo descritiva, que segundo Gil (2008) têm como principal objetivo a descrição das características de determinada população ou fenômeno, com a utilização de técnicas padronizadas de coleta de dados, que neste caso foi o questionário, sendo discutido os dados com a revisão da literatura sobre o tema. O delineamento da pesquisa é de levantamento, que para Marconi & Lakatos (2017) tem como objetivo descrever, explorar e explicar um objeto ou fenômeno em estudo, com o questionamento direto às pessoas, para conhecer seu perfil ou comportamento.

Os dados para essa pesquisa foram coletados através da aplicação de questionário, com a utilização da plataforma “Formulários Google” através do Google Docs. O link para este questionário, juntamente com as explicações sobre o uso dos dados para fins científicos e autorização para uso das informações, foram enviados para grupos de ciclismo de Santa Catarina e perfil individual de ciclistas, através das redes sociais *Instagram* e *WhatsApp*, buscando atingir as diferentes regiões do estado.

A abrangência dos sujeitos, de acordo com o objetivo, foi restrita a Santa Catarina, sendo desconsiderados para análise, os questionários respondidos por sujeitos de outros estados da federação, com a amostragem definida como intencional (Marconi & Lakatos, 2017). Pelas dificuldades de mensuração do quantitativo de sujeitos dentro do universo da pesquisa, não foi utilizada de amostragem probabilística, com os dados tratados de forma descritiva e interpretativa com base na revisão da literatura, dentro do objetivo proposto para o artigo e do referencial teórico pesquisado. Embora com limites a generalizações, as análises podem estabelecer tendências e indicativos e a possibilidade de replicar a pesquisa para organização de série histórica dos dados para aprofundamento das contribuições para esta temática.

O questionário ficou disponível para preenchimento no período de 22 de janeiro a 05 de fevereiro de 2020, sendo composto por 23 questões: 6 referentes a dados socioeconômicos e 17 questões sobre a prática do ciclismo e cicloturismo. Para este artigo foram utilizados para análise 5 questões sobre dados socioeconômicos e 7 questões sobre a prática do ciclismo e cicloturismo. Esse recorte se deve ao objetivo proposto para o artigo e as demais questões estão em fase de análise, por abordarem aspectos específicos do uso de tecnologias ao pedalar e dimensões sobre o cicloturismo. Os dados coletados são anteriores a oficialização da pandemia do coronavírus no país (março de 2020), não sendo assim abordada esta temática na análise, o que deve ser levado em consideração para estudos futuros.

Os dados foram sistematizados para análise em planilhas do Excel, sendo excluídos os questionários com erros de preenchimento, duplicados e que não fossem de residentes de Santa Catarina, totalizando 285 questionários. A elaboração das questões teve como referência a pesquisa sobre o perfil do cicloturista no Brasil, desenvolvida por Balassiano et al. (2019), possibilitando alguns comparativos entre os dados coletados e um parâmetro sobre a identificação dos usuários de bicicleta no país para fins de turismo. Os resultados apresentados neste artigo são específicos e retratados de uma parcela da realidade estadual, sendo indicativos de tendências ao identificar esse perfil e motivações dos ciclistas e/ou cicloturistas.

O turismo é uma construção cultural dentro da história das sociedades, não sendo uma vocação dos destinos, e apresenta diferentes implicações para o turista e as comunidades locais, em uma relação que pode contribuir para a geração de renda, desenvolvimento social, preservação do patrimônio cultural e sustentabilidade, se planejado e executado levando em consideração as potencialidades e fragilidades existentes.

Sendo a produção científica sobre o cicloturismo ainda restrita, principalmente no Brasil, as possíveis contribuições teóricas e dos dados coletados para essa pesquisa possibilitarão novas perspectivas de análise e estudos para o planejamento de ações nos destinos turísticos com fins de desenvolvimento do uso da bicicleta para o turismo, que pode também contribuir para melhorias nas condições de mobilidade dos municípios, com planejamentos adequados de infraestrutura viária, atendendo também os moradores desta forma.

## **RESULTADOS E DISCUSSÃO**

Foram obtidas 285 respostas dos questionários, que compõem a amostra desta pesquisa e as respostas, conforme quadro a seguir, tiveram concentração na região da grande Florianópolis, litoral norte, Vale do Itajaí e Vale do Rio Tijucas (70% do total). Estes municípios possuem grande número de grupos de passeio e competição, além das principais rotas de cicloturismo de Santa Catarina. Os demais respondentes são de várias regiões, compondo uma representatividade que não é absoluta, mas reflete o quadro contemporâneo dos praticantes do ciclismo e cicloturismo no estado.

**Quadro 1** – Cidade de origem dos respondentes

| Cidade             | Quantitativo |
|--------------------|--------------|
| Florianópolis      | 37           |
| Itajaí             | 29           |
| São João Batista   | 29           |
| Rio do Sul         | 28           |
| Balneário Camboriú | 18           |
| Brusque            | 18           |
| Itapema            | 16           |
| Blumenau           | 12           |
| Nova Trento        | 12           |
| Joinville          | 11           |
| Camboriú           | 7            |
| Sombrio            | 6            |
| Taió               | 6            |
| Lontras            | 5            |
| Outros municípios  | 42           |
| Não responderam    | 9            |

**Fonte** – dados da pesquisa (2020).

Os demais municípios de origem dos respondentes, que correspondem a 14,7% do total (conforme a quadro 1), com 3 ou menos respostas foram: Antônio Carlos, Araranguá, Canelinha, Canoinhas, Curitibanos, Ituporanga, Jaraguá do Sul, Navegantes, Porto Belo, Rio do Oeste, Rio dos Cedros, Rio Rufino, Rodeio, Santa Cecília, Santa Rosa do Sul, São Bento do Sul, São Joaquim, São José, São Miguel do Oeste, Tijucas e Trombudo Central. Embora com quantitativo menor de respostas, o questionário atingiu as diferentes regiões de Santa Catarina, possibilitando gerar evidências e possíveis interpretações sobre o ciclismo e cicloturismo no Estado. O método de aplicação pode ser uma limitação para um maior alcance de respondentes, sendo importante em possíveis replicações dessa pesquisa, um mapeamento inicial mais abrangente dos grupos de ciclismo nas regiões, para serem motivadores e divulgarem o questionário em escala mais abrangente.

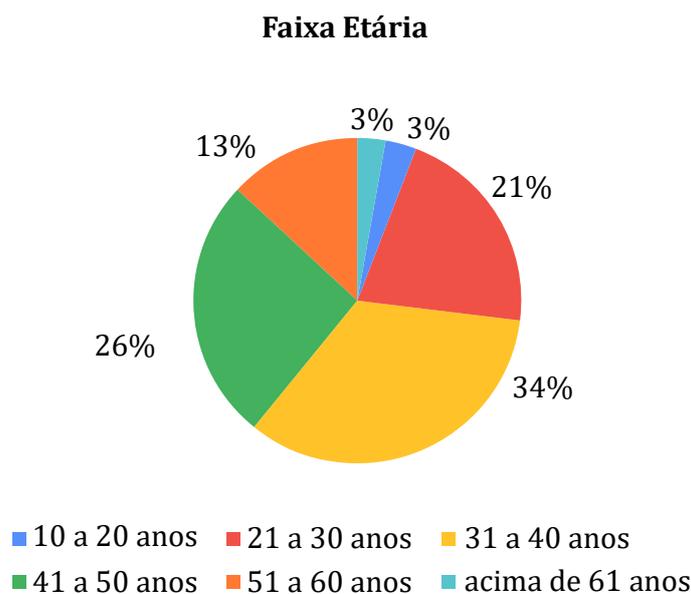
No total dos respondentes, 53% são do sexo masculino e 47% do sexo feminino, demarcando uma proximidade significativa entre os dois grupos, com a crescente participação das mulheres no ambiente do ciclismo. Utilizando como comparação dos dados do relatório geral sobre o perfil do cicloturista brasileiro, 25,5% dos respondentes se declararam como mulheres e quase 74% como homens (Balassiano et al., 2019). A presença feminina é marcada tanto pela presença em grupos mistos ou em grupos exclusivos femininos, como as “Bruxas da Bike” (Florianópolis) ou “Pedal Feminino Batistense (São João Batista), fortalecendo e incentivando a inserção das mulheres nesta prática, gerando também interesse no mercado, com produtos desenvolvidos especificamente para este público.

A temática de gênero no ciclismo e cicloturismo, sendo exemplo a discussão de empoderamento feminino realizada por Cavalcanti, Santos, Moura & Moura

(2019), é uma dimensão que necessita de pesquisas aprofundadas. Uma série de fatores mobilizam o interesse das mulheres em pedalar, ao mesmo tempo que outros elementos são negativos, como as questões de segurança e machismo. O perfil do ciclista e/ou cicloturista, com as necessidades e especificidades, precisa levar em conta essa questão, no sentido de compreender a diversidade de interesses no ato de pedalar, que pode envolver lazer, diversão ou esporte, mas também ser mobilização social e forma de protesto.

No que se refere a faixa etária, predomina dos 21 aos 40 anos (55% do total), mas com significativa presença acima dos 41 anos, com 41% (gráfico a seguir). Os extremos das faixas etárias, abaixo dos 20 anos e acima dos 61 possuem menor número de praticantes. São faixas etárias distintas nos aspectos de capacidade física, mas que podem ser mobilizadas para a prática do cicloturismo, com as devidas adaptações. Por envolver esforço físico, as adequações para atendimento de perfis etários e físicos diversos é fundamental ao se propor rotas ou roteiros de cicloturismo organizados, buscando formas de incluir a diversidade de sujeitos, rompendo com a concepção de padrões corporais para o cicloturismo.

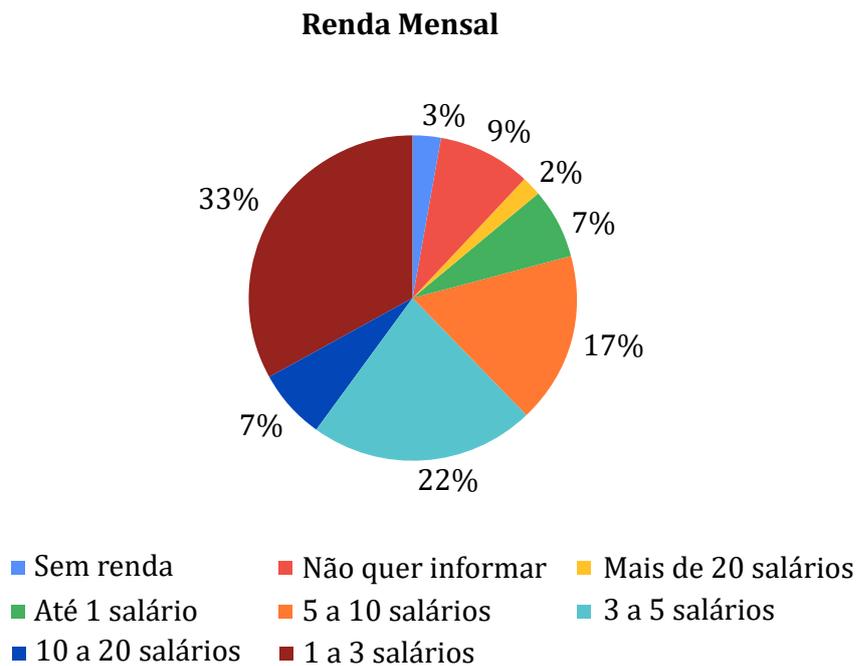
**Figura 1 – Faixa etária**



**Fonte** – dados da pesquisa (2020).

O fator renda é importante na discussão que envolve o ciclismo e cicloturismo, conforme chama atenção Lee (2014), por ser um mercado em expansão, com uma ampla gama de produtos e serviços, com equipamentos e componentes com valores nem sempre acessíveis. Adquirir a bicicleta, os equipamentos básicos de proteção e a manutenção requerem um custo maior ou menor, dependendo a qualidade ou objetivos do pedalar.

**Figura 2 – Renda mensal**

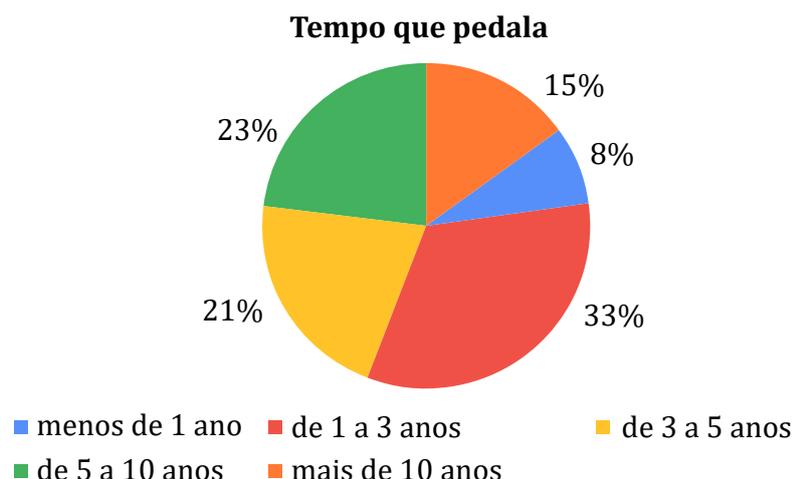


**Fonte** – dados da pesquisa (2020).

Predomina a faixa de 1 a 3 salários (um salário mínimo correspondia a R\$ 1.045 em 2020) como a principal de renda, seguida com a 3 a 5 salários mínimos, que se aproxima dos dados de escolaridade, sendo a maioria dos respondentes com ensino médio (25%) e ensino superior (60%), que demarca uma posição no mercado de trabalho com salários acima do mínimo.

A relação idade, renda mensal e escolaridade são fatores que precisam ser analisados em conjunto, para adequar a infraestrutura aos praticantes do ciclismo as suas necessidades e expectativas, conforme abordam Piket, Eijgelaar & Peeters (2013), sendo os gastos diários desse público no destino próximo dos demais turistas. Locais para guarda das bicicletas, chuveiros nos banheiros, guarda-volumes adequados, espaço para descanso e hidratação, por exemplo, são questões que precisam ser planejadas para o recebimento dos ciclistas e/ou cicloturistas nos espaços para hospedagem ou alimentação, agregando valor na hospitalidade para este público.

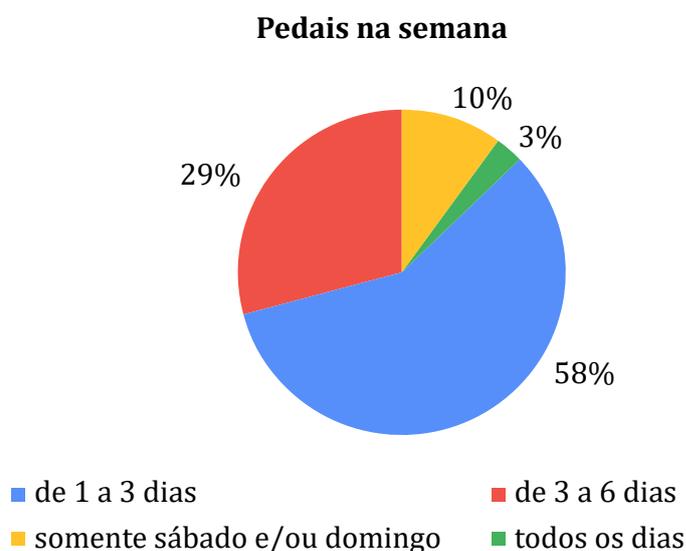
A maioria dos respondentes participa de algum grupo organizado ou equipe esportiva de ciclismo, com 71% do total, que pode ser considerado um incentivo para pedalar, seja pela motivação dos colegas ou sensação de segurança ao realizar um trajeto. O uso das redes sociais para compartilhamento das experiências e dos pedais, principalmente através de fotos é um elemento que merece atenção, conforme abordam Klos, Miskalo-Cruz & Moraes (2016), com as representações produzidas pelos sujeitos. Interessante observar que grande parte dos respondentes (gráfico a seguir) pedala a menos de três anos (41%), enquanto somente 15% tem mais de 10 anos pedalando. Estes dados demonstram como o ciclismo e o cicloturismo são recentes e vem ganhando adeptos e praticantes, que pode explicar a importância, influência e as estratégias de marketing ao longo do contexto histórico desde da criação do primeiro roteiro de cicloturismo no Brasil (Pedrini, 2013).

**Figura 3 – Tempo que pedala**

**Fonte** – dados da pesquisa (2020).

Pedalar é uma atividade realizada com amigos, remetendo à participação em grupo ou equipe esportiva, com 74% realizando seus pedais com duas ou mais pessoas (amigos e/ou familiares), seguido com 26%, que preferem pedalar sozinhos. Embora Santa Catarina possua inúmeras equipes de ciclismo e competições ao longo do ano, um pequeno percentual dos respondentes realiza treinos com a equipe (6%). Diferentemente do contexto europeu conforme Deenihan & Caulfield (2015), as competições de alto nível atraem poucos atletas, devido aos custos, sendo predominante no Brasil o amadorismo no que se refere ao ciclismo como esporte.

A frequência do uso da bicicleta ocorre de 1 a 3 vezes na semana para a maioria (58%), com somente 3% do total de respondentes pedalando todos os dias da semana. No geral, os dados apresentam uso significativo durante a semana e não somente em feriados ou finais de semana, o que sugere o uso da bicicleta no período noturno, se observamos o horário comercial utilizado como referência para trabalhar.

**Figura 4 – Pedais na semana**

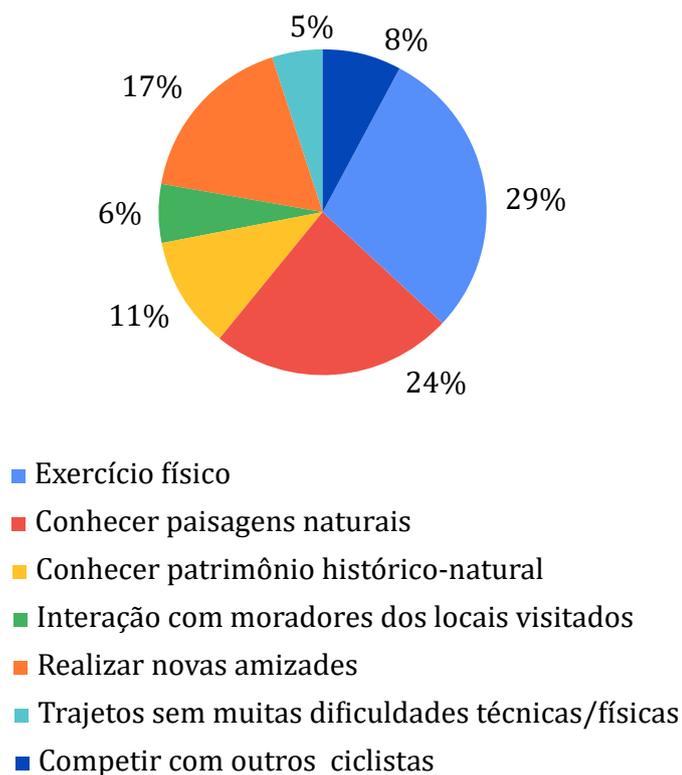
**Fonte** – dados da pesquisa (2020).

Importante observar esta questão para não atrelar somente o uso da bicicleta no período diurno, uma concepção que pode predominar, por envolver atividade ao ar livre. O planejamento de atrativos para o cicloturismo deve também levar em conta a possibilidade do turista poder usufruir de estruturas para realizar o trajeto a noite, principalmente no verão e as altas temperaturas que inviabilizam, por questões de desgaste físico, praticar essa atividade, ao menos para uma maioria. Iluminação, sinalização e segurança são atributos que merecem maior atenção no planejamento no desenvolvimento de atividades noturnas.

A motivação que prevalece para praticar o ciclismo é o exercício físico (29%) e conhecer paisagens naturais (24%), sendo que nesta questão havia a possibilidade de assinalar mais de um item. O interesse em conhecer o patrimônio, tanto natural como cultural somados, equivale a 35% do total, demonstrando a potencialidade de roteiros de cicloturismo que proporcionem essa condição (gráfico com os dados a seguir).

**Figura 5** – Principal (ais) motivação (ões) para praticar o ciclismo.

**Principal (is) motivação (ões) para praticar o ciclismo**



**Fonte** – dados da pesquisa (2020).

Os dados apontam realizar novas amizades (17%) como um fator relevante, que envolve as relações interpessoais estabelecidas ao longo dos trajetos, sendo uma diferença ao ser comparado com outros tipos de turismo, pelo interesse em comum pelo pedalar e a possibilidade de manutenção de vínculos e viagens com esse objetivo compartilhado. A relação dos grupos de ciclismo reforça esses laços de identidade e pertencimento, motivando a realização de desafios fora de sua região de origem.

Chama atenção a baixa frequência no interesse na interação com moradores locais (6%), muitas vezes ocasionado pela ausência de serviços estruturados nos trajetos, dificultando o contato com as comunidades. Os trabalhos de Lee, Chen & Huang (2014), Chen & Cheng (2016) e Slavić (2017) abordam a importância da logística e de infraestrutura adequadas no cicloturismo, para a satisfação da demanda, bem como a receptividade e hospitalidade por parte das comunidades receptoras.

Reportando a realidade catarinense, que predomina municípios de médio e pequeno porte, a elaboração e divulgação de rotas para o cicloturismo necessita do envolvimento para o planejamento de diferentes grupos sociais e políticos, não somente municipais, mas sim regionais, devido as distâncias a serem percorridos, como caso do Circuito do Vale Europeu (cerca de 300km).

Ao tratar de cicloturismo, 75% dos respondentes tem conhecimento sobre o que é cicloturismo e roteiros existentes, sendo que 57% realizou algum roteiro e os demais 43% respondentes não. Esses dados possibilitam analisar o cicloturismo dentro dos roteiros estabelecidos, que foi o tema da questão, não computando assim os ciclistas que realizam o cicloturismo de forma independente, escolhendo seus trajetos ou rotas, seja em sua comunidade ou região de moradia ou locais mais distantes.

A definição dos sujeitos sobre o que é cicloturismo é uma variável que pode impactar nesta questão, ou seja, o percentual de ciclistas que realizaram ou realizam cicloturismo pode ser maior, sendo uma variável que deve ser objeto de estudo: o conceito de cicloturismo para seus praticantes. Como analisam Teixeira & Edra (2019), a variedade de conceitos e usos sobre a bicicleta no turismo leva a diferentes representações dos sujeitos sobre esta prática, influenciados ainda pelas estratégias de marketing, que podem levar a compreensões diversificadas sobre ser ciclista, cicloturista ou ambos. Pode também acarretar o distanciamento de projetos específicos, quando o ciclista não se identifica com estes conceitos, por exemplo.

O cicloturismo pode ser definido, utilizando da definição de Sartori (2020) como viagens a regiões próximas ou diferentes da moradia fixa do sujeito, guiadas ou não, individualmente ou em grupos, com a participação ativa e com experiências culturais e ambientais ao longo da rota ou percurso escolhido. Não restringir o conceito sobre viagens distantes da moradia e mais de um dia é importante pois muitos ciclistas utilizam da própria bicicleta para chegar até o destino, em viagens de ida e volta no mesmo dia, não necessitando do deslocamento com veículos em parte do trajeto. A motivação do cicloturista é o principal atributo a ser considerado na sua relação com o turismo e a oferta de bens e serviços.

As competições esportivas, embora movimentem o turismo do local em que acontecem, possuem motivações e objetivos ao longo do trajeto que envolvem desempenho, tempo e distância que precisam ser superados. Allué (2019) define as atividades proporcionadas pelo cicloturismo como produto ou consequência da opção por um estilo da vida que que busque romper com as pressões da rotina diária. Nesta perspectiva, o ciclismo esportivo não deve ser considerado como cicloturismo, que pode mobilizar a participação de cicloturistas e turistas para acompanhar as provas, como ocorre nas competições de elite no contexto europeu ou no Brasil, com as provas regionais ou locais, por exemplo.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os dados apresentados neste artigo buscam preencher uma lacuna nas pesquisas sobre ciclismo e cicloturismo em Santa Catarina, sendo inovador na coleta de informações para identificar o perfil do usuário de bicicleta em seus aspectos socioeconômicos e suas motivações como atividade de lazer/recreativa, além de exercício físico.

No contexto catarinense a participação de homens e mulheres é próxima, demonstrando a presença crescente das mulheres em um espaço que até décadas atrás era quase exclusivamente masculino. O planejamento dos destinos e atrativos em cicloturismo devem levar em consideração o perfil desse público, com novas demandas e expectativas, conforme a literatura científica vêm apontando em nível internacional e nacional.

Os fatores idade, escolarização e renda estão interligados, devido aos custos com a bicicleta e equipamentos de segurança, além da manutenção. Se o uso para deslocamento dos trabalhadores no passado era o principal uso da bicicleta, nas últimas décadas as inovações tecnológicas e técnicas do esporte se tornaram acessíveis ao público em geral, embora com valores altos muitas vezes, se comparados a média salarial brasileira. O consumo de material para ciclismo é variável pela faixa de renda, bem como os deslocamentos para regiões distantes nem sempre é possível para aqueles que não possuem condições financeiras para os custos de traslado e estadia.

A compreensão do cicloturismo como sendo os usos da bicicleta para conhecer um território, seja próximo a residência ou distante, independentemente de haver pernoite ou não, é importante para abranger as dinâmicas e especificidades do cicloturismo, que faz parte do turismo como um todo, mas tem suas particularidades ao ser tratado teoricamente e no seu planejamento, na prática.

Os dados apontam o exercício físico como principal motivação para o uso da bicicleta, além de conhecer paisagens, o patrimônio cultural e fazer novas amizades. O tempo de movimentação com a bicicleta proporciona o romper com a rotina, tanto da vida pessoal como profissional, contribuindo para novas relações interpessoais e aproximação com os espaços naturais. A tendência apresentada nos dados é uma frequência significativa de dias da semana que são utilizados para pedalar, o que deve ser levado em consideração.

A noite também é um período utilizado para prática do ciclismo e pode ser um elemento a ser agregado para valorização do cicloturismo, com adequação nos destinos de condições para sua realização. Sinalização e iluminação são elementos que compõem as necessidades do cicloturismo e devem ser levados em consideração no planejamento, principalmente o uso de sinalização específica para os cicloturistas. O uso de GPS é um equipamento presente no cicloturismo atual, embora nem todos e todas tenham a condição de adquirir ou saibam utilizar de forma apropriada enquanto pedalam, sendo a sinalização importante para auxiliar nos percursos. Mundos analógicos e digitais necessitam conviver e dialogar para tornar a experiência do pedalar e do cicloturismo algo que seja bem avaliado e motivador à volta dos cicloturistas.

A concentração de respondentes nas regiões citadas pode ser considerada como um limitador da pesquisa, que poderia ter alcançado também um número maior, para o desenho de um perfil mais amplo no espaço de moradores de Santa Catarina.

Por ser um tema em expansão, o campo para contribuições é amplo, especialmente na avaliação das estruturas e atendimento de bens e serviços nos roteiros de cicloturismo já estabelecidos no estado. Investigar a importância do cicloturismo dentro do turismo de aventura desenvolvido nas várias regiões do estado e contexto nacional apresenta-se como mais uma possibilidade de pesquisas futuras.

Os impactos econômicos com a venda de produtos para o ciclismo também é um tema de pesquisa para identificar a importância na movimentação da economia em cidades que incentivam essa atividade. As competições e os eventos de cicloturismo que acontecem podem gerar dados e informações significativas para pensar novas estratégias de marketing e ações dentro do turismo, devido ao fluxo de pessoas e consumo, na maioria dos casos, aos finais de semana. As pesquisas dentro dessa temática podem auxiliar em readequações e o planejamento turístico para atender as expectativas e necessidades dos cicloturistas e ciclistas em geral, tanto nos espaços urbanos como rurais, envolvendo diferentes atores e instituições da sociedade.

No século XIX a bicicleta se torna uma máquina que revoluciona a forma de locomoção e no século XXI vem contribuindo para modificar a relação dos sujeitos com seu meio e transformando as formas de fazer turismo, envolvendo a sustentabilidade, o contato com o patrimônio cultural e natural, em outra velocidade de deslocamento e contribuindo para o desenvolvimento das comunidades locais, quando estruturado de forma adequada.

---

## REFERÊNCIAS

- ABETA – Associação Brasileira de Turismo de Aventura. (2009). *Diagnóstico do turismo de aventura no Brasil*. Belo Horizonte: Editora dos autores.
- Allué, A.M. (2019). Deporte, ocio & turismo: el caso del cicloturismo en Catalunya. *Revista Española de Educación Física y Deportes*, 426 (Esp.), 219-226.
- Balassiano, R., Saldanha, L., DeCastro, J., Souza, H.A.S., Telles, R., Garcia, E., & Amaral, J.P. (2019). *O Cicloturista Brasileiro 2018: relatório geral*. Rio de Janeiro: Coppe-UFRJ.
- Campos, A. C., Santos, C.A.J. & Alves, L.A.C. (2016). Cicloturismo: mobilidade urbana e valorização do turismo da cidade de Aracaju – Sergipe. *Revista de Direito da Cidade*, 08 (4), 1800-1824.
- Cavalcanti, T.S., Santos, A.B.L., Moura, C.B. G. & Moura, D.L. (2019). “Eu sou Barbie e sou bruta”: o empoderamento no ciclismo. *Revista Estudos Feminista*, 27 (2), 1-15.
- Chen, C-F. & Cheng, W-C. (2016). Sustainability SI: exploring heterogeneity in cycle tourists’ preferences for an integrated bike-rail transport service. *Networks and Spatial Economics*, 16, 83-97.
- Cox, P. (2012). Strategies Promoting Cycle Tourism in Belgium: Practices and Implications. *Tourism Planning & Development*, 9 (1), 25-39.
- Deenihan, G. & Caulfield, B. (2015). Do tourists value different levels of cycling infrastructure? *Tourism Management*, 46, (C), 92-101.
- Edra, F.P.M., Costa, M.L. & Fernandes, T.T. (2015). Cicloturismo em Niterói: potencialidade a partir do Rio de Janeiro. *Caderno Virtual de Turismo*, 15 (3), 331-345.
- Fernández-Latorre, F.M. (2015). Flujos turísticos, capital territorial y uso de la bicicleta. Andalucía como modelo de destino emergente en cicloturismo. *Revista de Estudios Andaluces*, 32, 76-107.

- Freeman, R. & Thomlinson, E. (2014). Mountain bike tourism and community development In British Columbia: critical success factors for the future. *Tourism Review International*, 18, 9–22.
- Gazzola, P., Pavione, E., Grechi, D., & Ossola, P. (2018). Cycle tourism as a driver for the sustainable development of little-known or remote territories: the experience of the Apennine Regions of Northern Italy. *Sustainability*, 10 (6), 1-19.
- Gil, A.C. (2008). *Métodos e técnicas de pesquisa social*. São Paulo: Atla.
- Gonçalves-Junior, L, Corrêa, D.A., Carmo, C.S., & Arévalo, S.T. (2016). Diarios de bicicleta: procesos educativos vivenciados en la Ruta de las Emociones. *Estudios Pedagógicos*, XLII (1), 323-337.
- Guth, D. & Andrade, V. (Org.). (2018). *Economia da bicicleta no Brasil*. LABMOB/UFRJ; Aliança Bike: Rio de Janeiro.
- Hobsbawm, E. (2003). *A era dos impérios 1875-1914*. São Paulo, Paz e Terra.
- Hobsbawm, E. (2004). *A era do capital 1848-1875*. São Paulo, Paz e Terra.
- Klos, R.C., Miskalo-Cruz, M. & Moraes, L. (2016). Espaço e cicloturismo: a representação urbano-turística de Curitiba/PR em fotografias postadas no Tripadvisor. *Marketing & Tourism Review*, 1(2), 1-30.
- Kovačić, N. (2015). Profiling bicycle tourists: a case of Croatia. *Tourism and Hospitality Management*, 21 (2), 159-177.
- Lee, C-F. (2014). An investigation of factors determining cycling experience and frequency. *Tourism Geographies: An International Journal of Tourism Space, Place and Environment*, 16 (5), 844-862.
- Lee, C-F, Chen, P-T & Huang, H-I. (2014). Attributes of destination attractiveness in taiwanese bicycle tourism: the perspective of active experienced bicycle tourists. *International Journal of Hospitality & Tourism Administration*, 15, 275-297.
- Marconi, E.M, & Lakatos, M.A. (2017). *Metodologia científica*. São Paulo: Atlas.
- Meng, B. & Han, H. (2016). Effect of environmental perceptions on bicycle travelers decision-making process: developing an extended model of goal-directed behavior. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 21 (11), 1184-1197.
- Mrnjavac, E., Kovacic, N. & Topolšek, D. (2014). The logistic product of bicycle destinations. *Tourism and Hospitality Management*, 20 (2), 171-184.
- Neves, J.O. & Esperança, J.P. (2011). “Bike usage and cycle tourism: the pattern of portuguese associated bike riders”. *Tourism & Management Studies*, 1, 191-200.
- OMT - Organización Mundial del Turismo. (2019). *Definiciones de turismo de la OMT*. OMT: Madrid.
- Pedrini, L. (2013). *Cicloturismo no circuito do vale europeu catarinense: Um estudo do comportamento do cliente*. Dissertação (Mestrado em Turismo e Hotelaria). Universidade do Vale do Itajaí, Balneário Camboriú.
- Piket, P., Eijgelaar, E. & Peeters, P. (2013). “European cycle tourism: a tool for sustainable regional rural development”. *Applied Studies in Agribusiness and Commerce*, 7 (2-3), 1-5.
- Resende, J.C. & Vieira Filho, N.A.Q. (2011). Cicloturistas na Estrada Real: perfil, forma de viagem e implicações para o segmento. *Turismo em Análise*, 22 (1), 168-194.
- Saldanha, L., Fraga, C. & Santos, M.P.S. (2015). Discussões preliminares sobre serendipidade, bicicleta e turismo envolvendo a Ilha de Paquetá no Rio de Janeiro (RJ). *Caderno Virtual de Turismo*, 15 (3), 378-389.

- Saldanha, L., Pereira, L.F., Balassiano, R. & Fraga, C. (2020). Cicloturismo no planejamento integrado de cidades e o caso da Região Metropolitana de Curitiba. *Turismo em Análise*, 31 (2), 296-315.
- Slavić, N. (2017). The logistics system of bicycle tourism destination. *Tourismos: an International Multidisciplinary Journal of Tourism*, 12 (2), 38-69.
- Sartori, A. (2020). O evento ciclístico “Pedala Trento” e suas contribuições para o cicloturismo em Nova Trento/SC e região. *Observatório de Inovação do Turismo*, XIV (3), 1-23.
- Teixeira, C. A. & Edra, F.P.M. (2019). Cicloturismo: origem e conceito da palavra a partir de Koselleck. *Turismo Visão e Ação*, 22 (2), 318-333.
- UNWTO - World Tourism Organization. (2014). *AM Reports - Global Report on Adventure Tourism*. Madrid: UNWTO.

Recebido em: 03/11/2020

Aprovado em: 23/03/2021

---

---

## **CONTRIBUIÇÕES**

**Anderson Sartori:** Autoria única.