



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

RAMILSON BARBOSA DA SILVA

**“PEDAL DE SÁBADO”: REALIDADE E PERSPECTIVAS DO CICLISMO COMO
TURISMO E LAZER NA REGIÃO DA GRANDE CUIABÁ.**


Cuiabá – MT
2019

FOLHA DE APROVAÇÃO

PEDAL DE SÁBADO" REALIDADE E PESPECTIVA DO CICLISMO COMO TURISMO E LAZER NA REGIÃO 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



Prof. Dra. Zuleika Alves de Arruda
(Orientadora – IFMT)



Prof. Dr. Julio Correa Resende Dias Duarte
(Examinador Interno – IFMT)



Prof. Ma. Milene Maria Motta
(Examinadora Externa – IFMT)

Data: 18/12/2019

Resultado:

“PEDAL DE SÁBADO”: REALIDADE E PERSPECTIVAS DO CICLISMO COMO TURISMO E LAZER NA REGIÃO DA GRANDE CUIABÁ.

SILVA, Ramilson Barbosa da.¹

Orientadora: Profa. Dra. ARRUDA, Zuleika Alves de.²

RESUMO

O ciclismo está em franca expansão no cenário mundial, inclusive na grande região de Cuiabá, seja como uma alternativa para uma mobilidade mais sustentável ou como uma prática de esporte e lazer, com a qual se almeja mais qualidade de vida. Grupos de pedal nas diversas modalidades do esporte podem ser vistos com frequência na região. O que pode representar uma oportunidade relevante para o desenvolvimento turístico em Mato Grosso. Porém, para que isso ocorra, é necessário um olhar mais atento para esse movimento e para o envolvimento dos agentes responsáveis pelo desenvolvimento do turismo. Neste contexto, o trabalho buscou analisar a realidade e as perspectivas do ciclismo como atividade de turismo e lazer na grande região de Cuiabá através de um estudo de caso do Evento “Pedal de Sábado” que é realizado na rota Cuiabá - Santo Antônio de Leverger. A metodologia contou com a observação participativa e aplicação de questionários para os participantes, os organizadores, a comunidade e o comércio local. Com o estudo foi possível observar que, apesar dessa atividade ter se expandido, ainda se faz necessário o trabalho do turismólogo e a parceria entre o Poder Público, o setor privado, os organizadores e a comunidade local para que o evento se torne de fato um atrativo turístico para o Estado de Mato Grosso e um diferencial para a preservação e o desenvolvimento da comunidade de Santo Antônio do Leverger.

Palavras-chave: Desenvolvimento turístico, ciclismo, turismo e lazer

ABSTRACT

Cycling is booming on the world stage, including in the great region of Cuiabá, either as an alternative to more sustainable mobility or as a sport and leisure practice, with which a higher quality of life is sought. Pedal groups in various levels of this sport can often be seen in the region. This may represent a relevant opportunity for tourism development in Mato Grosso. However, for this to occur, a closer look at this movement and the involvement of the agents responsible for tourism development is necessary. In this context, this work sought to analyze the reality and perspectives of cycling as a tourism and leisure activity in the great region of Cuiabá through a case study of “Saturday Pedal” event that takes place on the Cuiabá - Santo Antônio de Leverger route. The methodology included participatory observation and questionnaires for participants, organizers, the community and local businesses. With this study it was possible to observe that, although this activity has expanded, it is still necessary the work of a turismologist and the partnership between the Government, the private sector, the organizers and the local community for the event to become a real tourist attraction for the State of Mato Grosso and a differential for the preservation and development of the community of Santo Antônio do Leverger.

Keywords: Tourism development, cycling, tourism and leisure

INTRODUÇÃO

Nos últimos anos percebe-se um crescimento considerável na busca pela prática de ciclismo na capital mato-grossense. O estresse do dia a dia, aliado a condições de vida desgastantes, tem feito com que uma parcela crescente da população busque nos fins de semana, feriados ou durante as férias, as regiões com belezas naturais e longe dos grandes centros urbanos (RUSCHMANN, 2010, pág.14).

Ainda conforme a autora, alguns dos fatores que contribuem para esse fenômeno é o maior tempo livre das pessoas em decorrência da redução das jornadas de trabalho, o aumento da renda em determinadas camadas da população, o aumento da urbanização como consequência da industrialização e, por fim, a falta de áreas “verdes” e os impactos psicológicos da vida urbana.

A bicicleta chega ao século XXI como uma resposta aos pedidos de mudança, pois atende ao chamado de uma vida mais saudável, ao desejo de reconexão da sociedade consigo mesma e com um estilo de vida mais humano e conectado com sua essência. Conforme Guilharducci e Godoy, apud Carlsson (2017), “a bicicleta se tornou um significante cultural que começa a unir pessoas de diferentes classes sociais, pois aponta uma sensibilidade que representa uma interação mais humana e um ambiente urbano que favoreça a autopropulsão”.

O ato de pedalar como promoção da saúde é uma forma de movimento do corpo que gera benefícios não apenas no âmbito físico, mas também no psicológico e social possibilitando o encontro e a socialização com outras pessoas e que, além disso, contribui em diversos aspectos para o acesso a qualidade de vida.

Ruschmann (2010) aponta que, paradoxalmente, a fuga do ambiente urbano e a procura por maior contato com a natureza tem provocado agressão ao ambiente natural e aos ambientes alheios, ou seja, ao ambiente natural ou social em que o evento ocorre. Isso ocorre porque as pessoas, ao utilizarem os espaços naturais, deixam resíduos indesejáveis à natureza. Trata-se de um ciclo vicioso que precisa ser rompido através de planejamento, a partir de uma conscientização para o consumo e o uso racional dos recursos naturais de modo a que haja uma contribuição para a sua perenização.

Conhecer os impactos do turismo na comunidade local torna-se relevante para que os organizadores, as autoridades e a comunidade possam trabalhar para suavizar os efeitos negativos. Através do conhecimento é possível promover a conscientização dos envolvidos sobre possíveis intervenções que precisem ser realizadas na busca pelo equilíbrio entre a natureza, a comunidade e os participantes dos eventos desportivos. Diante desse cenário, o

papel do turismólogo é de suma importância para orientar, planejar e fomentar a atividade turística ou o evento de maneira que contribua para o uso racional do atrativo turístico, bem como com o bem-estar social e econômico da comunidade receptora.

Na prática, a atividade turística restringe-se a uma camada econômica favorecida e que constitui uma minoria em países como o Brasil. Porém as práticas recreativas mais baratas poderiam ser realizadas próximo às residências, desde que o Estado proporcionasse os espaços e os equipamentos necessários. Por isso, os governos devem preocupar-se em proporcionar à população que não tem acesso a viagens turísticas, os equipamentos e os espaços recreativos adequados para produzir satisfação individual, em família e na sua comunidade (RUSCHMANN, 2010).

Diante da necessidade de praticar um esporte e, ainda, buscar uma vida mais saudável com lazer e socialização, o ato de pedalar se apresenta como uma alternativa para a quebra da rotina, sendo que sua realização proporciona não só o contato com a natureza, mas também a prática de atividade em grupo, os quais, aliados à sensação de liberdade, são fatores determinantes para a prática do esporte. Juntamente com essa atividade, alguns eventos ligados a bicicleta – como o cicloturismo, as competições na categoria mountain bike, speed e os passeios ciclísticos (ciclopasseios) – vêm sendo realizados na Região da Grande Cuiabá.

Adepto do ciclismo e como estudante do curso de Turismo, ao começar a participar do grupo “Pedal de Sábado”, comecei a elaborar diversos questionamentos diante da realidade encontrada. Elementos como a estrutura durante o percurso, o suporte aos participantes, as condições de tráfego das vias, a infraestrutura disponibilizada pela gestão pública, o comércio local que recebe o evento, a consciência ambiental dos participantes e, até mesmo, a utilização da atividade ciclística como fomentadora do turismo e a forma como essa atividade está sendo trabalhada na grande região de Cuiabá, me levaram a escolher o tema e a realizar o presente trabalho. A escolha do evento deve-se ao fato de que ele reúne todos os grupos de ciclismo da região. Qual seria o papel do profissional do Turismo na organização e na configuração do evento de maneira que promova o desenvolvimento local, bem como atenda às normas técnicas de padronização de evento cicloturístico? Buscando responder tais indagações buscamos, por meio do recorte analítico do evento “Pedal de Sábado”, analisar a sua configuração organizacional bem como a sua repercussão na economia local da comunidade receptora.

A metodologia adotada inicialmente era composta pela pesquisa bibliográfica e pela observação participativa seguida da aplicação de questionários quantitativos e qualitativos. Foram realizados quatro modelos de questionários; um para os ciclistas, um para a

comunidade, um para os comerciantes e um para a organização do evento. Primeiramente encaminhou-se o questionário através de aplicativo de celular em grupo de conversa específico para os participantes do evento “Pedal de Sábado”. A entrevista com a comunidade e com os comerciantes foi realizada *in loco* com visitas e questionários impressos, todos aplicados nos meses de agosto e setembro. Já o questionário dirigido à organização foi impresso e entregue sem que houvesse entrevista, porém não se obteve resposta.

O questionário estruturado, voltado aos ciclistas, foi aplicado através do grupo de mensagens “Pedal de Sábado”, composto por 170 integrantes, dos quais 38 responderam. O referido questionário consistia em 31 questões, sendo 26 fechadas e 5 abertas, que tinham como objetivo levantar o perfil dos ciclistas, os hábitos quanto à prática do esporte e a percepção deles sobre o evento e a prática esportiva.

O questionário destinado aos comerciantes foi aplicado nos comércios próximos de onde os ciclistas realizam a parada para descanso e confraternização, bem como no local onde é realizado o sorteio dos prêmios. O questionário com 7 questões estruturadas, sendo 5 questões fechadas e 2 questões abertas, foi aplicado para 16 pessoas que aceitaram participar da entrevista.

O questionário para a comunidade foi estruturado com 13 questões fechadas, sendo que duas questões davam abertura para justificativa ou explicação da resposta. Foram aplicados 20 questionários nas proximidades de onde ocorre o ponto de encontro dos ciclistas.

Já o questionário para a organização do evento, contava com 20 questões abertas que buscavam levantar aspectos gerais sobre o objetivo do evento, motivações para escolha do trajeto, quantidade de participantes, parcerias e segurança, porém não se obteve resposta. Também foram realizados o registro fotográfico e a observação participativa antes e depois das entrevistas.

Espera-se que essa pesquisa contribua para que o poder público elabore políticas públicas que articulem o desenvolvimento local com necessidades da prática da atividade ciclística; que os operadores, planejadores e formuladores de políticas públicas possam satisfazer as necessidades de forma eficiente, precisa e exclusiva de cada segmento.

1. A bicicleta: uma breve consideração com a atividade turística

A invenção da bicicleta e o seu uso em cicloturismo é um fenômeno relativamente contemporâneo. A invenção da bicicleta data da aurora do século XIX, no ano de 1817, na Alemanha, pelo barão Karl von Drais – denominada no idioma alemão, inicialmente, de *laufmaschine*, ou seja, máquina de correr. Tratava-se de uma estrutura de madeira de 22

quilos, sem pedais, que, mais tarde, quando de sua patente, seria chamada de “velocípede”; mas, popularmente, *draisienne*, em referência ao seu inventor.

Em 1840, a bicicleta toma outra forma, quando um ferreiro escocês cria uma máquina diferente, com a roda dianteira bem mais alta, e bem aceita, pois foi introduzido um pé de vela, onde o homem sentado fazia a máquina se locomover. Nasceu então o velocípede “Rebaptisé”, nome dado à patente de uma máquina desenvolvida para que se alcançasse maior velocidade, mas era muito desgastante fazer a máquina se locomover, pois a roda dianteira era enorme, com cerca de 80 a 85cm de diâmetro e todo peso do usuário recai justamente sobre essa roda, que somado ao peso da bicicleta, que era de cerca de 50kg, tornava o transporte desconfortável e perigoso, pois era algo do tipo “acrobacia” (PORTAL SÃO FRANCISCO, 2019).

Entretanto, no ano de 1861, os irmãos franceses Pierre e Ernest Michaux aperfeiçoaram a invenção, fixando nela, junto às rodas dianteiras, pedais. A denominação *bicyclette* ocorreu no ano de 1880 pela empresa inglesa *Tangent and Coventry Tricycle Company* que inovou a sua tração colocando correntes acionadas pelos pedais que deixaram de estar fixos na roda dianteira.

A forma da bicicleta contemporânea foi concebida, entre os anos de 1880/1881, por Starley e seu sobrinho, que introduziram os pedais no centro da bicicleta e a tração passou para a roda traseira através de uma corrente de transmissão. Outra inovação ocorreu com a introdução dos pneus clássicos, confeccionados de borracha, inventados e produzidos pelos irmãos Edouard e André Michelin, que passaram a substituir as rodas de madeira e ferro, o que popularizou, ainda mais, as bicicletas e fez com que estas passassem a ocupar o seu lugar no cotidiano das pessoas e a servir como meio de locomoção para médias e, posteriormente, longas distâncias.

A partir da melhoria do design e com o uso de novos métodos e materiais de fabricação, as bicicletas além de se tornarem mais seguras foram ficando cada vez mais baratas e populares. A bibliografia aponta que, já na década de 1890, o uso da bicicleta tornou-se um fenômeno mundial, marcado pela venda de milhões de unidades nos Estados Unidos e Europa. Esse “boom” estava associado ao uso restrito do carro motorizado e fez com que a bicicleta representasse a alternativa para a independência na mobilidade urbana e nas viagens de lazer à zona rural, levando assim às primeiras experiências de “cicloturismo” (MENDONÇA, 2017, p.40).

De acordo com Cavallari (2012), o primeiro “ciclopasseio” pôde ser registrado em 12 de junho de 1817, quando o alemão Barão von Drais pedalou 13 quilômetros na cidade de Mannheim (Alemanha). Ainda que esta denominação não existisse na época, muitas outras

viagens foram registradas, como a realizada por John Mayall, Charles Spencer e Rowley Turner, do Centro de Londres até Brighton, perfazendo um percurso de 84,8 quilômetros.

Entretanto, Schetino (2010) pondera que no Brasil não se tem registro mais consistente das primeiras ciclovias, a não ser breves relatos do uso da bicicleta para passeios breves ou desportivos. O autor salienta que a bicicleta cumpriu importante papel na transição dos séculos 19 para o 20 como ideia de modernidade, na medida em que passou a representar uma prática desportiva, portanto cultural, ligada à modernização, conceito amplamente difundido na França, que, por sua vez, servia de modelo para o Brasil.

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 e não cria congestionamentos, além de simplesmente ser melhor para a saúde humana, porém muitas cidades ainda não estão preparadas para essa modalidade de transporte.

A atividade ciclística envolve desde o uso da bicicleta no cotidiano das pessoas, notadamente nas pequenas cidades e zonas rurais, como meio de transporte que encurta as distâncias e as aproxima da modernidade urbana; bem como uma atividade desportiva que se configura nos centros difusores dessa modernidade, as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo. Em decorrência das características originais, como modalidade desportiva, o cicloturismo é considerado pela bibliografia internacional como uma modalidade do turismo de aventura que pode se articular com outros segmentos como o de turismo rural, o de ecoturismo, o de turismo cultural e o de turismo gastronômico.

Na obra intitulada “Turismo de Aventura”, do Ministério do Turismo, o cicloturismo é definido como “atividade de turismo que tem como elemento principal a realização de percursos com o uso de bicicleta, que pode envolver pernoite”, porém ainda não há uma conceituação clara que aborda questões como a distância do percurso e a finalidade. Assim não é possível diferenciar com clareza a diferença entre o cicloturismo e o ciclopasseio.

Conforme Vasconcelos, Silva e Costa (2012) o cicloturismo é uma modalidade do turismo de aventura com atividades semelhantes ao ecoturismo, mas apesar da semelhança, o turismo de aventura possui características, aspectos e atributos peculiares que lhe conferem uma identidade específica, pois é um segmento que promove atividades de aventura e esporte recreacional, e não competitivo, em ambientes naturais e espaços urbanos ao ar livre. Sua imagem está ligada à existência de uma relação harmônica entre exploração dos espaços

naturais e auto-satisfação humana, na qual terra, água e ar formam o tripé que estimula a adrenalina.

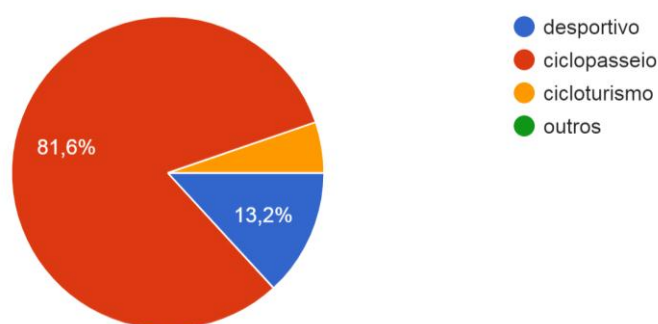
Assim o turismo de aventura tem como característica principal a prática de atividades de aventura de carácter recreativo, enquanto o ecoturismo tem um carácter mais ligado à conscientização, preservação, educação ambiental e sustentabilidade: “Ecoturismo ou turismo ecológico é o “segmento da atividade turística que utiliza, de forma sustentável, o patrimônio natural e cultural, incentiva sua conservação e busca a formação de uma consciência ambientalista” (O ECO, 2015).

A literatura a respeito da relação entre ciclismo e a atividade turística ainda é incipiente, bem como a clareza conceitual a respeito da prática do “ciclopasseio” e do cicloturismo. Destarte, em decorrência da ambiguidade conceitual existente na literatura bem como no meio do ciclismo, será utilizada a modalidade de ciclopasseio se referindo à atividade ciclística em que o ciclista realiza a mobilidade sem, no entanto, utilizar os serviços que compõem o trade turístico como meios de hospedagem, agências de viagem, restaurantes, atrativos locais; bem como em destinos que não se encontram distantes do seu lugar de origem. Tal afirmação parte do entendimento de que embora a ABNT considere também o cicloturismo como a “atividade de turismo que tem como elemento principal a realização de percursos de bicicleta”, a mesma exige que a modalidade cumpra alguns requisitos tanto para o produto quanto para a classificação do percurso.

Corroborando a nossa análise, Beni (1998) pondera que o turismo constitui um somatório de recursos naturais do meio ambiente, culturais, sociais e econômicos e cada um tem um campo de estudo abrangente e complexo. O turismo seria considerado um sistema aberto, no qual as funções inerentes à natureza das suas atividades seriam, entre outras: o deslocamento de indivíduos no contínuo espaço-tempo e os equipamentos de transporte oferecidos para seu tráfego e, ainda, a disponibilidade e a solicitação não só de equipamentos de alojamento hoteleiro e extra-hoteleiro, mas também de equipamentos complementares de alimentação. A oferta turística, portanto, é composta por diferentes elementos que a caracterizam, e que, com essas características específicas, estabelecem distinções entre destinos.

O resultado da pesquisa realizada apontou que a maioria dos participantes (81,6%) do “Evento Pedal de Sábado” classificaram o trajeto realizado como ciclopasseio; 13,2% como evento desportivo e 5,3% classificaram como cicloturismo, conforme o gráfico 1.

Gráfico 1. Classificação do trajeto do evento “Pedal de sábado”, Santo Antônio do Leverger, 2019.



No que diz respeito à escala de participação, a maioria dos entrevistados já participou de eventos em nível estadual perfazendo o total de 40,56%, em âmbito regional (35,1%) e nacional (24,3%). A questão que pedia para os entrevistados identificarem os nomes dos roteiros de cicloturismo e/ou ciclopasseios realizados foi aberta e obteve as mais diversas respostas.

Para Carvalho, Ramos e Sydows (2013) o cicloturismo é o tipo de viagem com um dia ou mais de duração, que tenha como objetivo conhecer lugares utilizando a bicicleta como meio de locomoção. Ele não exige grandes equipamentos, mas necessita dos meios de hospedagem, bares, padarias, restaurantes e dos demais comércios da região. Utilizando assim toda estrutura social disponível para realizar seu trajeto. O cicloturista viaja para ficar em contato com a natureza, conhecer zonas rurais e se relacionar com a comunidade local, vivendo intensamente o trajeto, o que faz com que o percurso tenha tanta relevância quanto o destino final.

Segundo o Manual de Incentivo e Orientação para Municípios Brasileiros: Circuitos de Cicloturismo, desenvolvido pela Associação dos Ciclousuários de Florianópolis (ViaCiclo), o cicloturismo é um segmento do turismo que movimenta outras cinco modalidades: o turismo rural, o ecoturismo, turismo de aventura, turismo cultural e gastronômico. E que todos os municípios brasileiros têm potencial para atender pelo menos duas destas modalidades (SOARES, 2010).

Partindo das considerações conceituais supracitadas torna-se relevante ponderar que apenas no Roteiro do Vale Europeu e na Rota Pantaneira, os ciclistas utilizaram o equipamento hoteleiro, o restaurante e fizeram a visita ao atrativo local. Os demais são eventos conhecidos, no meio do ciclismo como “longão”, ou seja, são realizados em longa distância sem, no entanto, utilizar a rede hoteleira e, em muitos casos, sem conhecer nenhum atrativo turístico local. Assim, resta indagar se esse tipo de modalidade representa uma atividade cicloturística somente pelo simples fato de o percurso ser feito de bicicleta?

Segundo Soares (2010), no manual de incentivo e orientação para os municípios brasileiros, o cicloturista viaja buscando estar em contato com a natureza, conhecer as áreas rurais e recônditas, viver uma aventura e relacionar-se com pessoas de diferentes culturas. Todos esses caminhos são encarados, pelos cicloturistas, como aventuras, como desafios, sobretudo quando oferecem à vista um belo luar ou pôr-do-sol ou, ainda, quando por ele atravessam aves e outros animais silvestres. O custo da viagem, ou os gastos de cada cicloturista, também são proporcionais à dimensão da aventura. O cicloturista “médio”, contudo, tem em torno de 30 anos de idade, pedala em pequenos grupos durante até uma semana, transporta sua bicicleta no ônibus até o início do roteiro, hospeda-se em pousadas e gasta mais de 50 reais por dia. Segundo esse manual, os ciclistas têm a liberdade de escolher qualquer caminho, mas sentir-se-ão atraídos por aqueles que oferecerem boas condições e por aqueles reconhecidos e divulgados, seja por outros cicloturistas ou por demais meios. Um Circuito de Cicloturismo contará com um mapa contendo orientações do roteiro a ser seguido, informações sobre as distâncias e as condições do caminho, além da indicação de atrativos turísticos e de estruturas de apoio e de recepção aos viajantes.

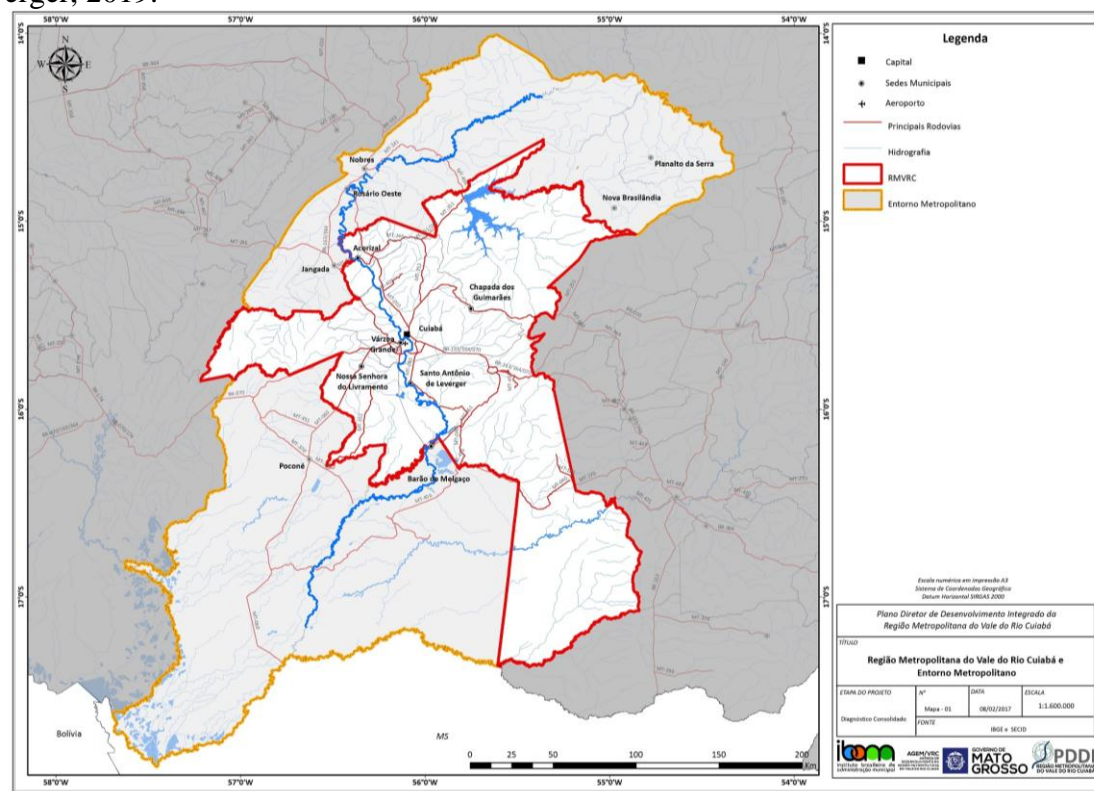
Embora a prática do cicloturismo no mundo seja antiga, no Brasil a atividade passou a ter maior visibilidade apenas a partir de 2001, quando foram criados os primeiros sites sobre o assunto, a saber do Clube de cicloturismo no Brasil, bem como a difusão de várias marcas de equipamentos específicos para essa modalidade. Com o uso massivo da internet houve uma ampliação na difusão e na troca de informações e, conseqüentemente, o surgimento de novos adeptos desse tipo de modalidade turística. Como resultado do projeto técnico realizado pelo Clube de Cicloturismo no Brasil, foi possível a implementação oficial, no ano de 2006, do primeiro circuito de cicloturismo: o Vale Europeu. Seguindo o modelo do Vale Europeu, localizado em Santa Catarina, outros foram implementados como o Caminho da Fé, o Caminho da Luz, o da Estrada Real, Das Araucárias etc.

2. “Pedal de Sábado”: a bicicleta como alternativa recreativa e lazer

O “Pedal de Sábado” possui como destino a cidade de Santo Antônio de Leverger, distante 34 km da cidade de Cuiabá. Com uma população de 18.453 habitantes, segundo censo realizado em 2010 pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, Santo Antônio de Leverger possui a base da economia ancorada no turismo da pesca e na agricultura de subsistência. Com uma extensão territorial de 12.008,94 km², faz limites com os municípios de Cuiabá, Várzea Grande, Chapada dos Guimarães, Campo Verde, Jaciara,

Juscimeira, Rondonópolis, Itiquira, Barão do Melgaço e Nossa Senhora do Livramento (figura 1).

Figura 1. Municípios limítrofes de Santo Antônio do Leverger, Santo Antônio do Leverger, 2019.



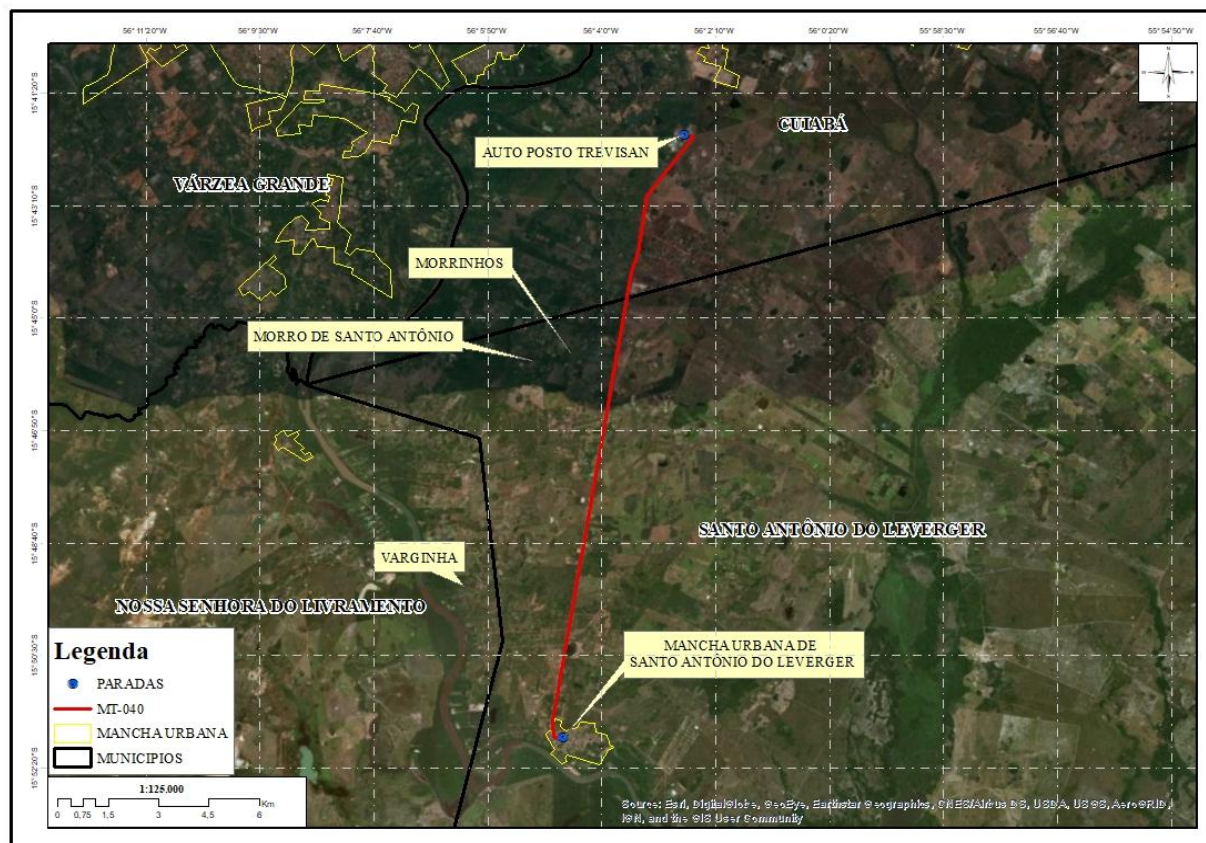
Fonte: PIEDADE, Kleverson Felício Barros da, 2019.

A partir da cidade de Santo Antônio, segue-se por estrada ou pelo rio Cuiabá rumo a Barão de Melgaço e às grandes baías. O acesso é feito por meio da MT 040 - Rodovia Palmiro Paes de Barros, por uma vicinal com entroncamento na BR 364 na Serra de São Vicente – estrada Parque Porto de Fora-Barão de Melgaço-Santo Antônio (MT – 040/361) e, ainda via fluvial, pelo rio Cuiabá. O trajeto fluvial, feito de barco entre Santo Antônio e Barão de Melgaço, favorece a admiração tanto da paisagem pantaneira quanto de uma parte da história do estado, pois passa por antigas usinas de açúcar e álcool, que movimentaram muito a economia da região tempos atrás, tais como as usinas de Itaicy, Tamandaré, Aricá e das Flechas.

O trajeto do pedal de sábado pode ser feito pela MT 040 denominada “Rodovia Palmiro Paes de Barros, uma via asfaltada duplicada, em boas condições de conservação, um relevo quase plano, com poucas curvas. Apesar de não possuir ciclovia e nem acostamento, a rota tornou-se um atrativo para os praticantes de ciclismo. São 19 km desde o ponto de

partida, no Posto Trevisan, cruzamento entre a MT-040 e a Rodovia dos Imigrantes até a conveniência na Avenida Santo Antônio, como pode ser observado na figura 2.

Figura 2. Rota 1 – Cuiabá x Santo Antônio, 2018.



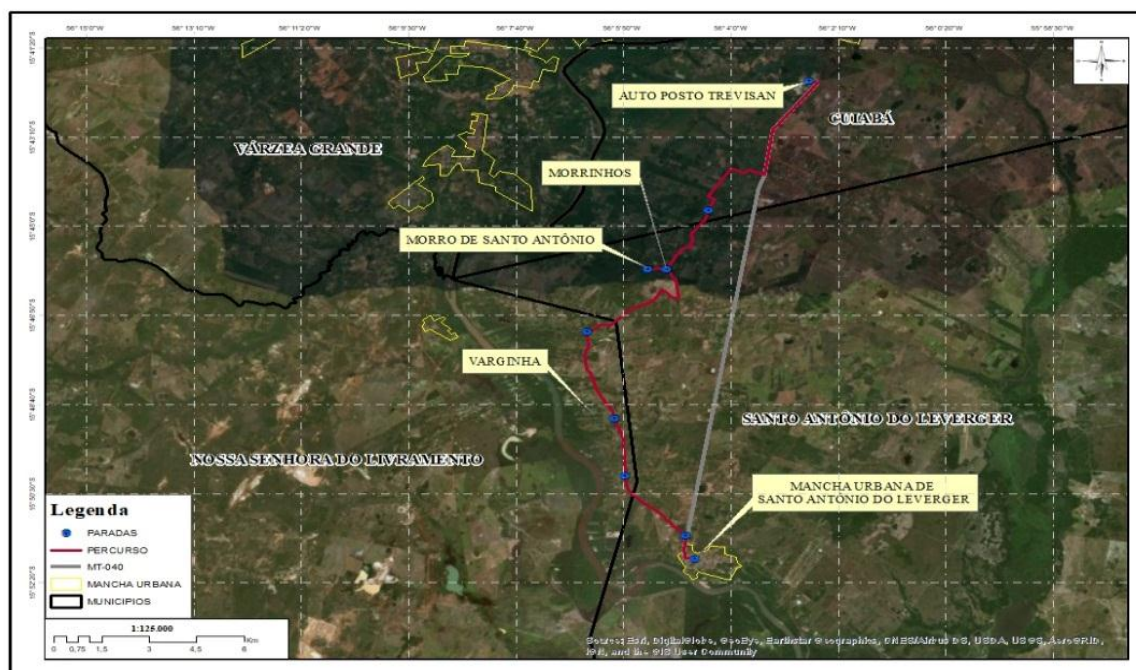
Fonte: PIEDADE, Kleverson Felicio Barros da, 2019.

Quanto ao nível de dificuldade, pode-se considerar esse pedal do tipo fácil. Segundo o site de ciclismo Vale Boaventura pode-se chamar de “excursões de bicicleta simples” o percurso realizado em caminhos fáceis com pouca inclinação, onde o ciclista, em andamento lento, pode realizar muitas paradas para fotografar. Nesse caso, o ciclista geralmente não é uma pessoa experiente na prática cicloturística, mas sim alguém com pouco domínio sobre o veículo e seus equipamentos.

A outra opção é o percurso de 27,6 km, realizado por uma estrada vicinal carroçável em direção à comunidade de Morrinhos e Varginha, conforme figura 3.

Esse trajeto já apresenta um grau de dificuldade moderado em alguns trechos e difícil na parte conhecida como avestruz master. O nível moderado tem como referência os ciclistas “ocasionais”, que já praticam a atividade física e que possuem um pouco mais de resistência, conseguindo manter um ritmo agradável com algumas pausas e um recorrido de aproximadamente 50 km.

Figura 3. Rota 2 – Cuiabá x Santo Antônio, 2018.



Fonte: PIEDADE, Kleverson Felício Barros da, 2019.

O nível difícil é destinado aos ciclistas que possuem experiência e possuem um condicionamento físico maior para realizar um andamento mais rápido do que no nível moderado. Partes dos percursos são realizadas em trilhas difíceis, com trajetos de 50 a 80 km, portanto, uma boa condição desportiva e técnica é necessária para esse grau de dificuldade. Já o nível extremo é destinado àqueles que possuem ampla experiência em trilhas e um excelente preparo físico. Velocidade e resistência para superar inclinações e ascensões difíceis são geralmente necessárias para esse nível (figura 4).

Figura 4: Trilha do Avestruz, Santo Antônio do Leverger, 2019.



Fonte: SOARES, Vinicius. Trilha do avestruz. 2019. 3 fotografias.

Durante o percurso é possível contemplar o cartão postal da cidade: o “Morro de Santo Antônio”, além da rica vegetação do Cerrado. Porém, na época de estiagem, essa contemplação fica comprometida devido à prática das queimadas. Além disso, o clima seco compromete a prática de atividades físicas na região durante esse período.

Embora essa rota apresente uma riqueza paisagística e cultural devido à presença de comunidades tradicionais em seu percurso, na maioria das vezes os ciclistas escolhem o primeiro percurso em decorrência da distância menor, o que possibilita chegar ao destino final a tempo de participar dos sorteios realizados, como pode ser observado na figura 5.

Figura 5. BR MT-040 - percurso por asfalto, 2018.



Fonte: LYRA, Nicholas. Cuiabá. 2019. 1 fotografia.

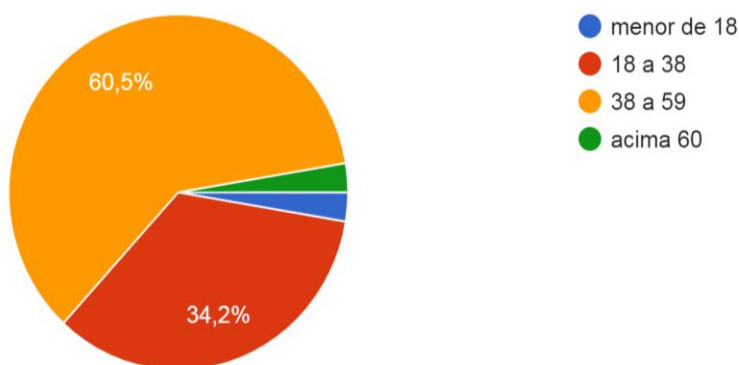
Conforme foi possível identificar na pesquisa, dos 38 participantes entrevistados, 65,8% são do sexo masculino e 34,2% do sexo feminino, o que mostra uma predominância masculina no trajeto. No que tange ao grau de escolaridade, constatou-se que uma grande parcela possui uma formação de Nível Superior (50%), Pós-Graduação (26,3%), Ensino Médio (21,1%) e Ensino Fundamental (2,6%), como pode ser observado na Tabela 1.

Tabela 1. Grau de escolaridade dos participantes do Pedal de Sábado. Santo Antônio do Leverger, 2018.

Escolaridade	
Ensino Fundamental	2,6%
Ensino Médio	21,1%
Ensino Superior	50%
Pós-graduação	26,3%

Em se tratando da faixa etária, o público é bem variado, vai desde ciclistas na faixa dos 11 aos 18 anos até idosos com idade superior a 60 anos. Entretanto, a presença da população adulta (38 a 59 anos) representou uma maior proporção (60,5%), revelando a adoção do ciclismo como referência de qualidade e estilo de vida, conforme gráfico 2.

Gráfico 2. Faixa etária dos participantes do Pedal de Sábado. Santo Antônio do Leverger, 2018.



A observação da faixa etária indica que a maioria dos participantes tem entre 38 e 59 anos (60,5%). Se enquadram na faixa dos 18 aos 38 anos 34,2% dos entrevistados. E com uma participação mais discreta os participantes abaixo dos 18 anos (2,6%) e acima de 60 anos (2,6%). Com diversos ritmos e objetivos, o evento constitui um momento de confraternização de grupos de amigos, casais, famílias e ciclistas individuais, conforme é possível observar na figura 6.

Figura 6: Ponto de Partida do Pedal de Sábado. Santo Antônio do Leverger, 2018.

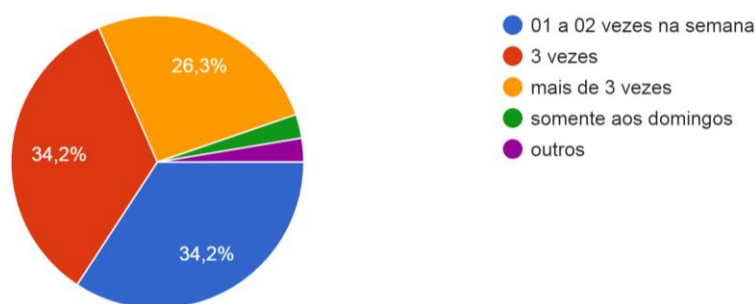


Fonte: LYRA, Nicholas. Santo Antônio do Leverger. 2018. 1 fotografia.

Os aplicativos de mensagens e as mídias sociais têm ajudado bastante na união e no encontro dessas pessoas ligadas por interesses em comum, fazendo assim a atividade crescer na região, pois os grupos podem se reunir e se comunicar com mais facilidade, o que contribui para a divulgação e o aumento do número de ciclistas. Os participantes são, principalmente, moradores de Cuiabá (72,2%) e Várzea Grande (27,8%) que se reúnem para fazer o percurso Cuiabá – Santo Antônio. A prática do ciclismo, como lazer, para muitos dos participantes não constitui uma prática esporádica ou uma animação passageira, pois a maioria dos ciclistas já possui o hábito de pedalar.

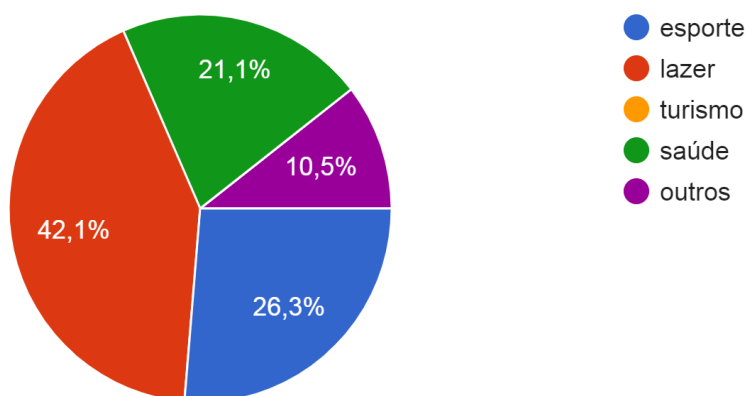
Como se pode observar no gráfico 3, há uma predominância na prática semanal da atividade sendo que 34,2% dos entrevistados pedalam 3 vezes por semana, 34,2% pedalam mais de 3 vezes por semana, seguidos por 26,3% que pedalam de 1 a 2 vezes por semana. Apenas 2,6 % pedalam somente aos domingos e 2,6% com outras periodicidades.

Gráfico 3. Frequência da prática do esporte. Santo Antônio do Leverger, 2018.



Quanto à motivação para participar desse tipo de evento, os participantes o fazem pelo lazer (42,1%), pelo esporte (26,3), por motivos de saúde (21,1) e por outras razões (10,5), conforme gráfico 4.

Gráfico 4. Motivação para prática do ciclismo. Santo Antônio do Leverger, 2018.



Esses dados refletem o aumento dessa atividade na região da Grande Cuiabá (Cuiabá e Várzea Grande), alterando o uso convencional da bicicleta como um meio de transporte utilitário, como normalmente ocorre nas cidades pequenas – como é o caso de Santo Antônio – para o uso com fins de lazer pelos “ciclistas”.

O aumento da atividade ciclística nos últimos anos também pode ser mensurado pela presença de inúmeros grupos de pedais existentes na região. No evento constatou-se que 92,1% dos participantes participavam de outros grupos de pedais como, por exemplo, o Roda Presa (20%), Pedal do Boa (17%), e empatados com 1% dos participantes os grupos Trilheiros, Pamonhas e Águia Bike.

O processo de metropolização da cidade de Cuiabá contribuiu para que as pessoas buscassem uma forma de diminuir o estresse por meio da prática do ciclismo, bem como alterou as formas de sociabilidade na medida em que possibilitou que as pessoas criassem grupos de passeio ou de treino não só como alternativa segura frente à ausência de uma política de mobilidade urbana eficaz, mas também como uma forma de vencer o isolamento social criado pela sociedade contemporânea.

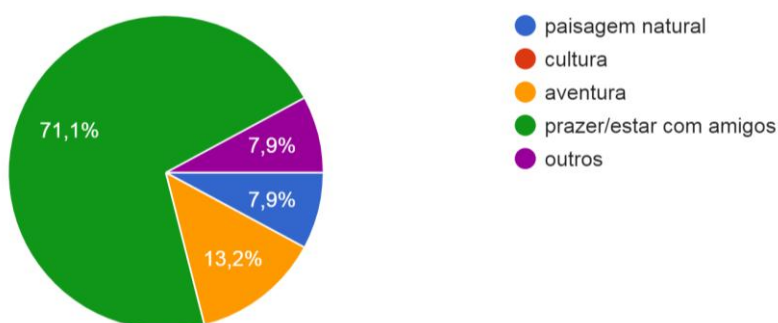
Figura 7. Local de chegada do grupo Pedal de Sábado. Santo Antônio do Leverger – Avenida Santo Antônio, 2018.



Fonte: LYRA, Nicholas. Santo Antônio do Leverger. 2018. 1 fotografia.

Participar de um grupo significa estabelecer novas redes de sociabilidade e de sentimento de pertencimento representados pelos uniformes, pela tipologia de pedal que os identifica ou pelos códigos e valores que os caracterizam enquanto grupo. Nesses grupos, os membros mais antigos dão suporte aos novos integrantes e, assim, o número de participantes vai aumentando a cada encontro. Entre os entrevistados, 71,1% consideram o prazer/estar com os amigos como o que mais chama a atenção, seguidos de 13,2% que consideram que o que mais chama a atenção no trajeto é a aventura (gráfico 5).

Gráfico 5. Aspecto que mais chama atenção dos participantes do grupo Pedal de Sábado no trajeto Cuiabá x Santo Antônio. Santo Antônio do Leverger, 2018.



O ciclismo é um esporte que pode ser praticado por pessoas de todas as idades e proporcionar, além de melhor condicionamento físico, maior qualidade de vida, mais lazer e menor custo de transporte para curta distância, além de uma alternativa saudável para promover o encontro e a socialização.

3. O Pedal de Sábado: reflexões acerca do evento ciclístico (ciclopasseio) e o impacto na economia local

No espaço urbano, onde a atividade turística se desenvolve, a comunidade é o principal recurso do território, portanto é imprescindível criar condições sociais que possam mediar os interesses das comunidades receptoras de modo que a convivência entre turistas e população local seja menos conflituosa. Assim sendo, são necessárias ações que possibilitem o incremento da economia local e a melhoria da qualidade de vida da população local por meio da otimização de suas características naturais, históricas e culturais.

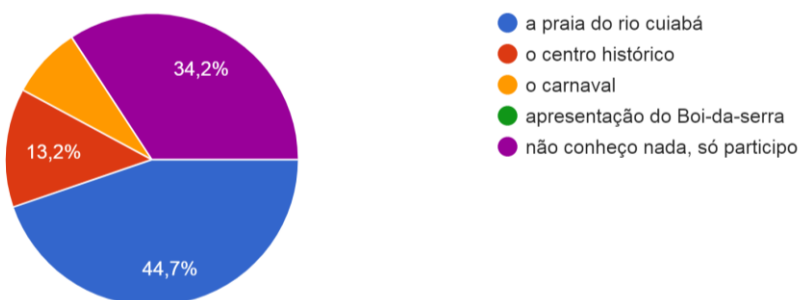
Chevitarese e Mattos (2003) apud Scotolo e Netto (2015) deixam clara a importância do planejamento político, em uma visão estratégica, para que o turismo seja fonte de desenvolvimento local, por meio de um processo de engajamento e participação comunitária. Nesse sentido, Salvatierra e Mar (2012) ainda acrescentam que os projetos turísticos de desenvolvimento local, além de estarem focados nos interesses individuais e coletivos dos sujeitos, devem ser pautados em estratégias endógenas, pertencentes e plenamente assumidas pelo tecido social local, uma vez que são os atores locais e seu território que devem ser desenvolvidos de forma a gerar benefícios presentes e futuros.

O desenvolvimento do turismo sem o planejamento integrado a outros setores pode acarretar modificações negativas no território, tanto para a população local quanto para os turistas que o visitam. No caso do espaço urbano, o uso e ocupação do solo para fins turísticos sem controle público podem sobrecarregar a infraestrutura básica e deteriorar o espaço público, fazendo com que, inevitavelmente, esse local perca sua atratividade pela descaracterização e pelo mau uso dos atrativos turísticos, como aconteceu na praia bar largamente frequentada nas décadas de 1970 e 80 no município de Santo Antônio.

Embora a praia, atualmente, não possua boa balneabilidade, o rio ainda exerce um poder de contemplação para aqueles que visitam a cidade de Santo Antônio, conquanto não represente a principal motivação de visita na cidade. Ao perguntar para os participantes do evento “Pedal de Sábado” a respeito dos atrativos turísticos que eles mais gostavam na localidade, 44,7% identificaram a Praia do Rio Cuiabá, 34,2% desconhecem a existência de

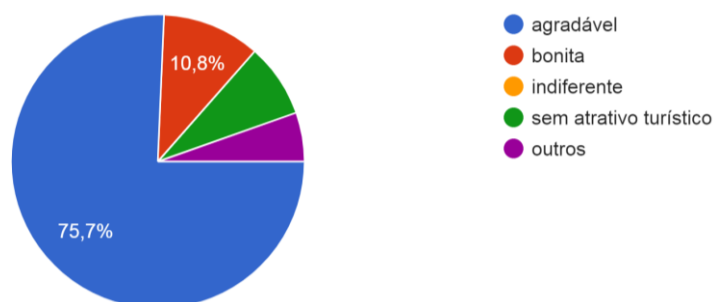
atrativos turísticos na cidade e só participam do evento, 13,2% gostam do centro histórico e 7,9% gostam do carnaval de Santo Antônio (gráfico 6).

Gráfico 6. Atrativos turísticos mais apreciados na cidade de Santo Antônio. Cuiabá, 2018.



A respeito da cidade de Santo Antônio, 75% dos ciclistas consideram a cidade agradável, 10% bonita e 8% apontam que a cidade não tem atrativo turístico, corroborando a hipótese de que a escolha do destino está relacionada mais ao fator distância, ou seja, relacionada à proximidade com a cidade de Cuiabá, do que com a finalidade de um ciclista convencional, a qual consiste na busca de conhecer os atrativos naturais ou culturais que a cidade oferece (gráfico 7).

Gráfico 7. Impressão pessoal dos participantes do Pedal de Sábado acerca da cidade de Santo Antônio. Cuiabá, 2018.

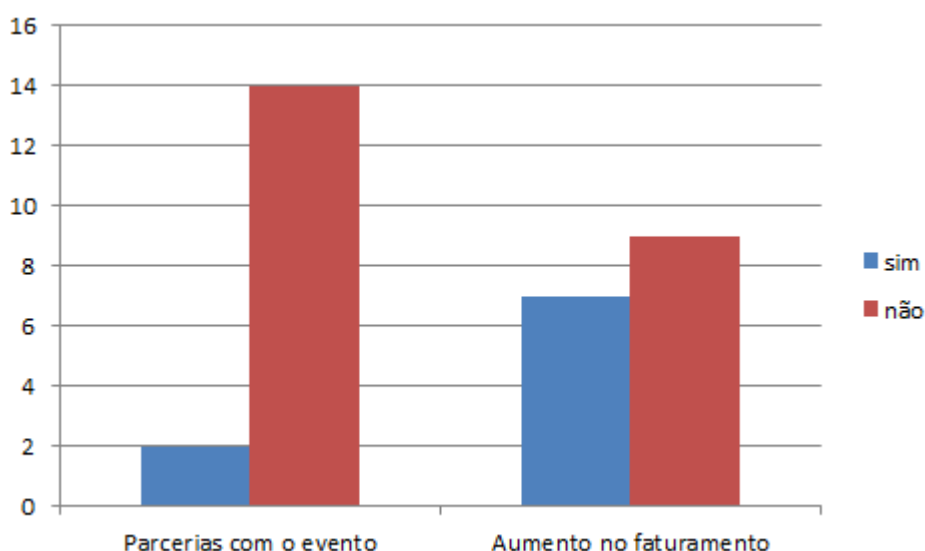


Nesse sentido, a pesquisa evidencia que o evento proporciona o uso efêmero do espaço urbano, apenas como o destino fim para o evento e não para fins turísticos. Assim, os ciclistas se limitam ao local de concentração do evento sem se deslocarem para visitar ou conhecer qualquer atrativo turístico. No que diz respeito ao consumo, a prática ocorre, em sua maioria, no estabelecimento comercial que realizou a parceria com os organizadores do evento. Nos

mercados, mercearias e lanchonetes do entorno do local de concentração há pouca ou quase nenhuma contribuição no faturamento, percebendo-se assim que, embora em dias de evento haja um considerável aumento do número de pessoas na cidade, isso não representa um acréscimo considerável para o desenvolvimento econômico da região.

Conforme resultado da entrevista realizada com os donos dos estabelecimentos comerciais, 43,75% dos entrevistados afirmam que o evento contribui para o faturamento da empresa, porém apenas 12,5% possuem algum tipo de parcerias e 56,25% das empresas responderam que o evento não contribui para o faturamento em sua totalidade, uma vez que a empresa não está ligada ao ramo de alimentos e bebidas e nem de artigos ou de prestação de serviço ao ciclismo.

Gráfico 7. Parcerias e impactos no faturamento local. Santo Antônio do Leverger, 2018.



Cooper (2001) aponta que os efeitos diretos das atividades turísticas são os gastos feitos pelos visitantes nos estabelecimentos que fornecem os bens e os serviços turísticos. Por sua vez, os estabelecimentos comerciais que recebem os gastos diretos dos turistas necessitam de fornecedores, ou seja, precisam comprar bens e serviços de outros setores da economia local, provocando uma dinâmica na economia.

Do universo de 16 estabelecimentos entrevistados próximos ao local onde os ciclistas se reúnem ao final do percurso, 12,5% representam os mercados; 6,25% restaurantes; 31,25% bares/mercearia e 50% outras empresas, tais como padarias, distribuidoras e lojas de roupas. Muitos proprietários dos estabelecimentos afirmam ter conhecimento do evento (75%) e apenas 25% desconhecem sua existência. Os entrevistados concordam que o evento pode gerar oportunidades para divulgar os atrativos turísticos,

promover o aumento da renda e do fluxo de pessoas e gerar oportunidades econômicas. Entretanto, ao serem indagados a respeito do que poderia ser feito para aproveitar as oportunidades que o evento traz para os comerciantes, a maioria dos entrevistados não soube responder.

A percepção dos moradores locais é similar à dos comerciantes no que diz respeito à visibilidade da cidade no cenário turístico ao considerarem que o evento é importante (62,1%) para conhecer o lugar e a cultura local, enquanto 8% acreditam que o evento não tem importância para a comunidade local, pois é uma atividade que diz respeito somente aos ciclistas.

A compreensão da situação atual da localidade e a percepção que os residentes locais possuem a respeito do outro “o turista/visitante” em sua cidade, seja por meio de um evento ou modalidade de turismo, é importante para que os gestores locais ou profissionais do turismo delineiem propostas de desenvolvimento local, determinando quais melhorias devem ser feitas, o que deve ser aprimorado e que estado de desenvolvimento se pretende alcançar.

A esse respeito Panosso Netto & Scótolto (2015, p.47) ponderam que os interesses da população local, assim como sua capacidade de gestão e aproveitamento de suas características endógenas e de recursos exógenos a ela destinados são os fatores preponderantes para que o desenvolvimento ocorra. Para que haja desenvolvimento local é preciso que haja um movimento endógeno que descubra e cultive as características potenciais da localidade, como os fatores socioculturais – costumes, tradições, etnia, religião, rituais, celebrações, laços afetivos e familiares, história e memória, grau de confiança e cooperação entre os atores, vocação trabalhista e produtiva da população – e fatores geográficos – clima, solo, relevo, hidrografia, fauna e flora, entre outros –, pois são tais características que irão contribuir para que a economia local se potencialize.

4. Requisitos para implantação do “Cicloturismo” segundo ABNT e o papel do turismólogo no planejamento da modalidade

Nos últimos anos, com o advento do uso da *bike* para fins do lazer e desporto, passa a existir na cidade de Cuiabá uma proliferação de grupos de ciclistas e de profissionais que passam a disponibilizar os serviços e a realização de eventos ligados às demandas do segmento denominado de “cicloturismo”. O evento “Pedal de Sábado”, assim como outros “ciclopasseios”, representa essa tendência no estado de Mato Grosso. Esse evento possui a particularidade de congregar os adeptos da modalidade, porém sem fins lucrativos, o que difere de outros promotores de eventos dessa modalidade que cobram taxa para participação e

serviços adicionais para transporte de bike e alimentação. Quaisquer que sejam os serviços ofertados, o amadorismo na operacionalização de negócios turísticos e o desconhecimento das normas da ABNT para esse segmento, prevalecem.

Assim, com o propósito de fornecer ferramentas adequadas para promover a segurança no turismo, a ABNT vem desenvolvendo normas para estas atividades, incluindo normas que tratam das informações a serem fornecidas aos potenciais clientes, das competências dos condutores de turismo, sejam genéricas, sejam específicas, de sistemas de gestão da segurança e também normas que tratam dos requisitos para serviços relacionados com o fornecimento de alguns produtos turísticos no que se refere aos aspectos relativos à segurança e à qualidade (ABNT, 2007, p. 2). Esse foi um gargalo constatado no “Pedal de Sábado”, assim como em outros eventos realizados em Mato Grosso. Infelizmente, a comissão organizadora do evento se negou a responder o questionário proposto para este segmento, restando-nos realizar uma análise comparativa pautada nas normas da ABNT que orientam a prática da modalidade do “cicloturismo” e do turismo de aventura.

Esta Norma estabelece os requisitos para os elementos críticos relacionados com uma operação segura da atividade de cicloturismo, de maneira que uma organização possa estabelecer parâmetros de controle da qualidade e segurança, incluindo os cuidados com as questões ambientais relacionadas à sua execução, utilizando as técnicas de gestão de riscos e incorporando processos de controle e melhoria contínua do produto (ABNT, 2007, p.2).

O “cicloturismo”, fazendo parte da modalidade de turismo de Aventura, é normatizado pela ABNT NBR 15509-1:2007 que estabelece os requisitos para produtos de cicloturismo relativos à segurança de clientes e condutores. A maioria dos trajetos realizados em Mato Grosso seja na área urbana ou rural, não possui ciclovia e quando estas existem, encontram-se danificadas e sem sinalização, o que as torna inseguras para a prática do ciclismo.

Segundo a ABNT (2007, p. 4 e 5) o produto turístico deve ser planejado e oferecido de maneira que a segurança dos clientes, condutores e pessoal envolvido no fornecimento do produto e que esteja exposto a riscos seja assegurada. A organização responsável pela operação deve:

- a) assegurar que os condutores atendam aos requisitos de qualificação definidos nesta Norma; b) manter registro da manutenção das competências dos condutores; c) assegurar que todo serviço contratado a terceiros, que afete a qualidade e a segurança do produto turístico, atenda aos requisitos desta Norma e a outros que a própria organização estabeleça; d) assegurar-se de maneira planejada que os recursos e meios necessários para a realização da atividade que impactam a segurança estejam disponíveis no momento e local previstos; e) respeitar as limitações de uso e os instrumentos de gestão existentes para o ambiente visitado; f) adotar os planos de uso e zoneamento ecológico disponíveis quando o atrativo estiver em Unidade de Conservação (UC) ou em áreas com alguma categoria de

restrições ambientais; g) assegurar que sejam disponibilizadas informações necessárias ao processo de tomada de decisão antes da formalização da compra, atendendo aos requisitos da ABNT NBR 15286.

A segurança no cicloturismo envolve pessoas (tanto clientes quanto prestadores de serviços), equipamentos, procedimentos e as próprias empresas prestadoras dos serviços, inclusive as organizações públicas. Desta forma, uma abordagem sistêmica sobre os requisitos de serviços do produto de cicloturismo é altamente recomendável, de modo a considerá-los sob seus diversos aspectos. A falta de segurança foi uns dos pontos fracos citados pelos participantes da pesquisa, o que se deve, provavelmente ao fato de o percurso possuir grande tráfego de veículos em velocidade muitas vezes superior à indicada para a via, não possuir ciclovia e, em alguns trechos, não possuir nem acostamento. Além disso, relatos de acidentes com ciclistas já foram identificados.

A organização deve ter informações de cada cliente que devem conter no mínimo; nome; telefone para contato; documento de identificação; contatos para emergências; condições de saúde; medicamentos em uso; idade e experiência anterior com a atividade. E os condutores devem conduzir de maneira responsável atendendo às normas de segurança como:

a) noções de mecânica de bicicleta para dar apoio em situações adversas como, por exemplo, troca de pneu, remendo de câmara de ar, desempenho de rodas, regulagem de freios, regulagem de câmbio, troca de cabos de aço, reparo ou troca de corrente; b) técnicas de dirigibilidade de bicicleta, posicionamento de corpo nas diferentes situações de progressão; c) ergonomia da bicicleta e regulagem de selim e guidão para diferentes pessoas e situações de progressão; d) direção defensiva; e) aptidão física condizente com o percurso. (ABNT, 2007, p.6)

Quanto à empresa organizadora do evento, esta deve verificar e orientar os ciclistas para que atenda às normas para praticar a atividade como:

Bicicleta adequada para o tipo de percurso; Aparelho de comunicação (radiocomunicador, celular etc.) para comunicar se com o veículo de apoio; Calçado fechado e adequado; Recipiente de água; Vestimenta adequada; Capacete de ciclismo; Ciclocomputador; Luvas de ciclismo; Óculos de proteção; 32 Luz de sinalização traseira; Dispositivo de sinalização elétrico; Apito; Conjunto de ferramentas como: jogos de chave allen, phillips ,de boca, de fenda, e de corrente; bomba de ar; kit de reparo de câmara; alicate de bico. (ABNT, 2007, p.6- 7)

Na prática, a função dos organizadores do evento consiste em difundir na mídia a data de realização do evento, assim como buscar patrocínio para a oferta de brindes ao final do pedal. Não existe quantidade mínima de condutores por clientes em operações com ou sem veículo de apoio e, tampouco, existe uma orientação técnica prévia para os participantes do evento. Caso o participante esteja realizando o percurso e aconteça uma avaria na *bike* ou

algum acidente, o mesmo fica à mercê da sorte e da solidariedade de algum participante retardatário.

Quanto aos equipamentos, há a distinção entre os equipamentos coletivos e os individuais. Os coletivos devem atender aos requisitos de disponibilidade e quantidade tais como: equipamentos de orientação, estojo de primeiros socorros; lanterna; relógio; cabos de câmbio e de freio; raios; parafusos e porcas; óleo lubrificante; adaptador de válvula para câmara de ar; chave de raio; chave de válvula de câmbio; alicate de corte e aparelho de comunicação. Entre os individuais há uma sutil diferença entre os equipamentos exigidos para os condutores e os ciclistas; sendo exigido para ambos; bicicleta adequada ao tipo de percurso; recipiente para água; vestimenta adequada; capacete, luvas e óculos de ciclismo;

O fornecimento seguro e responsável de serviços de turismo sob a forma de produtos turísticos específicos envolve uma série de aspectos, ações e medidas planejadas, inclusive incorporando práticas de gestão da qualidade e gestão de riscos.

Assim, a concepção das normas de requisitos de serviços para produto turístico de cicloturismo pode ser uma referência inovadora para toda organização envolvida com a prestação desses serviços, de maneira semelhante aos que as normas de produtos na indústria o são. Assim, essas normas podem ser utilizadas por operadoras e por aqueles que recebem os turistas nos destinos, que devem também estar envolvidos no esforço da segurança nas atividades de cicloturismo, e também podem ser usadas por consumidores para selecionar os produtos de que pretendem usufruir com segurança.

A conformidade com os requisitos desta Norma, inclusive a sua demonstração, pode desempenhar um papel importante na comunicação de uma empresa com as partes interessadas, incluindo os clientes e potenciais clientes, as autoridades, as seguradoras, os seus concorrentes, os seus parceiros, os seus colaboradores ou os seus investidores e, ainda, a própria confiança que estas partes interessadas tenham.

A atividade cicloturística, quando bem planejada, traz retorno tanto aos moradores, quanto aos visitantes e ao meio ambiente. Nesse sentido a atuação de um profissional do Turismo na elaboração do planejamento é de suma importância pela oferta de um produto e serviço de qualidade e seguro.

Segundo informações do Ministério do Turismo (2010), para que um destino seja capaz de atrair visitantes, além de gerar emprego e renda para a comunidade de forma sustentável, não basta simplesmente ter um atrativo, pois é preciso uma estratégia para que toda a cadeia do setor atue em harmonia e nisso consiste o papel do turismólogo: pensar no evento turístico com a interlocução de todos os setores envolvidos. Ele é o profissional que

vai viabilizar esse processo, desenvolver planos, programas e projetos com habilidades de gestor de empreendimentos voltados para a atividade turística sempre preocupada com os princípios da sustentabilidade. Assim, o trabalho do turismólogo em conjunto com todos os setores envolvidos – o Estado, o setor privado, a comunidade e o terceiro setor – se torna importante para o planejamento turístico e o sucesso do Turismo de Eventos, representado na figura 8.

Figura 8. Agentes do planejamento turístico



Fonte: Novo e Silva (2010).

Conforme Novo e Silva (2010, pág. 47):

A integração necessária entre os agentes do planejamento turístico que deve acontecer durante a elaboração do plano de desenvolvimento turístico de qualquer localidade. Tão importante quanto conhecer as fases da elaboração do planejamento turístico é entender a inter-relação existente entre esses agentes. Portanto, é sempre bom repetirmos que o desenvolvimento da atividade turística depende essencialmente da participação e da integração de todos os atores envolvidos, tanto da sociedade civil organizada, da iniciativa privada, do Terceiro Setor e do poder público, como de outras atividades complementares e afins

Silva e Fabris (2007) afirmam ainda que o turismólogo é um artífice de propagação de cultura, costumes e tradições, através de um motivador econômico. De acordo com a Classificação Brasileira de Ocupações (CBO), as atribuições deste profissional vão desde “auxiliar no planejamento das atividades de turismo, montar pacotes de turismo, contratar, reservar, promover, vender e fiscalizar serviços turísticos, além de auxiliar na organização de eventos e prestação de orientação técnica” podendo ele ser o diferencial entre o sucesso ou o fracasso de um evento turístico.

5. Considerações Finais

Por meio da pesquisa realizada foi possível confirmar que a atividade ciclística está de fato em expansão, ganhando cada vez mais adeptos na região metropolitana de Cuiabá e nas cidades do interior do estado. Os grupos de ciclopasseio, assim como o uso da bicicleta, têm se apresentado não só como uma opção de fuga do estresse do ambiente urbano, como também de um maior contato com a natureza, além de ser uma forma de socializar e fugir do isolamento contemporâneo, o que, conseqüentemente, proporciona maior qualidade de vida para o indivíduo.

Eventos como o “Pedal de Sábado” e outros eventos neste segmento são realizados de forma amadora e ainda não são vistos pelas autoridades e até mesmo pelos envolvidos como uma oportunidade para descobrir e valorizar os potenciais turísticos da cidade de Santo Antônio e das regiões do entorno de Cuiabá onde os eventos são realizados. Os ciclopasseios ainda não são vistos como oportunidade para fomentar a valorização da cultura e da memória local, nem como uma chance de gerar renda por meio da transformação dos saberes/fazerem da localidade em produto turístico.

Outro ponto forte do município de Santo Antônio de Leverger é distância de Cuiabá, ou seja, fazer parte da Região Metropolitana de Cuiabá. Santo Antônio de Leverger possui uma conexão bastante forte com a capital, pois muitos moradores trabalham em Cuiabá, outros moram na capital, mas ainda possuem familiares residentes na cidade vizinha, o que contribui para o deslocamento e a busca do destino em momentos de lazer e descontração.

Constatou-se que os moradores locais são favoráveis à prática do ciclismo na região, principalmente pela agitação/movimentação gerada pelos ciclistas, pela inspiração e pelo incentivo à prática de atividade física. Como foi relatado pelos próprios moradores, ao verem o movimento dos ciclistas, muitas pessoas se inspiraram e até compraram bicicletas para participarem do evento. Os comerciantes locais, principalmente dos estabelecimentos de bebidas e alimentação, acreditam que há possíveis benefícios econômicos em decorrência do maior fluxo de pessoas na cidade, porém afirmaram que, atualmente, há pouco ou nenhum consumo no comércio local pelos participantes. Portanto, é necessário que sejam criadas, por meio do planejamento turístico, estratégias que incentivem os ciclistas a consumirem os produtos locais, como a criação de um passaporte que registraria a presença do ciclista na comunidade.

Apesar de constatar-se a aceitação do evento pela comunidade e pelos comerciantes, há pouco ou quase nenhum envolvimento desses agentes na tomada de decisão. Portanto, é

importante que a comunidade participe do processo de planejamento turístico da região e que sejam realizadas parcerias com o poder público ou com a iniciativa privada para promover o uso dessas áreas no âmbito natural e também no âmbito cultural da cidade fomentando o envolvimento da comunidade receptora com os ciclistas.

Para uma abordagem estratégica do turismo na região, há a necessidade de mobilizar os agentes setoriais, representantes da comunidade (associação de moradores), instituições de ensino, iniciativa pública e privada para estes se tornem multiplicadores da atividade turística.

A comunidade e os gestores municipais de Santo Antônio de Leverger precisam perceber a importância dos potenciais atrativos que possuem e da oportunidade que esse segmento do turismo (ciclopasseio/cicloturismo) representa para a região.

É imprescindível a conscientização da comunidade com relação à atividade turística para que essa não se torne motivo de declínio do local ou de perda da identidade da comunidade. Assim, todos devem ter consciência da importância do seu papel no desenvolvimento do turismo, sendo esse um dos caminhos possíveis para a preservação e o desenvolvimento da comunidade de Santo Antônio do Leverger como parte dos atrativos turísticos do estado de Mato Grosso.

Acreditamos que para que o cicloturismo se efetive na região é necessário que rotas sejam implementadas ou valorizadas por meio da inserção das comunidades rurais locais, como a rota 2, apresentada neste trabalho, já realizada pelos ciclistas, mas sem planejamento turístico, sinalização ou inclusão das comunidades moradoras do entorno.

O trabalho do turismólogo é necessário na região para que os órgãos competentes e comerciais tomem conhecimento deste evento e tenham uma atenção maior para que eles percebam que ele pode se tornar um diferencial para a cidade de Santo Antônio de Leverger. Além disso, é essencial que a comunidade possa explorar mais sua cultura, história e gastronomia a fim de que sua identidade seja preservada e atraia a atenção dos visitantes, uma vez que a simplicidade, a urbanidade, os costumes que as pessoas da cidade buscam no interior estão disponíveis em Santo Antônio do Leverger.

REFERÊNCIAS

Boaventura. **Níveis de dificuldade**. Site Vale Boaventura. Disponível em: <<http://www.valeboaventura.com.br/index.php/home/niveis-de-dificuldade> />. Acesso em 28.10.2019.

- BRASIL, Ministério do Turismo. Turismo de negócios e eventos: orientações básicas. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação-Geral de Segmentação. – 2.ed – **Brasília: Ministério do Turismo**, 2010. Disponível em:
<http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/Turismo_de_Negocios_e_Eventos_Orientacoes_Basicas.pdf> Acesso em 27.10.2019.
- BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. **Panoramas**. Disponível em:
<<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mt/santo-antonio-do-leverger/panorama>>. Acesso em: 16.06.2019.
- CARVALHO, T. J. L.; RAMOS, J. L.; SYDOW, E. **O ciclismo como fator de desenvolvimento da atividade turística nas cidades de Araguaína e Nova Olinda (TO)**. Disponível em : <<https://periodicos.unifesp.br/index.php/ecoturismo/article/view/6358/4056>> Acesso em 16.06.2019
- CAVALLARI, G. Manual e Mountain Bike & Cicloturismo: conceitos, equipamentos e técnicas. São Paulo: **Kalapalo Editora**, 2012.
- COOPER, C. et al. Turismo: princípios e práticas. Porto Alegre: Bookman, 2001. **Turismo: princípios e práticas**. 3. ed. Porto Alegre: Bookman, 2007
- GUILHARDUCCI, T. L.; GODOY, P. R. T. A mobilidade Urbana e a bicicleta como instrumento de transformação da cidade, **Repositório Unesp**. 2017. Disponível em:<<https://repositorio.unesp.br/bitstream/handle/11449/157015/000906468.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>. Acesso em 07.12.2019.
- MENDONÇA, J. Desafios, oportunidades e recomendações para o fomento ao cicloturismo nas costas do cacau e descobrimento - **Sul da Bahia**, 2017. 102 pp. Trabalho Final (mestrado): IPÊ – Instituto de Pesquisas ecológicas 1.
- NOVO, C. B. M. C.; SILVA, G. T. **Planejamento e Organização do Turismo**, 2010. Disponível em:
<http://redeetec.mec.gov.br/images/stories/pdf/eixo_hosp_lazer/061112_planej_org_tur.pdf> Acesso em: 07.12.2019.
- O Eco. Dicionário ambiental. **O que é ecoturismo**. 2015. Disponível em:
<<https://www.oeco.org.br/dicionario-ambiental/28936-o-que-e-ecoturismo/>>. Acesso em: 07.12.2019.
- PORTAL SÃO FRANCISCO. **A história da bicicleta**. s/d. website portal são Francisco. Disponível em: <<https://www.portalsaofrancisco.com.br/esportes/historia-da-bicicleta>>. Acesso em: 07.12.2019).
- RUSCHMANN, D. **Turismo e Planejamento Sustentável, a proteção do Meio Ambiente**, Ed, 12, Campinas – SP, 2010.
- SALVATIERRA, N. M. e MAR, I. C. Construcción de servicios turísticos a nivel local em TOLUCA, **Estado do México**. **Revista Rosa dos Ventos**, 2012, vol. 4, n. 2, p. 119-135.
- SCHETINO, A. M. Pedalando na modernidade: a bicicleta e o ciclismo na transição do século XIX para o XX. **Rio de Janeiro: Apicuri**, 2010.

SCOTOLO, D.; NETTO, A. P.; **Contribuições do turismo para desenvolvimento local.** ano 09 - nº 01 – Fev/2015. Disponível em:

<<https://periodicos.uesc.br/index.php/cultur/article/view/554>>. Acesso em: 06.12.2019.

SILVA, F. C. C.; FABRIS, C. **A atuação do turismólogo na sociedade da informação.**

<http://www.brapci.inf.br/repositorio/2010/05/pdf_5ac1f4ec80_0010624.pdf> Acesso em 28.10.2019.

SOARES, A. G. Circuitos de Cicloturismo: **Manual de incentivo e orientação para os municípios brasileiros.** <<http://www.clubedecicloturismo.com.br/arquivos/Manual-Circuitos-Cicloturismo.pdf>> Acesso em 07.12.2019.

VASCONCELOS, F. P.; SILVA, A. C. P.; COSTA, L. F. **Turismo de aventura ecoturismo: entre práticas e normas no contexto brasileiro.** Disponível em:

<<http://www.seer.ufal.br/index.php/ritur/article/view/578/462>> Acesso em: 07.12.2019.

BENI, M. C. Sistema de Turismo – SISTUR: **Estudo do Turismo face à moderna Teoria de Sistemas.** <<file:///C:/Users/usuario/Downloads/63854-Texto%20do%20artigo-83841-1-10-20131021.pdf>> Acesso em 07.12.2019.