

**DEPARTAMENTO DA ÁREA DE SERVIÇOS
CURSO DE BACHARELADO EM TURISMO**

MARLI SPOLIDORO ALBANO DA SILVA

**PERFIL DO CICLISTA DO VALE DO RIO CUIABÁ
E SUA PERCEPÇÃO SOBRE
CICLOTURISMO EM SANTO ANTÔNIO DE LEVERGER-MT**

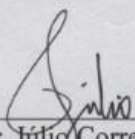
**CUIABÁ-MT
2023**

FOLHA DE APROVAÇÃO

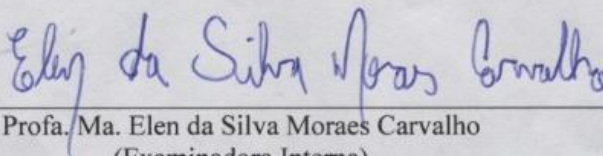
PERFIL DO CICLISTA DO VALE DO RIO CUIABÁ E SUA PERCEPÇÃO SOBRE CICLOTURISMO EM SANTO ANTÔNIO DE LEVERGER-MT

Artigo apresentado ao Curso de Bacharelado em Turismo do Instituto Federal de Mato Grosso –
Campus Cuiabá - como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Turismo.

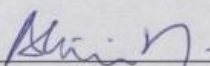
BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. Júlio Correa Resende Dias Duarte
(Orientador – IFMT)



Profa. Ma. Elen da Silva Moraes Carvalho
(Examinadora Interna)



Profa. Dra. Alini Nunes de Oliveira
(Examinadora Interna)

Data: 21/06/2023

Resultado: APROVADA

**PERFIL DO CICLISTA DO VALE DO RIO CUIABÁ
E SUA PERCEPÇÃO SOBRE
CICLOTURISMO EM SANTO ANTÔNIO DE LEVERGER-MT**

Marli Spolidoro Albano da Silva¹
Orientador: Prof.º Dr. Júlio Resende Duarte.²

RESUMO

Mato Grosso está passando por um momento ímpar em relação ao Turismo, pois os órgãos e instituições responsáveis, no âmbito das três esferas do poder público, têm dedicado um esforço em prol do planejamento desse setor. O planejamento turístico demanda o conhecimento das possibilidades e potencialidades da região, de forma que se possa, junto à população local, buscar o desenvolvimento de ações que permitam ao turismo, o uso sustentável dos recursos, especialmente os ambientais, existentes na região. Neste sentido, o presente estudo teve como objetivo levantar o perfil socioeconômico dos ciclistas do Vale do Rio Cuiabá, com vistas a identificar nestes ciclistas a potencialidade quanto a prática do cicloturismo. Todo o processo da pesquisa se deu através da aplicação de um formulário online, em que os respondentes puderam expressar sua intenção em praticar o cicloturismo, inclusive a disposição em gastar durante essa prática, no município de Santo Antônio de Leverger, e ainda sua percepção em relação aos atrativos turísticos daquele município. Todo o estudo foi lastreado em concepções teóricas de autores e trabalhos acadêmicos reconhecidos no meio, que delinearam a análise dos dados coletados. Finalizando identificou-se que município de Santo Antônio de Leverger tem possibilidade de estruturar rotas e roteiros para a prática do cicloturismo, baseado na disposição de vários atrativos turísticos, que podem e devem ser ampliados à medida que algumas infraestruturas forem sendo implementadas, inclusive com a parceria de municípios circunvizinhos que pertencem a IGR Pantanal Matogrossense.

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

ABSTRACT

Mato Grosso is going through a unique moment in relation to Tourism, because government and public institutions, within the three spheres of public power, have dedicated an effort to the planning of this sector. But tourism planning demands knowledge of the region possibilities and potentialities, in the way that, within the local population, its been possible to seek the development of actions that allow tourism, the sustainable use of existing resources, especially environmental existing resources in the region. In this sense, the present study aimed to survey the socioeconomic profile of Cuiabá River Valley's cyclists, with a view to identifying in these cyclists the potential for the practice of cycling tourism. The entire research process pass through the application of an online form, in which the respondents could express their willingness to practice cycling, including their willingness to spend during this practice, in the region of Santo Antônio de Leverger, and also their perception in relation to the tourist attractions of that region. The whole study was based on theoretical conceptions of authors and academic works recognized in the tourism area, which outlined the analysis of the collected

¹ Graduanda do Curso de Bacharelado em Turismo do Instituto Federal de Mato Grosso – Campus Cuiabá. marlispolidoro@gmail.com

² Professor Orientador. Doutor em Educação e Docente do Instituto Federal de Mato Grosso – Campus Cuiabá do Curso de Bacharelado em Turismo e Eventos Integrado. julio.resende@ifmt.edu.br

data by author. Finally, the author expresses her conviction that the municipality of Santo Antônio de Leverger has an immediate possibility of structuring routes and itineraries for the practice of cycling tourism, based on the disposition of various tourist attractions, which can and should be expanded as some infrastructures are being implemented, including with the partnership of surrounding municipalities that belong to IGR Pantanal Matogrossense.

Keywords: Cycling tourism; Socio Economic Profile; Tourism Planning; Cuiabá River Valley; Pantanal.

1. INTRODUÇÃO

O turismo é uma importante atividade econômica em muitos países, sendo em algumas comunidades, a principal fonte de renda para a economia local. É visto como um fenômeno econômico, político, social e cultural, que engloba, por sua natureza, relações multidisciplinares e multiprofissionais dos que trabalham na sua organização e oferta. Como atividade econômica, o turismo apresenta a peculiaridade de quase sempre propiciar, junto com o desenvolvimento econômico, melhoria na infraestrutura local como saúde pública, vias de acesso, segurança, saneamento etc., tão necessárias e que fazem parte da hospitalidade no atendimento aos turistas, juntamente com a promoção melhorar a qualidade de vida à população local. Também pode ajudar a fortalecer a cultura local e a conservar o patrimônio histórico, pois os visitantes, durante a viagem, podem promover um intercâmbio cultural, aprendendo e vivenciando o dia a dia dos nativos em uma imersão cultural.

Em Mato Grosso, por sua localização geográfica privilegiada, uma vez que abriga em suas terras 3 (três) diferentes biomas (Pantanal, Amazônia e Cerrado), todos com exuberante natureza, o turismo se apresenta como importante ferramenta, não só de desenvolvimento econômico, mas também de conservação dessa biodiversidade, que está distribuída em uma área total de 903.208,361 km², segundo o IBGE (2022), colocando-o como o terceiro maior estado da Federação do Brasil.

Por suas características geográficas, Mato Grosso também se destaca como um dos estados brasileiros mais ricos em recursos naturais, direcionados para atividades de agricultura, pecuária e, recentemente, turismo, que pode se desenvolver em várias modalidades e segmentos nesses 3 (três) biomas citados. O bioma Pantanal, abriga a grande maioria dos municípios do Vale do Rio Cuiabá, que são objetos do presente estudo, especialmente o município de Santo Antônio de Leverger, sendo foco principal (com área territorial 9.469,139 km² segundo IBGE/2022).

Compreendida a importância do Turismo como atividade econômica, passamos a destacar o cicloturismo, como uma modalidade ou mesmo um segmento do turismo, que

combina o prazer do ser humano na utilização da bicicleta com a satisfação de viajar, e que tem contribuído com o fortalecimento do setor. O cicloturismo se diferencia do ciclismo recreativo no aspecto das distâncias e do tempo dedicado às atividades, que são maiores. Por definição a duração precisa ser superior a um dia, e talvez, a principal das diferenças: o planejamento. Pois, devido às "dimensões" serem maiores, passa a requerer um planejamento detalhado quanto ao roteiro, aos equipamentos, bagagem e o principal para tal: o condicionamento físico do indivíduo, que deve ser compatível com sua viagem.

No contexto do presente estudo, o conceito de cicloturismo foi estendido pelo fato de que os ciclistas geralmente destinam seus pedais a atrativos turísticos públicos, ou mesmo privados, com o objetivo de se apreciar a natureza, a gastronomia, a cultura ou ainda um mix de todas essas opções. E dentro desta realidade o município de Santo Antônio de Leverger se desdobra como um dos principais destinos escolhidos pelos ciclistas do Vale do Rio Cuiabá, motivando assim o presente estudo de caso.

O município de Santo Antônio de Leverger está localizado a 34 quilômetros de Cuiabá, capital do estado de Mato Grosso, e foi escolhido como local de referência para a pesquisa, por ser uma das portas de entrada para o Pantanal Matogrossense, e por abrigar uma série de produtos e potencialidades turísticas envolvendo belezas naturais, históricas, culturais e sociais, requisitos que são as bases principais da organização de um planejamento turístico eficiente. E neste contexto sugere-se o cicloturismo nessa região, em função das possibilidades e vantagens que o cicloturismo pode propiciar aos visitantes e aos munícipes.

Santo Antônio de Leverger e seus distritos ainda necessitam de um planejamento estratégico, que direcione o cicloturismo como uma opção do desenvolvimento regional, de forma que se possa articular programas e projetos sustentáveis e eficientes, aproveitando toda potencialidade de sua geografia, história e cultura, ressaltando e valorizando a hospitalidade do povo local. Segundo o IBGE (2021), o município conta com 17.188 habitantes.

2. JUSTIFICATIVA

É muito comum a ocorrência de atividades e passeios ciclísticos por toda a região do município de Santo Antônio de Leverger, tanto diurnos quanto noturnos. Incursões curtas para a região (de até 40km), como por exemplo os destinados ao Morro de Santo Antônio e seu entorno, são constantemente promovidos por vários grupos ciclísticos da capital. O acesso ao Morro de Santo Antônio é gratuito e se dá pela rodovia MT-040, na altura do km 8, passando pela comunidade de Morrinhos, através de estradas que levam também a outras comunidades

e distritos, que possuem certa infraestrutura e comércios, que permitem aos ciclistas paradas estratégicas para registros fotográficos e hidratação. A imagem 01 ilustra a autora ainda em 2019, atuando como cicloturista em uma das vias que circundam o Morro de Santo Antônio, no percurso denominado pelos ciclistas de Avestruz Master.

Imagem 01. Percurso Avestruz Master em Santo Antônio de Leverger



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Há também na região, opções de incursões com quilometragens acima de 100km, a exemplo do evento Pedal Boi no Rolete em Mimoso, Distrito de Santo Antônio de Leverger,

que ocorre no mês de novembro, com percurso de 100km², evento que já está na 8ª edição, e contou com 450 inscritos. É um evento privado e organizado por empresa particular (Pedal do Cachorrão), que em contrapartida a um suporte oferecido aos participantes, cobra-se um valor por inscrição de R\$ 70,00 a R\$ 130,00. Os inscritos têm direito a camiseta do evento, café da manhã no ponto de partida e ainda hidratação, frutas e lanches, em pontos determinados a cada 25km², e suporte técnico/mecânico durante todo o percurso. A proposta do pedal é de um percurso somente de ida pedalando, a volta é feita de ônibus e carros de apoio, com transporte das bicicletas para o retorno à origem. Este evento, tem contado com um número cada vez mais expressivo de participantes, de diferentes faixas etária, e propicia experiências inusitadas, como a vivida pela autora ao encontrar uma boiada, sendo conduzida por uma comitiva, como demonstra a imagem 02.

Imagem 02. Percurso Mimoso, Distrito de Santo Antônio de Leverger



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Mais recentemente o poder público e a sociedade civil organizada de Santo Antônio de Leverger, através da IGR Pantanal Matogrossense (IGR - Instância de Governança Regional), em uma ação inédita, organizou o 1º Pedal Pantaneiro, que ocorreu em 12 de março de 2023, com trajeto de 75km, entre as sedes dos Municípios de Santo Antônio de Leverger e Barão de Melgaço. Ambos os municípios compõem a IGR Pantanal Matogrossense, junto com os municípios de Itiquira, Nossa Senhora do Livramento, Poconé, Lambari D'Oeste e Cáceres. A ideia principal dessa ação é a promoção dos municípios componentes da IGR - Pantanal

Matogrossense como destinos turísticos, além da promoção da produção artística e cultural desses municípios. Esse tipo de iniciativa produz bons resultados a todos os municípios, pois o turismo nunca se restringe aos limites geopolíticos.

O desenvolvimento esperado para o cicloturismo no Vale do Rio Cuiabá passa impreterivelmente por alguns aportes em infraestrutura. Aportes estes que precisam ser fomentados nas instâncias próprias do poder público, seja o municipal, o estadual ou ainda o federal, e que dependem de estudos que a academia pode propiciar acerca das potencialidades e ainda do perfil, tanto dos municípios com seus atrativos, quanto dos potenciais turistas, neste caso cicloturistas, e suas percepções sobre os atrativos ofertados, ou possíveis de serem ofertados.

Neste sentido, o presente estudo se justifica como uma contribuição científica, do IFMT ao município de Santo Antônio de Leverger, bem como aos demais municípios do Vale do Rio Cuiabá, que partilham entre si a potencialidade de ciclistas prontos para se tornarem cicloturistas. Para isso, o presente estudo teve como objetivo levantar o perfil socioeconômico dos ciclistas do Vale do Rio Cuiabá e suas percepções com relação aos atrativos turísticos do município de Santo Antônio de Leverger.

3. REFERENCIAL TEÓRICO

O presente trabalho intenciona levantar o perfil dos potenciais cicloturistas para os municípios do Vale do Rio Cuiabá, em especial ao município de Santo Antônio de Leverger, de forma que possam ser considerados dentro do processo de planejamento que o turismo local vem conseguindo realizar. Para tal a autora se ancorou em alguns referenciais teóricos, que permitiram desde a estruturação da coleta até a formulação da análise dos dados e conclusão do estudo, que passamos a citar.

Iniciemos com a conceituação de planejamento, que para Petrocchi (1998, p.20) “contribui para que tarefas sejam melhor realizadas e objetivos sejam mais facilmente atingidos, por pessoas ou organizações. Ordena as ações e dá prioridade a elas. Permite mapear dificuldades ou obstáculos e, assim, escolher previamente caminhos alternativos”.

Petrocchi (1998, p.21) demonstra que o planejamento ocorre de forma sistêmica, iniciando pela coleta de informações para o embasamento de decisões, que levarão a uma ou mais ações, que observadas, podem realimentar o sistema com novas informações. Tal abordagem pode ser encontrada facilmente em publicações especializadas sobre o tema

planejamento, cujo conceito leva a uma ferramenta de planejamento conhecida como PDCA (Plan, Do, Check and Act - Planejar, Fazer, Checar e Agir).

Braga e Solha (2015, p.58), ponderam que diante de uma diversidade de modelos (teóricos e processuais) de planejamento disponíveis, a escolha do que mais se adequa, cabe ao profissional que irá operacionalizar tal ferramenta, fazendo-o a partir de uma base teórica consistente, mas considerando a realidade da situação demandante do planejamento.

A finalidade do planejamento não se deve restringir à organização do setor para atender apenas às necessidades do mercado (tendo como objetivo o crescimento econômico baseado no lucro), mas ultrapassar a dimensão econômica avançando no social, contemplando relações de confiança e solidariedade, de comprometimento e reciprocidade, tendo como objetivo o interesse comum (DENCKER, 2004, p.1).

Para Fonseca Filho e Fogaça (2014, V1, p.207), o planejamento turístico deve ser aplicado para diagnosticar a situação real de uma localidade, visando compreender as causas e os efeitos de determinados empreendimentos, para então projetar um cenário ideal, com vistas a garantir um futuro sustentável para a destinação turística.

O planejamento do turismo visa identificar e minimizar os efeitos negativos que a atividade pode acarretar, tais como o surgimento de um mercado informal para atender as necessidades ligadas ao setor de alimentação, hospedagem, acompanhamento de turistas em atrativos, comércio ambulante e outros (FONSECA FILHO; FOGAÇA, 2014, V1, p.207).

Em sua obra, Fonseca Filho e Fogaça (2014), direcionam para a compreensão de que um Planejamento Turístico percorre o caminho da inventariação, do diagnóstico e prognóstico turístico, culminando na escrita de um Plano de Turismo para a localidade ou região. As conclusões do diagnóstico da situação real, cruzadas com as projeções de cenários futuros definidos no prognóstico, mais próximos da realidade, embasam a definição da missão, dos objetivos e das metas para o desenvolvimento do turismo na localidade ou região estudada (FONSECA FILHO; FOGAÇA, 2014, V2, p.125).

Para Petrocchi (1998, p.87), o processo de elaboração de planejamento turístico enseja conhecer o comportamento do mercado passado, presente e futuro. Passado e presente mostram as características e o comportamento de mercado na função do tempo. Essas séries históricas definem tendências que podem projetar as demandas futuras. Mas as variáveis que incidem no comportamento de mercado podem dificultar essa tarefa. Dessa forma, a demanda pode ser constatada de forma mais fácil, através de pesquisa direta, tanto na origem como no destino (PETROCCHI, 1998, p.87).

A demanda é a procura por um determinado produto ou serviço. Pode-se dizer que no turismo, primeiro, tanto a demanda que satisfaz as necessidades humanas de viajar como, segundo, a procura por certos destinos ou atividades específicas. Para o segundo caso, devem ser considerados os fatores como, por exemplo, hospedagem, transporte, entretenimento ou vivência de uma determinada cultura (DIAS; AGUIAR, 2002, p.78).

Para Dias e Aguiar (2002, p.78), a demanda turística pode, também, ser classificada com real ou potencial. Por demanda potencial entende-se aquela que representa todas as pessoas capazes de viajar, isto é, que tenham condições financeiras, físicas e psicológicas, isto é, estejam dispostas ou desejem fazer turismo. A demanda real é a praticada por pessoas que efetivamente viajam.

Outra consideração importante, na elaboração de um planejamento turístico, é a definição de roteiros que proporcione aos visitantes, durante sua estada, o registro de experiências positivas, que serão levadas consigo e replicadas a seus amigos, sobre a região visitada. E com vistas a essa compreensão, o MTur (2007, p.13), através do Programa de Regionalização do Turismo, define roteiro turístico como um itinerário caracterizado por um ou mais elementos que lhe conferem identidade, definido e estruturado para fins de planejamento, gestão, promoção e comercialização turística das localidades que formam o roteiro. Segue ainda dizendo que,

a roteirização turística é o processo que visa propor, aos diversos atores envolvidos com o turismo, orientações para a constituição dos roteiros turísticos. O processo de roteirização pode contribuir para o aumento do número de turistas que visitam uma região e do seu prazo médio de permanência nos destinos, estimulando a circulação da riqueza ali gerada (MTur, 2007, p.16).

Em Sousa e Carvalho (2021), é possível compreender que a roteirização turística abre caminhos para que o cicloturismo se desenvolva dentro dos princípios norteadores da sustentabilidade social, econômica e ambiental, na medida em que os roteiros organizam a oferta de atrativos e dão visibilidade às produções materiais e simbólicas de uma comunidade, seus saberes e fazeres locais. O cicloturismo permite, assim, o desvelamento do patrimônio comunitário e amplia as estratégias de empreendedorismo em bases locais, mediante a diversificação das atividades econômicas.

Contribuindo com o viés do planejamento de roteiros, Lee (apud SARTORI, 2021, p.31-32) destaca que dentre os principais fatores que determinam a frequência do uso da bicicleta como recreação e turismo, pode-se citar a sinalização dos trajetos, exemplificado na imagem 03, a prestação de serviços de segurança e emergência, a qualidade das rotas e a renda

mensal. Logo, conhecer a região, a infraestrutura disponível e necessária ao tipo de atividade, assim como o perfil socioeconômico dos cicloturistas potenciais, se faz necessário para a elaboração de um Plano de Desenvolvimento Turístico eficiente.

Imagem 03. Sinalização Turística no Percorso Morro de Santo Antônio de Leverger



Fonte: acervo da autora 2022.

Para Tavares (apud CHIMENTI e TAVARES, 2020, p.15), “é importante ressaltar que roteiros turísticos não são e não podem ser entendidos somente como uma sequência de atrativos a serem visitados, pois representam também uma relevante ferramenta para leitura da realidade existente e da situação sociocultural vigente na localidade”. Roteiros coesos e contextualizados proporcionam uma visão abrangente e clara dos locais visitados, enquanto roteiros mal elaborados, ou elaborados por pessoas despreparadas, podem ser incoerentes em relação à história e à cultura da localidade (CHIMENTI e TAVARES, 2020, p.15).

Roteiros e Rotas, são conceitos quase que intuitivos para a prática do Cicloturismo. Essa modalidade, de acordo com Roldan (2000, p.22) engloba, todo tipo de viagem com um dia ou mais de duração, que tenha como objetivo conhecer lugares e praticar turismo, utilizando a bicicleta como meio de locomoção.

Buscando um aprofundamento na compreensão de cicloturismo, pode-se abstrair de Resende e Vieira Filho (2011, p.174) que cicloturismo é uma atividade, não necessariamente com finalidade ciclística, mas que seja desenvolvida no mínimo por um período de 24 horas, ou de pelo menos uma pernoite, em que a bicicleta é parte integrante do percurso na viagem, podendo ser desenvolvida em longas rotas, viagens de final de semana e ainda aquelas em que se hospede em um destino específico e, a partir dali, conheça o entorno por meio da bicicleta.

Resende e Vieira Filho (2011, p.178) destacam ainda que o uso da bicicleta no desenvolvimento do turismo tem potencial econômico e social, contribuindo também para a redução dos impactos ambientais, valorizando os patrimônios naturais e culturais nos destinos, pela ampliação das possibilidades de interação entre cicloturistas e as comunidades locais, devido ao tempo de deslocamento com a bicicleta ser menor, em comparação a outros meios de transportes.

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

Segundo o Ministério do Turismo - Mtur (2010), o cicloturismo é reconhecido como uma atividade que faz parte do turismo de aventura e refere-se a atividades ciclísticas que passam por percursos em vias convencionais e não convencionais. Vejamos como Carvalho, Ramos e Sydow (2013), menciona o cicloturismo.

É um segmento do turismo que se relaciona com pelo menos outras cinco modalidades: o turismo rural, o ecoturismo, o turismo cultural, o turismo de aventura e o turismo gastronômico, sendo também considerado uma atividade do turismo de lazer que permite o exercício físico, aumento do contato com a natureza e a experiência de conhecer detalhes de locais que seriam imperceptíveis por outros meios de transporte.

Como o próprio termo sugere, o cicloturismo combina a paixão pelo ciclismo e o prazer de viajar utilizando a bicicleta como forma principal de transporte. Roldan (2000, p.18-22), define o cicloturismo como uma “modalidade não competitiva que consiste na prática do turismo através do uso de bicicletas”. Neste sentido, desde uma tarde de passeio por determinada região, até uma viagem de meses ou anos por um continente pode ser considerada como cicloturismo, o que coaduna com o pensamento da autora, que vislumbra para a região proposta no presente estudo, que sejam considerados como a prática de cicloturismo, as

incursões dos ciclistas do Vale do Rio Cuiabá, a atrativos turísticos já consolidados, do município de Santo Antônio de Leverger.

Para Roldan (2000), “essa prática pode ocorrer em zonas urbanas ou rurais, em diferentes estações do ano, de dia ou de noite, com diferentes equipamentos, alguns mais especializados e outros menos, tendo o praticante a oportunidade de estar acompanhado de grupos ou estar sozinho, independentemente do sexo ou idade e sua condição física”.

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

4. METODOLOGIA E COLETA DE DADOS

O exame de um determinado fenômeno social, segundo Babbie (2001), sugere que é melhor sucedido se puder ser abordado por vários métodos diferentes e que todos os métodos de pesquisa social são norteados pelas características gerais da ciência e que é útil analisar as forças e fraquezas relativas de cada método para escolher o mais adequado ao propósito da investigação. Para Gil (2010), pesquisa é:

[...] procedimento racional e sistemático que tem como objetivo proporcionar respostas aos problemas que são propostos. A pesquisa desenvolve-se por um processo constituído de várias fases, desde a formulação do problema até a apresentação e discussão dos resultados.

A presente pesquisa constituiu-se de um estudo de abordagem qualitativa e quantitativa, que é um método de investigação científica que se apoia predominantemente em dados estatísticos. Para tal, a pesquisadora promoveu a coleta de dados, além de envolver o levantamento bibliográfico em livros, sites especializados de internet, artigos e monografias de temas relacionados ao planejamento, gestão e conceito do cicloturismo. Foram ainda analisados itens como o Plano Municipal de Turismo de Santo Antônio de Leverger; trade turístico juntamente com análise do segmento de ciclismo e cicloturismo.

Os dados foram coletados através da aplicação de questionário, com a utilização da plataforma gratuita “Formulário Google”, disponível no aplicativo Google Docs. O

questionário ficou disponível para preenchimento no período de 11 a 23 de março de 2023, totalizando 13 dias, sendo composto por 30 questões referentes aos dados socioeconômicos, a prática do ciclismo e ainda a percepção sobre cicloturismo.

Sua aplicação foi direcionada a ciclistas, através de grupos por aplicativos, como o Whatsapp, de ciclistas residentes nos municípios do Vale do Rio Cuiabá, que além de Santo Antônio de Leverger, é composto ainda pela Capital, Cuiabá, e pelos municípios de Várzea Grande, Acorizal, Chapada dos Guimarães, Nossa Senhora do Livramento. Ciclistas de outros municípios de Mato Grosso também tiveram acesso ao questionário, colaborando com a pesquisa, vez que a delimitação da busca de informações sobre o assunto ocorreu somente por questões de logística e não por interesse ou necessidade do assunto. Dessa forma nenhuma resposta foi desconsiderada.

O questionário foi elaborado em 3 (três) seções, sendo a primeira responsável pela coleta de dados que permitisse elaborar um perfil socioeconômicos dos ciclistas, na sequência, com o intuito de identificar os potenciais cicloturistas entre os respondentes, questionário perguntava se o respondente já havia praticado o cicloturismo, conceito adaptado de Resende (2008, p25).

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

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

Como estes questionamentos não possuíam respostas padrões para que os respondentes escolhessem suas respostas, algumas respostas similares vieram com grafias diferentes, levando a pesquisadora a fazer novamente uma equalização de respostas, cujos grupos definidos, para identificar a potencialidade dos ciclistas em praticar o cicloturismo, foram: 1- Não é Potencial; 2-É Potencial Declarado; 3-É Potencial a ser fomentado. Na percepção da autora, as duas primeiras opções foram de identificação imediata, pela declaração dos respondentes, enquanto a outra opção, foi a definição da autora quanto às declarações dos respondentes no questionário.

Já a terceira seção do questionário buscou a percepção dos respondentes acerca do município de Santo Antônio de Leverger e seus atrativos turísticos, como motivação não só para, mas também, o cicloturismo.

Com o intuito de reforçar as percepções na análise dos dados coletados, a autora participou no dia 12 de março de 2023, como observadora participativa, do 1º Pedal Pantaneiro: Leverger - Barão e do 2º Pedal Pantaneiro: Poconé - Livramento, que ocorreu em 28 de maio de 2023, ambos os eventos promovidos pela IGR Pantanal Matogrossense (IGR - Instância de Governança Regional), envolvendo as prefeituras municipais, através de seus órgãos responsáveis pela promoção do turismo, tais como as secretarias municipais e seus respectivos COMTUR - Conselho Municipal de Turismo.

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

5. ANÁLISE DOS RESULTADOS

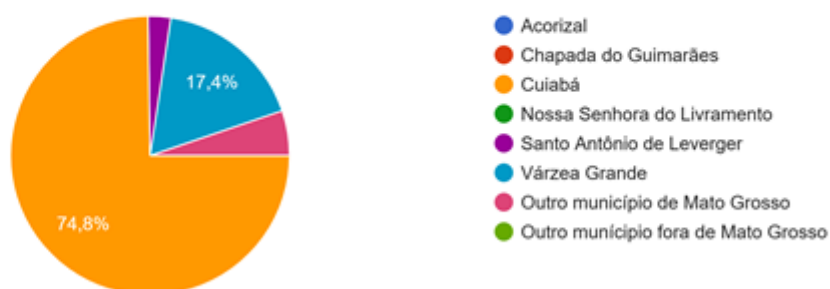
O planejamento do turismo tem sido fomentado junto aos municípios que possuem o mínimo de desenvolvimento dessa importante atividade econômica. Alguns possuem características que são favoráveis ao desenvolvimento do cicloturismo como uma modalidade ou segmento a ser trabalhado, como é o caso de Santo Antônio de Leverger. Diante dos desafios de planejamento do cicloturismo nestes municípios turísticos, surgiu a proposta desta investigação sobre o perfil do cicloturista potencial, residentes no Vale do Rio Cuiabá. E é com esse intuito que, apresenta-se a seguir as seguintes seções contendo análises sobre os cicloturistas: Perfil Socioeconômico dos Ciclistas, Potencialidade dos Ciclistas do Vale do Rio Cuiabá à Prática do Cicloturismo e Percepções dos Ciclistas do Vale do Rio Cuiabá Sobre os Atrativos Turísticos do Município de Santo Antônio de Leverger.

5.1. PERFIL SOCIOECONÔMICO DOS CICLISTAS DO VALE DO RIO CUIABÁ

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

Gráfico 1: Município de residência dos respondentes

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



Fonte: A autora, 2023

Importante destacar a demanda potencial que estes números representam para o município de Santo Antônio de Leverger, vez que em entrevistas com os empresários do comércio de bicicletas e peças de reposição, e em especial com servidores da Secretaria de Mobilidade Urbana de Cuiabá - SEMOB, responsável pela condução de um pedal semanal, e ainda da promoção de eventos ciclísticos, na capital, estima-se que em Cuiabá e Várzea Grande existam cerca de 15 mil ciclistas ativos, podendo este número chegar a 30 mil ciclistas, entre ativos e temporariamente fora de atividade.

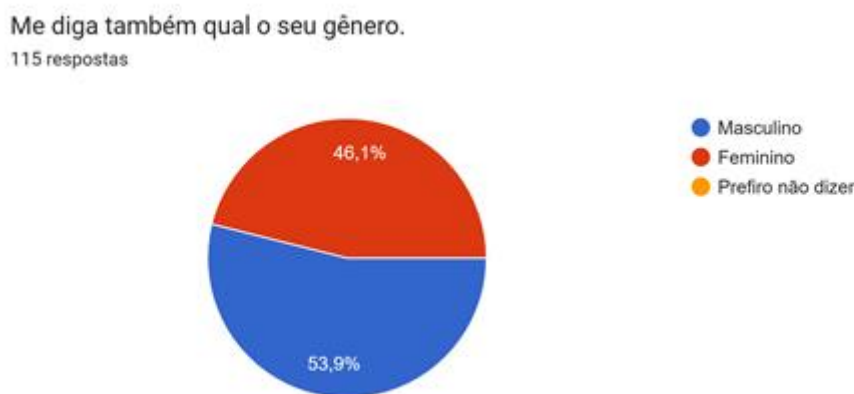
Pela experiência da autora, os ciclistas se organizam em grupos, através de aplicativos de mensagens. Com base nas entrevistas feitas com alguns líderes de grupos, pode-se estimar que existem cerca de 40 grupos organizados e atuantes em Cuiabá e Várzea Grande. Esses grupos possuem agenda semanal organizada com dias e horários fixos de pedais, em que o trajeto é definido, geralmente em comum acordo ou por indicação, entre suas lideranças. A alteração dessa agenda semanal pode ocorrer em função de um evento maior, organizado por outro grupo ou por promotores de eventos especializados, geralmente ocorrendo nos finais de semanas ou feriados.

É evidente a dimensão e a riqueza desse número de potenciais cicloturistas para o município de Santo Antônio de Leverger. Mas, é preciso destacar que, pela proximidade geográfica do município de Santo Antônio de Leverger com os demais municípios do Vale do Rio Cuiabá, a visitação desses turistas ocorrerá em finais de semana ou feriados prolongados, sendo para eles uma escolha dentre outros atrativos concorrentes, inclusive não necessariamente atrativos para cicloturismo, de municípios circunvizinhos de Cuiabá e Várzea Grande, a exemplo de Chapada dos Guimarães e Barão de Melgaço.

Outra situação observada durante a pesquisa, e que deve ser considerada em planejamentos sobre a oferta de atrativos cicloturísticos, é a participação de ciclistas de localidades mais longínquas, evidenciada na coleta de dados, e em eventos em que a autora participou enquanto pesquisava o tema, tais como Tangará da Serra, Lucas do Rio Verde, Poconé e Nova Brasilândia. Em eventos anteriores a este período de pesquisa, a autora pode ainda presenciar a participação de ciclistas de outros estados. Essa participação é creditada à organização e divulgação dos eventos cicloturísticos.

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

Gráfico 2: Distribuição de gênero dos respondentes



Fonte: A autora, 2023

Embora a disposição para responder aos questionários tenha se mostrado mais propensa aos homens, o número de mulheres pode ser maior, pelo que se pode visualizar em

movimentação de redes sociais e participação em eventos, como os já citados, 1º e 2º Pedal Pantaneiro, promovidos pela IGR Pantanal Matogrossense, em que a autora participou como observadora, onde a quantidade de mulheres ciclistas era visualmente superior à de homens.

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

Uma série de fatores mobilizam o interesse das mulheres em pedalar, ao mesmo tempo que outros elementos impactam em uma atenção especial, por parte do poder público e do trade turístico, para que as mulheres cicloturistas sejam bem recebidas em seus estabelecimentos, a exemplo de banheiros especialmente dedicados a elas. Lee (apud SARTORI, 2021, p.31-32) destaca que fatores como esse podem influenciar na decisão de usar a bicicleta para o lazer e turismo. Podemos ainda citar o fator segurança, como um aspecto especialmente considerado por grupos de ciclismo femininos, quando da tomada de decisão acerca de percursos a serem trilhados.

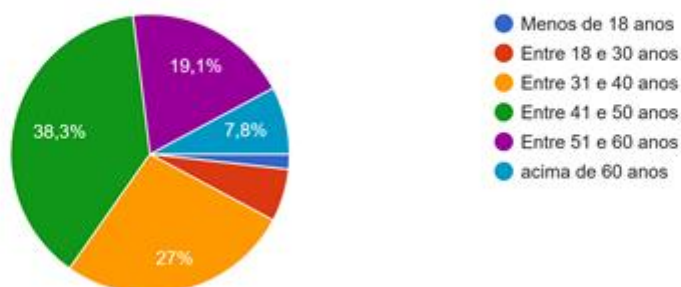
Tais grupos de ciclismo exclusivamente femininos é uma realidade já percebida facilmente em Cuiabá e Várzea Grande. E os grupos femininos têm ganhado força e espaço em todo o estado. Como exemplo de grupos de pedal estritamente femininos, pode-se citar: Elas no pedal; Elas não param; Brutal do pedal; dentre outros. Pode-se constatar em algumas entrevistas realizadas para esta pesquisa.

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

Gráfico 3: Faixa etária dos respondentes

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

115 respostas



Fonte: A autora, 2023

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

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

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

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

Tabela 1: Grupos de Atuação Profissional dos Respondentes

<i>Grupo de Atuação Profissional</i>	<i>Número de Respondentes</i>	<i>Percentual Correspondente</i>
--------------------------------------	-------------------------------	----------------------------------

1 - Aposentado(a)	4	3,5 %
2 - Colaborador(a) Privado(a)	36	31,3 %
3 - Empreendedor(a)	14	12,2 %
4 - Estudante	4	3,5 %
5 - Profissional Liberal	23	20,0 %
6 - Servidor(a) Público(a)	34	29,6 %

Fonte: A autora, 2023

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

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

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

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

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

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

O que totaliza uma cifra potencial de faturamento por dia de R\$636.700,00/dia. Todo esse valor ainda pode ser projetado ao longo do ano, mas daí o cálculo vai ficando mais complexo em suas projeções, pois implicam em variáveis que não foram consideradas neste

estudo. Mas cabe a promoção de um estudo sobre essas variáveis, aos responsáveis pelo planejamento do turismo na região.

Ainda sobre o valor das bicicletas, uma constatação chama a atenção positivamente, pois dos 17,4% (20/115) respondentes que possuem bicicletas com valor superior a R\$ 12.000,00, somente 10,0% (2/20) declararam não se sentirem seguros pedalando na região de Santo Antônio de Leverger. Dessa constatação, se infere a importância do poder público na manutenção dessa sensação de segurança pela maioria dos respondentes.

5.2. POTENCIALIDADE DOS CICLISTAS DO VALE DO RIO CUIABÁ À PRÁTICA DO CICLOTURISMO

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

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

Tabela 2: Potencialidade dos Ciclistas em Praticar o Cicloturismo

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

Fonte: A autora, 2023

O termo potencial, por si, designa a possibilidade de alguma coisa ser feita, ou efetivada. Esclarecido isto, a Tabela 2 demonstra que dos respondentes somente 5,2% declaram não ter disposição à prática do cicloturismo, pois foram enfáticos na resposta a estes questionamentos. Isso coloca como potencial para a prática do cicloturismo um percentual de

94,8% dos respondentes, que de forma direta ou indireta, manifestaram ter interesse na modalidade e/ou segmento dessa prática turística, bastando em alguns casos a oferta de um produto que atenda as expectativas dos respondentes, enquanto em outros casos o potencial cicloturista ainda necessita de mais informações ou mesmo estímulos para a adesão.

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

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

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

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

Pela experiência da autora como ciclista, com a exceção de casais que possuem bebês ou crianças na idade da primeira infância, que dificultam esse tipo de aventura (a prática do ciclismo ou do cicloturismo), o casal ou um grupo familiar, como visto na imagem 04, sempre vai participar dessas incursões de forma conjunta. Num processo de amadurecimento do planejamento turístico, um estudo mais aprofundado dessa composição familiar poderá indicar algumas necessidades específicas para o atendimento dessa demanda ou ainda potencialidade para outros atrativos.

Imagem 04. Percurso na MT-456 sentido a Santo Antônio de Leverger



Fonte: Acervo da Autora 2018.

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

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

Tabela 3: Disposição em Gastar por dia dos Cicloturistas Potenciais

<i>Faixa de Valor Declarada</i>	<i>Número de</i>	<i>Percentual</i>
---------------------------------	------------------	-------------------

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

Fonte: A autora, 2023

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

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

Tabela 4: Cálculo do Valor Potencial a Ser Arrecadado, segundo a Disposição em Gastar por dia, dos Cicloturistas Potenciais

<i>Faixa de Valor Declarada</i>	<i>Percentual disposto a gastar na faixa de valor declarada</i>	<i>Número de Respondentes para a faixa de valor declarada</i>	<i>Valor financeiro potencial a ser arrecadado por dia por faixa de valor</i>
1 - Até R\$ 50,00	5,5%	782	Até R\$ 39.100,00
2 - Entre R\$ 50,00 e R\$ 100,00	24,8%	3.526	Entre R\$ 176.300,00 R\$ 352.600,00

3 - Entre R\$ 100,00 e R\$ 200,00	27,5%	3.910	Entre R\$ 391.000,00 R\$ 782.000,00
4 - Entre R\$ 200,00 e R\$ 300,00	11,0%	1.564	Entre R\$ 312.800,00 R\$ 469.200,00
5 - Entre R\$ 300,00 e R\$ 500,00	21,1%	3.000	Entre R\$ 900.000,00 R\$ 1.500.000,00
6 - Acima de R\$ 500,00	6,4%	910	Acima de R\$ 455.000,00
<i>Total de Respondentes Considerados Cicloturistas Potenciais</i>	<i>100%</i>	<i>14.217</i>	<i>Entre R\$ 2.235.100,00 R\$ 3.597.900,00 (+)</i>

Fonte: A autora, 2023

A Tabela 4 demonstra o valor financeiro potencial que pode circular na economia do município de Santo Antônio de Leverger, com a implantação de uma rota cicloturística, com base na disposição de gasto diário dos respondentes da pesquisa.

5.3. PERCEPÇÃO DOS CICLISTAS DO VALE DO RIO CUIABÁ SOBRE OS ATRATIVOS TURÍSTICOS DO MUNICÍPIO DE SANTO ANTÔNIO DE LEVERGER

Quanto à percepção dos ciclistas em relação aos atrativos turísticos do município de Santo Antônio de Leverger, o primeiro questionamento feito foi sobre o que os motivava a pedalar naquela região, sendo o campo de resposta livre para a descrição. Dessa forma não se pode apurar com muita precisão tais motivações, mas ficou claro nas respostas os seguintes quesitos, como importantes: Paisagem e natureza exuberante (como mostra a imagem 05); geografia do local, tal como tipo e inclinação do terreno; fácil acesso, especialmente pela proximidade à capital; sensação de segurança, que foi alegada como motivo para ir e para não ir pedalar na região; Infraestrutura de atendimento ao ciclista, como local para refeições e hidratação, e que também foram alegadas como boa para alguns e ruim para outros.

Imagem 05. Percurso próximo ao Morro de Santo Antônio



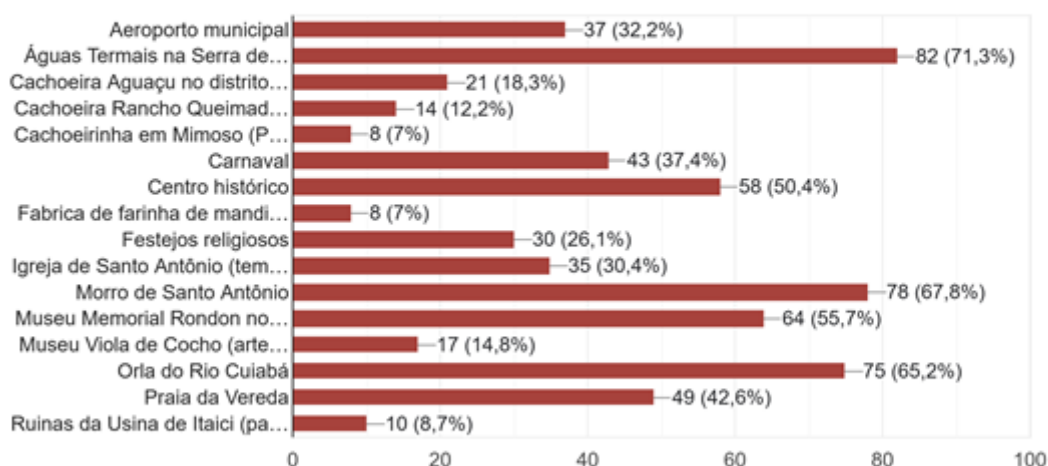
Fonte: Acervo da Autora 2021.

Quando questionados sobre atrativos turísticos ou eventos que ocorrem regularmente em Santo Antônio de Leverger, em questão que se poderia marcar mais de uma opção, obteve-se o apontamento registrado no gráfico 4 por parte dos respondentes. Observa-se que as Águas Termais na Serra de São Vicente despontam como o atrativo mais conhecido, mas seu acesso não passa pela sede do município, e ocorre muitas vezes de forma isolada, sem a motivação para outros atrativos. Na sequência aparecem o Morro de Santo Antônio e a Orla do Rio Cuiabá em Santo Antônio de Leverger, que junto com o Museu Memorial Rondon e o Centro Histórico do Município, são apontados por mais da metade dos respondentes como atrativos turísticos conhecidos.

Gráfico 4: Atrativos e eventos turísticos de Santo Antônio de Leverger conhecido pelos respondentes

Me diga, dos atrativos turísticos ou eventos abaixo, quais você já teve a oportunidade de visitar/conhecer?

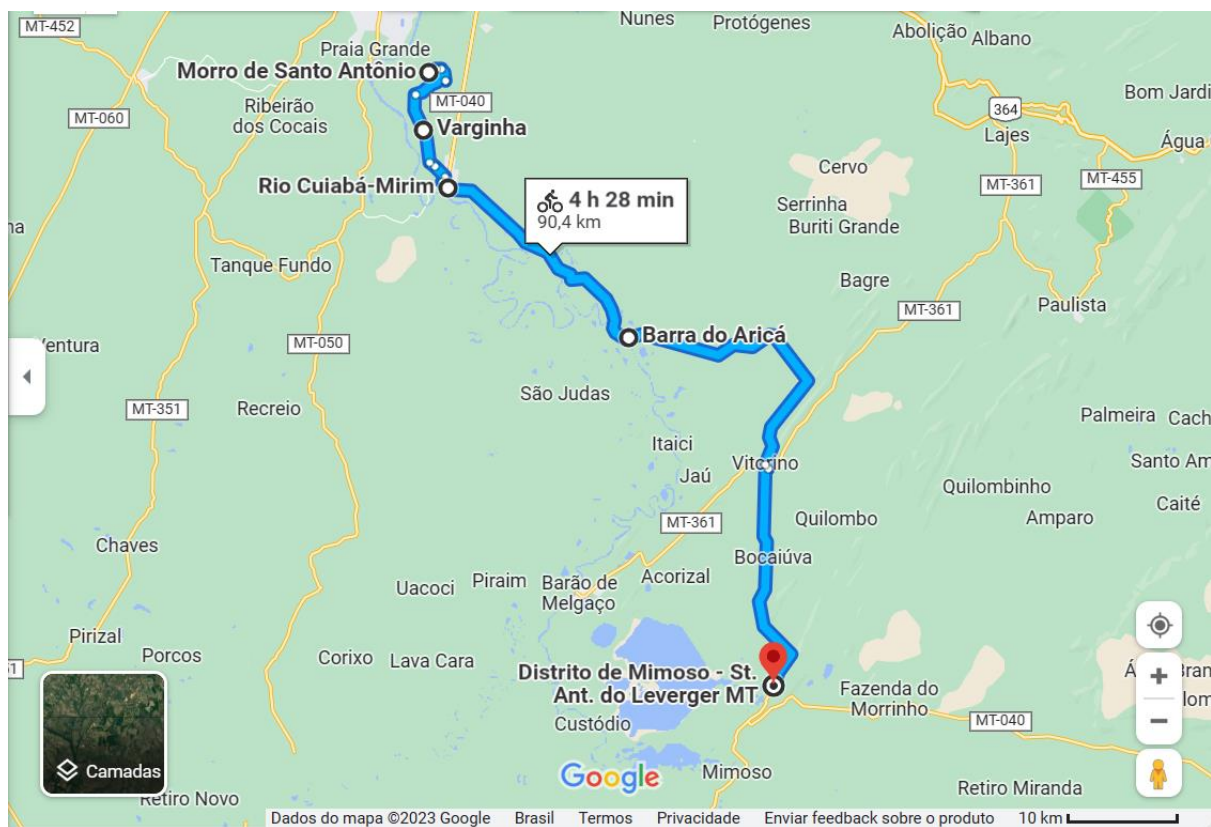
115 respostas



Fonte: A autora, 2023

Em outra questão, foram apresentadas aos respondentes, opções de percursos, trajetos e locais, em que geralmente grupos de ciclismo da Capital destinam suas incursões de finais de semana, sendo solicitado que apontassem aqueles que já fossem conhecidos, sendo o resultado apresentado na Gráfico 5. Destacam-se como os 5 (cinco) destinos mais conhecidos pelos ciclistas, o Morro de Santo Antônio, em primeiro lugar, seguido pela Orla do Rio Cuiabá em Santo Antônio de Leverger, e na sequência o Distrito de Mimoso, Barra do Rio Aricá e o Distrito de Varginha.

Imagem 06. Localização dos 5 (cinco) destinos turísticos mais conhecidos, segundo resposta ao formulário de pesquisa

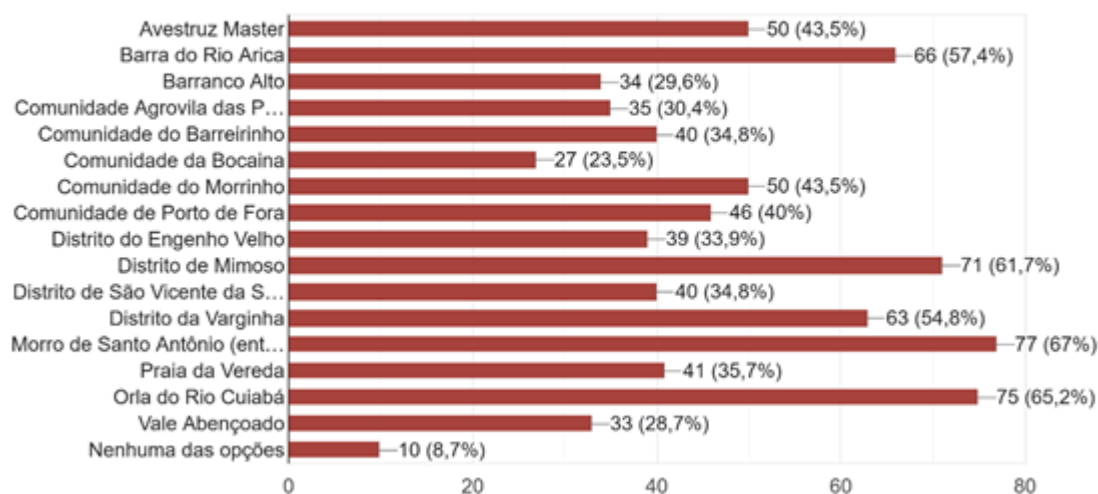


Fonte: Google Maps, 2023.

Gráfico 5: Percursos, trajetos ou locais de pedal em Santo Antônio de Leverger conhecido pelos respondentes

Quais desses percursos/trajetos/locais de pedal, do município de Santo Antônio de Leverger, você conhece? (é possível escolher mais de uma opção)

115 respostas



Fonte: A autora, 2023

O questionário permitiu ainda aos respondentes expressar, sem amarras com o contexto do cicloturismo, o que os motivariam a fazer uma visita ao município de Santo Antônio de Leverger, dentro de um rol de ofertas estabelecidas no questionário. A resposta para tal questionamento também permitia múltipla escolha e o resultado se apresenta na Figura 6. Excluindo a opção mais marcada, Percursos e/ou Trajetos de Pedal, por sua óbvia ligação com todo o contexto da pesquisa e dos respondentes, a segunda opção mais escolhida, As Belezas Naturais do Pantanal, se alinha com a resposta mais constante em outro questionamento feito no início desta última seção do questionário, que perguntou sobre a motivação da prática do cicloturismo na região de Santo Antônio de Leverger.

Gráfico 6: Motivos para visitar Santo Antônio de Leverger



Fonte: A autora, 2023

Como denota o presente estudo, existe um potencial declarado pelos respondentes, que desejam praticar o cicloturismo, e ainda, os mesmos respondentes declararam ter muito apreço pelas riquezas naturais do município de Santo Antônio de Leverger. Mas por outro lado, não se observa a existência de nenhuma rota estruturada que possa ser ofertada a esses potenciais cicloturistas. Dessa forma, abstraindo de Koti (2022), apresentamos no Quadro 1, em que se descreve, ainda que de forma breve e sucinta, como se proceder para elaborar um planejamento de rotas cicloturísticas.

Quadro 1: Principais Passos para Estruturação de uma Rota Cicloturística

Etapas	Ações para o desenvolvimento
Primeira Etapa: <i>Leitura Social, Ambiental, Cultural e Econômica da Região (Inventário)</i>	Levantar as características do território de uma maneira ampla, como um todo, verificando os diversos elementos que o compõem e observando suas interações. Registrar as comunidades que integram a região, seus aspectos geográficos (relevo, hidrografia, vegetação etc.), patrimônio cultural, atrativos turísticos, serviços, áreas urbana e rural, sistema viário (rodovias, estradas rurais etc.), dentre outros. Nessa etapa é muito importante envolver a população no processo, informando-os sobre os impactos do cicloturismo na vida deles. Enfim, fazer o inventário da região, com vistas à estruturação da rota cicloturísticas.
Segunda Etapa: <i>Checagem e Análise das Informações Levantadas</i>	As informações levantadas na etapa anterior serão checadas in loco (trabalho de campo) e avaliadas, em relação à sua aplicação na rota a ser proposta. Nessa etapa deve-se envolver ainda mais a população, fomentando-os acerca de sua participação enquanto agentes de fornecimento de infraestrutura (pousada, restaurante, lanchonete, etc.). Ao final dessa etapa, tem-se uma proposta preliminar de uma rota com

	mapeamento de atrativos e serviços em trechos específicos.
Terceira Etapa: <i>Teste da Rota e Ajustes na Proposição</i>	A partir da proposta preliminar, construída na etapa anterior, é preciso realizar testes, de preferência com o público potencial, envolvendo os prestadores de serviço ao longo da rota preliminar definida. A ideia é que ajustes no traçado possam ser realizados a partir da devolutiva desses envolvidos, consolidando, desta forma, a proposição final da rota.

Fonte: Adaptação da autora com base em Koti (2022)

Dentro das premissas elencadas na Tabela acima, é primordial que o planejamento considere a segurança do cicloturista. Para isso, é necessário que a rota seja sempre muito bem sinalizada e que as vias do circuito possam oferecer maior segurança aos cicloturistas, sendo compostas de ciclovias ou serem utilizadas vias vicinais para os trajetos. A criação de atrativos, bem como a interligação dos atrativos existentes à rota, pode também contribuir para o sucesso da rota. Comércio do tipo *bikefriendly*, com banheiros, estacionamento para as bicicletas, além de infraestrutura de manutenção básica (oficina) serão diferenciais importantes também.

Vez que ao pensar em desenvolver um circuito de cicloturismo é necessário primeiramente o planejamento, elaborado por profissional bem estruturado, sendo indispensável a participação de especialistas em turismo e ciclismo, requer no mínimo, a experiência de ciclistas que tenham ampla visão dos benefícios proporcionados não somente pela atividade do cicloturismo, mas de toda atividade turística envolvida, seja ela turismo rural, turismo de aventura ou ecoturismo etc. E devem ser pensados como um produto, que deverá atender as necessidades do seu público.

A premissa é que a população também aproveite e usufrua da modalidade e mobilidade, vez que podem ser adaptadas especialmente nas rotas em áreas rurais e naturais, afinal são nessas regiões onde se encontram algumas das melhores opções para o desenvolvimento de circuitos mais atraentes. Onde estão alguns fragmentos genuínos da nossa cultura, sabores e saberes. É aconselhável que essas comunidades estejam envolvidas no planejamento e que entendam o porquê de estarem sendo inseridas em um circuito de cicloturismo e que, acima de tudo, saibam de forma clara quais os benefícios que terão.

Ou seja, é necessário um projeto de desenvolvimento profissional e capacitação de territórios para o cicloturismo entregar às comunidades muito mais que um evento ocasional, que começa e termina em um ou dois dias e não integra comunidade e visitantes, para que seja um circuito bem desenvolvido e permanente.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O turismo em Mato Grosso começa a viver um momento ímpar, em função da atenção e investimentos, ainda pequenos comparados à necessidade, direcionados ao setor. Estes investimentos demandam por sua vez uma organização das instituições públicas com relação ao planejamento de toda a cadeia produtiva envolvida. O presente trabalho objetivou contribuir com esse processo de construção do turismo regional, em especial o segmento do cicloturismo, para que possa ser percebido como uma demanda local reprimida.

Como demonstram os resultados, Santo Antônio de Leverger, pela proximidade com a capital Cuiabá, tem a possibilidade de captar um volume expressivo de cicloturistas potenciais revelados nas respostas ao questionário. Deste número, a quantidade de homens e mulheres se equiparam, demonstrando uma evolução do cenário de 10 anos atrás, em que as mulheres se apresentavam em número reduzido.

Outro dado interessante apontado pela pesquisa diz respeito a composição de grupo e renda familiar, em que a maioria dos respondentes possui grupo familiar com 3 ou mais membros e renda familiar superior a 5 salários mínimos. Soma-se a isso a disposição declarada da maioria em gastar a partir de R\$ 100,00/dia em experiências de cicloturismo, é possível se fazer a projeção de um valor considerável na economia local, especialmente nos micros e pequenos empreendedores, que produzem arte, cultura, gastronomia e estão aptos a prestarem os serviços de atendimento básico demandado por este público, que geralmente não é muito exigente e não demanda luxuosidade.

O cicloturista, apesar de sua simplicidade, demanda uma atenção especial à estrutura que abrigará a sua bicicleta, que possui valores elevados, como demonstrado na pesquisa. Mesmo as bicicletas de menor valor, tem uma representação de muita estima para os ciclistas. Ainda é preciso ser considerada questões de segurança, como a estrutura das vias, iluminação, acostamentos, ciclovias etc., quesitos importantes para um público seletivo, cuja maioria de respondentes declarou possuir formação de nível superior, implicando em necessidade de boas informações para o seu convencimento.

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

para atrair esses cicloturistas. A falta de rotas e roteiros bem definidos de cicloturismo no município é o fator primordial para o potencial, que hoje se apresenta repesado.

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

Apesar desta movimentação, embora ainda insipiente, em torno da promoção do cicloturismo na região do Vale do Rio Cuiabá, é preciso que o poder público dispense mais atenção a infraestrutura, que já foi citada como importante para atender ao turista, como a construção de ciclovias (muito mais seguras que as ciclofaixas³), fomento a abertura de pequenos comércios nas rotas cicloturísticas, como restaurantes e lanchonetes, com atrativos e gastronomia local, iluminação e segurança das vias públicas de maior movimento, etc. Com estas intervenções e melhorias de infraestrutura certamente ocorrerão mais adesões ao cicloturismo na região do Vale do Rio Cuiabá.

Santo Antônio de Leverger pode ser o primeiro município a estruturar esse tipo de rota ou roteiro turístico, despontando no estado como pioneiro, vez que ainda não existe iniciativa similar em andamento que se tenha notícia. Mesmo no Brasil, essas ações são ainda incipientes, sendo o Circuito do Vale Europeu, em Santa Catarina, implantado em 2006, o primeiro modelo que se teve notícia.

Nos moldes do Circuito do Vale Europeu, que oferta grande diversidade de paisagens e natureza exuberante, o Município de Santo Antônio de Leverger, junto com os demais municípios da IGR Pantanal Matogrossense, possui também uma natureza de beleza única para ofertar aos cicloturistas, com uma vantagem de possuir um terreno com baixa altimetria (plano), não exigindo um preparo físico primoroso.

De uma forma geral, há uma movimentação do poder público, em todas as esferas, que pode ser observada na última FIT Pantanal 2023, realizada nos dias 4 a 7 de maio em Cuiabá, cuja intenção é reverter a situação atual do Turismo em Mato Grosso, fomentando iniciativas locais e regionais. Para esse movimento, existe uma gama de profissionais disponíveis no

³ A diferença básica entre ciclovias e ciclofaixas, é que para a primeira, ocorre um isolamento (barreira física) entre as faixas de rodagem. Já na segunda, ocorre somente uma sinalização viária (placas e pinturas na pista) que as diferencia, sem uma proteção física para o ciclista.

mercado, e ainda outro tanto em formação, que aptos a entregar a esse poder público, ferramentas de planejamento e gestão do turismo para os próximos anos.

REFERÊNCIAS

- BABBIE, E. **Métodos de pesquisa survey**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2001. Disponível em: https://gepelc.fefd.ufg.br/up/326/o/6_Resumo_Metodos_de_Pesquisas_de_Survey_1_.pdf?1331770834. Acesso em: 07/11/2019.
- BALASSIANO, R.; SALDANHA, L.; DeCASTRO, J.; SOUZA, H. A. S. de; TELLES, R.; GARCIA, E.; AMARAL, J. P. **O Cicloturista Brasileiro 2018: Relatório Geral**. Rio de Janeiro: COPPE-UFRJ, 2019.
- BRAGA, D. C.; SOLHA, K. T. **Planejamento e Desenvolvimento do Turismo: do conhecimento à prática**. in NETTO, A. P. et.al. **Produtos turísticos e novos segmentos de mercado: planejamento, criação e comercialização**. Barueri, SP: Manole, 2015.
- BRASIL. Ministério do Turismo. Coordenação Geral de Regionalização. **Programa de Regionalização do Turismo - Roteiros do Brasil : Módulo Operacional 7 Roteirização Turística**/ Ministério do Turismo. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico. Coordenação Geral de Regionalização. – Brasília: 2007.
- BRASIL. Ministério do Turismo. **Turismo de Aventura: orientações básicas**. Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação Geral de Segmentação. Brasília: Ministério do Turismo, 2010.
- BRASIL. Ministério do Turismo. **Sondagem do consumidor: intenção de viagem**. – Ano 9 (julho 2016) / FGV Projetos, Ministério do Turismo. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2016.
- CARVALHO, T. J. L.; RAMOS, J. L.; SYDOW, E. **O cicloturismo como fator de desenvolvimento da atividade turística nas cidades de Araguaína e Nova Olinda (TO)**. Anais do IX Congresso Nacional de Ecoturismo e do V Encontro Interdisciplinar de Turismo em Unidades de Conservação. São Paulo: Revista Brasileira de Ecoturismo, v.6, n.4, nov 2013, pp.63-82.
- CHIMENTI, S.; TAVARES, A. de M. **Roteiro Turístico: é assim que se faz**. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2020.
- DENCKER, A. F. M; et. al. **Planejamento e Gestão de Turismo e Hospitalidade**. Ada de Freitas Maneti Dencker (Coordenação). São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2004.
- DIAS, R.; AGUIAR, M. R. **Fundamentos do Turismo: conceitos, normas e definições**. Campinas, SP: Alinea, 2002.
- FONSECA FILHO, A. S.; FOGAÇA, I. F. **Planejamento e Organização do Turismo. V1**. Rio de Janeiro: CEDERJ, 2014.

FONSECA FILHO, A. S.; FOGAÇA, I. F. **Planejamento e Organização do Turismo. V2.** Rio de Janeiro: CEDERJ, 2014.

GIL, A. C. **Como Elaborar Projeto de Pesquisa.** 5ª ed. São Paulo: Atlas, 2010.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidades e Estados.** Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/mt/.html?>. Acesso em 03.06.2023.

KOTI, K. P.; TAKAHASHI, M. Y. **Manual de Planejamento de Rotas Cicloturísticas.** Paraná Projetos. Revisão: BELOTTO, J. C. de A. - Universidade Federal do Paraná - UFPR. Curitiba: 2022.

MATO GROSSO. Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico - SEDEC. **Observatório de Desenvolvimento: Turismo em Números.** Disponível em: <https://www.sedec.mt.gov.br/-/16632357-turismo-em-numeros>. Acesso em: 21/05/2023.

OLIVEIRA, J. F. de. **Contribuição do turismo para o desenvolvimento da economia.** Artigo publicado em 17/04/2017 nas colunas do site Administradores.com.br. Disponível em: <https://administradores.com.br/artigos/contribuicao-do-turismo-para-o-desenvolvimento-da-economia>. Acesso em 21/05/2023.

PEDRINI, L. **Cicloturismo no Circuito do Vale Europeu Catarinense: um estudo do comportamento do cliente.** Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Turismo e Hotelaria. Universidade do Vale do Itajaí - UNIVALE. Balneário Camboriu/SC: 2013.

PETROCCHI, M. **Turismo: Planejamento e Gestão.** São Paulo: Editora Futura, 1998.

RESENDE, J. C. **Cicloturistas e Suas Percepções Ambientais: um estudo na Estrada Real.** Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Turismo e Meio Ambiente. Centro Universitário UNA. Belo Horizonte: 2008.

RESENDE, J. C.; VIEIRA FILHO, N. A. Q. **Cicloturistas na Estrada Real: perfil, forma de viagem e implicações para o segmento.** Revista Turismo em Análise, Vol. 22, N. 1, abril/2011, pág. 168-194, ISSN 1984-4867.

ROLDAN, T. R. R. **Cicloturismo: Planejamento e Treinamento.** Trabalho de Conclusão de Curso. Curso de Bacharelado em Treinamento em Esportes. Faculdade de Educação Física. Universidade Estadual de Campinas - UNICAMP. Campinas: 2000.

SANTO ANTÔNIO DE LEVERGER. **Plano Municipal de Turismo: 2022 - 2030.** Programa Pró Pantanal. Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas do Estado de Mato Grosso - SEBRAE/MT. Santo Antônio de Leverger: 2022.

SARTORI, A. **Ciclismo e Cicloturismo em Santa Catarina (Brasil): Características, Motivações e Interesses.** April 2021. Podium Sport Leisure and Tourism Review 10(2). DOI:10.5585/podium.v10i2.18084 Disponível em: <https://periodicos.uninove.br/podium/article/view/18084>. Acesso em 21/05/2023.

SILVA, K. C. M. da. **A importância do Turismo para o Desenvolvimento do Estado do Espírito Santo.** Trabalho de Conclusão de Curso. Curso de Bacharelado em Economia. Departamento de Economia. Centro de Ciências Jurídicas e Econômicas. Universidade Federal do Espírito Santo. Vitória: 2004.

SOUSA, R. O. C.; CARVALHO, K. D. **Movimento, afeto e experiências: os roteiros cicloturísticos como estratégia de valorização do patrimônio cultural em áreas rurais.** *in* ANGELO, E. R. B. **Textos Completos do III Congresso Internacional e Interdisciplinar em Patrimônio Cultural: Experiência de Gestão e Educação em Patrimônio.** Porto/Portugal: Editora Cravo, 2021.