



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

**BENEDITO DA SILVA AMORIM JUNIOR**

**DEMANDA POTENCIAL DO CICLOTURISMO NO ESTADO DE  
MATO GROSSO - ESTUDO DE CASO DOS RESIDENTES DA GRANDE  
CUIABÁ**

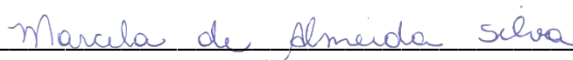
**CUIABÁ-MT  
2020**

## FOLHA DE APROVAÇÃO

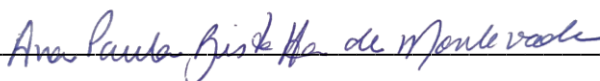
### DEMANDA POTENCIAL DO CICLOTURISMO NO ESTADO DE MATO GROSSO - ESTUDO DE CASO DOS RESIDENTES DA GRANDE CUIABÁ

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.

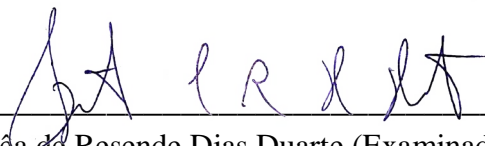
#### BANCA EXAMINADORA



Profa. Ma. Marcela de Almeida Silva (Orientadora - IFMT)



Profa. Dra. Ana Paula Bistaffa de Monlevade (Examinadora Interna - IFMT)



Prof. Dr. Júlio Corrêa de Resende Dias Duarte (Examinador Interno - IFMT)

Data: 19/12/2020.

Resultado: Aprovado

# DEMANDA POTENCIAL DO CICLOTURISMO NO ESTADO DE MATO GROSSO - ESTUDO DE CASO DOS RESIDENTES DA GRANDE CUIABÁ

AMORIM JUNIOR, Benedito da Silva<sup>1</sup>

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Ma. SILVA, Marcela de Almeida<sup>2</sup>

## Resumo

O cicloturismo, se refere a uma atividade do turismo de lazer que propicia exercício físico, contato com a natureza, experiência de conhecer e apreciar detalhes em locais que seriam imperceptíveis, se estivesse em outros meios de transporte. Cabe destacar ainda que, esse segmento movimentaria outros segmentos, tais como: o turismo de aventura, rural, cultural, gastronômico, ecoturismo, etc. E assim, a grande questão do cicloturismo que o distingue das demais atividades que utilizam a bicicleta é que o “condutor” não busca rendimento, mas prazer de viajar pedalando. Desta forma, este estudo teve por objetivo realizar um diagnóstico do perfil socioeconômico e os aspectos motivadores dos cicloturistas na capital do agronegócio, visando gerar informações que auxiliem o entendimento deste segmento turístico. Este estudo trata-se de uma pesquisa exploratório-descritiva, com abordagem quantitativa e qualitativa. Deste modo, como instrumento de coleta de dados utilizou-se, um questionário estruturado, com questões fechadas, de múltipla escolha. Este foi montado via *Google Forms* e aplicado *online*, cujo *link* para acesso foi transmitido por meio das redes sociais (*WhatsApp* e *Facebook*), a fim de chegar no público-alvo de modo que alcançasse o maior número de usuários, em um curto espaço de tempo, possibilitando ainda facilitação na análise.

**Palavras-chave:** Cicloturismo. Turismo. Perfil Socioeconômico.

## Abstract ou Resúmen

Cycling tourism refers to a leisure tourism activity that provides physical exercise, contact with nature, experience of knowing and appreciating details in places that would be imperceptible, if you were in other means of transport. It should also be noted that this segment moves other segments, such as: adventure, rural, cultural, gastronomic, ecotourism, etc. And so, the great issue of cycling that distinguishes it from other activities that use the bicycle is that the “driver” does not seek income, but the pleasure of cycling. Thus, this study aimed to make a diagnosis of the socioeconomic profile and the motivating aspects of cyclotourists in the capital of agribusiness, aiming to generate information that will help the understanding of this tourist segment. This study is an exploratory-descriptive research, with a quantitative and qualitative approach. Thus, as a data collection instrument, a structured questionnaire with closed-ended, multiple-choice questions was used. This was assembled via *Google Forms* and applied online, whose link for access was transmitted through social networks (*WhatsApp* and *Facebook*), in order to reach the target audience in order to reach the largest number of users, in a short space of time. time, allowing for easier analysis.

---

<sup>1</sup> Graduando(a) do Curso de Bacharelado em Turismo do Instituto Federal de Mato Grosso – Campus Cuiabá. db.freire@terra.com.br

<sup>2</sup> Professora Orientadora. Mestra em Ambiente e Sistemas de Produção Agrícola e Docente do Instituto Federal de Mato Grosso – Campus Cuiabá do Curso de Bacharelado em Turismo. marcela.silva@cba.ifmt.edu.br

**Key-words:** Cycling tourism. Tourism. Socioeconomic Profile.

## INTRODUÇÃO

Nas últimas décadas, o turismo tornou-se um dos fenômenos sociais com significativo crescimento econômico, demonstrando um desenvolvimento ao longo dos anos e uma profunda diversificação. Diante disso, Saldanha (2013) destacou que é notável o crescimento do número de novos destinos turísticos no cenário mundial, na atualidade; sendo que o volume de negócios que envolvem essa atividade vem se igualando, e conforme a Agência Paulista de promoção de Investimentos e Competitividade (InvestSP, 2020), a indústria do turismo rendeu US\$ 30 bilhões em faturamento, ampliando de 4% para 5% a participação do setor no PIB nacional em menos de três anos. Uma década atrás, a atividade petrolífera respondia por mais de 85% do PIB. Atualmente, graças aos intensos investimentos em diversificação, representa menos de 30%.

Neste contexto, Carvalho; Ramos e Sydow (2013) verificaram um caráter diversificado na atividade turística, que é capaz de englobar e integrar vários setores, não apenas no cenário global, o que leva a necessidade de estudar, planejar e desenvolver alternativas em localidades associado à esse fenômeno socioeconômico e cultural, considerado como impulsionador de geração de renda às pessoas e desenvolvimento de lugares.

Lanzillotta (2013) pautou que o turista deixou de ser aquela figura passiva retratada na literatura até os anos 90. E, atualmente querem destinos e passeios diferenciados; viagens exclusivas, levando consigo a experiência e conhecimentos do local visitado. Assim, Saldanha (2013) destacou que o uso de meios de transportes alternativos, com finalidades turísticas tem-se intensificado, concebendo inclusive novas modalidades de turismo.

Destaque para o recorte deste estudo, o uso da bicicleta para viagens de longa distância, tratada como cicloturismo, apresenta-se como alternativa de desenvolvimento de localidades, em que os viajantes cicloturistas utilizando-se de uma bicicleta mais resistente, desloca-se por diversos lugares, seja com amigos, família ou individualmente, de forma mais livre, tornando-se um passeio mais longo de *bike*, uma atividade prazerosa, recreativa e desportiva com a filosofia de união com a natureza e respeito ao meio ambiente (SEGOVIA et al., 2016).

Assim, o cicloturismo, se refere a uma atividade do turismo de lazer que propicia

exercício físico, contato com a natureza e experiência de conhecer e apreciar detalhes em locais que seriam imperceptíveis, se estivesse em outros meios de transporte. Cabe destacar ainda que, esse segmento movimenta outras modalidades, como: o turismo de aventura, rural, cultural, gastronômico e o ecoturismo. E assim, a grande questão do cicloturismo que o distingue das demais atividades que utilizam a bicicleta é que o “condutor” não busca rendimento, mas prazer de viajar pedalando (CARVALHO; RAMOS; SYDOW, 2013 e LANZILLOTTA, 2013).

Neste cenário, em Cuiabá, a capital mato-grossense, tem-se discutido muito sobre mobilidade urbana, com pautas que vão desde a manutenção vias; construção de ciclovias na cidade; a criação de legislação que permita o compartilhamento da faixa de ônibus, com ciclistas; criação de rotas para que possibilite o trânsito e passeios de bicicleta, assim como o cicloturismo; campanhas de conscientização sobre o trânsito e respeito aos pedestres e ciclistas, até as tratativas legais do Orçamento Participativo, na tentativa de instituir políticas públicas que favoreçam o cicloturismo e a mobilidade urbana (CONVIVA, 2018).

Face ao exposto, este estudo teve por objetivo analisar de que maneira o cicloturismo vem sendo promovido no município de Cuiabá, e suas perspectivas, tendo em vista uma mobilização expressiva de cicloturistas na capital mato-grossense, abordando os benefícios do cicloturismo como uma segmentação sustentável para o turismo da capital mato-grossense, por meio da investigação das políticas públicas de transporte e de turismo, e a organização dos espaços reservados para o cicloturismo em Cuiabá; de modo a descobrir às experiências vivenciadas pelos cicloturistas na cidade de Cuiabá, e os principais roteiros atualmente utilizados. E, os objetivos específicos são:

- Abordar os benefícios do cicloturismo como uma segmentação sustentável para o turismo da capital mato-grossense;
- Investigação das políticas públicas de transporte e de turismo, e a organização dos espaços reservados para o cicloturismo em Cuiabá, e;
- Descobrir as experiências vivenciadas pelos cicloturistas na cidade de Cuiabá, e os principais roteiros atualmente utilizados.

Metodologicamente este estudo trata-se de uma pesquisa exploratório-descritivo, com abordagem quanti-qualitativa. O delineamento exploratório-descritivo do estudo, deve-se à própria natureza dos dados e demais informações a serem levantadas. Sendo assim, buscou-se de forma exploratória, uma visão geral sobre uma determinada circunstância, originando maiores informações sobre o tema, buscando dimensões até então desconhecidas (GIL, 2008).

Lakatos e Marconi (2007, p. 83) destacaram a pesquisa de campo como,

[...] aquela que é utilizada com o objetivo de conseguir informações e/ou conhecimentos acerca de um problema, para o qual se procura uma resposta, ou de uma hipótese, que se queira comprovar, ou, ainda, descobrir novos fenômenos ou as relações entre eles. (...) Consiste na observação de fatos e fenômenos tal como ocorrem espontaneamente, na coleta de dados a eles referentes e no registro de variáveis que se presume relevantes, para analisá-los.

Concomitantemente, tem-se o objetivo de descrever características de determinada população ou fenômeno, sendo uma de suas características a utilização de técnicas padronizadas e coletas de dados, como explica Lakatos (2008) que é a forma de observar os fatos, registrá-los, analisá-los, classificá-los e interpretá-los, de modo que o pesquisador não interfere neles.

No que se refere à abordagem escolhida para desenvolvimento da pesquisa é dada em razão de sua característica em transformar as informações em números, mas também visando avaliar as considerações feitas por estes sujeitos, assim evitando distorções e garantindo a precisão dos resultados.

Segundo Turato (2005) uma pesquisa quali-quantitativa, permite que se conheça e que se dimensione, com significativa segurança dos procedimentos científicos usados, de modo detalhado e na sua forma natural, com o universo de significados, pensamentos, representações, atitudes, valores, de todo o tipo e tamanho de coletividade, sobre praticamente qualquer tipo de tema, ou interesse em se estudar.

Deste modo, como instrumento de coleta de dados utilizou-se, um questionário estruturado, com questões fechadas, de múltipla escolha (Apêndice A). Este foi organizado via *Google Forms* e aplicado online, cujo *link* para acesso foi transmitido por meio das redes sociais (*WhatsApp* e *Facebook*), a fim de chegar no público-alvo de modo que alcançasse o maior número de usuários, em um curto espaço de tempo.

O questionário, segundo Gil (2008, p.121 e 122), pode ser definido como uma “técnica de investigação composta por um conjunto de questões que são submetidas a pessoas com o propósito de obter informações sobre conhecimentos, crenças, sentimentos, valores, interesses, expectativas, aspirações, temores, comportamento presente ou passado”, possibilitando atingir grande número de pessoas, mesmo que estejam dispersas numa área geográfica muito extensa, e possibilita sua aplicação por não necessitar a presença do entrevistador.

Nascimento Neto (2004) a utilização da internet para a aplicação de questionário tem como vantagens principais: a conveniência, pois o respondente pode acessar o questionário de

qualquer lugar; tem baixo custo; quanto a escala: é possível alcançar grandes amostras; sobre a velocidade na obtenção das respostas, se apresenta como instrumento prático; sobre a estética e atratividade: é possível inserir imagens, sons e hipertexto para a elaboração e aplicação do questionário.

De acordo com Faleiros et al. (2016), o uso do questionário online e sua divulgação virtual como estratégia de coleta de dados, potencializa a coleta de dados, bem como é um meio mais ágil e de custo ínfimo para captar os participantes de diversas localizações geográficas, capacidade de imparcialidade e anonimato, quando comparado aos questionários impressos; ainda permitindo a obtenção de um banco de dados automático.

Na visão dos autores, o uso de ambientes virtuais para realização de pesquisas,

[...] representa uma possibilidade econômica, com maior velocidade de informação e produção científica, capaz de ultrapassar barreiras como idiomas, viabilizando a realização de estudos comparativos multicêntricos internacionais. Além disso, as pesquisas pela internet proporcionam maior praticidade e comodidade aos participantes do estudo, podendo resultar na melhora do número de respostas obtidas (FALEIROS et al., 2016, p. 5).

Após a aplicação dos questionários, procedeu-se à análise dos resultados, em que foi feito pela própria ferramenta *Google Forms*. Posteriormente tais informações foram reorganizadas, sendo os resultados descritivos obtidos e reproduzidos em forma de gráficos e quadros, discutidas com base em diversos artigos científicos sobre a temática.

## **1. CICLOTURISMO E SEUS CAMINHOS TEÓRICOS**

### **1.1 Um turista e uma bicicleta: O cicloturismo**

Exercitar-se é uma das atividades mais primitivas do homem, e de acordo com Pedrini (2013), antes do surgimento da escrita, o homem tinha o hábito de saltar, correr, mergulhar, subir em árvores, nadar para conseguir seu alimento e sua sobrevivência. E, nos dias atuais as corridas de aventura, o *mountainbike*, o ciclismo dentre outros, são algumas formas que o homem moderno encontrou para superar seus limites, desenvolver a capacidade de encarar imprevistos e um modo de formar grupos, independente de sexo, idade, ou local de residência.

De acordo com Segovia et al. (2016), o cicloturismo pode ser conceituado como,

[...] um passeio ou viagem de lazer na qual o ciclismo é parte significativa da experiência turística. Nessa linha, é possível definir cicloturismo como uma nova forma de turismo que faz parte do respeito para o desenvolvimento do turismo responsável, por meio do turismo ecológico que procura experiências notáveis ligadas à natureza, ao bem-estar físico e psicológico, e ao crescimento pessoal, além da interação social (SEGOVIA et al., 2016, p. 6).

Neste contexto, Carvalho; Ramos e Sydow (2013) destacaram que,

[...] os primeiros relatos sobre o surgimento da bicicleta ocorreram em 1817 quando o Barão alemão Karl Drais Von Samerbroon (1785-1851) desenvolveu um veículo de duas rodas feito completamente de madeira, que o ajudaria a passear mais rápido pelos jardins reais. O veículo era impulsionado empurrando os pés contra o chão, causando certo desconforto nos pés. Os pedais apareceram pela primeira vez em 1865 na França, na invenção conhecida como “velocípede”. Eles foram incorporados na roda dianteira (CARVALHO; RAMOS; SYDOW, 2013, p. 68).

No decorrer dos séculos este veículo exibiu várias evoluções, tomando diversas formas, havendo numerosas melhorias em seu projeto de modo que pudesse adaptar-se ao corpo humano, e às necessidades do homem e trazer segurança no seu uso. Assim, no final do século XIX, com o avanço da metalurgia, e melhoria dos métodos de fabricação e após várias inovações, a bicicleta passou a ser utilizada como um meio de transporte prático e versátil para o trabalhador, dando a ele uma maior flexibilidade para o lazer (ROLDAN, 2000).

Roldan (2000) menciona que:

Como meio de transporte, a bicicleta é utilizada em todo o mundo, principalmente por suas vantagens econômicas. Só não é mais utilizada devido ao domínio da indústria automotiva. Nas grandes cidades não existe melhor solução que o uso maciço de bicicletas em ciclovias. É mais barato, não produz nenhum tipo de poluição, ocupa menos espaço, não cria congestionamentos, além de simplesmente ser melhor para a saúde humana (ROLDAN, 2000, p. 17).

Assim, a bicicleta tem sido considerada como instrumento de grande importância para o desenvolvimento regional sustentável e; nas últimas décadas, tem sido amplamente valorizada por tratar-se de um meio de transporte silencioso, não poluente e que proporciona saúde aos seus usuários, dentre outros benefícios (RESENDE-DUARTE; VIEIRA FILHO, 2011). Assim, pedalar é uma atividade muito mais natural do que parece; e a popularização das bicicletas tipo *mountainbike*, pedalar tornou-se ainda mais fácil para qualquer pessoa independente de idade e condição física (XAVIER; GIUSTINA; CARMINATTI, 2010).

Assim, a união entre o turismo e o ciclismo trouxe um novo segmento turístico, que vêm ganhando numerosos adeptos em todo o mundo. E, no que tange à atividade turística, segundo Resende-Duarte e Vieira Filho (2011), o uso da bicicleta tem sido amplamente



pensado e implantado em vários países, como uma forma de turismo sustentável. As viagens realizadas pelos cicloturistas, normalmente, implicam em baixos níveis de impacto ambiental e podem originar diversos benefícios aos destinos, incluindo uma melhor distribuição de renda, assim como um melhor relacionamento entre os próprios viajantes e residentes.

Acerca disso, Segovia et al. (2016) mencionam que:

A bicicleta, como meio de transporte que possibilita conhecer a cidade não é um elemento central nas políticas de turismo, com exceção de alguns casos específicos em cidades com orientação turística que oferecem *tours* organizados, roteiros regionais por zonas rurais ou mesmo aluguel de bicicletas para passeios autônomos nas áreas de maior concentração social (SEGOVIA et al., 2016, p.5)

Assim, o cicloturismo é praticado por pessoas de diversas faixas etárias e tem a particularidade de reunir o esporte com o contato com a natureza e novas culturas. O interesse principal do cicloturista é conhecer tudo que uma região possa oferecer, desde a gastronomia, arte e arquitetura até os atrativos naturais. Para esse tipo de turista o trajeto é mais importante e todo lugar é seu destino, buscando uma experiência diferente e autêntica; e tem buscado novas opções para escapar da vida agitada, fugindo dos destinos turísticos tradicionais e procurado uma associação entre qualidade de vida e meio rural (BRASIL, 2010).

Desta maneira, para um cicloturista, “o importante não é o destino turístico em si, mas o caminho pelo qual é percorrido para chegar ao mesmo - qualquer que seja a distância ou duração, abrangendo desde pequenos passeios até grandes viagens” (SALDANHA, 2013, p. 17). Nesta perspectiva, também é importante evidenciar que em razão das características de sua viagem, esse tipo de turista é o que tem uma maior oportunidade de interagir com seu entorno, desde a natureza, os aspectos arquitetônicos, e as pessoas, uma vez que sua viagem pode durar poucos dias ou até mesmo semanas (PEDRINI, 2013; CINI; GUIMARÃES, 2017).

Portanto, de acordo com Pedrini (2013, p. 31),

Cicloturismo é viajar com uma bicicleta, carregando nos alforjes tudo que é necessário para os dias de viagem, enfrentar obstáculos naturais ou obstáculos urbanos, é também viajar e observar o mundo na velocidade da bicicleta, é estar mais próximo dos habitantes locais, simplesmente por não estar protegido dentro de um carro ou ônibus (PEDRINI, 2013, p. 31).

Nesta perspectiva, Pedrini (2013) destaca que, enquanto viajantes, os cicloturistas encontram aventura, pois percorrem caminhos que desconhecem; competição, visto que estão em busca de superação; vertigem, porque correm riscos ao atingirem velocidades elevadas em descidas, e; fantasia, uma vez que têm a oportunidade de conviver com os habitantes locais, e

incorporar-se ao simples, pois tudo carregam torna-se peso extra. No entanto, conforme menciona Saldanha (2017), ao se pesquisar sobre cicloturismo na literatura nacional, nota-se uma escassez de publicações para fundamentar novos estudos e aplicações na prática.

## **1.2 Cicloturismo no Brasil e no mundo**

Ressalta-se que a versatilidade do cicloturismo se encontra no fato de que cada um, ou cada grupo, pode planejar todo o seu roteiro de acordo com suas capacidades físicas e sociais (ROLDAN, 2000). Neste panorama, como consequência das rápidas e várias mudanças socioculturais, econômicas e ambientais, as cidades de modo geral, passam cada vez mais por adequações voltadas a meios de gestão condizentes com a realidade observada e promovida pelas transformações tecnológicas, oriundas da globalização, e do rápido incremento dos processos de desenvolvimento (KLOSS; MISKALO-CRUZ; MORAES, 2016).

Neste contexto, Allis (2015, p. 395), menciona que,

[...] as representações e os usos da bicicleta em grandes cidades no contexto atual parecem estar em linha com uma visão de turismo urbano que busca estimular experiências urbanas, contribuindo também para uma pauta positiva das cidades. Ora, se o processo de urbanização ocidental foi o substrato para o desenvolvimento do turismo moderno, não se pode negar que, para qualquer sentido (de ou para cidades), o urbano tenha uma significativa importância na compreensão do turismo contemporâneo (ALLIS, 2015, p. 395).

Alguns indicadores ilustram este movimento, nas grandes cidades, por exemplo com o incremento da infraestrutura cicloviária e a constituição de sistemas viários para uso de bicicletas (ALLIS, 2015). Nesse sentido, destaca-se o reconhecimento do cicloturismo como segmento de mercado pelo Ministério do Turismo, e como oportunidade para favorecer o desenvolvimento urbano no Brasil, bem como fomentar o cenário turístico sustentável, sendo que as recentes publicações ministeriais, revelam a importância da criação de políticas ciclo inclusivas tanto para moradores quanto para visitantes (SILVA, 2017).

De acordo com dados divulgados pelo Ministério do Turismo,

[...] o cicloturismo foi incentivado em 53 municípios brasileiros, que já receberam cerca de R\$ 20,2 milhões para a construção de ciclovias no período entre 2001 e 2011. Cada vez mais tem crescido a opção por bicicletas para se deslocar nas grandes cidades, os brasileiros também têm pedalado na hora de viajar e novos roteiros de cicloturismo têm surgido no país. Somam-se a isso os números informados pelo Ministério das Cidades que nos últimos três anos mais que dobrou a quilometragem de vias destinadas às bicicletas. Em 2014 eram 1.414 km e

atualmente existem 3.000 km delas no País (SILVA, 2017, p. 13).

Diante disso, Silva (2017) menciona que inicialmente muitas ciclovias brasileiras foram pensadas visando o lazer e, estão localizadas em áreas com atrativos naturais. No entanto, conforme relata Nazareth (2017), ao longo do tempo, a diversidade de roteiros, assim como as suas diversas adaptações, são alguns dos fatores que fizeram com que o cicloturismo se tornasse uma atividade com múltiplas possibilidades, visto que, por tratar-se de um veículo não poluente, de baixo impacto, a bicicleta consegue acessar regiões da cidade onde a maioria dos modos de transporte não conseguem chegar.

Nazareth (2017), destaca que os valores investidos no comércio pelos cicloturistas durante as viagens, vem superando o total de gastos daqueles que viajam de carro; o que na ótica da criação de novos negócios, torna-se um cenário promissor. Assim, considerando-se que viajar de bicicleta vêm tornando-se uma prática cada vez mais comum, várias organizações e empresas brasileiras estão buscando novas formas de atuar e fortalecer a prática do cicloturismo.

Segundo Ledo (2017), alguns projetos que vêm sendo realizados, além de estimular a cultura da bicicleta, buscam fortalecer áreas economicamente vulneráveis. No Brasil, de acordo com Cini e Guimarães (2017), o cicloturismo passou a ser reconhecido oficialmente no ano de 2006, em Santa Catarina, na região do Vale do Itajaí, com o trajeto Circuito Vale Europeu, sendo que este percurso se tornou referência no cenário turístico. Neste contexto, a partir do século XXI, diversas ciclovias passaram a ser construídas em nas mais variadas cidades do território brasileiro, desse modo, dando maior impulso e visibilidade à atividade, bem como incentivando a prática em percursos curtos, principalmente nos grandes centros urbanos, como uma atividade de lazer.

Cini e Guimarães (2017), afirmam que no território nacional,

As ciclovagens estão em ascensão, motivando a organização de diversas rotas, como o Vale Europeu, em Santa Catarina, a Rota Montanhas Mágicas da Mantiqueira, em Minas Gerais e a Rota Franciscana Frei Galvão, no Estado de São Paulo, sendo este último, objeto do estudo. Entre as rotas urbanas, têm-se como exemplos aquelas nas cidades de Niterói e do Rio de Janeiro (CINI; GUIMARÃES, 2017, p.35).

Assim, dentre os roteiros existentes no Brasil, a Rota Franciscana Frei Galvão e sua extensão à cidade de Aparecida, em São Paulo, é a mais procurada pelos cicloturistas focados no turismo religioso, sendo que o fluxo de cicloturistas nessa rota é intenso e grande, e, portanto, tornou-se relevante às cidades que compõem o seu caminho (CINI; GUIMARÃES,

2017). Destaca-se ainda, a cidade do Rio de Janeiro, que na atualidade é considerada a maior malha cicloviária da América Latina, com mais de 450 km e 15 mil bicicletários disponíveis nos mais diversos pontos da capital fluminense (FRAGA, FEIGELSON; ELICHER, 2017).

Ainda, iniciativas recentes em favor da bicicleta também ocorreram na cidade de São Paulo, capital do turismo de negócios por onde passam cerca de 15 milhões de turistas ao ano, incluindo um plano cicloviário no Plano Diretor Municipal, aprovado em 2013 (ALLIS, 2015). Atualmente, considerando sua estrutura cicloviária permanente, a metrópole possui 477,7 km de vias destinadas a ciclistas, sendo desse total 447,4 km são de ciclovias/ciclofaixas e 30,3 km de ciclorrotas, além de mais de 6,2 mil vagas em bicicletários e 121 paraciclos públicos instalados nos terminais de ônibus e nas estações de trem e metrô (IHA, 2017).

Curitiba, também contempla um amplo plano cicloviário, a iniciativa de implantação surgiu a partir da Copa do Mundo de Futebol de 2014 e continua em plena expansão (SEGOVIA et al., 2016). Atualmente a capital paranaense, possui 127 km de ciclovias abrangendo oito parques interconectados com ciclovias, e visa expandir, alcançando os 300 km; além de programar infraestrutura eficiente para incentivar o uso deste modal, apontando que a mobilidade urbana não se limita a uma questão de deslocamento, podendo ser usada como meio de transporte para desenvolvimento turístico (SEGOVIA; GRIMM, 2017).

Portanto, compreende-se que no território brasileiro, o cicloturismo é uma prática recente, mas que vem crescendo e se destacando como uma nova proposta de turismo direto com o ambiente, pois o cicloturista encontra-se em constante contato com o mesmo, podendo senti-lo no decorrer do percurso traçado. Embora ainda existam problemas em relação ao trânsito, condições de estradas, respeito dos motoristas na divisão de espaço com o ciclista/cicloturista, é incontestável o fato de que o país exibe inúmeras belezas naturais que atraem esta prática, de modo especial pelas estradas de terra (CINI; GUIMARÃES, 2017).

Na América Latina, o uso da bicicleta exhibe as mais distintas situações, sendo que, recentemente, nota-se uma leve tendência de valorização, quando algumas cidades, incluindo grandes metrópoles, avançaram suas políticas e estruturas cicloviárias (KLOSS; MISKALOCRUZ; MORAES 2016). Na Europa, por sua vez, o cicloturismo existe há muito tempo e é praticado, há muitas décadas, inclusive é tão valorizado quanto o futebol (ROLDAN, 2000); sendo que a mais extensa de todas as rotas ciclísticas europeias estende-se da Noruega até a Turquia, ligando 20 países no decorrer de 10.400 km (CINI; GUIMARÃES, 2017, p. 36).

Deste modo, de acordo com Resende-Duarte e Vieira Filho (2011), no Reino Unido, foi desenvolvida uma rede nacional de ciclismo, que funciona como uma rede alternativa de

transporte; a qual constitui-se de uma série de caminhos sem tráfego de automóveis e de pequenas estradas que fazem a conexão entre os centros urbanos e o interior em todo o território britânico. A Dinamarca, por sua vez, conta com onze rotas nacionais para a prática do ciclismo, cobrindo uma distância de mais de quatro mil quilômetros, sendo todas devidamente sinalizadas e seus mapas disponibilizados no site oficial do país.

Na França, há uma federação específica para a prática do cicloturismo, um órgão independente das federações de ciclismo competitivo, reconhecido pela União Ciclística Internacional, e responsável por essa atividade, com mais de 2.500 clubes cadastrados. Na Inglaterra, existe o Audax, federação inglesa de cicloturismo e ciclismo de longa distância, com vários clubes espalhados pelo país, e que atualmente, fornecem roteiros e mapas da região para cicloturistas de várias partes do mundo (CINI; GUIMARÃES, 2017). Na América do Norte, e na Oceania, o cicloturismo também é muito praticado (SALDANHA, 2013).

Retornando-se ao circuito brasileiro, é possível observar que apesar de todas as ressignificações urbanas em torno do uso da bicicleta na atualidade, infelizmente isto ainda não tornou-se um elemento central nas políticas de turismo, com exceção de alguns casos específicos (SEGOVIA et al., 2016). Nesse sentido, cabe salientar que dentre as principais carências apontadas no campo do cicloturismo encontram-se a ausência de políticas públicas e diretrizes de planejamento em níveis estaduais e nacionais, assim como uma ausência da participação da academia em tais projetos (LEDO, 2017).

De acordo com Silva (2017), embora a expansão e a consolidação da infraestrutura cicloviária sejam importantes, ainda é necessário que essas sejam pensadas a partir de uma agenda estratégica que integre planejamento, implementação e monitoramento das políticas públicas ciclo inclusivas, capazes de fomentar novos segmentos de negócios favorecendo o desenvolvimento local sustentável. Assim, compreende-se que no Brasil, bem como em Mato Grosso o maior desafio persiste na integração dessas vias ao sistema de mobilidade urbana das cidades favorecendo não apenas a acessibilidade de moradores e visitantes, mas facilitar a intermodalidade.

### **1.3 A Capital do agronegócio e do cicloturismo**

O município de Cuiabá, capital do Estado de Mato Grosso é referenciada pelas coordenadas geográficas 15°35'56", 80 de latitude Sul e 56°06'05", 55 de longitude Oeste, considerada o centro geodésico da América do Sul; e apresenta uma área correspondente a 0,39% do estado, cerca de 3.538 km². Nasceu da expansão dos Bandeirantes em busca de riquezas e na conquista de novas fronteiras, sendo elevada à categoria de cidade em 1818, e

declarada oficialmente como capital da província em 1936. (CUIABÁ, 2010)

Neste contexto Vasconcellos (2015) destaca que:

[...] Cuiabá, surgiu no processo de mineração aurífera, em 1719, e se vê, atualmente, em meio a muitos desafios urbanos, pois carece de um sistema de gestão e reordenamento urbano para atrair e receber os turistas que estarão no Brasil durante a realização dos jogos da Copa do Mundo. Assim, a pouca infraestrutura histórica da cidade pode transformar a utopia do planejamento urbano em um desafio financiado que pode não só mudar o cenário atual da cidade como provocar crises [...] em virtude de seu alto endividamento (VASCONCELOS, 2015, p. 377).

Destaca-se pela concentração das funções administrativas como Centro Político Administrativo, atendendo os órgãos públicos estaduais, sendo também o centro comercial e de serviços. Na cidade situam-se escritórios de várias multinacionais da agroindústria que, atendem a crescente demanda de todo território mato-grossense. Juntamente com Várzea Grande, que forma a região metropolitana, é considerada pela Secretaria de Estado de Desenvolvimento do Turismo - SEDTUR, polo turístico do estado, identificando-se como porta de entrada para o turismo em Mato Grosso, visto que é a região que possui a melhor infraestrutura no tocante a aeroportos, acesso/vias, hotéis, etc. (PINHEIRO; WADA, 2012).

Nos últimos anos, as ações que vêm sendo realizadas na cidade, estão ligadas, principalmente, ao setor de saneamento básico e ao da construção civil, com projetos de habitações do Programa de Arrendamento Familiar (PAR), bem como a implementação da via urbana e a construção da Av. das Torres, ligando duas regiões da cidade: a sul e a norte. Percebe-se que poucas medidas urbanísticas foram adotadas ao longo dos últimos trinta anos em Cuiabá. Ressalta-se que o governo estadual está realizando diversas obras (VLT, trincheiras, viadutos, pontes) para resolver problemas, principalmente os de mobilidade urbana, em Cuiabá (VASCONCELOS, 2015, p. 379-380).

Segundo Pinheiro e Wada (2012), a cidade exibe grande importância no cenário turístico de Mato Grosso e região Centro Oeste, sendo inclusive, escolhida pela FIFA<sup>3</sup> como uma das cidades-sede da Copa do Mundo de 2014, além de compor um dos 65 Destinos Indutores, programa desenvolvido pelo Ministério do Turismo (Mtur), tendo como análise prévia de 87 possíveis destinos indutores que o Governo Federal constatou encontrar-se em estágio avançado de organização; visando canalizar investimentos técnicos e financeiros para a melhoria de infraestrutura, entre outros aspectos, com objetivo de aprimorar o padrão de qualidade em turismo e induzir o desenvolvimento turístico das localidades do entorno.

A Capital mato-grossense, exibe um relevante potencial turístico e encontra-se próxima à destinos turísticos com belezas naturais e culturais. A arquitetura da área urbana

---

<sup>3</sup> Federação Internacional de Futebol.

inicial do município, como em outras cidades históricas brasileiras, é tipicamente colonial, com modificações e adaptações a outros estilos (como o neoclássico e o eclético) com o tempo. Assim, a cada ano, Cuiabá cresce em todos os setores da economia, sobretudo no setor terciário, e a partir deste crescimento passou a desenvolver, de forma expressiva, o turismo de negócios e eventos, apropriando-se de considerável infraestrutura urbana para essa atividade.

O cicloturismo na Capital, ainda é modesto, mas aos poucos a “turma do pedal” está invadindo as ruas e ciclovias de Cuiabá e Várzea Grande; inclusive existem alguns grupos de ciclistas, que se reúnem semanalmente e percorrem grandes distâncias na cidade, sendo que alguns inclusive promovem viagens (SCHIMANOSKI, 2016). No entanto, a condição viária da cidade é precária e não pode ser comparada a de países desenvolvidos que oferecem melhores condições de tráfego aos ciclistas e somente com um planejamento em longo prazo será possível atender o público (CORREIO DO BRASIL, 2019).

A inclusão da bicicleta como meio de transporte tem inúmeros adeptos, e atualmente um grupo de ciclistas elaborou um projeto de lei de iniciativa popular, denominado “Lei da Bicicleta”. O mencionado documento, conta com uma petição pública, online, para angariar assinaturas; e determina que 5% das vias urbanas sejam destinadas a construção de ciclofaixas e ciclovias, assim integrando a bicicleta ao transporte coletivo, ainda destacando a necessidade de estacionamentos ou bicicletários nos prédios públicos e estabelecimentos comerciais como supermercados e shoppings (CORREIO DO BRASIL, 2019).

Desde as obras para sediar a Copa do Mundo de 2014, o governo municipal e estadual tem discutido sobre mobilidade urbana e o incentivo ao uso de bicicletas. Hoje a cidade possui apenas 23 km de ciclovias, dispostas na Avenida Miguel Sutil que corta a capital dando acesso à Várzea Grande, no entanto, funcionando apenas no domingo (CONVIVA, 2018). Neste cenário, vale destacar que um dos projetos a serem implantados e que atualmente concretizou-se e foi além do esperado, é a construção de uma ciclovia ao longo de 3,6 km da rodovia que liga Cuiabá a Chapada dos Guimarães, tendo também na estrada da Guia, tratando-se de um trecho urbano da estrada, muito usado por pedestres e ciclistas, os quais circulam atualmente pelo acostamento (SOUSA, 2019).

Contudo,

[...] falta ainda um projeto de arborização para sombreamento, assim como alguns pontos para descanso, com bancos e abrigos. Afinal, como se sabe, o calor em Cuiabá é acachapante... Falta, sobretudo, a sinalização para a travessia da estrada/avenida, de forma que os ciclistas e pedestres possam chegar e sair da pista central em segurança (SOUSA, 2019, p. 1).

Por outro lado, Conviva (2018) afirmou que no mesmo ano, um vereador de Cuiabá, apresentou junto à Câmara de Vereadores a proposta de um calendário oficial de ciclismo, visando fomentar o turismo em Cuiabá e cidades que compõem a Baixada Cuiabana. Ainda a manutenção e construção de ciclovias; a criação de legislação para compartilhamento da faixa de ônibus com ciclistas; a criação de rotas para o cicloturismo; e campanhas de conscientização sobre o trânsito, são algumas das propostas apresentadas, para a elaboração e votação das Leis de Diretrizes Orçamentárias - LDO e Orçamento Anual - LOA, na tentativa de instituir políticas públicas que favoreçam o cicloturismo. Deste modo, este estudo vem corroborar com a importância deste registro.

## **2. O PERFIL SOCIOECONÔMICO DOS CICLOTURISTAS**

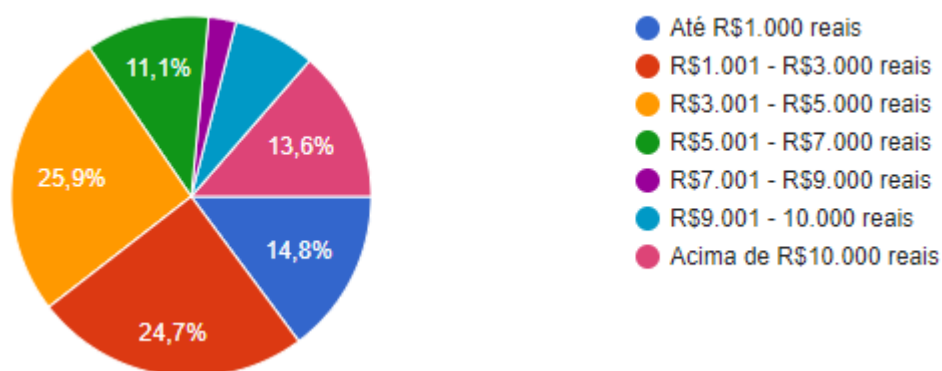
Cabe ressaltar que o período em que o questionário ficou disponível para a pesquisa, foi do dia 03 de Setembro a 12 de novembro de 2020, com o total de 81 participantes. Buscou-se o público alvo que pratica o cicloturismo ou ciclopasseio, sendo o principal meio de divulgação, as redes sociais.

Dessa forma, dentre um total de 81 participantes, 51,9% (42 pessoas) são do sexo masculino, enquanto 48,1% (39 pessoas) são do sexo feminino, sendo que 39,5% (32 pessoas) possui a faixa etária entre 31 a 40 anos, 25,9% (21 pessoas) de 21 a 30 anos, 23,5% (19 pessoas) de 41 a 50 pessoas, 6,2% (5 pessoas) até 20 anos e 4,5% (4 pessoas) de 51 a 65 anos. Em comparação com o artigo “Cicloturistas na Estrada Real: perfil, forma de viagem e implicações para o segmento”, do Rezende-Corrêa (2011), cerca de 53,57% (15 pessoas) possuem a faixa etária entre 20 a 29 anos, entrando a contraposto com relação ao presente estudo.

No que se refere ao estado civil dos participantes, 58% (47 pessoas) são casadas (os), 37% (30 pessoas) são solteiras (os), 3,7% (3 pessoas) são divorciadas (os) e 1,2% (1 pessoa) namorando. Observa-se em seguida que quando questionado em relação a à renda familiar mensal, conforme mostrado no Gráfico 1.

**Gráfico 1 - Renda familiar mensal**





Fonte: Elaborado pelo autor, 2020.

Verifica-se que dentre as opções supracitadas, 21 pessoas (25,9%) possuem renda familiar mensal entre R\$3.001 a R\$5.000 reais, sendo a maioria. Em contrapartida, conforme o estudo “Desafio, Oportunidades e Recomendações para o fomento ao Cicloturismo nas costas do Cacau e Descobrimento - Sul da Bahia”, do autor Mendonça (2017), 39,7% possuem a renda mensal de R\$4.000 a R\$10.000 reais.

Em outro questionamento, intentou-se por descobrir há quanto tempo os participantes praticam o cicloturismo, sendo 44,4% (36 pessoas) praticam em torno de 1 a 5 anos, 32,1% (26 pessoas) praticam a menos de 1 ano, 1,8% (12 pessoas) praticam de 6 a 10 anos e 8,6% (7 pessoas) praticam a mais de 10 anos. Conforme uma pesquisa realizada em agosto de 2020, pelo site Rede Jornal Contábil, o aumento da prática do cicloturismo, principalmente durante a pandemia, deve-se ao fato da procura que além do ciclismo ser uma atividade extremamente prazerosa e feita ao ar livre, ele alia a possibilidade de ir a lugares diferentes e mais afastados, de ser praticado em família e em ambientes naturais.

E, qual a modalidade de cicloturismo os participantes costumam praticar, listados no Quadro 1.

**Quadro 1** - Tipos de modalidades de cicloturismo praticado entre os participantes

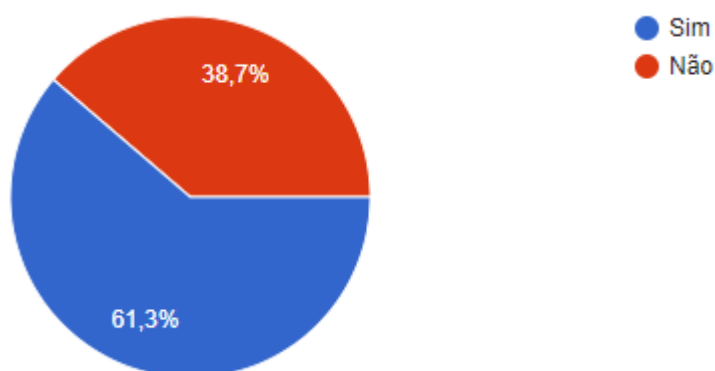
Modalidades	Porcentagem/Pessoas
Individual/Família (Prática Autônoma)	46,9% (38 pessoas)
Com suporte (Grupo de Cicloturismo)	45,7% (37 pessoas)
Sozinho e treinos em grupo	2,5% (2 pessoas)
Viagem intermediada (Agência de Viagens)	1,2% (1 pessoa)
Não participo	1,2% (1 pessoa)
Não pratico cicloturismo, mas sim ciclo passeio	1,2% (1 pessoa)

Competição	1,2% (1 pessoa)
------------	-----------------

Fonte: Elaborado pelo autor, 2020

Dessa forma, fica nítido que há várias modalidades para o cicloturismo, e cerca da maioria dos participantes afirmaram que utilizam a modalidade com suporte (grupo de cicloturismo) e individual/família (prática autônoma, sem suporte). À vista disso, o próximo questionamento foi para saber se os participantes participam de algum grupo de cicloturismo (Gráfico 2) e se sim, quais são os grupos (Quadro 2).

**Gráfico 2** - Porcentagem de participantes pertencentes a grupos de cicloturismo



Fonte: Elaborado pelo autor, 2020.

Assim, observa-se que há uma tendência na prática de tal atividade majoritariamente em grupos, segundo informações desta pesquisa.

**Quadro 2** - Grupos de cicloturismo em que os participantes fazem parte

Grupos de cicloturismo	Porcentagem/Pessoas
Prático de forma individual/família	19,3% (11 pessoas)
Pedal 251	10,5% (6 pessoas)
Águias Bikers	7,1% (4 pessoas)
Gurizada MTB	5,3% (3 pessoas)
Roda Presa VG	5,3% (3 pessoas)
Pedal do Cachorrão	5,3% (3 pessoas)
Pedal Alto Giro MT	5,3% (3 pessoas)
Os pé duro de Leverger	5,3% (3 pessoas)
Unido em Cristo	3,5% (2 pessoas)

Corredoras MT no pedal	3,5% (2 pessoas)
Não faço parte de nenhum grupo	3,5% (2 pessoas)
Pedal Digoreste	1,8% (1 pessoa)
Equipe S	1,8% (1 pessoa)
Rota Livre Cicloturismo	1,8% (1 pessoa)
Pratico com o grupo sem fazer parte dele	1,8% (1 pessoa)
Biker Agroecologia	1,8% (1 pessoa)
Giro no Pedal	1,8% (1 pessoa)
Vizinhos do Pedal	1,8% (1 pessoa)
Canela Seca, Vila Rica - MT	1,8% (1 pessoa)
Bike Brothers Bauru e Canela Seca MTB	1,8% (1 pessoa)
Os Capivaras	1,8% (1 pessoa)
Pedal de Sábado	1,8% (1 pessoa)
Pedal Rosa, Campo Verde	1,8% (1 pessoa)
MTB Bonfim	1,8% (1 pessoa)
Coyotes	1,8% (1 pessoa)
Elas no Pedal de Leverger	1,8% (1 pessoa)
Já participei de vários grupos	1,8% (1 pessoa)

Fonte: Elaborado pelo autor, 2020.

Nota-se que há 23 grupos de cicloturismo em um percentual de 57 participantes que responderam, 11 pessoas praticam de forma individual, em família e o grupo que mais possui integrantes, dentre os participantes, é o Pedal 251, com 6 integrantes. Com tais dados obtidos, surgiu a dúvida de como os participantes conheceram o cicloturismo (Quadro 3).

**Quadro 3** - Como os participantes conheceram o cicloturismo

Respostas	Porcentagem/Pessoas
Amigos/Colegas de Trabalho/Faculdade	61,7% (50 pessoas)
Parentes/Namorado(a)/Companheiro(a)	13,6% (11 pessoas)
TV/Internet/Revistas/Jornais	13,6% (11 pessoas)
Sempre gostei de bike	2,5% (2 pessoas)
“Está dentro de mim”	2,5% (2 pessoas)

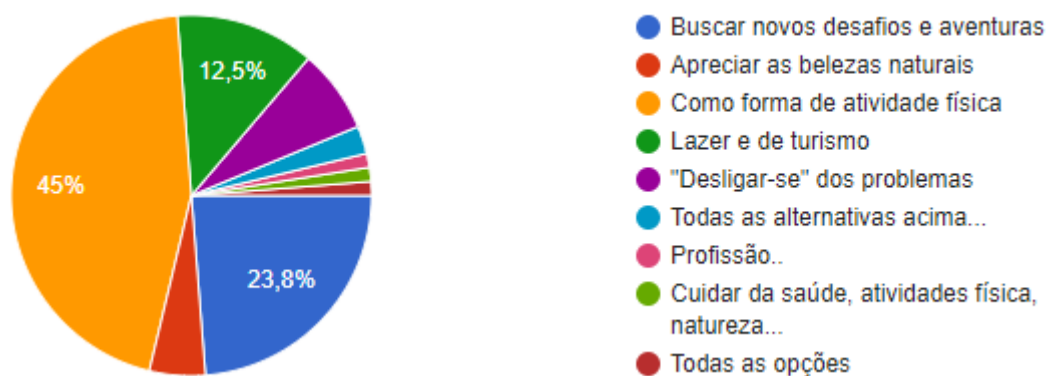
Profissão	1,2% (1 pessoa)
Através da Equipe Solta o Freio Cuiabá, MT	1,2% (1 pessoa)
“Gosto de andar de bicicleta desde a infância”	1,2% (1 pessoa)
Sozinho, por vontade própria	1,2% (1 pessoa)
Como forma de atividade física	1,2% (1 pessoa)

Fonte: Elaborado pelo autor, 2020.

Observa-se que mais da metade dos participantes (61,7% - 50 pessoas) conheceram o cicloturismo através de amigos, colegas de trabalho e da faculdade. E, 13,6% (11 pessoas) descobriram através de parentes e companheiros (as) e 13,6% através da TV, da internet, revistas e jornais. Dessa forma, fica nítido que a maior influência vem através do círculo social da pessoa, onde tem-se o incentivo e o exemplo de mudança do estilo de vida.

No gráfico 3, foi questionado com relação às motivações dos participantes que o levou a iniciar e a continuar no cicloturismo, sendo proposto algumas opções para assinalar, tais como: “buscar novos desafios e aventuras”; “apreciar as belezas naturais”; Como forma de atividade física”; “lazer e turismo” e; “desligar-se dos problemas”. no entanto, também teve a opção de discorrer sobre a motivação, caso ela não seja uma das alternativas disponibilizadas, tais como “profissão”, “saúde” e “todas as opções anteriores citadas”.

**Gráfico 3 -** Motivos dos participantes que levou a iniciar e continuar no cicloturismo



Fonte: Elaborado pelo autor, 2020.

Assim sendo, considerando as demais informações discorridas, o próximo questionamento procurou saber a quantidade de quilometragem dos participantes, indo desde menos de 50 km, até mais de 1.000 km. Os dados obtidos serão apresentados no quadro 4.

**Quadro 4 -** Quantidade de quilometragem dos participantes

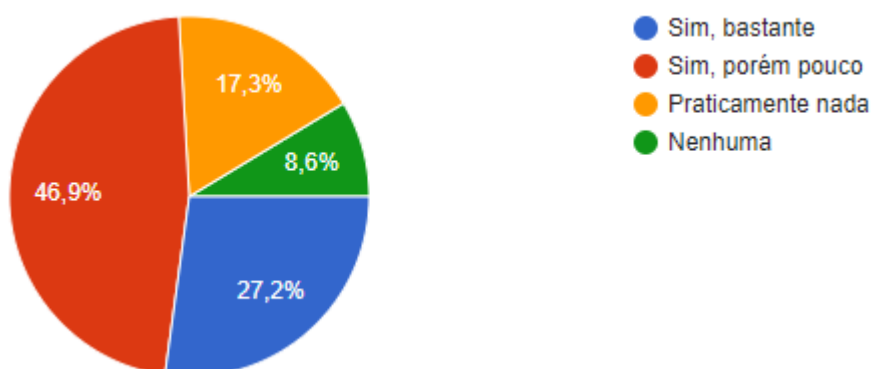
Quantidade de km rodados	Porcentagem/Pessoas
Até 100 km	35,8% (29 pessoas)
Até 500 km	25,9% (21 pessoas)
Nunca passei de 50 km	19,8% (16 pessoas)
Até 150 km	8,5% (7 pessoas)
Mais de 1.000 km	6,2% (5 pessoas)
Até 350 km	1,2% (1 pessoa)

Fonte: Elaborado pelo autor, 2020.

Conforme as informações expostas, identifica-se que 35,8% (28 pessoas) pedalarão até 100 km, 25,9% (21 pessoas) pedalarão mais de 500 km e 19,8% (16 pessoas) nunca passaram de 50 km. As referências não seguem totalmente um padrão, pois apesar de ter sido ofertado opções de quilometragem, também optamos por deixar a resposta livre.

O próximo questionamento (gráfico 4) prioriza a opinião dos participantes com relação a se ele, como pessoa que pratica o cicloturismo, identifica melhorias nas vias de Cuiabá, que possibilite cada vez mais a prática do cicloturismo na cidade, sendo colocadas alternativas como: “sim, bastante”; “sim, porém pouco”; “praticamente nada” e; “nenhuma”.

**Gráfico 4** - Opinião dos participantes com relação a identificação de melhorias nas vias de Cuiabá, que possibilite a prática do cicloturismo



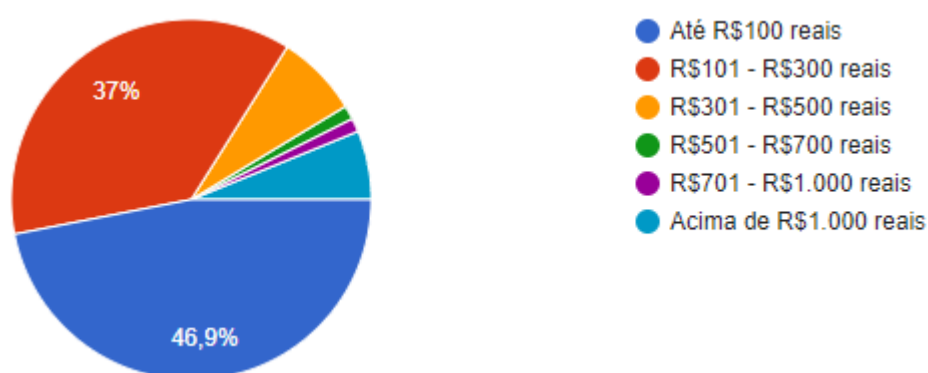
Fonte: Elaborado pelo autor, 2020.

Percebe-se que 46,9% (38 pessoas) acham que é possível a melhoria nas vias de Cuiabá, porém pouco. Já 27,2% (22 pessoas) constatarem como “sim, bastante, 17,3% (14 pessoas) identificam como “praticamente nada” e 8,6% (7 pessoas) não veem melhoria alguma nas vias que possibilitem a prática do cicloturismo. Conforme a Secretaria do Estado de Infraestrutura e Logística (Sinfra, 2020), a pavimentação da MT-402, no trecho que liga a

estrada de Chapada dos Guimarães (MT-251) até a entrada do Distrito do Coxipó do Ouro, em Cuiabá, já é considerada pelos usuários da rodovia um exemplo de obra de infraestrutura cicloviária. Isso porque a rodovia agrega, além do asfalto de qualidade ao longo de 8,5 quilômetros, uma ciclofaixa com extensão de 7,76 quilômetros, com toda sinalização e segurança que os amantes do esporte esperam. E, de acordo com o secretário de Estado de Infraestrutura e Logística, Marcelo de Oliveira, haverá uma ampliação da infraestrutura cicloviária que já está dentro do planejamento do Governo do Estado, e destacou que a Estrada do Coxipó foi apenas o pontapé inicial para novas obras de melhorias da malha rodoviária que incluem a implantação de ciclofaixa e ciclovias.

No gráfico 5, é questionado aos participantes sobre o orçamento diário para uma cicloviação, sendo de R\$100 reais, até acima de R\$1.000 reais.

**Gráfico 5 - Orçamentos diário dos participantes para uma cicloviação**



Fonte: Elaborado pelo autor, 2020.

Cerca de 46,9% (38 pessoas), gastam até R\$100 reais para uma cicloviação, ou seja, a maioria gasta pouco nesse tipo de viagem. No entanto, 37% (30 pessoas) gastam em torno de R\$ 101 a R\$300 reais, 7,4% (6 pessoas) gastam R\$301 a R\$500 reais, 6,2% (5 pessoas) acima de R\$1.000 reais, 1,2% (1 pessoa) cerca de R\$501 a R\$700 reais e 1,2% (1 pessoa) gasta cerca de R\$701 a R\$1.000 reais.

Quando ocorrem as ciclovias, os cicloturistas geralmente ficam hospedados nos mais diversos meios de hospedagens. Nesta pesquisa, os participantes comentaram sobre os meios de hospedagem que utilizam ou não. Tal dado é exposto no quadro 5.

**Quadro 5 - Meios de Hospedagem utilizado pelos participantes na cicloviação**

Meios de Hospedagem	Porcentagem/Pessoas
Casa de parentes/amigos	25,9% (21 pessoas)

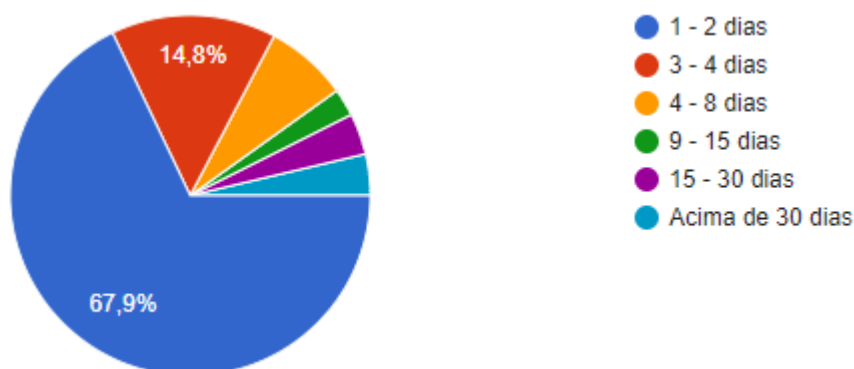
Hotel	22,2% (18 pessoas)
Acampamento não pago	12,3% (10 pessoas)
Pousada	9,9% (8 pessoas)
Não utilizo meio de hospedagem	7,4% (6 pessoas)
Volto no mesmo dia	6,1% (5 pessoas)
Albergue (hostel)	3,7% (3 pessoas)
Área de Camping	3,7% (3 pessoas)
Imóvel alugado	3,7% (3 pessoas)
Pensão	2,5% (2 pessoas)
Não viajo	1,2% (1 pessoa)
Apartamento	1,2% (1 pessoa)

Fonte: Elaborado pelo autor, 2020.

Dentre as 81 respostas, em torno 25,9% (21 pessoas) ficam hospedadas na casa de parentes ou amigos, 22,2% (18 pessoas) ficam hospedadas em hotéis e 12,3% (10 pessoas) ficam em acampamentos não pagos. Por outro lado, comparando com os dois estudos anteriormente citados (“Cicloturistas na Estrada Real: perfil, forma de viagem e implicações para o segmento” de Resende-Duarte e Vieira Filho (2011) e no estudo de Mendonça (2017) “Desafio, oportunidades e recomendações para o fomento ao cicloturismo nas costas do cacau e descobrimento - Sul da Bahia”, cerca de 45% dos participantes de ambos estudos, preferem se hospedar em Pousadas. Ou seja, de acordo com os dados apresentados, os cicloturistas que ficam hospedados em casa de parentes ou amigos, por que possuem parentes nas cidades visitadas e querem ter um baixo ou nenhum custo na viagem, já mediante os outros estudos em comparação, os cicloturistas optaram por se hospedar em pousadas, segundo os cicloturistas, atendem suas necessidades, têm preço acessível e são encontradas em todos os destinos percorridos.

À vista disso, o próximo questionamento foi com relação a quantidade de dias em que dura a ciclovagem dos participantes, sendo demonstrado no gráfico 6.

**Gráfico 6** - Quantidade de dias em que dura a cicloviação dos participantes



Fonte: Elaborado pelo autor, 2020.

Mais da metade dos participantes (67,9% - 55 pessoas) ficam cerca de 1 a 2 dias na cicloviação. Outros 14,8% (12 pessoas) ficam cerca de 3 a 4 dias, 7,4% (6 pessoas) ficam de 4 a 8 dias, 3,7% (3 pessoas) ficam de 15 a 30 dias, 3,7% (3 pessoas) ficam acima de 30 dias e 2,5% (2 pessoas) ficam de 9 a 15 dias. Com relação aos dias, com o meio de hospedagem escolhido e o gasto médio nas viagens, fica claro que os praticantes preferem ciclovias com pouco ou nenhum gasto, na casa de parentes ou amigos e por poucos dias.

No quadro 6, os participantes apontam os seus destinos de preferência de cicloviação para praticar o cicloturismo.

**Quadro 6** - Destino de preferência dos participantes

Destino	Porcentagem/Pessoas
Aqui mesmo no Estado MT	75% (60 pessoas)
Destinos Nacionais	17,5% (14 pessoas)
Destinos Internacionais	3,7% (3 pessoas)
Outros países da América do Sul	1,2% (1 pessoa)
Interior de São Paulo	1,2% (1 pessoa)
Ainda não saiu do percurso Cuiabá x Santo Antônio	1,2% (1 pessoa)

Fonte: Elaborado pelo autor

Cerca de 75% (60 pessoas) preferem viajar entre o estado de Mato Grosso e 17,5% (14 pessoas) preferem os destinos nacionais. E, dessa forma, é claro que a maioria dos participantes preferem ficar no país, sendo no estado de MT ou fora dele, podendo ser por vários motivos, desde de custo a preferências.

Diante dos dados apresentados podemos traçar o perfil socioeconômico e os aspectos



motivadores dos cicloturistas da capital do agronegócio. À vista disso, em sua maioria a faixa etária dos cicloturistas é de 31 a 40 anos, casados (as), com renda familiar mensal de R\$ 3.001 a R\$5.000 reais, com prática de 1 a 5 anos, com até 100 km rodados. Costumam praticar a modalidade com suporte, ou seja, com grupo e/ou individual, familiar (prática autônoma) e a maioria pratica de forma individual/família, no entanto, 6 fazem parte do grupo Pedal 251. A maioria dos participantes ficou sabendo desta prática através de amigos, colegas de trabalho e da faculdade, e o que mais os motiva a continuar praticando é principalmente, por conta da saúde pois a veem como uma prática física.

À vista disso, a prática exige uma via adequada e, conforme o questionamento aplicado, a maioria dos participantes identificam melhorias nas vias de Cuiabá, porém poucas. Dessa forma, há também, as ciclovias, onde os participantes têm como principal destino as cidades do estado de Mato Grosso, com viagens durando cerca de 1 a 2 dias, com hospedagem na casa de amigos ou parentes e com o orçamento diário de até R\$ 100 reais, tornando-se uma viagem com custos “baratos”.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Conforme dito, este estudo teve por objetivo analisar de que maneira o cicloturismo vem sendo promovido no município de Cuiabá, e suas perspectivas, tendo em vista uma mobilização expressiva de cicloturistas na capital mato-grossense, abordando os benefícios do cicloturismo como uma segmentação sustentável para o turismo da capital mato-grossense, por meio da investigação das políticas públicas de transporte e de turismo, e a organização dos espaços reservados para o cicloturismo em Cuiabá; de modo a descobrir às experiências vivenciadas pelos cicloturistas na cidade de Cuiabá, e os principais roteiros atualmente utilizados.

Apesar dos participantes acharem que as ciclovias de Cuiabá terão poucas melhorias, há projetos do atual governo para além da implementação do prolongamento da ciclofaixa MT-402, no trecho que liga a estrada de Chapada dos Guimarães (MT-251) até a entrada do Distrito do Coxipó do Ouro, em Cuiabá, mas também na MT-251 até o trevo do Manso e depois até o entroncamento da Chapada dos Guimarães até a Avenida José Torquato. A tendência é de que as novas obras incluam em seus projetos as ciclofaixas, quando se tratarem de um trecho em perímetro urbano, muito próximos do perímetro urbano ou também em pontos turísticos.

Considera-se ainda que, mesmo tendo essa demanda conforme amostra averiguada por esse estudo, a região da Grande Cuiabá, ainda não tem se estruturado para atendê-la, embora exista e seja crescente, mostrando que seus esforços em divulgação e comercialização estão ainda direcionados a outros segmentos.

Com relação aos grupos e pessoas que praticam o cicloturismo, neste estudo não foi possível identificar todos em Cuiabá, devido a impossibilidade de identificar todos, por não existirem dados sistematizados. Contudo, este estudo traz uma indicação de que o setor existe e é crescente na capital, portanto para aprofundamento, necessita de outras pesquisas que complementam e acrescentem outras e novas informações importantes.

## REFERÊNCIAS

ALLIS, Thiago. Sobre cidades, bicicletas e turismo: evidências na propaganda imobiliária em São Paulo. **Caderno Virtual de Turismo**. Rio de Janeiro, v. 15 n. 3. p.390-406, dez. 2015.

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: MTur, 2010. 75 p.

CARVALHO, Thiago Junior Lima; RAMOS, Jônatas Leite; Sydow, Elisabeth. O cicloturismo como fator de desenvolvimento da atividade turística nas cidades de Araguaína e Nova Olinda (TO). In: Congresso Nacional de Ecoturismo, 9., e do Encontro Interdisciplinar de Turismo em Unidades de Conservação, 5. Revista Brasileira de Ecoturismo, São Paulo, v. 6, n. 4, nov. p.63-82, 2013.

CINI, Laura Geraidine; GUIMARÃES, Valeria Lima. Cicloturismo no turismo religioso: perfis de viajantes pela rota franciscana Frei Galvão com destino à Aparecida (SP). In: EDRA, Fátima Priscila Morela; CASTRO, Juliana de.; SALDANHA, Luiz Emerson da Cruz. (Orgs.). **Cicloturismo urbano em foco**. Niterói: FTH/UFF, 2017. p. 34-42.

CONVIVA. Cuiabá terá calendário de ciclismo para fomentar o turismo. **Movimento Conviva**, 2018. Disponível em: <<http://movimentoconviva.com.br/cuiaba-tera-calendario-de-ciclismo-para-fomentar-o-turismo/>> Acesso em: 25 mar. 2019.

CORREIO DO BRASIL. Ciclovía já: ciclistas se mobilizam por mais estrutura para bicicletas em Mato Grosso. **Arquivo Correio do Brasil**, ano. XIX, n. 6987, abr. 2019. Disponível em: <<https://arquivo.correiodobrasil.com.br/ciclovía-ja-ciclistas-se-mobilizam-por-mais-estrutura-para-bicicletas-em-mato-grosso/391885/>> Acesso em: 17 Abr. 2019.

CUIABÁ. Prefeitura. Instituto de planejamento e desenvolvimento urbano – IPDU. Diretoria de pesquisa e informação – DPI. **Perfil socioeconômico de Cuiabá**. Volume IV. Cuiabá: Central de texto, 2010. 530p.

FALEIROS, Fabiana et al. Uso de questionário online e divulgação virtual como estratégia de coleta de dados em estudos científicos. **Texto Contexto Enferm**, v. 25, n. 4, 2016. Disponível em: <<http://www.redalyc.org/html/714/71447791004/>> Acesso em: 22 jul. 2019.

FRAGA, Carla; FEIGELSON, Simone; ELICHER, Maria Jaqueline. Em busca de conexões entre cicloturismo urbano, criatividade e novas tecnologias de informação e comunicação na cidade do Rio de Janeiro. In: EDRA, Fátima Priscila Morela; CASTRO, Juliana de.; SALDANHA, Luiz Emerson da Cruz. (Orgs.). **Cicloturismo urbano em foco**. Niterói: FTH/UFF, 2017. p. 88-98.

FRASER, Márcia Tourinho Dantas; GONDIM, Sônia Maria Guedes. Da fala do outro ao texto negociado: discussões sobre a entrevista na pesquisa qualitativa. **Paidéia**, v. 14, n. 28, 2004, p.139 -152.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social**. Ed. 6. São Paulo: Atlas, 2008.

IHA, Marcelo Mitsuo Shiomi. Os potenciais do cicloturismo urbano brasileiro: estudo da cidade de São Paulo. In: EDRA, Fátima Priscila Morela; CASTRO, Juliana de.; SALDANHA, Luiz Emerson da Cruz. (Orgs.). **Cicloturismo urbano em foco**. Niterói: FTH/UFF, 2017. p. 103-111.

INVESTSP. Agência Paulista de Promoção de Investimentos e Competitividade. **Muito além do Petróleo**. São Paulo: 11 de fevereiro de 2020. Disponível em: <https://www.investe.sp.gov.br/noticia/muito-alem-do-petroleo/>.

KLOS, Renata C; MISKALO-CRUZ, Marcelle; MORAES, Lauro. Espaço e Cicloturismo: a representação urbano-turística de Curitiba/PR em fotografias postadas no Tripadvisor. **Marketing & Tourism Review**, Belo Horizonte, v. 1, n. 2, 2016.

LAKATOS, Eva Maria. **Metodologia científica**. 5ª Ed. Editora Atlas, São Paulo, 2008.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Técnicas de Pesquisa**. 6ª. ed. São Paulo: Atlas, 2007.

LANZILLOTTA, Alessandra de Souza. **Cicloturismo: por uma diversificação do turismo realizado na cidade do Rio de Janeiro**. 2013, 90f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Turismo), Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2013.

LEDO, Isabela Cardoso Gonçalves. Estratégias para o desenvolvimento do cicloturismo. In: EDRA, Fátima Priscila Morela; CASTRO, Juliana de.; SALDANHA, Luiz Emerson da Cruz. (Orgs.). **Cicloturismo urbano em foco**. Niterói: FTH/UFF, 2017. p. 17-18.

MENDONÇA, Juliano. **Desafios, oportunidades e recomendações para o fomento ao cicloturismo nas costas do cacau e descobrimento - Sul da Bahia**. 2017, 102 f. Dissertação (Mestrado em Conservação Ambiental e Sustentabilidade). Escola Superior de Conservação Ambiental e Sustentabilidade, Instituto de Pesquisas Ecológicas - IPÊ, 2017.

NAZARETH, Fábio. Cicloturismo como fomentador de novos negócios. In: EDRA, Fátima Priscila Morela; CASTRO, Juliana de.; SALDANHA, Luiz Emerson da Cruz. (Orgs.). **Cicloturismo urbano em foco**. Niterói: FTH/UFF, 2017. p. 15-16.

NASCIMENTO NETO, R. V. Impacto da adoção da Internet em pesquisas empíricas: comparações entre metodologias de aplicação de questionários. In: ENCONTRO NACIONAL DOS PROGRAMAS DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO, 28., 2004, Curitiba. **Anais...** Rio de Janeiro: ANPAD, 1 CD-ROM, 2004.

PEDRINI, Luana. **Cicloturismo no circuito do vale europeu catarinense: um estudo do comportamento do cliente**. 2013, 102f. Dissertação (Mestrado em Turismo e Hotelaria). Universidade do Vale do Itajaí - UNIVALI, Balneário Camboriú, 2013.

PINHEIRO, Ana Carolina Borges; WADA, Elizabeth. Reflexões preliminares sobre os stakeholders e o destino turístico: Estudo de caso da cidade de Cuiabá-MT. In: VII Seminário de Pesquisa em Turismo do Mercosul. **Anais**. nov. 2012. SeminTur, Caxias do Sul: UCS, 2012.

Rede Jornal Contábil. Ciclismo: Houve aumento da prática do esporte durante a pandemia. 18 de agosto de 2020. Disponível em: <https://www.jornalcontabil.com.br/ciclismo-houve-aumento-da-pratica-do-esporte-durante-a-pandemia/#:~:text=Ciclismo%3A%20Houve%20aumento%20da%20pratica%20do%20esporte%20durante%20a%20pandemia,-Por&text=Isso%20deve-se%20ao%20fato,família%20e%20em%20ambientes%20naturais>. Acesso em: 14 jan. 2021

RESENDE-DUARTE, Júlio Corrêa Dias; VIEIRA FILHO, Nelson Antônio Quadros. Cicloturistas na Estrada Real: perfil, forma de viagem e implicações para o segmento. **Turismo em Análise**, v. 22, n. 1, abr. 2011, p. 168-194.

ROLDAN, Thierry Roland Roldan. **Cicloturismo: planejamento e treinamento**. 2000, 74f. Monografia (Bacharelado em Educação Física). Universidade Estadual de Campinas - UNICAMP, Campinas, 2000.

SALDANHA, Luiz. Impactos da mostra acadêmica do I Encontro para o desenvolvimento do cicloturismo no Estado da Arte Nacional. In: EDRA, Fátima Priscila Morela; CASTRO, Juliana de.; SALDANHA, Luiz Emerson da Cruz. (Orgs.). **Cicloturismo urbano em foco**. Niterói: FTH/UFF, 2017. p. 30-33.

SCHIMANOSKI, Gabriele. Turma do "pedal" invade as ruas da Capital e de VG. **RDNews-Portal de notícias de MT**. out 2016. Disponível em: <https://www.rdnews.com.br/final-de-semana/esporte-e-lazer/turma-do-pedal-invade-as-ruas-da-capital-e-de-vg-veja-videos-e-fotos/65242>. Acesso em: 16 Abr. 2019.

Secretaria do Estado de Infraestrutura e Logística. "É um exemplo de infraestrutura cicloviária", afirmam esportistas sobre a Estrada do Coxipó do Ouro. Governo de Mato Grosso: 14 nov de 2020. Disponível em: <http://www.mt.gov.br/web/sinfra/-/15866025--e-um-exemplo-de-infraestrutura-cicloviaria-afirmam-esportistas-sobre-estrada-do-coxipo-do-ouro>.

SEGOVIA, Yenifer et al. O cicloturismo como atividade sustentável: um estudo de caso da cidade de Curitiba-PR. In: VI Encontro de Turismo de Base Comunitária e Economia Solidária - VI ETBCES. **Anais**. Salvador: UNEB, nov. 2016. 13p.

SEGOVIA, Yenifer; GRIMM, Isabel Jurema. O cicloturismo na perspectiva da gestão urbana

na cidade de Curitiba (PR). In: EDRA, Fátima Priscila Morela; CASTRO, Juliana de.; SALDANHA, Luiz Emerson da Cruz. (Orgs.). **Cicloturismo urbano em foco**. Niterói: FTH/UFF, 2017. p. 44-53.

SILVA, Juliana de Castro. Como as cidades são vistas dentro do planejamento dos roteiros de cicloturismo. In: EDRA, Fátima Priscila Morela; CASTRO, Juliana de.; SALDANHA, Luiz Emerson da Cruz. (Orgs.). **Cicloturismo urbano em foco**. Niterói: FTH/UFF, 2017. p. 13-14.

SOUSA, Marcos. Nova ciclovia em Cuiabá. Só falta a sombra... **Mobilize Brasil**, mar. 2019. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/11493/nova-ciclovias-em-cuiaba-so-falta-a-sombra.html>. Acesso em: 16 Abr. 2019.

TURATO, Egberto Ribeiro. Métodos qualitativos e quantitativos na área de saúde: definições, diferenças e seus objetivos de pesquisa. **Revista de Saúde Pública**, v. 39, n. 3, p. 507-514, 2005.

VASCONCELOS, Laura Cristina da Silva. O bairro São Gonçalo Beira Rio e a Copa do Mundo 2014 em Cuiabá - MT. **Geosaberes: Revista de Estudos Geoeducacionais**, Fortaleza, v. 6, n. 2, jul./Dez., 2015, p. 376-386.

XAVIER, Giselle Noceti Ammon; GIUSTINA, Milton Della, CARMINATTI, Lorival José. Promovendo o uso da bicicleta para uma vida mais saudável. **Revista CINERGIS**, v. 1, n. 2, p. 51-58, 2000.

## **APÊNDICE A** - Pesquisa de diagnóstico do perfil e da motivação da demanda de cicloturismo

**Descrição:** Pesquisa acadêmica realizada pelo acadêmico Benedito da Silva Amorim Junior, com a finalidade de levantar dados para o trabalho de conclusão de curso Bacharelado em Turismo, pelo Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Mato Grosso/ Campus Cuiabá – Cel. Octayde Jorge da Silva.

### **1. Sexo**

☐ Feminino ☐ Masculino ☐ Outro

### **2. Qual a sua faixa etária?**

☐ até 20 anos ☐ de 21 a 30 anos ☐ de 31 a 40 anos ☐ de 41 a 50 anos  
☐ de 51 a 65 anos ☐ acima de 65 anos

### **3. Qual seu estado civil?**

☐ solteiro (a) ☐ casado (a) ☐ divorciado (a) ☐ viúvo (a) ☐ Outro

### **4. Qual a renda familiar mensal?**

☐ Até R\$1.000 reais ☐ R\$1.001 - R\$3.000 reais ☐ R\$3.001 - R\$5.000 reais  
☐ R\$5.001 - R\$7.000 reais ☐ R\$7.001 - R\$9.000 reais ☐ R\$9.001 - 10.000 reais  
☐ Acima de R\$10.000 reais

### **5. Há quanto tempo pratica o Cicloturismo?**

☐ Menos de 1 ano ☐ 1 - 5 anos ☐ 6 - 10 anos ☐ Mais de 10 anos

### **6. Qual modalidade de Cicloturismo costuma praticar?**

☐ Com suporte (Grupo de Cicloturismo) ☐ Viagem intermediada (Agência de Viagens) ☐ Individual / Família (Prática Autônoma) ☐ Outros

### **7. Você pertence a algum grupo de Cicloturismo?**

☐ Sim ☐ Não

#### **7.1 Se a resposta anterior for "SIM". Faz parte de algum grupo de Cicloturismo?**

☐ Gurizada MTB ☐ Roda Presa VG ☐ Corredoras MT no pedal ☐ Pedal do Cachorrão  
☐ Pedal Alto Giro MT ☐ Pedal 251 ☐ Prático de forma individual/ Família ☐ Outros

### **8. Como você conheceu o Cicloturismo?**

☐ Amigos/ Colegas do Trabalho/Faculdade ☐ Parentes/ Namorado(a) /Companheiro(a)  
☐ Tv/ Internet/ Revistas/ Jornais ☐ Outros

### **9. O que te motivou a iniciar e continuar praticando?**

☐ Buscar novos desafios e aventuras ☐ Apreciar as belezas naturais ☐ Como forma de atividade física ☐ Lazer e de turismo ☐ "Desligar-se" dos problemas ☐ Outros

### **10. Qual a maior quilometragem que você já realizou?**

☐ Nunca passei de 50 Km ☐ Até 100 Km ☐ Até 500 Km ☐ Até 700 Km  
☐ Até 1.000 Km ☐ Mais de 1.000 km ☐ Outros

### **11. Você identifica melhorias nas vias em Cuiabá, que possibilitem a prática do**

**Cicloturismo?**

☐ Sim, bastante   ☐ Sim, porém pouco   ☐ Praticamente nada   ☐ Nenhuma

**12. Geralmente, qual o seu orçamento diário para uma Cicloviagem?**

☐ Até R\$100 reais   ☐ R\$101 - R\$300 reais   ☐ R\$301 - R\$500 reais  
☐ R\$501 - R\$700 reais   ☐ R\$701 - R\$1.000 reais   ☐ Acima de R\$1.000 reais

**13. Utiliza algum meio de hospedagem?**

☐ Imóvel alugado   ☐ Área de camping   ☐ Acampamento não pago   ☐ Pensão  
☐ Albergue (hostel)   ☐ Hotel   ☐ Pousada   ☐ Casa de parentes/amigos

**14. Em média, quantos dias duram as viagens?**

☐ 1 - 2 dias   ☐ 3 - 4 dias   ☐ 4 - 8 dias   ☐ 9 - 15 dias   ☐ 15 - 30 dias  
☐ Acima de 30 dias

**15. Qual destino de preferência?**

☐ Aqui mesmo no Estado (MT)   ☐ Destinos Nacionais  
☐ Outros países da América do Sul   ☐ Exterior